



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств

Рабочая группа по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды

Семьдесят вторая сессия

Женева, 12–15 января 2016 года

Пункт 4 а) предварительной повестки дня

Большегрузные транспортные средства – Правила № 49

(выбросы загрязняющих веществ двигателями

с воспламенением от сжатия и двигателями

с принудительным зажиганием (СНГ и КПП))

и № 132 (модифицированные устройства

ограничения выбросов (МУОВ))

Предложение по новому дополнению к поправкам серии 06 к Правилам № 49 (выбросы загрязняющих веществ двигателями с воспламенением от сжатия и двигателями с принудительным зажиганием (СНГ и КПП))

**Представлено экспертом от Международной организации
предприятий автомобильной промышленности***

Воспроизводимый ниже текст был подготовлен экспертом от Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) в целях адаптации требований, касающихся мониторинга сбоя в системе впрыска топлива (бортовых диагностических систем), к нынешнему уровню технологического развития. В его основу положен неофициальный документ GRPE-71-06 (см. доклад ECE/TRANS/WP.29/GRPE/71, пункты 25–26). Изменения к нынешнему тексту Правил № 49 выделены жирным шрифтом (новые положения) или зачеркиванием (исключенные элементы).

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2014–2018 годы (ECE/TRANS/240, пункт 105, и ECE/TRANS/2014/26, подпрограмма 02.4) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



I. Предложение

Приложение 9А, пункт 2.3.1 изменить следующим образом:

«2.3.1 Сбои в работе форсунок

В качестве альтернативы мониторингу, предусмотренному в строке d) таблицы в позиции 7 добавления 3 к приложению 9В к настоящим Правилам, изготовитель может по своему усмотрению решить соблюдать положения, перечисленные в пунктах 2.3.1.1–2.3.1.2.1 настоящего приложения».

Приложение 9В, добавление 3, позицию 7 изменить следующим образом:

«Мониторинг топливной системы

БД-система осуществляет мониторинг следующих элементов топливной системы в оснащенных ею двигателях на предмет их надлежащей работы:

	Дизельный двигатель	Газовый двигатель
a) регулирование давления в топливной системе: способность топливной системы обеспечивать заданное давление топлива при регулировании по замкнутому циклу – мониторинг эффективности;	X	
b) регулирование давления в топливной системе: способность топливной системы обеспечивать заданное давление топлива при регулировании по замкнутому циклу в том случае, если данная система сконструирована таким образом, что давление может контролироваться независимо от других параметров – мониторинг эффективности;	X	
c) опережение впрыска топлива: способность топливной системы обеспечивать заданную синхронизацию подачи топлива, по крайней мере, в один из моментов впрыска, когда двигатель оснащен надлежащими датчиками – мониторинг эффективности;	X	
d) количество впрыскиваемого топлива: способность топливной системы подавать заданное количество топлива посредством выявления отклонений от желаемого количества топлива, по крайней мере, в один из моментов впрыскивания (например, при предварительном, основном или вторичном впрыске) – мониторинг предельных значений выбросов;	X	
e) система впрыска топлива: способность поддерживать заданное соотношение компонентов топливной смеси (включая, в частности, самонастраивающиеся элементы) – мониторинг эффективности.		X

»

II. Обоснование

1. Мониторинг засоренных систем впрыска был введен в законодательство в целях предотвращения высокого уровня выбросов взвешенных частиц, когда одновременно происходит частичный выход из строя сажевого фильтра.
 2. В настоящее время никаких конкретных методов мониторинга не предусмотрено, но требуется, чтобы на стадии С каждый производитель представлял органу по официальному утверждению типа методику мониторинга для обнаружения возможного засорения форсунок.
 3. Поскольку засоренная система впрыска будет безусловно влиять на количество подаваемого топлива, предлагается перенести положения, касающиеся «способности топливной системы обеспечивать заданное давление топлива», которые определены в Глобальных технических правил № 5, в Правила № 49.
 4. Нынешние требования не изменятся и будут рассматриваться в качестве альтернативы для изготовителя в отношении способа мониторинга подачи топлива «по умолчанию». Это позволит изготовителям, которые уже согласовали со своим органом по официальному утверждению типа другой метод мониторинга, не оказаться в неблагоприятном положении в результате внесения «изменений в последний момент».
-