



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 седьмая сессия

Женева, 6–8 июня 2018 года

Пункт 3 а) предварительной повестки дня

**Легкие транспортные средства: Правила № 68 (измерение
максимальной скорости, включая электромобили),
83 (выбросы загрязняющих веществ транспортными
средствами категорий M₁ и N₁), 101 (выбросы CO₂/
расход топлива) и 103 (сменные устройства
для предотвращения загрязнения)****Предложение по новому дополнению к поправкам
серий 06 и 07 к Правилам № 83 ООН (выбросы
загрязняющих веществ транспортными
средствами категорий M₁ и N₁)****Представлено экспертом от Международной организации
предприятий автомобильной промышленности***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) для корректировки положений Правил № 83 ООН, с тем чтобы допустить использование коэффициента K_i и коэффициента ухудшения (DF) на основе ВПИМ, а также демонстрационных версий систем бортовой диагностики (БД). Изменения к действующему тексту Правил выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2018–2019 годы (ECE/TRANS/274, пункт 123, и ECE/TRANS/2018/21 и Add.1, направление деятельности 3) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



I. Предложение

Включить новый пункт 14 следующего содержания:

«14. Альтернативные процедуры

14.1 Альтернативная процедура для систем периодической регенерации

В качестве альтернативы процедуре, предусмотренной в приложении 13 к настоящим Правилам, изготовитель может использовать результаты, полученные с помощью процедуры ВПИМ, охарактеризованной в добавлении 1 к приложению 6 к поправке 4 к ГТП № 15 ООН.

В таком случае применяются следующие дополнительные положения:

а) по просьбе изготовителя и с согласия компетентного органа при определении коэффициента регенерации K_i для транспортных средств класса 2 и класса 3 может быть исключена фаза сверхвысокой скорости ("Extra High");

б) вместо критерия, описанного в пункте 7.1.4.2 настоящих Правил, используют критерий, основанный на массе транспортного средства при испытании согласно ВПИМ: масса каждого транспортного средства в семействе при испытании не должна превышать аналогичной массы транспортного средства, используемого при демонстрационном испытании на подтверждение K_i , плюс 250 кг.

с) аддитивные и мультипликативные значения K_i актуальны и должны применяться соответствующим образом.

14.2 Альтернативная процедура для испытания типа V

Для ресурсного испытания в качестве альтернативы процедурам испытаний на определение дорожной нагрузки и класс инерционной массы и испытания типа I, предусмотренным настоящими Правилами, могут использоваться процедуры ВПИМ, изложенные в поправке 4 к ГТП № 15 ООН.

В таком случае применяются следующие дополнительные положения:

а) ссылки на испытание типа I, содержащиеся в пункте 2.3.1.7 приложения 9 к настоящим Правилам, рассматриваются в качестве ссылок на испытание типа 1, предусмотренное в поправке 4 к ГТП № 15 ООН;

б) ссылки на испытание типа I, содержащиеся в пункте 2.3.2.6 приложения 9 к настоящим Правилам, рассматриваются в качестве ссылок на испытание типа 1, предусмотренное в поправке 4 к ГТП № 15 ООН;

с) ссылки на испытание типа I, содержащиеся в пункте 3.1 приложения 9 к настоящим Правилам, рассматриваются в качестве ссылок на испытание типа 1, предусмотренное в поправке 4 к ГТП № 15 ООН;

д) ссылка, содержащаяся в пункте 6.3.1.2 приложения 9 к настоящим Правилам, на методы, которые описаны в добавлении 7 к приложению 4а, рассматривается в качестве ссылки на приложение 4 к поправке 4 к ГТП № 15 ООН;

е) ссылка на приложение 4а, содержащаяся в пункте 6.3.1.4 приложения 9 к настоящим Правилам, рассматривается в качестве

ссылки на приложение 4, содержащееся в поправке 4 к ГТП № 15 ООН;

f) используют коэффициенты дорожной нагрузки для транспортных средств L (VL). В том случае, если коэффициент VL отсутствует или если общая нагрузка транспортного средства (VN) на скорости 80 км/ч превышает общую нагрузку VL на скорости 80 км/ч + 5%, используют коэффициент VN. Коэффициенты VL и VN определены в пункте 4.2.1.1.2 приложения 4 к поправке 4 к ГТП № 15 ООН;

g) для транспортных средств класса 2 и класса 3 используют все четыре этапа ВЦИМГ;

h) аддитивные и мультипликативные значения коэффициента DF актуальны и должны применяться соответствующим образом.

14.3 Альтернативная процедура для испытания типа VI

В качестве альтернативы коэффициентам дорожной нагрузки и классу инерционной массы, предусмотренным в добавлении 7 к приложению 4а к настоящим Правилам, могут использоваться коэффициенты дорожной нагрузки и испытательная масса согласно ВПИМ, описанные в приложении 4 к поправке 4 к ГТП № 15 ООН.

В таком случае применяются следующие дополнительные положения:

Используют коэффициенты дорожной нагрузки для транспортных средств L (VL). Если коэффициент VL отсутствует, то используют коэффициент VN. Коэффициенты VL и VN определены в пункте 4.2.1.1.2 добавления 4 к приложению XXI. Динамометр регулируют с целью имитации работы транспортного средства на дороге при -7°C . Такая регулировка может основываться на определении силы воздействия на дорогу при -7°C . В качестве альтернативного варианта может регулироваться общее сопротивление движению при 10-процентном снижении данного показателя с поправкой на время движения накатом. Техническая служба может одобрять использование других методов определения сопротивления движению.

14.4 Альтернативная процедура для испытания БД

В качестве альтернативы испытаниям типа I, предусмотренным настоящими Правилами, могут быть использованы испытания типа I, изложенные в приложении 6 к поправке 4 к ГТП № 15 ООН.

В таком случае применяются следующие дополнительные положения:

Ссылка на испытания типа I, охарактеризованные в разделе 2.1.3 добавления 1 к приложению 11 к настоящим Правилам, рассматривается в качестве ссылки на испытание типа I, предусмотренное в поправке 4 к ГТП № 15 ООН, для каждой отдельной неисправности, подлежащей демонстрации.

Для транспортных средств класса 2 и класса 3 используют все четыре этапа ВЦИМГ.

Порядок использования дополнительных циклов предварительной подготовки или альтернативных методов предварительной подготовки указывается в документации, касающейся официального утверждения типа.

14.4.1 Испытания типа I, упомянутые в пункте 3.3.3.2 приложения 11, рассматриваются в качестве идентичных испытаниям типа I,

которые использовались по крайней мере в ходе двух циклов подряд после введения условий с пропусками зажигания в двигателе в соответствии с пунктом 6.3.1.2 добавления 1 к приложению 11.

14.4.2 Пункт 6.2.2 добавления 1 к приложению 11 читать следующим образом:

"По просьбе изготовителя могут использоваться альтернативные и/или дополнительные методы предварительной подготовки"».

II. Обоснование

1. Воздействие различных испытательных циклов на коэффициенты является ограниченным, причем ВПИМ обеспечивает более современные и надежные процедуры испытаний.
 2. Если изготовитель официально утверждает транспортное средство на основании ВПИМ, то это позволяет существенно снизить испытательную нагрузку, когда результаты испытаний могут использоваться также для получения официальных утверждений на основании Правил № 83 ООН и Правил № 101 ООН.
-