



Conseil économique et social

Distr. générale
14 septembre 2012
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Forum mondial de l'harmonisation
des Règlements concernant les véhicules

Groupe de travail de la pollution et de l'énergie

Soixante-quatrième session

Genève, 5-8 juin 2012

Rapport du Groupe de travail de la pollution et de l'énergie sur sa soixante-quatrième session

Additif 1

Rectificatif

Page 3, paragraphe 4.3

Modification sans objet en français.

Page 24, paragraphe 6.1 et tableau 1

Remplacer

«6.1 Les moteurs bicarburant doivent être soumis aux essais de laboratoire indiqués dans le tableau 1 ci-dessous.

Tableau 1

Essais de laboratoire pour les moteurs HDDE

	Type 1A	Type 1B	Type 2A
WHTC	HCNM; CH ₄ ; CO; NO _x ; MP; NP; NH ₃	Mode bicarburant:	HCT; HCNM; CH ₄
		HCNM; CH ₄	CO; NO _x ; MP; NP; NH ₃
		CO; NO _x ;	
		MP; NP; NH ₃	
		En mode diesel:	
		HCT	
		CO; NO _x	
		MP; NP; NH ₃	

	Type 1A	Type 1B	Type 2A
WHSC	Aucun essai	Mode bicarburant:	HCNM
		Aucun essai	CO; NO _x
			MP; NP; NH ₃
		En mode diesel:	
		HCT	
		CO; NO _x	
Essai de laboratoire WNTE	Aucun essai	Mode bicarburant:	[HC]
		Aucun essai	CO; NO _x
			MP
		En mode diesel:	
		HCT	
		CO; NO _x	
		MP	

par

6.1 Les moteurs bicarburant doivent être soumis aux essais de laboratoire indiqués dans le tableau 1 ci-dessous.

Tableau 1
Essais de laboratoire pour les moteurs bicarburant

	Type 1A	Type 1B	Type 2A	Type 2B	Type 3B
WHTC	HCNM; CH ₄ ; CO; NO _x ; MP; NP; NH ₃	Mode bicarburant: HCNM; CH ₄ ; CO; NO _x ; MP; NP; NH ₃	HTC; HCNM; CH ₄ ; CO; NO _x ; MP; NP; NH ₃	Mode bicarburant: HTC; HCNM; CH ₄ ; CO; NO _x ; MP; NP; NH ₃	HTC; CO; NO _x ; MP; NP; NH ₃
		En mode diesel: HTC; CO; NO _x ; MP; NP; NH ₃		En mode diesel: HTC; CO; NO _x ; MP; NP; NH ₃	
WHSC	Aucun essai	Mode bicarburant: Aucun essai	HCNM; CO; NO _x ; MP; NP; NH ₃	Mode bicarburant: HCNM; CO; NO _x ; MP; NP; NH ₃	HTC; CO; NO _x ; MP; NP; NH ₃
		En mode diesel: HTC; CO; NO _x ; MP; NP; NH ₃		En mode diesel: HTC; CO; NO _x ; MP; NP; NH ₃	
Essai de laboratoire WNTE	Aucun essai	Mode bicarburant: Aucun essai	[HC]; CO; NO _x ; MP	Mode bicarburant: [HC]; CO; NO _x ; MP	HTC; CO; NO _x ; MP
		En mode diesel: HTC; CO; NO _x ; MP		En mode diesel: HTC; CO; NO _x ; MP	

».

Page 30, paragraphe 12*Remplacer*

Appendice 2 Mécanismes d'activation et de désactivation du ou des compteurs, du témoin d'alerte, de la restriction de fonctionnement, du mode service, dans le cas des moteurs et des véhicules HDDF – Description et illustrations

par

Appendice 2 Mécanismes d'activation et de désactivation du ou des compteurs, du témoin d'alerte, de la restriction de fonctionnement, du mode service, dans le cas des moteurs et des véhicules bicarburant – Description et illustrations

Page 32, titre de l'annexe 15 – appendice 2*Remplacer*

Mécanismes d'activation et de désactivation du ou des compteurs, du témoin d'alerte, de la restriction de fonctionnement, du mode service, dans le cas des moteurs et des véhicules HDDF – Description et illustrations

par

Mécanismes d'activation et de désactivation du ou des compteurs, du témoin d'alerte, de la restriction de fonctionnement, du mode service, dans le cas des moteurs et des véhicules bicarburant – Description et illustrations

Page 39, paragraphe A.3.1.3*Modification sans objet en français.***Page 40, paragraphes A.3.3 (modification sans objet en français) et A.3.3.1 (qui apparaît deux fois dans le texte)***Remplacer*

A.3.3.1 Le défaut de fonctionnement du système d'alimentation en gaz et l'anomalie concernant la consommation de gaz peuvent être simulés à la demande du constructeur et avec l'accord de l'autorité d'homologation.

[Dans le cas où un moteur bicarburant du type 1A ou du type 2A reçoit l'homologation de type en tant qu'entité technique séparée, la capacité du système moteur à commander une restriction de fonctionnement lorsqu'il est détecté un réservoir de carburant gazeux vide, ou un défaut de fonctionnement du système d'alimentation en gaz, et une anomalie de la consommation de gaz en mode bicarburant doit être démontrée lors de l'homologation de type.

Dans le cas où un véhicule à bicarburation du type 1A ou du type 2A reçoit l'homologation de type en ce qui concerne ses émissions, l'entrée en fonction d'une restriction de fonctionnement lorsqu'il est détecté un réservoir de carburant gazeux vide, ou un défaut de fonctionnement du système d'alimentation en gaz, et une anomalie de la consommation de gaz en mode bicarburant doit être démontrée lors de l'homologation de type.

Note: Des prescriptions d'installation relatives à la restriction de fonctionnement sur un moteur bicarburant homologué sont énoncées au paragraphe 6.2 de la présente annexe.

A.3.3.1 Le mauvais fonctionnement du système d'alimentation en gaz et l'anomalie concernant la consommation de gaz peuvent être simulés à la demande du constructeur et avec l'accord de l'autorité d'homologation.]

par

A.3.3.1 Le défaut de fonctionnement du système d'alimentation en gaz et l'anomalie concernant la consommation de gaz peuvent être simulés à la demande du constructeur et avec l'accord de l'autorité d'homologation.

Page 48, paragraphe A.6.4.3

Remplacer

A.6.4.3 Calcul des valeurs u_{gas} pour un mélange de carburants

Les valeurs u_{gas} dans les gaz d'échappement bruts pour un mélange de carburants peuvent être calculées avec les équations exactes comme indiqué à la section 8.4.2.4 de l'annexe 4 et les rapports molaires calculés conformément à la présente section.

Pour les systèmes à débit massique constant, l'équation 57 de la section 8.5.2.3.1 de l'annexe 4 doit être utilisée pour calculer les valeurs u_{gas} dans les gaz d'échappement dilués.

par

A.6.4.3 Calcul des valeurs u_{gas} pour un mélange de carburants

Les valeurs u_{gas} dans les gaz d'échappement bruts pour un mélange de carburants peuvent être calculées avec les équations exactes comme indiqué à la section 8.4.2.4 de l'annexe 4 et les rapports molaires calculés conformément à la présente section.

Pour les systèmes à débit massique constant, l'équation 57 de la section 8.5.2.3.1 de l'annexe 4 doit être utilisée pour calculer les valeurs u_{gas} dans les gaz d'échappement dilués.
