



---

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Всемирный форум для согласования правил  
в области транспортных средств****175-я сессия**

Женева, 19–22 июня 2018 года

Пункт 14.3 предварительной повестки дня

**Рассмотрение АС.3 проектов ГТП ООН****и/или проектов поправок к введенным ГТП ООН,  
если таковые представлены, и голосование по ним****Предложение по поправке 1 к ГТП № 19 ООН  
(процедуры испытания на выбросы в результате  
испарения в рамках всемирной согласованной  
процедуры испытания транспортных средств малой  
грузоподъемности (ВПИМ-Испарение))****Представлено Европейским союзом и Японией\*****Добавление**

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен представителем Японии для внесения незначительных исправлений в приложение 1 к документу ECE/TRANS/WP.29/2018/73. Этот текст представлен Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Исполнительному комитету (АС.3) для рассмотрения на их сессиях в июне 2018 года при условии его окончательного утверждения Рабочей группой по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды на ее сессии в июне 2018 года.

---

\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2018–2019 годы (ECE/TRANS/274, пункт 123, и ECE/TRANS/2018/21/Add.1, направление работы 3.1) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



В приложении 1 к документу ECE/TRANS/WP.29/2018/73

Пункт 6.6.1.7.2 исправить следующим образом:

«6.6.1.7.2 Через 15 минут после того, как температура окружающей среды достигнет 35 °С, предохранительный клапан бака открывают для нагружения фильтра. Эту процедуру нагружения можно провести либо внутри камеры, либо за ее пределами. Фильтр, нагруженный в соответствии с настоящим пунктом, отсоединяют и хранят в зоне насыщения. При проведении процедуры, предусмотренной в пунктах 6.6.1.9–6.6.1.12 настоящего приложения, на транспортном средстве устанавливают холостой фильтр.»

Пункт 6.6.1.8.2 исправить следующим образом:

«6.6.1.8.2 В качестве альтернативного варианта переполнение фильтра транспортного средства в результате парового выброса при сбросе давления можно измерить с использованием ГКИВИ.

Через 15 минут после того, как температура окружающей среды достигнет 35 °С, как указано в пункте 6.6.1.6 настоящего приложения, камеру герметично закрывают и начинают процедуру измерения.

Газоанализатор углеводородов устанавливают на нулевую отметку и калибруют, после чего измеряют концентрацию углеводородов, температуру и барометрическое давление в целях получения первоначальных значений  $C_{HCi}$ ,  $P_i$  и  $T_i$  для определения переполнения в результате парового выброса при сбросе давления в герметичном баке.

Во время процедуры измерения температура  $T$  окружающей среды в камере не должна опускаться ниже 25 °С.

В конце процедуры, описанной в пункте 6.6.1.7.2 настоящего приложения, концентрацию углеводородов в камере измеряют через  $60 \pm 5$  секунд. Измеряют также температуру и барометрическое давление. Таким образом получают конечные значения  $C_{HCf}$ ,  $P_f$  и  $T_f$  для определения переполнения в результате парового выброса при сбросе давления в герметичном баке.

Величину переполнения в результате парового выброса при сбросе давления в герметичном баке рассчитывают в соответствии с пунктом 7.1 настоящего приложения и регистрируют.»

Пункт 7.1 исправить следующим образом:

«7.1 Испытания на выбросы при испарении, описанные в настоящем приложении, позволяют рассчитать уровень выбросов углеводородов при переполнении в результате парового выброса, суточного испытания и испытания на горячее насыщение. Для каждого из этих испытаний рассчитывают потери из-за испарения по первоначальным и конечным значениям концентрации углеводородов, температуры и давления, а также по чистому объему камеры.

Для расчета используют следующее уравнение:

$$M_{HC} = k \times V \times \left( \frac{C_{HCf} \times P_f}{T_f} - \frac{C_{HCi} \times P_i}{T_i} \right) + M_{HC,out} - M_{HC,in},$$

где:

$M_{HC}$  масса углеводородов, граммы;

$M_{HC,out}$  масса углеводородов, покидающих камеру с неизменным объемом, используемую для суточного испытания на выбросы, граммы;

---

$M_{HC,in}$	масса углеводородов, поступающих в камеру с неизменным объемом, использующуюся для суточного испытания на выбросы, граммы;
$C_{HC}$	измеренная концентрация углеводородов в камере, $млн^{-1}$ (объем) в эквиваленте $C_1$ ;
$V$	чистый объем камеры, скорректированный с учетом объема транспортного средства с открытыми окнами и багажником, $м^3$ . Если объем транспортного средства неизвестен, то вычитают объем, равный $1,42 м^3$ ;
$T$	температура окружающей среды в камере, К;
$P$	барометрическое давление, кПа;
$H/C$	соотношение водорода и углерода;
$H/C$	принимается равным 2,33 при измерении парового выброса при сбросе давления в ГКИВИ и утечек при суточных испытаниях;
$H/C$	принимается равным 2,20 в случае потерь в результате горячего насыщения;
$k$	$1,2 \times 10^{-4} \times (12 + H/C)$ , в $(г \times К / (м^3 \times кПа))$ ;
$i$	первоначальное значение;
$f$	конечное значение.»

---