|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | | ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2018/19 | |
| _unlogo | | **Экономический  и Социальный Совет** | | Distr.: General  26 March 2018  Russian  Original: English |

**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 5 предварительной повестки дня

**Правила № 24 (видимые загрязняющие вещества,   
измерение мощности двигателей с воспламенением   
от сжатия (дизельный дым)), 85 (измерение полезной   
мощности), 115 (модифицированные системы СНГ и КПГ),   
133 (возможность утилизации автотранспортных средств)   
и 143 (модифицированные системы двухтопливных   
двигателей большой мощности (МСД-ДТБМ))**

Предложение по поправкам к Правилам № 24 ООН (видимые загрязняющие вещества, измерение мощности двигателей с воспламенением от сжатия (дизельный дым))

Представлено экспертом от Международной организации предприятий автомобильной промышленности[[1]](#footnote-1)\*

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП)   
для согласования положений поправок серии 03 к Правилам № 24 ООН   
с Правилами № 85 ООН. Изменения к действующему тексту Правил выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

I. Предложение

*Приложение 4, пункт 3.2*, изменить следующим образом:

«3.2 Топливо

**Используют топливо, имеющееся на рынке.** В **любом спорном случае в** качестве топлива применяют эталонное топливо, характеристики которого приведены в приложении 6 к настоящим Правилам».

*Включить новый пункт 3.3.3* следующего содержания:

«**3.3.3 Если двигатель с турбонаддувом оснащен системой, допускающей коррекцию таких внешних условий, как температура и высота над уровнем моря, то по просьбе изготовителя поправочный коэффициент αa или αd принимают за 1**».

*Приложение 10, включить новый пункт 6.4.3* следующего содержания:

«**6.4.3 Если двигатель с турбонаддувом оснащен системой, допускающей коррекцию таких внешних условий, как температура и высота над уровнем моря, то по просьбе изготовителя поправочный коэффициент αa или αd принимают за 1**».

II. Обоснование

1. В приложении 4 к Правилам № 24 содержится описание испытания на плотность выхлопных газов двигателя с воспламенением от сжатия при полной нагрузке. При этом для определения мощности двигателя применяются   
те же поправочные коэффициенты, что и в Правилах № 85 ООН. Однако   
в Правилах № 24 ООН упомянутый выше пункт отсутствует. В этой связи не представляется возможным использовать данный пункт для двигателей с воспламенением от сжатия, так как он не может применяться для целей испытания на плотность при полной нагрузке. Таким образом, следует скорректировать Правила № 24 ООН, с тем чтобы положения сводов обоих правил были согласованы.

2. Требование об использовании эталонного топлива, содержащееся   
в Правилах № 24 ООН, обусловливает необходимость проведения неоправданного дополнительного испытания, помимо испытаний, предусмотренных в Правилах № 85. Поэтому это требование следует согласовать.

1. \* 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. [↑](#footnote-ref-1)