



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 КПП),
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***

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.

* 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

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 α_a или α_d 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 α_a или α_d 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, обуславливает необходимость проведения неоправданного дополнительного испытания, помимо испытаний, предусмотренных в Правилах № 85. Поэтому это требование следует согласовать.
