

27 avril 2018

Accord

Concernant l'adoption de Règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces Règlements*

(Révision 3, comprenant les amendements entrés en vigueur le 14 septembre 2017)

Additif 142 : Règlement ONU n° 143

Amendement 1

Complément 1 à la version originale du Règlement – Date d'entrée en vigueur : 10 février 2018

Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des systèmes d'adaptation des moteurs de véhicules utilitaires lourds à la bicarburation, conçus pour les moteurs diesel des véhicules utilitaires lourds et les véhicules utilitaires lourds à moteur diesel

Le présent document est communiqué uniquement à titre d'information. Le texte authentique, juridiquement contraignant, est celui du document ECE/TRANS/WP.29/2017/66.



Nations Unies

* Anciens titres de l'Accord :

Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur, en date, à Genève, du 20 mars 1958 (version originale) ;

Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions, en date, à Genève, du 5 octobre 1995 (Révision 2).

GE.18-06708 (F) 130319 130319



Merci de recycler 



Annexe 6,

Paragraphe 10.1, lire :

«10.1 Prescriptions et essais

Un moteur représentatif de l'extension souhaitée de la gamme d'applications doit être soumis à des essais conformément aux dispositions soit du paragraphe 5.2.2, soit du paragraphe 10.1.1, au choix du fabricant du système de conversion du moteur à la bicarburation. Les essais moteurs visés au paragraphe 5.2.2 sont toujours requis si l'extension de la gamme d'applications concerne une famille de moteurs équipés d'un système RGE.

Les essais prescrits au paragraphe 10.1.1 doivent être effectués sur un moteur représentatif équipé d'un membre de la famille de systèmes de conversion du moteur à la bicarburation.

Les mêmes essais doivent être réalisés en mode diesel et en mode bicarburant de sorte que les points et les conditions de fonctionnement soient aussi similaires que possible.

Les résultats des essais d'émissions de NO_x, de HCNM, de CO et de MP en mode bicarburant doivent être inférieurs ou égaux aux résultats en mode diesel.

À titre de variante, à la demande du fabricant du système de conversion du moteur, les dispositions suivantes s'appliquent :

- a) Pour les émissions de HCNM et de CO uniquement, les résultats d'émissions spécifiques de CO₂ de l'essai exécuté conformément au paragraphe 10.1.1.1 en mode bicarburant ne doivent pas dépasser les limites d'émission d'origine applicables telles que spécifiées dans le Règlement ONU n° 49 et transposées en limites d'émission spécifiques de CO₂ au moyen de l'équation suivante :

limite d'émissions spécifiques de CO₂ = 1,6 × 1,5 × limite d'émissions spécifiques au frein

Où :

la limite d'émissions spécifiques de CO₂ est la limite équivalente exprimée en [g/kgCO₂]

1,6 est le facteur de conversion des émissions spécifiques au frein en émissions spécifiques de CO₂

1,5 est le facteur de conformité

la limite d'émissions spécifiques au frein est la limite d'émissions d'origine applicable telle que spécifiée dans le Règlement n° 49 et exprimée en [g/kWh]

- b) Les résultats des essais d'émissions de NO_x et de MP en mode bicarburant doivent être inférieurs ou égaux aux résultats en mode diesel. ».