|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | ECE/TRANS/WP.29/2017/66 |
| _unlogo | **Экономический и Социальный Совет** | Distr.: General5 April 2017RussianOriginal: English |

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств**

**172-я сессия**

Женева, 20–23 июня 2017 года

Пункт 4.7.3 предварительной повестки дня

**Соглашение 1958 года: Рассмотрение проектов поправок**

**к существующим правилам, представленных GRPE**

 Предложение по дополнению 1 к первоначальному варианту Правил № 143 (модифицированные системы двухтопливных двигателей большой мощности
(МСД-ДТБМ))

 Представлено Рабочей группой по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды[[1]](#footnote-1)\*

 Воспроизведенный ниже текст был принят Рабочей группой по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRРE) на ее семьдесят четвертой сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRРE/74, пункт 39). Он основан на доку-менте ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2017/4 с поправками, содержащимися в документе GRPE-74-25, который воспроизводится в приложении VI к докладу. Этот текст представляется Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административному комитету АС.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2017 года.

 Дополнение 1 к первоначальному варианту
Правил № 143 (модифицированные системы двухтопливных двигателей большой мощности
(МСД-ДТБМ))

*Приложение 6*

*Пункт 10.1* изменить следующим образом:

«10.1 Испытания и требования

Двигатель, являющийся репрезентативным для запрашиваемого расширения диапазона применения, испытывают в соответствии с положениями пункта 5.2.2 или 10.1.1 по усмотрению изготовителя модифицированной системы двухтопливного двигателя. Испытания двигателя в соответствии с пунктом 5.2.2 всегда требуются при расширении диапазона применения путем включения в него семейства двигателей с РОГ.

Испытания в соответствии с пунктом 10.1.1 проводят на репрезентативном двигателе, оборудованном системой, относящейся к семейству модифицированных систем двухтопливных двигателей.

Одни и те же испытания проводят в дизельном и двухтопливном режимах при максимально возможном соответствии операционных точек и условий.

Полученные по результатам испытаний значения выбросов NOХ, неметановых углеводородов (НМУВ), CO и ВЧ в двухтопливном режиме должны быть меньше или равны соответствующим значениям для дизельного режима.

В качестве альтернативного варианта, по просьбе изготовителя модифицированной системы двигателя, применяются следующие положения:

a) только для выбросов неметановых углеводородов (НМУВ) и CO значения удельных выбросов CO2 в ходе испытания в соответствии с пунктом 10.1.1.1 в двухтопливном режиме не должны превышать применимых исходных предельных значений, указанных в Правилах № 49 и преобразованных в предельные значения удельных выбросов CO2 с помощью следующего уравнения:

предельное значение удельных выбросов CO2 = 1,6 × 1,5 × предельное значение удельных выбросов при торможении,

где:

|  |  |
| --- | --- |
| предельное значение удельных выбросов CO2 | – эквивалентное предельное значение, выраженное в [г/кгCO2], |
| 1,6 | – коэффициент пересчета значения удельных выбросов при торможении в значение удельных выбросов CO2, |
| 1,5 | – коэффициент соответствия, |
| предельное значение удельных выбросов при торможении | – применимое исходное предельное значение выбросов, указанное в Правилах № 49 и выраженное в [г/кВт]; |

b) полученные по результатам испытаний значения выбросов NOХ и ВЧ в двухтопливном режиме должны быть меньше или равны соответствующим значениям для дизельного режима».

1. \* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту
на 2016–2017 годы (ECE/TRANS/254, пункт 159, и ECE/TRANS/2016/28/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. [↑](#footnote-ref-1)