



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств**Рабочая группа по общим предписаниям,
касающимся безопасности**115-я сессия**

Женева, 9–12 октября 2018 года

Пункт 9 b) предварительной повестки дня

**Поправки к правилам, касающимся транспортных
средств, работающих на газе:****Правила № 110 ООН (транспортные средства,
работающие на КПГ и СПГ)****Предложение по дополнению 2 к поправкам серии 03
к правилам № 110 ООН (транспортные средства,
работающие на КПГ и СПГ)****Представлено экспертом от Нидерландов***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Нидерландов с целью включения новых предписаний в отношении газовых систем транспортных средств для обеспечения подачи газового топлива в генератор, снабжающий электроэнергией оборудование или другие системы транспортного средства. Данное предложение аналогично уже принятому предложению, допускающему использование газовой системы для подачи газового топлива в систему охлаждения транспортного средства (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/9). В его основу положен неофициальный документ GRSG-114-06-Rev.1, представленный на 114-й сессии Рабочей группы по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG) (см. доклад ECE/TRANS/WP.29/GRSG/93, пункт 34). Изменения к действующему тексту Правил № 110 ООН выделены жирным шрифтом.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2014–2018 годы (ECE/TRANS/240, пункт 105, и ECE/TRANS/2014/26, направление деятельности 02.4) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила ООН в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



I. Предложение

Пункты 18.1.7.1 и 18.1.7.2 изменить следующим образом:

- «18.1.7.1 Независимо от положений пункта 18.1.7 транспортное средство может оснащаться **дополнительным двигателем для использования на транспортном средстве (например, в целях охлаждения, обогрева и т. д.)**, который подсоединяется к системе КПП и/или СПГ.
- 18.1.7.2 Наличие системы обогрева **второго двигателя**, упомянутого в пункте 18.1.7.1, разрешается, если, по мнению технической службы, уполномоченной проводить испытания на официальное утверждение типа, **второй двигатель** надлежащим образом защищен и не влияет на нормальное функционирование системы КПП и/или СПГ».

Пункт 18.5.1.3 изменить следующим образом:

- «18.5.1.3 Независимо от положений пункта 18.5.1.2
- a) автоматический клапан баллона может оставаться в открытом положении во время этапов контролируемой остановки;
 - b) в случае установки системы пожарной сигнализации в отсеке с автономным обогревателем КПП и/или СПГ автоматический(ие) клапан(ы) может (могут) оставаться в открытом положении при помощи электронного блока управления КПП/СПГ, с тем чтобы обеспечить возможность предварительного подогрева двигателя; любая неисправность или несрабатывание системы влечет за собой закрытие автоматического клапана баллона, который подпитывает устройство обогрева;
 - c) в случае установки системы пожарной сигнализации в отсеке с устройством для охлаждения грузового отделения автоматический(ие) клапан(ы) может (могут) оставаться в открытом положении при помощи электронного блока управления КПП/СПГ, с тем чтобы обеспечить возможность охлаждения грузового отделения; любая неисправность или несрабатывание системы влечет за собой закрытие автоматического клапана баллона, который подпитывает устройство охлаждения; **и**
 - d) **в случае установки системы пожарной сигнализации в отсеке второго двигателя автоматический(ие) клапан(ы) может (могут) оставаться в открытом положении при помощи электронного блока управления для обеспечения подачи электроэнергии. Любая неисправность или любое несрабатывание системы влечет за собой закрытие автоматического клапана баллона, который подпитывает устройство охлаждения».**

Приложение 1А

Пункты 1.2.4.5.15–1.2.4.5.15.3 изменить следующим образом (сноска¹ остается без изменений):

- «1.2.4.5.15 Система **второго двигателя** подсоединена к системе КПП/СПГ: да/нет¹
- 1.2.4.5.15.1 Марка(и) системы **второго двигателя**:
- 1.2.4.5.15.2 Тип(ы) системы **второго двигателя**:
- 1.2.4.5.15.3 Описание и чертежи установки системы **второго двигателя**:»

Приложение 1В

Пункты 1.2.4.5.15–1.2.4.5.15.3 изменить следующим образом (сноска² остается без изменений):

«1.2.4.5.15 Система **второго двигателя** подсоединена к системе КПП/СПГ: да/нет²

1.2.4.5.15.1 Марка(и):

1.2.4.5.15.2 Тип(ы):

1.2.4.5.15.3 Описание и чертежи установки:

Пункты 1.2.4.5.15.4–1.2.4.5.15.6 исключить.

II. Обоснование

1. Вышеупомянутые предложения внесены по просьбе рынка СПГ/КПП.
2. СПГ хранится в топливных емкостях обычно при весьма низкой температуре: от $-162\text{ }^{\circ}\text{C}$ до $-130\text{ }^{\circ}\text{C}$. Если СПГ с течением времени не используется при движении транспортного средства, то он может нагреваться и, следовательно, производится продувка емкости для недопущения избыточного давления и выпуска газа в атмосферу.
3. Настоящее предложение нацелено на то, чтобы допустить использование генератора с целью потребления некоторой части газа при данных обстоятельствах для снижения давления в емкости и предотвращения или отсрочки ее продувки.
4. Генератор может также снабжать энергией другие системы транспортного средства, подавая ее водителю в спальную кабину транспортного средства в ночное время либо сохраняя заряд аккумулятора в периоды значительного энергопотребления оборудованием, предназначенным для загрузки или разгрузки транспортного средства и т. д.
5. На основе вышеизложенных требований Нидерланды предлагают обеспечить доступ к этой технологии на рынке.
6. По просьбе Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, изложенной в ходе 114-й сессии GRSG, текст документа еще более упрощен посредством использования термина «второй двигатель» для охвата всех внешних технических систем (например, обогрева, охлаждения, электрогенератора или дополнительного двигателя).
7. По предложению Японии включена фраза «для использования на транспортном средстве», с тем чтобы не допустить, например, эксплуатации второго двигателя для внешнего энергоснабжения.