



---

**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****Восемьдесят девятая сессия**

Женева, 30 мая — 2 июня 2023 года

Пункт 5 предварительной повестки дня

**Правила ООН № 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 новому дополнению к поправкам  
серии 03 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). Цель, с которой он был подготовлен, заключается в уточнении формулировки, касающейся использования эталонного топлива, необходимого для испытаний на выбросы, предоставлении возможности проводить испытание с использованием того же эталонного топлива, которое используется для испытаний на выбросы, и приведении этих правил в соответствие с недавно принятыми поправками к Правилам № 85 ООН. Изменения к существующему 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 2023 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2023 год (A/77/6 (раздел 20), таблица 20.6), 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

Часть I, пункт 8.3.1 изменить следующим образом:

«8.3.1 Необкатанный двигатель подвергается испытанию в режиме свободного ускорения, предусмотренному в приложении 5 к настоящим Правилам.

Считается, что двигатель соответствует утвержденному типу, если полученное значение коэффициента поглощения не превышает более чем на  $0,5 \text{ м}^{-1}$  значение, указанное на знаке официального утверждения, или в документе, выданном на этот двигатель (см. выше пункт 8.1). По просьбе завода-изготовителя вместо **имеющегося в продаже обычного топлива** ~~неходного топлива~~ может использоваться ~~имеющееся в продаже обычное топливо~~ **эталонное топливо**».

Приложение 4, пункт 3.2 изменить следующим образом:

«3.2 Топливо

В качестве топлива используют эталонное топливо, характеристики которого приведены в приложении 6 к настоящим Правилам.

Если испытания на **мощность двигателя выбросы загрязняющих газообразных веществ и взвешенных частиц** согласно правилам № 85 и/или **испытания на выбросы загрязняющих газообразных веществ и взвешенных частиц согласно правилам № 49 ООН** проводятся одновременно с испытаниями по настоящим Правилам, то по просьбе изготовителя для целей испытаний в рамках настоящих Правил может использоваться топливо, предусмотренное для испытаний на выбросы загрязняющих газообразных веществ и взвешенных частиц».

Приложение 5, добавить новый пункт 1.5 следующего содержания:

«1.5 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.**

Приложение 10, пункт 9.1 изменить следующим образом:

«9.1 ~~Полезная мощность двигателя, измеренная технической службой, может отличаться на  $\pm 2\%$  от полезной мощности, указанной заводом-изготовителем, с допуском в  $1,5\%$  на число оборотов двигателя.~~

**Полезная мощность, указанная заводом-изготовителем, принимается, если она отличается не более чем на  $\pm 2\%$  в точке максимальной мощности и не более чем на  $\pm 4\%$  в других точках измерения на кривой, с допуском  $\pm 2\%$  для числа оборотов двигателя, или в диапазоне числа оборотов двигателя ( $X1 \text{ мин}^{-1} - 2\%$ ) — ( $X2 \text{ мин}^{-1} + 2\%$ ) ( $X1 < X2$ ) от значений, полученных технической службой на двигателе, представленном на испытание».**

## II. Обоснование

1. Для того чтобы отразить новую формулировку, предложенную в приложении 5, необходимо изменить формулировку в конце пункта 8.3.1.

2. В рамках недавних поправок была предпринята попытка внести ясность в отношении видов топлива, которые могут использоваться на различных этапах утверждения; однако впоследствии было замечено, что в приложении 5 такой ясности по-прежнему нет (испытание в режиме свободного ускорения). Таким образом, благодаря этому новому пункту приложение 5 приводится в соответствие с приложением 4.

3. На сессии GRPE-86 в июне 2022 года была принята поправка, предусматривающая введение припуска в связи с использованием согласованных эталонных видов топлива. Однако, к сожалению, в тексте присутствовало противоречие между словами «испытания на выбросы загрязняющих газообразных веществ и взвешенных частиц» и ссылками на «Правила № 85 и/или 49 ООН», поскольку выбросы не регулируются Правилами № 85 ООН.

4. В январе 2023 года на сессии GRPE-87 обсуждалась и была принята аналогичная поправка к Правилам № 85 ООН (GRPE-2022-08e с поправками, содержащимися в GRPE-87-16e), в связи с чем представлено данное предложение, направленное на обеспечение последовательности.

5. Согласование с Правилами № 85 ООН, а именно:  $\pm 2\%$  — в точке максимальной мощности и  $\pm 4\%$  — в остальных точках измерения. Что касается дополнения 8, то это было отражено только в приложении 4 (Испытание в установившихся режимах работы при полной нагрузке), но не в приложении 10 (Метод «ЕЭК» измерения полезной мощности двигателей с воспламенением от сжатия).

---