



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств****Рабочая группа по общим предписаниям,
касающимся безопасности****105-я сессия**

Женева, 8–11 октября 2013 года

Пункт 8 предварительной повестки дня

**Правила № 67 (транспортные средства,
работающие на СНГ)****Предложение по поправкам к Правилам № 67
(транспортные средства, работающие на СНГ)****Представлено экспертом от Европейской ассоциации
поставщиков автомобильных деталей***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД) с целью введения положений, касающихся официального утверждения типа устройств для "управления клапаном при выключении/включении двигателя". Он заменяет собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2013/12 и предусматривает внесение в Правила № 67 ООН положений, аналогичных положениям Правил № 110 ООН (см. документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2013/26). 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 2010–2014 годы (ECE/TRANS/208, пункт 106, и ECE/TRANS/2010/8, подпрограмма 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

Часть I, включить новый пункт 4.4 следующего содержания:

"4.4 Помимо обозначений, предусмотренных в пунктах 4.1 и 4.2, в случае рабочих клапанов с дистанционным управлением и запорных клапанов с дистанционным управлением, отвечающих требованиям соответственно пункта 4.7 приложения 3 или пункта 1.7 приложения 7, используют один из следующих дополнительных маркировочных знаков:

- a) "Н1",
- b) "Н2",
- c) "НЗ".

Часть II, включить новый пункт 14.1.3 следующего содержания:

"14.1.3 "Этап контролируемой остановки" означает период времени, в течение которого двигатель внутреннего сгорания автоматически выключается для экономии топлива и может снова включаться автоматически".

Часть II, включить новые пункты 17.6.1.4 и 17.6.1.5 следующего содержания:

"17.6.1.4 Независимо от положений пункта 17.6.1.2 во время этапов контролируемой остановки рабочий клапан с дистанционным управлением может оставаться в открытом положении.

17.6.1.5 Если во время этапов контролируемой остановки рабочий клапан с дистанционным управлением находится в закрытом положении, то этот клапан должен отвечать требованиям пункта 4.7 приложения 3".

Часть II, включить новые пункты 17.9.6 и 17.9.7 следующего содержания:

"17.9.6 Независимо от положений пункта 17.9.4 во время этапов контролируемой остановки запорный клапан с дистанционным управлением может оставаться в открытом положении.

17.9.7 Если во время этапов контролируемой остановки запорный клапан с дистанционным управлением находится в закрытом положении, то этот клапан должен отвечать требованиям пункта 1.7 приложения 7".

Приложение 3, включить новый пункт 4.7 следующего содержания:

"4.7 Если во время этапов контролируемой остановки рабочий клапан с дистанционным управлением находится в закрытом положении, то в ходе испытания на износоустойчивость, предусмотренного в пункте 9 приложения 15, этот клапан подвергают проверке на следующее количество циклов срабатывания:

- a) 200 000 циклов (знак "Н1") в случае автоматического выключения двигателя, когда транспортное средство останавливается;

- b) 500 000 циклов (знак "Н2") в случае, если в дополнение к предусмотренному пунктом а) двигатель также автоматически отключается, когда транспортное средство работает только от электродвигателя;
- c) 1 000 000 циклов (знак "Н3") в случае, если в дополнение к предусмотренному пунктом а) двигатель также автоматически отключается при отпускании педали акселератора.

Независимо от вышеприведенных положений клапан, отвечающий положению пункта b), считается удовлетворяющим требованиям пункта а), а клапан, отвечающий положению пункта c), считается удовлетворяющим требованиям пунктов а) и b)".

Приложение 7, включить новый пункт 1.7 следующего содержания:

"1.7 Если во время этапов контролируемой остановки запорный клапан с дистанционным управлением находится в закрытом положении, то в ходе испытания на износостойчивость, предусмотренного в пункте 9 приложения 15, этот клапан подвергается проверке на количество циклов срабатывания в соответствии с пунктом 4.7 приложения 3".

Приложение 14, включить новый пункт 2.1 следующего содержания:

"2.1 Независимо от положений пунктов 1 и 2 во время этапов контролируемой остановки рабочий(е) клапан(ы) с дистанционным управлением и запорные клапаны с дистанционным управлением могут оставаться в открытом положении".

II. Обоснование

1. Для ограничения выбросов CO₂ будут также использоваться стоп-стартная функция двигателя или гибридная электрическая система в системах транспортных средств, работающих на сжиженном нефтяном газе (СНГ). Поэтому число циклов открытия/закрытия клапанов резервуара СНГ будет умножаться на пятьдесят. Согласно действующему тексту Правил при выключенном двигателе клапан закрывается. Предлагается оставлять клапаны резервуара открытыми на регулируемом стоп-стартном этапе, как и в случае этапа холостого хода двигателя транспортных средств, не оснащенных стоп-стартной системой. В этой связи сохраняется такое же требование об износостойкости в отношении циклов открытия/закрытия клапанов, как и в случае систем, не являющихся стоп-стартными. Рабочий клапан с дистанционным управлением может оставаться в открытом положении для обеспечения исправной и безопасной работы клапана в течение всего срока эксплуатации транспортного средства.

2. Если во время этапов контролируемой остановки автоматические клапаны закрываются, то клапаны баллона подлежат официальному утверждению по типу конструкции в соответствии с прогнозируемым числом циклов срабатываний клапанов.