

Comissão Tecnologia Diesel SAE Brasil – Análise da minuta proposta nova fase Proconve P8.

Artigo 1 §1 - dos limites máximos, não ficou claro quais são veículos de aplicações especiais que não podem ser utilizados para o transporte urbano e rodoviário, favor especificar.

Artigo 2 – Não há indicação sobre como será medida as emissões de blow-by para motores que adotarem a opção de lançar os gases do carter na atmosfera. Este minuta deve indicar o procedimento de teste.

Artigo 4 – Há somente indicações ao combustível referência B7, GNV e etanol aditivado ED95, no entanto não há indicação de etanol combustível padrão para os casos de dual fuel em ciclo Diesel. Também não há indicação do combustível referência que será utilizado nos testes de durabilidade e nas medições de emissões em uso (RDE).

Sobre o Biodiesel a ser utilizado na mistura, indicar qual é o tipo do ester a ser misturado no Diesel, pois dependendo da origem deste ester haverá emissões diferentes para a mesma concentração de biodiesel.

Artigo 5 - Garantia da durabilidade - 160.000km ou cinco anos para veículos de passageiros com PBT < 5ton não faz muito sentido, pois estes veículos rodam bem mais que 32.000 km/ano e rodam em centros urbanos, onde se requer mais contenção de emissões. No entender da comissão tecnologia Diesel da SAE deveriam ser tratados como os veículos do item II, ou seja 6 anos ou 300.000km

Artigo 8 §2.

- a) Especificar o índice de desempenho de uso e a sigla IUPRs
- e) Especificar o qual parâmetro será controlado nos injetores.

Artigo 11 §4 – Não é indicada qual a motivação para medição e declaração de CO2 e consumo específico. Seria para o VECTO?

Artigo 12 §3 – Alterar as unidades apresentadas para CO2 e consumo específico de [g/km] para [g/kWh]. Também especificar qual é o método de balanço de carbono que deve ser usado.

Artigo 13 §4 – Especificar o que será considerado como intercorrência.
Justificativa: precisa ser bem melhor especificado para proteção de todas as partes. Se não deixar bem claro o que se espera no final, não haverá resultado confiável do ponto de vista científico.

Artigo 17 Ruído – O valor limite apresentado de 72 dB(A) para a descarga, provavelmente deve ser do sistema pneumático e não somente do compressor conforme indicado, verificar.

Artigo 18 Não é possível trabalhar no desenvolvimento de um sistema de arrefecimento para ser lançado em 01.01.2023 e receber somente em 01.01.2022 a especificação do ruído máximo. É necessário ser definido já.

Artigo 23 - Verificar a altitude de até 1000m indicada para funcionamento da EGR. O Brasil tem altitudes até 1800 m sobre o nível do mar.

Anexo.

Tabela 3. A partir de 1/1/2026 a diferença de consumo de reagente deve ser alterado de 20% para 50%. Na Europa este valor está sendo alterado também nesta direção.

Tabela 4 - Ruído: Não esta coerente;
Classe M2 com potencia maior que 135 kW x Classe N2 com potencia maior que 135 kW: a diferença é de 3 dB na etapa 1; 2 dB na etapa 2; e volta a ser 3 dB na etapa 3. Quanto se soma 3 d(B) na realidade se duplica a intensidade sonora. ($75+75 \text{ dB} = 78 \text{ dB}$); ($74+74 = 77\text{dB}$), o mesmo raciocínio vale para as classes M3 e N3. Verificar a coerência dos limites.

Recomendações adicionais:

É necessário considerar o tipo de aplicação do veículo na definição da legislação, com limites diferentes para aplicações rodoviárias, urbanas, e caminhões/ônibus aplicadas na área agrícola, por exemplo.

31 de Outubro, 2017.



Comissão de Tecnologia Diesel SAE Brasil.

Registro – Resposta no site IBAMA em 01/11/2017 às 10:00h.



Consulta pública sobre as novas fases do PROCONVE/PROMOT para veículos novos

Obrigado(a)!

Suas respostas foram salvas.



Powered by
LimeSurvey

*LimeSurvey is Free software
Donate*