
ATA DA 10ª REUNIÃO DO GRUPO TÉCNICO RDE EM 2019 GT da CT de Emissões em Veículos Leves

DATA: 22 de julho de 2019; segunda-feira.
HORÁRIO: 14h00
LOCAL: Sede da AEA – R. Salvador Correa, 80 – Aclimação – São Paulo.

PRÓXIMA REUNIÃO: 05 de agosto de 2019 – às 14h00 – Sede da AEA

Coordenador: **Marcos Eduardo de Toledo (Volkswagen)**
Vice-Coodenador: **Gabriel Murgel Branco (Environmentalty)**

1. PRESENTES E AUSENTES JUSTIFICADOS

1.1. PRESENTES

Anderson Cardoso (Skype)	MWM
Danilo Torres (Skype)	GM
Djeymes Peressim (Skype)	DELPHI
Guilherme Pinheiro (Skype)	AVL
Luiz Gustavo Moraes (Skype)	GMB
Marcos Toledo	VOLKSWAGEN
Mauricio Tadeu Fagiani Correa (Skype)	HONDA
Natsuki Adachi (Skype)	TCA
Nikolas Penof (Skype)	TCA

1.2. AUSENTES JUSTIFICADOS

2. ASSUNTOS TRATADOS

2.1 Ata da reunião anterior

- Lida a ata da 9ª reunião do GT;
- Onde se lê no item 2.4 “As montadoras e sistemistas precisam de tempo para o desenvolvimento das soluções para o atendimento dos requisitos do PL7, e depois para o PL8”; acrescentar a informação que o Sr. Rui de Abrantes comentou que não há limites para o ensaio RDE no PL7”.
- No item 2.4, onde se lê “...o IBAMA se dispôs a reavaliar os fatores estabelecidos como limites para emissões nos ensaios de RDE...”; entenda-se que o IBAMA poderá reavaliar os fatores de conformidade propostos.
- Ata aprovada com estas correções.

2.2 Alteração na dinâmica das reuniões do GT RDE

- O Sr. Rui de Abrantes propôs uma alteração na dinâmica das reuniões do GT; a alteração seria a escrita da ata no mesmo dia da reunião; pois, os componentes do GT tem recebido a ata da reunião anterior sem muito tempo para analisar os comentários executados durante a outra reunião.
O Sr. Rui se predispôs para fazer as anotações, mas, por motivos do uso do computador da sala para as apresentações nesta reunião não foi possível esta prática. Fica posto para a próxima reunião que a ata seja lavrada durante a própria reunião.

2.3 Questões trabalhistas no uso do cilindro de H2/He do PEMS

- O Sr. Marcos Toledo questionou se alguma das montadoras presentes tem alguma informação sobre os aspectos trabalhistas no uso do cilindro de H2/He do PEMS.
- O Sr. Danilo Torres, GMB, informou que segundo documento da ANTT, não se pode transportar o cilindro dentro do veículo.
- O Sr. Marcos Toledo leu a carta que foi nos encaminhada pela Polícia Federal, onde fica estabelecido que o uso do cilindro de H2/HE nas medições RDE não caracteriza transporte de cargas perigosas e sim uso de um insumo para o ensaio.
- O Sr. Mario, FIAT, informou da necessidade de se utilizar uma cinta metálica para a fixação dos cilindros.

2.4 Plano das montadoras para atender o ensaio RDE como proposto pela CETESB

- O Sr. Luiz Gustavo Moraes, GMB, expos as propostas das montadoras para o ensaio RDE Brasil e um cronograma para possibilitar o atendimento do ensaio RDE como proposto pela CETESB.

2.4.1 Propostas das montadoras para as condições de contorno:

- Temperatura de ensaio: 15-35°C (regular) 10-15 e 35-40°C (estendida);

Justificativa: O desenvolvimento em laboratório é afetado pelas condições de contorno do RDE. Essas condições devem ser reproduzidas durante o desenvolvimento da calibração.

Faixas de temperatura abaixo de 10°C representam menos de 2.8% e acima de 40°C representam menos de 0.1% do histórico de temperatura máx. e mín. das 30 maiores cidades do Brasil nos últimos 30 anos.

- Altitude para execução do ensaio: 0-1000 m (regular) 1000-1200 m (estendida);

Justificativa: 97% da Frota Brasileira está localizada em cidades com altitude abaixo de 1000m. Apenas 18 cidades no Brasil estão acima de 1200m;

Não existe câmara de teste barométrica no Brasil;
Ordem prática na execução do teste (Geografia).

- Altitude acumulada no ensaio: < 1200 m/100 km.

Justificativa: Limite de Ganhos de altitude mínimo não fazem sentido conceitualmente, já que qualquer veículo poderá ser auditado no ganho de altitude máximo.

Rotas próximas aos centros de desenvolvimento das montadoras já trazem ganhos de altitude típicos de 600m.

Ao contrário, ganhos acima de 1.200 m trazem muita dificuldade de execução devido à distância máxima do teste e geografia do Brasil. Pontos de partida e chegada com diferença de altitude absoluta máxima de 100m.

2.4.2 Dúvidas das montadoras para a rota do ensaio RDE:

- Conceituar questão sobre eliminar Highway e efeitos no resultado.
- Considerar diferentes motorizações.

Justificativa: Caso seja usado o FTP como referência, a fase Highway deve mesmo ser excluída.

% de teste em área Urbana e Rural só poderá ser avaliada após execução dos testes propostos.

2.4.3 Ciclo e pontos de referência para as janelas de CO₂:

- P1= 25,85 km/h (Phase 2 FTP-75)
- P2= 41,28 km/h (Phase 3 FTP-75)
- P3= 90 km/h (Velocidade máxima proposta para o Brasil)

Justificativa: Necessário iniciar a execução dos ensaios para avaliar a proposta CETESB com base no FTP. Montadoras estão se programando para colaborar; Ciclo WLTP exige carga adicional de laboratório e homologação, mas nova proposta gera incertezas técnicas e de execução; Não está claro o sentido do P3.

2.4.4 Fase Fria

- Manter Pack #4 mas avaliar resultados de ensaio;
- Pode ser muito crítico para resultados de E100.

2.4.5 THC vs NMOG

- Declarar THC pode não ser coerente (valor mais alto), proporção no RDE não é linear.

2.4.6 Cronograma proposto para utilização do RDE conforme proposta CETESB



A apresentação do Sr. Luiz deve ser distribuída aos membros do GT.

2.5 Proposta da CETESB de uma IN para os ensaios RDE

- O Sr. André Forcetto fez a leitura da proposta da CETESB para um Instrução normativa para os ensaios RDE.

A proposta de IN inclui vários itens como: 1. Definições; 2. Requisitos Gerais; 3. Requisitos de ensaio, dentro deste a proposta de cálculo do NMOG; 4. Condições limite para a execução do ensaio, ou as condições de contorno; 5. Seleção de veículos para formação de Família PEMS.

- O texto base lido deve ser distribuída aos membros do GT.

2.6 Apresentação da CETESB – EMROAD WLTC X FTP

- O Sr. André Forcetto fez uma apresentação sobre recálculos feitos de ensaios realizados com o método Europeu com uma versão configurável do EMROAD.

O Sr. André argumentou que é possível utilizar esta versão configurável do EMROAD para o método de ensaio RDE proposto pela CETESB.

- O Sr. André se colocou à disposição para explicar melhor a utilização deste módulo do EMROAD, para aqueles que se interessarem.

- A apresentação deve ser distribuída aos membros do GT.

3. PRÓXIMA REUNIÃO

DATA: 05 de agosto de 2019; segunda-feira.

HORÁRIO: 14h00

LOCAL: Sede da AEA – Rua Salvador Correa, 80 – Aclimação – São Paulo.

PAUTA:

- Leitura e aprovação da ata da reunião anterior;
- Aspectos trabalhistas no transporte de cilindros de H2/HE e/ou Ar-Sintético;
- Discussão sobre os apêndices 5 a 9 das Resolução Europa 427/2016.

Dados coligidos por Marcos Eduardo de Toledo