
ATA DA 09ª REUNIÃO DA COMISSÃO TÉCNICA DE ENSAIO DE PROFICIÊNCIA DE LABORATÓRIO DE MOTORES – CICLO DIESEL EM 2019

DATA: 30 de Outubro de 2019 (Quarta-feira)
HORÁRIO: 10h
LOCAL: Sede da AEA – R. Salvador Correa, 80 – Aclimação – São Paulo.

PRÓXIMA REUNIÃO: 27 de Novembro de 2019 – às 10h – Sede da AEA

Coordenador: **Anderson de Oliveira** (MWM)
Vice-Coordenador: **Suellen Gaeta** (CUMMINS)

1. PRESENTES E AUSENTES JUSTIFICADOS

1.1. PRESENTES

Anderson Oliveira	MWM
Barbara Ferreira	SCANIA
Bruno Souza (Teams)	AGCO
Clovis Matsumoto (Teams)	AVL
Dennis Rempel (Teams)	LACTEC
Fernando Ulhôa (Teams)	CNH
Marcelo Lima Alves (Teams)	INMETRO
Márcio Henrique Leme Maia	SCANIA
Rafael Manfredi (Teams)	IAV
Rogério Piva Cortezi	DAIMLER
Silvio Cesar de Lima Nogueira	ROBERT BOSCH
Vanderlei Rodrigues Ferreira	CETESB

1.2. AUSENTES JUSTIFICADOS

Rodrigo Manoel Nunes Vieira	CETESB
Suellen Gaeta	CUMMINS

2. ASSUNTOS TRATADOS

Leitura da ATA

O Coordenador deste EP Sr. Anderson realizou a leitura da ata anterior. A mesma foi aprovada sem ressalvas.

Assuntos Tratados:

2.1. Feedback dos laboratórios que executaram os ensaios;

- **Grupo A**

- **MAHLE:**

Não reportou nenhum problema ao fabricante, teste ocorreu de forma satisfatória;

- **VOLVO:**

Reportou dois tirantes espanados do turbo para fixação do tubo de saída de exaustão do motor

- Fabricante autorizou substituição dos tirantes, provavelmente este item foi danificado ao desmontar a curva de escape. Este item será avaliado pelo fabricante toda vez que o motor retornar a fábrica.

Danos em algumas aletas da parte fria do turbo compressor antes de iniciar os testes.

- Fabricante está ciente que as aletas da parte fria do turbo estão danificadas, porém este item não afeta os resultados de emissões;

Motor perdeu pressão de combustível. Identificado vazamento no filtro de combustível, anel de vedação foi expulso do alojamento;

- Fabricante autorizou a troca do filtro de combustível, foi sugerido o monitoramento da pressão de combustível para avaliar possíveis picos de pressão, porém não foi constatado nenhuma alteração da linha de diesel. Após a troca o motor voltou apresentar performance satisfatória.

O representante MWM Sr. Anderson de Oliveira comentou que os defeitos apresentados e as peças substituídas não afetam os resultados de emissões. Porém ressaltou a importância da correta fixação da curva de escape, para que não ocorra possíveis vazamentos.

O motor foi enviado para o laboratório LACTEC nesta semana (Confirmado o recebimento no dia 29/10) e o período para realização dos testes será entre os dias 04/11/2019 e 29/11/2019. O motor deverá retornar a MWM entre os dias 02/12/2019 a 06/12/2019.

- **Grupo B:**

- **AGCO**

- Reportou que o motor apresentou variações após a quarta curva de medição.

- Fabricante mencionou que auxiliou o laboratório na resolução do problema, porém, não foi identificado nenhum problema no motor e/ou procedimento de teste do laboratório.

- **BOSCH**

- Reportou que o motor apresentou um valor de T3 muito alto de temperatura (750°C)

- Fabricante mencionou que com a atual calibração do motor o T3 pode chegar aos 750°C. Solicitou que os laboratórios adequem seus alarmes de segurança.

- Reportou vazamento no conector de entrada de combustível pelo anel o'ring.

- Fabricante autorizou a troca do anel o'ring pela bosch. Este item será avaliado pelo fabricante toda vez que o motor retornar a fábrica.

O representante da Cummins Sr. Fernando comentou que será avaliado possíveis variações, conforme mencionado, quando o motor retornar para teste na Cummins e que a substituição do anel o'ring não afetam os resultados de emissões. O representante Bosch comentou que o motor se manteve estável durante as realizações dos ensaios.

Motor se encontra em processo de desmontagem na Bosch que efetuará o retorno até 01/11/2019.

2.2. Comissão Diesel:

- Conforme discutido nesta comissão (reuniões passadas), a falta de diesel S-300 afeta vários laboratórios nas homologações de MAR-I, diante deste cenário, solicitamos um auxílio à comissão Diesel para verificar junto ao IBAMA e ANP uma resolução para este problema, já que os laboratórios não conseguem comprar o diesel internamente (Brasil) nem importar.
 - O coordenador da Comissão Diesel Sr. Rogério Gonçalves (Petrobras/Diretor Combustíveis AEA) informou que a empresa TECCOM tem o diesel S-300 em estoque a pronta entrega e que um representante da ANP entrará em contato com a CETESB para discutir o assunto.
 - O representante da AGCO comentou que comprou o diesel da TECCOM, ressaltando que todos os valores estão dentro do especificado, porém o valor encontrado de enxofre foi de apenas 4 mg/kg.

- O Coordenador da comissão Diesel Sr. Rogerio Gonçalves (Petrobras/Diretor Combustíveis AEA) solicita a demanda estimada para os próximos anos do Diesel B7 (Euro VI) para desenvolvimento de estudos com as refinarias para fabricação ou até mesmo uma flexibilidade das especificações pela ANP em caso de importação. As demandas podem ser direcionadas diretamente ao Sr. Walisson (AEA). Enviar as informações até 05/11/19.

2.3. Apresentação dos dados de Contorno:

- Todos os laboratórios enviaram os dados de contorno para a AEA.
- Constatado pelo Coordenador deste EP Sr. Anderson de Oliveira durante a tabulação dos dados que os códigos dos laboratórios estavam em duplicidade, ou seja, mesmo código para o ciclo P7 e MAR-I, podendo gerar uma perda de confidencialidade durante a apresentação. O representante do Inmetro Sr. Marcelo sugeriu que os códigos fossem corrigidos antes da apresentação, se prontificando a fazer as devidas correções. Foi sugerido a criação de novos códigos para a apresentação, mas a comissão optou por manter os mesmos códigos usados na CI
- Conforme acordado em reunião, os dados serão enviados ao SR. Marcelo (INMETRO) para correção dos códigos e enviados ao coordenador desta EP para apresentação em 27/11/19;

2.4. Pressão da linha de Combustível:

- Inserir no protocolo a pressão da linha de entrada e retorno de combustível.
 - O representante MWM (Anderson de Oliveira) informou que a pressão para as linhas de entrada e retorno de combustível deverá ser 50 ± 20 KPa
 - O representante Cummins (Fernando Borges) informou que a pressão para linha de entrada de Combustível deverá ser de -20 a 0 KPa e a restrição da linha de retorno deverá ser no máx. 18,6Kpa. Caso não consiga atender as especificações estabelecidas entre em contato com o representante Cummins.

2.5. Discussão 2º EP:

- Levantamento dos laboratórios que podem disponibilizar o Motor para 2ºEP. Se possível trazer a comissão na próxima reunião 27/11/2019.
 - Mercedes se prontificou a disponibilizar um motor.
- Atualização da planilha “perfil do laboratório”, para avaliarmos os ciclos que cada laboratório está apto a realizar até o início do EP;
 - Ciclos sugeridos: Euro 6 (WHSC, WHTC, WNTE), EURO 5 (ESC, ETC e LR)
- Avaliar se seguiremos com grupos distintos ou se será possível realização com apenas 01 grupo.

2.6. Esclarecimentos:

- Qualquer dúvida técnica com relação aos ensaios de Motores, Problemas com o Motor, Alteração de Roteiro, Solicitação de dados adicionais entre outros deverão ser reportados aos Fabricantes do motor e/ou coordenador desta comissão Sr. Anderson de Oliveira. Posteriormente estas informações serão discutidas pela comissão e se aprovados serão reportados pelo coordenador ao PEP INMETRO.
- O representante CETESB SR. Vanderlei Ferreira ficará responsável pelo agendamento do testemunho junto aos laboratórios e pela escala do técnico para testemunho. Os laboratórios devem agendar o testemunho com 10 dias de antecedência.



Vanderlei Rodrigues Ferreira
Gerente
Setor de Laboratório de Emissão Descentralizado
Fone: (11)41 23-1243 e-mail: vrfereira@sp.gov.br

E-mail: vrfereira@sp.gov.br

3. PRÓXIMA REUNIÃO

DATA: 27 de Novembro de 2019 – Quarta-feira.
HORÁRIO: 10h00
LOCAL: Sede da AEA – R. Salvador Correa, 80 – Aclimação – São Paulo.

Pauta:

- Acompanhamento do roteiro 1ºEP
- Apresentação das Medições Auxiliares 1ªCI
- Inicializar a discussão do 2ºEP

Dados Coligidos: Anderson Oliveira (MWM)