
ATA DA 2ª REUNIÃO DO GRUPO TÉCNICO FATOR Ki EM 2020 GT da CT de Emissões em Veículos Leves

DATA: 18 de Fevereiro de 2020; sexta-feira.
HORÁRIO: 13h30
LOCAL: Sede da AEA – R. Salvador Correa, 80 – Aclimação – São Paulo.

PRÓXIMA REUNIÃO: 10 de Março de 2020; terça-feira às 13h30 – Sede da AEA

Coordenador: **Jose Cesar Turra Ponte (GM)**
Vice-Coordenador: **Renato Linke (CETESB)**

1. PRESENTES E AUSENTES JUSTIFICADOS

1.1. PRESENTES

Bruno Braz Leal	TOYOTA
Eduardo M. Miyashita	FORD
Elcio Luiz Farah	AFEEVAS
Fernanda Oliveira Silva	FCA
Fernando de Camargo Barros	VW
José Cesar Turra Ponte	GMB
Mario Reis Pinto	MBBras
Ricardo Souza	FEV
Victor Martins	RENAULT

1.2. AUSENTES JUSTIFICADOS

Michele K. Gansauskas	TOYOTA
Renato Ricardo Antonio Linke	CETESB

2. ASSUNTOS TRATADOS

2.1 Ata da reunião anterior foi lida e aprovada sem correções:

2.2 Atualização do texto base da ABNT NBR (Projeto 005102.002-007)

2.2.1 O Sr. Cesar (GM) informou ao grupo que atualizou o texto do Projeto nos seguintes pontos:

- * substituir no item 1: ESCOPO o poluente NMHC por NMOG;
- * adicionar o título das normas ABNT que estão relacionadas no item 2. REFERENCIAS NORMATIVAS.
- * incluir no item 4.3 – Veículo, o requisito do atendimento ao item 5.4 da NBR 6601
- * incluir no item 5.3 – Calculo, a alternativa de Ki aditivo

2.3. Procedimento de ensaio da nova regulamentação.

2.3.1 O Sr. Cesar (GM) informou que nos EUA é utilizado 1 ou mais ciclos FTP-74 para o carregamento e para a regeneração, dependendo de quantos ciclos são necessários para a conclusão da regeneração e que o cálculo do Ki americano está em modificação. Também comentou que, conforme Diretiva Europeia 1151//2017 ou ECE R83.05, se a diferença entre o primeiro teste após e o último teste antes da regeneração for até 15%, não é necessário usar a médias dos ensaios, e sim apresentar um ensaio apenas. Nestas regulamentações europeias o veículo para teste deve atender as mesmas condições de uso, manutenção e envelhecimento conforme especificados para o ensaio de emissões segundo NBR 6601. Estas condições constarão nesta NBR no item 4.3. Esta diretiva europeia esclarece que o primeiro teste de regeneração será a frio e permite que todas as emissões de diversas fases do ciclo possam ser coletadas/medidas em 1 único bag/filtro. Não permite também o desligamento do motor.

2.3.2 O Sr. Eduardo (Ford): entende que poderia se possível desligar o motor para que se possa fazer a troca de bag/filtros. Mas concorda que se se houver interrupção da regeneração, o teste é considerado inválido.

2.3.3 Sra. Fernanda (Fiat): sugere que alternativamente, caso o fabricante assegure que a regeneração seja completa, pode-se utilizar o FTP-75, visto que esta condição seria prejudicial ao fabricante. Também informou que nos EUA se pondera pela distância e não pelo número de ciclos.

2.3.4 Houve dúvida se seria necessário manter a ponderação da NBR 6601 (0,43 e 0,57) das fases fria/quente medindo-se a 4ª fase ou desconsiderar esta ponderação, visto que o tempo de regeneração poderá ser superior a 4 fases, impossibilitando a ponderação caso haja mais ciclos para concluir a regeneração.

2.3.5 Houve o entendimento que o ciclo/critério adotado nas fases sem regeneração (carregamento) deveria ser o mesmo do período com regeneração.

2.3.6 O Sr. Ricardo (FEV) comentou que uma alternativa seria adotar que todas as medições sejam feitas a quente (sequencias de FTP-74), em todas as fases de carregamento e regeneração. A dúvida ficou se um fator obtido desta forma poderia ser aplicado no resultado de um teste conforme NBR 6601, que faz a ponderação frio/quente.

2.3.7 O Sr. Fernando (VW): lembrou que se o teste sem regeneração for a quente, gerará valores mais baixos de emissões que pode acarretar em maiores valores de Ki.

2.3.8 O Sr. Mario (MBB) lembra que o Fator Ki também é aplicado aos resultados dos ensaios RDE , os quais seguem a mesma Diretiva Europeia 1151/2017 que contempla a aplicação de Fatores Ki multiplicativos ou aditivos (chamado compensação Ki) o que vai além do que é usado na ECE R83 (chamada na CONAMA 492/2018), onde só existe fator aditivo. O Sr. Cesar (GM) propôs retornar ao tema com a presença do Sr. Renato (CETESB).

2.4 Outros assuntos

2.4.1 Este Grupo de Trabalho solicita que as empresas participantes convidem também seus técnicos de laboratório, para ajudar nas discussões.

3. PRÓXIMA REUNIÃO

DATA: 10 de Março de 2020; terça-feira

HORÁRIO: 13h30

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

PAUTA:

- Continuação dos trabalhos da elaboração do Projeto de norma Brasileira.
- Discutir os ciclos a serem aplicados no Brasil para as etapas de carregamento e regeneração, bem como durante as respectivas medições de emissões.
- Solicitado aos participantes que tragam propostas sobre a medição no laboratório (tempo de análise dos bags, troca de filtro, etc).
- Possibilidade do Fator Ki ser multiplicativo ou aditivo.
- Outros assuntos.

Dados coligidos por Fernando Barros (VW) e Jose Cesar Ponte (GM)