
ATA DA 4ª REUNIÃO DO GRUPO TÉCNICO FATOR Ki EM 2020 GT da CT de Emissões em Veículos Leves

DATA: 30 de Junho de 2020; terça-feira.
HORÁRIO: 13h30
LOCAL: TEAMS

PRÓXIMA REUNIÃO: 14 de Julho de 2020; terça-feira às 13h30

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

1. PRESENTES E AUSENTES JUSTIFICADOS

1.1. PRESENTES

Andre Sperl	VCA
Carlos Bonote	VCA
Danilo A. Torres	GM
Djeymes Peressim	DELPHI
Eduardo M. Miyashita	FORD
Fausto Neves	INDIVIDUAL
Fernanda Linares Carvalho	FORD
Fernanda Oliveira Silva	FCA
Fernando A. L. Moreto	FORD
Fernando de Camargo Barros	VOLKSWAGEN
Giancarlo Navais da Silva	NISSAN
José Cesar Turra Ponte	GMB
Mario Reis Pinto	MBBras
Renata Kakuiti de Castilho	TOYOTA
Renato Ricardo Antonio Linke	CETESB
Rui de Abrantes	CETESB
Victor Martins	RENAULT

1.2. AUSENTES JUSTIFICADOS

Michele K. Gansauskas	TOYOTA
-----------------------	--------

2. ASSUNTOS TRATADOS

2.1 Ata da reunião anterior foi lida e aprovada com a seguinte correção:

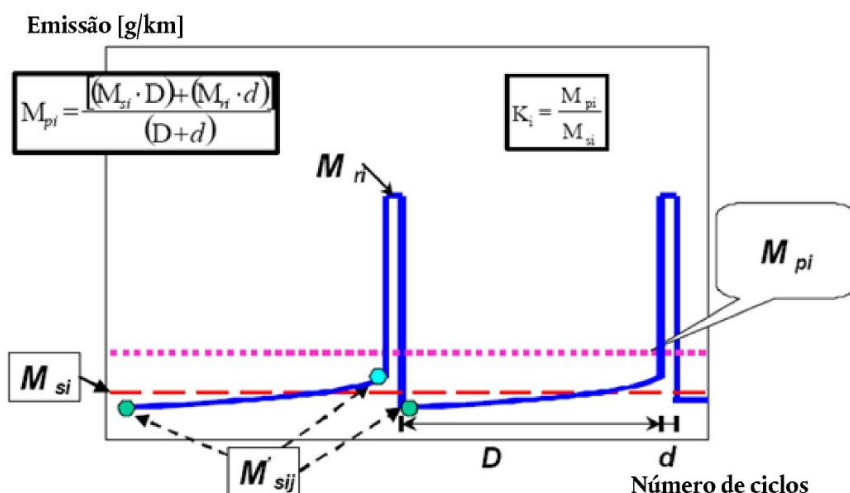
2.1.1 O item 2.2.2 passou a ter a seguinte redação:

*2.2.2 O Sr. Cesar (GM) recordou ao grupo que o Fator Ki é aplicado também aos resultados dos ensaios RDE, os quais seguem a Diretiva Europeia 1151/2017 (EU 1832 – Pacote 4) a qual contempla a possibilidade da aplicação de Fatores Ki multiplicativos ou aditivos (chamado compensação Ki) o que vai além do que é usado na ECE R83 (referenciada na CONAMA 492/2018), onde só existe fator **aditivo multiplicativo**. Ponderou também que a norma NBR deveria também incluir estas duas alternativas e que a Diretiva Europeia 1151/2017 poderia ser usada como documento de referência para a elaboração da nova norma brasileira*

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

2.2.1. O grupo discutiu algumas das diferenças entre as últimas legislações Diretiva Europeia 1151//2017 e ECE R83.07, principalmente quanto a possibilidade de se desligar o motor durante a sequência de testes, no caso de ser necessário mais de um ciclo para completar o processo de regeneração, bem como contornar isto no caso da NBR 6601 ser utilizada. O grupo entende que o ciclo quer for definido para o carregamento, e sua respectiva medição de emissões, sempre a frio, deverá ser o mesmo a ser usado durante a regeneração.... neste ponto deu-se início uma longa discussão, conforme relatado abaixo

2.2.2 A figura abaixo foi analisada, tendo sido esclarecido que os valores de “D” e “d” representam número de ciclos e não distância. Também foi esclarecido que o fator Ki é uma relação entre duas medias, sendo uma a média das emissões durante a fase em que não ocorre regeneração (fase de carregamento) e uma outra média ponderada pelo número de ciclos, que se baseia na média das emissões durante todo o intervalo compreendido entre o final de duas regenerações (D+d), com medições das emissões nas fases de carregamento e de regeneração.



2.2.3 Foi discutido também sobre o melhor ciclo a ser usado durante a determinação do Fator K_i , tendo sido sugerido a remoção, pelo menos nesta primeira fase, da opção de determinar o Fator K_i usado ensaios em banco-motor, mesmo que seja comprovada sua equivalência com o ciclo usado em veículo (dinamômetro de chassi).

2.2.4 Sra. Fernanda (Fiat): sugere que alternativamente, caso o fabricante assegure que a regeneração seja completa durante um único ciclo conforme NBR 6601, poderiam ser utilizados valores de emissões obtidos com este ciclo para a determinação do Fator K_i . A Sr. Fernanda (Fiat) irá trazer resultados de ensaios para ajudar nesta discussão, inclusive abrangendo a questão de desligar o motor.

2.2.5 Para ter uma visão mais ampla do efeito de desligar o motor durante o ensaio FTP-75 (NBR 6601) foi solicitado a todos os participantes deste GT que ajudem na pesquisa de como isto é feito nos USA, qual(is) o(s) ciclo(s) usado(s), método de cálculo e possíveis ponderações (quente frio, por exemplo) se existirem. Também existe a dúvida se pode ser usada medição com partida a quente no caso de ser preciso mais de um ciclo para concluir a regeneração.

3 OUTROS ASSUNTOS

3.1 Este Grupo de Trabalho marcou uma nova data para a reunião prevista para o dia 31 de julho, por ser uma sexta-feira, quando temos participantes que não trabalham nestes dias devido a pandemia. Esta reunião ficou antecipada para o dia 28/Julho as 13:30.

4. PRÓXIMA REUNIÃO

DATA: 14 de Julho de 2020; terça-feira
HORÁRIO: 13h30
LOCAL: Via Microsoft TEAMS

PAUTA:

1. Leitura e aprovação da ata da reunião anterior;
2. Discutir o procedimento usado nos USA para determinar o fator de regeneração, incluindo os ciclos usados nas etapas de carregamento e regeneração, bem como durante as respectivas medições de emissões;
3. Continuação dos trabalhos da elaboração do Projeto de norma Brasileira;
4. Outros assuntos.

Dados coligidos por Jose Cesar Ponte (GM)