



**Экономический
и Социальный Совет**

Distr.: General
20 February 2015
Russian
Original: English

Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств**

Рабочая группа по общим предписаниям,
касающимся безопасности

108-я сессия

Женева, 4–8 мая 2015 года

Пункт 4 предварительной повестки дня

Правила № 43 (безопасные стеклянные материалы)

**Предложение по дополнению к поправкам серии 01
к Правилам № 43 (безопасные стеклянные материалы)**

Представлено экспертом от Венгрии*

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Венгрии, в котором предлагается допустить использование толстых стеклопакетов с несколькими стеклами. В его основу положен неофициальный документ GRSG-107-21.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2012–2016 годы (ECE/TRANS/224, пункт 94, и ECE/TRANS/2012/12, подпрограмма 02.4) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.

GE.15-03107 (R) 090315 090315



* 1 5 0 3 1 0 7 *

Просьба отправить на вторичную переработку 



I. Предложение

Приложение 12,

Пункты 3–3.4.4 исключить.

Пункт 4 (прежний), изменить нумерацию на 3.

II. Обоснование

1. В требовании, содержащемся в пункте 3.4.1 приложения 12, указывается что все стекла в стеклопакетах с несколькими стеклами должны разбиваться в результате испытания на падение модели головы. С другой стороны, изготовители автобусов и жилых автофургонов используют во многих случаях закаленные стекла толщиной 5–6 мм в боковых окнах и на крыше (поскольку они это делают в целях защиты пассажиров в случае падения камней на крышу, а также от вандализма или мелких аварий, либо в целях ослабления вибрации и шума, или повышения прочности верхней конструкции, или в целях соблюдения иных правил или стандартов и т.п.). Вместе с тем толстые стекла разбить нелегко, поэтому такие стеклопакеты с несколькими стеклами не могут получить официальное утверждение в качестве безопасных стеклянных материалов.

2. Эти противоречивые требования вынуждают изготовителей корректировать соответствующим образом процесс закалки с целью соблюсти лишь минимальный уровень качества (стремясь сделать так, чтобы число осколков чуть превышало сорок), поскольку это – единственный способ снизить прочность.

3. Испытание с помощью модели головы имеет очень важное значение в случае ветрового стекла и в этой связи требуется для всех видов ветровых стекол, и гораздо менее важное во всех других случаях. По этой причине оно не требуется в случае различных видов стекол, не являющихся ветровыми. Вместе с тем оно предписано для проверки стеклопакетов с несколькими стеклами, которые в качестве ветровых никогда не используются.

4. Эту проблему можно проиллюстрировать следующим образом: автобус, например, можно изготовить в следующих трех вариантах:

- a) боковые окна изготавливаются из закаленных стекол;
- b) боковые окна изготавливаются из многослойного безосколочного стекла;
- c) боковые окна изготавливаются из стеклопакетов из нескольких стекол.

Испытание с помощью модели головы не требуется в случаях a) и b), но требуется в случае c). Это означает необходимость использования современного теплоизолированного стекла, что осложняет задачу изготовителя, поскольку в этом случае требуется выполнить дополнительное требование по сравнению с той же схемой монтажа.

5. Как правило, требования следует разрабатывать на основе функциональности стекла на транспортном средстве (ветровое стекло, стеклянные материалы, находящиеся в поле обзора водителя, аварийный выход, прочие стекла и т.п.), а не на виде стекла (простое, в виде стеклопакета, многослойное и т.п.), как это имеет место в Правилах № 43. Пример: стандартом ANSI-SAE Z26.1-1996

предписывается испытание на проникновение (которое можно рассматривать в качестве простой замены испытания с помощью модели головы) только для тех стеклопакетов с несколькими стеклами, которые можно использовать для ветровых стекол, но не для других случаев остекления.

6. Одним из реальных случаев, является, например стеклопакет из нескольких упрочненных стекол толщиной 4 мм и 6 мм с зазором в 10 мм, который был испытан недавно. В результате испытания на падение модели головы в четырех образцах разбились оба стекла, а в двух других – только одно. В соответствии с требованием разбиться должны все шесть образцов, поэтому данный стеклопакет не соответствует поправкам серии 01 к Правилам № 43.
