



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 стекловые материалы)

**Предложение по поправкам к Правилам № 43
(безопасные стекловые материалы)**

**Представлено экспертом от Европейской ассоциации
поставщиков автомобильных деталей***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД) в целях определения уменьшенной зоны обзора I для транспортных средств категорий M и N, кроме M₁. В его основу положен неофициальный документ GRSG-107-24. Изменения к существующему тексту Правил № 43 выделены жирным шрифтом.

* 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.15-03110 (R) 160315 160315



* 1 5 0 3 1 1 0 *

Просьба отправить на вторичную переработку



I. Предложение

Приложение 3,

Включить новые пункты 9.2.5.3 и 9.2.5.3.1, в том числе рис. 11 и сноску⁹, следующего содержания:

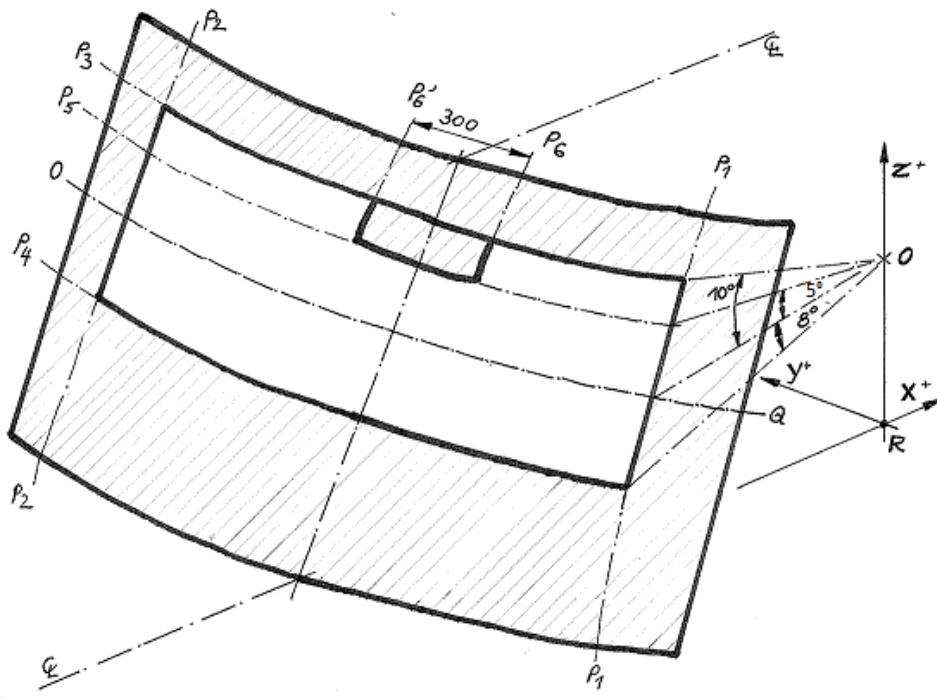
"9.2.5.3 Уменьшенная испытательная зона I означает испытательную зону I, определенную в пункте 9.2.5.2.3, за исключением следующей зоны (рис. 11).

9.2.5.3.1 любого матового затемнения, ограниченного снизу плоскостью 5, проходящей через прямую линию OQ и образующей угол 5° над горизонтальной плоскостью, и с боков плоскостями 6 и 6', – вертикальными плоскостями, параллельными продольной средней плоскости транспортного средства, проходящими на расстоянии 150 мм от следа продольной средней плоскости транспортного средства (C_L)⁹.

Рис. 11

C_L : след продольной средней плоскости транспортного средства

P_i : след соответствующей плоскости (см. текст)



⁹ Измеренного по внешней поверхности ветрового стекла и по следу плоскости 5. Если это невозможно (например, в связи с отсутствием симметричной средней продольной плоскости), то за плоскости P6 и P6' принимают плоскости, параллельные продольной плоскости транспортного средства, проходящей через точку O".

Пункт 9.2.5.3 (прежний), перенумеровать в качестве пункта 9.2.5.4 и изменить текст следующим образом:

"9.2.5.4 Для сельскохозяйственных и лесных тракторов, а также строительных транспортных средств, для которых невозможно определить зону I, за зону I' принимается вся **прозрачная** поверхность ветрового стекла".

Пункт 9.2.6, таблица, изменить следующим образом:

"

Категория транспортных средств	Зона	Максимальное значение оптического искажения
M ₁ и N ₁	A – продолженная в соответствии с пунктом 9.2.2.1	дуга 2'
	B – уменьшенная в соответствии с пунктом 2.4 приложения 18	дуга 6'
Категории M и N, кроме категории M ₁	I – уменьшенная в соответствии с пунктом 9.2.5.3	дуга 2'
Сельскохозяйственные транспортные средства и т.д., для которых невозможно определить зону I	I'	дуга 2'

"

Рис. 11 (прежний) – 25 (прежний), перенумеровать в качестве рис. 12–26 и изменить нумерацию ссылок в последующих пунктах на указанные рисунки (21 раз).

Пункт 9.3.5, таблица, изменить следующим образом:

"

Категория транспортных средств	Зона	Максимальное значение оптического искажения
M ₁ и N ₁	A – продолженная в соответствии с пунктом 9.2.2.1	дуга 15'
	B – уменьшенная в соответствии с пунктом 2.4 приложения 18	дуга 25'
Категории M и N, кроме категории M ₁	I – уменьшенная в соответствии с пунктом 9.2.5.3	дуга 15'
Сельскохозяйственные транспортные средства и т.д., для которых невозможно определить зону I	I'	дуга 15'

"

II. Обоснование

1. Датчики и видеокамеры, например датчики дождя-света, датчики расстояния и выхода за полосу движения, датчики предупреждения о столкновении, инфракрасные камеры и т.п., которые позволяют повысить безопасность управления, устанавливаются главным образом в поле обзора водителя, соответственно в зоне очистки ветрового стекла стеклоочистителями.
2. Участки, исключенные из основной зоны обзора, которые позволяют применять эти системы, хорошо определены для транспортных средств категории M_1 и предусмотрены уже много лет назад.
3. В зависимости от точки R транспортного средства и угла установки ветрового стекла на транспортных средствах категории M_1 расстояния между верхними краями зоны A и B (плоскость 1, приложение 18, пункт 2.2, и плоскость 5, приложение 18, пункт 2.3), измеряемые по внешней стороне ветрового стекла, варьируются в пределах приблизительно от 65 мм до 117 мм. В основу этой оценки положены замеры на 40 транспортных средствах категории M_1 , в том числе на малогабаритных транспортных средствах, транспортных средствах среднего и более высокого класса и на внедорожных транспортных средствах. Во многих случаях эта зона ограничена с боков максимум на 300 мм.
4. Данное предложение имеет целью определить исключенную зону для транспортных средств категорий M и N , кроме M_1 .
5. Предлагаемый угол в 5° (приложение 3, пункт 9.2.5.3.1), определяющий зону, аналогичную описанной выше, позволит довести эти пределы до 50–80 мм на расстояниях, ограниченных плоскостями $P3$ – $P5$ с той и другой стороны линии C_L (см. рис. 11). В основу этой оценки положены замеры на 10 тягачах и одном автобусе с углами наклона ветрового стекла в пределах от $7,2^\circ$ до 31° . С боков эта зона ограничена на 300 мм.