



---

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Всемирный форум для согласования правил  
в области транспортных средств****164-я сессия**

Женева, 11–14 ноября 2014 года

Пункт 4.7.2 предварительной повестки дня

**Соглашение 1958 года – Рассмотрение проектов поправок  
к существующим правилам, представленных GRSG****Предложение по дополнению 3 к поправкам серии 01  
к Правилам № 43 (безопасные стекловые материалы)****Представлено Рабочей группой по общим предписаниям,  
касающимся безопасности\***

Воспроизведенный ниже текст был принят Рабочей группой по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG), на ее 106-й сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/85, пункты 17 и 20). В его основу положен документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/9 с поправками, содержащимися в пункте 17 доклада, и документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/15. Этот текст представлен на рассмотрение Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административному комитету AC.1.

---

\* 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 ООН в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



Включить новые пункты 2.14 и 2.15 следующего содержания:

- "2.14 "Внешнее переднее стекло" означает любое стекло, не являющееся ветровым, которое установлено в передней части кузова транспортного средства и служит составной частью внешнего облика этого транспортного средства.
- 2.15 "Внутренне стекло" означает любое стекло, установленное в пассажирском салоне транспортного средства (например, перегородки, разделительные окна и т.д.)".

Пункты 2.14–2.36 (прежние), изменить нумерацию на 2.16–2.38 и соответствующим образом изменить ссылки на эти пункты.

Пункты 5.5–5.5.10 изменить следующим образом:

- "5.5 Рядом с вышеуказанным знаком официального утверждения наносятся следующие дополнительные обозначения:

- 5.5.1 в случае ветровых стекол:
- I – для упрочненного стекла,
  - II – для обычного многослойного безосколочного стекла,
  - III – для обработанного многослойного безосколочного стекла,
  - IV – для стеклопластика;
- 5.5.2 V – в случае безопасного стекла с постоянным коэффициентом пропускания света менее 70%;
- 5.5.3 VI – в случае стеклопакета;
- 5.5.4 VII – в случае равномерно упрочненного стекла, которое может использоваться в качестве ветрового на тихоходных по своей конструкции транспортных средствах, которые не могут развивать скорость свыше 40 км/ч;
- 5.5.5 VIII – в случае жесткого пластикового стекла. Кроме того, используются следующие обозначения для указания соответствующего типа применения:
- /A – для внешних или внутренних передних стекол;
  - /B – для прочих стекол, когда существует вероятность удара головой;
  - /C – для прочих стекол, когда отсутствует вероятность удара головой.

Кроме того, в отношении пластиковых стекол, которые были представлены для проведения испытания на абразивную стойкость, описанного в пункте 4 приложения 3, надлежащим образом применяются также следующие виды маркировки:

- /L – для стекол, соответствующих положениям приложений 14 и 16, пункт 6.1.3.1,
  - /M – для стекол, соответствующих положениям приложений 14 и 16, пункт 6.1.3.2;
- 5.5.6 IX – в случае гибкого пластикового стекла;

- 5.5.7 X – в случае жесткого пластикового стеклопакета. Кроме того, используются следующие обозначения для указания соответствующего типа применения:
- /A – для внешних или внутренних передних стекол;
  - /B – для прочих стекол, когда существует вероятность удара головой;
  - /C – для прочих стекол, когда отсутствует вероятность удара головой.
- В отношении пластиковых стекол, которые были представлены для проведения испытания на абразивную стойкость, описанного в пункте 4 приложения 3, надлежащим образом применяются также следующие виды маркировки:
- /L – для стекол, соответствующих положениям приложения 16, пункт 6.1.3.1,
  - /M – для стекол, соответствующих положениям приложения 16, пункт 6.1.3.2);
- 5.5.8 XI – в случае многослойного безосколочного стекла;
- 5.5.9 XII – в случае стекол из стеклопластика;
- 5.5.10 /P – в случае безопасных стеклянных материалов, которые изготовлены из стекла и покрыты изнутри пластмассовым слоем".

*Приложение 3, пункт 5.1* изменить следующим образом:

"5.1 Процедура

Три образца или три пробы квадратной формы размером не менее 300 мм x 300 мм, вырезанные в лаборатории из трех ветровых стекол или из трех других стекол, у которых одна из сторон является частью верхнего края окна, нагревают до 100 °C +0 °C/-2 °C ... на установленный период времени и приняв меры предосторожности против нежелательного термического удара. Испытание проводится в печи, если одна из внешних поверхностей изготовлена из неорганического материала или если температура кипящей воды превышает указанные допуски. Если образцы вырезаны из ветрового стекла, то одна из их сторон должна быть частью края ветрового стекла".

*Приложение 21* изменить следующим образом:

**"Положения, касающиеся установки безопасных стеклянных материалов на транспортных средствах**

1. Область применения

В настоящем приложении излагаются предписания, касающиеся установки безопасных стеклянных материалов на транспортных

средствах категорий М, N и O<sup>1</sup> с целью обеспечения высокого уровня безопасности для водителя и пассажиров и, в частности, для обеспечения хорошей видимости для водителя во всех условиях дорожного движения, причем не только спереди, но и сзади и сбоку.

Оно не касается бронированных транспортных средств, определенных в пункте 2.3 ниже.

2. Определения
- Для целей настоящего приложения
- 2.1 "*Транспортное средство*" означает любое автотранспортное средство и его прицеп, которые предназначены для использования на дороге, имеют не менее четырех колес и максимальная расчетная скорость которых превышает 25 км/ч, за исключением транспортных средств, передвигающихся по рельсам, и всей передвижной машинной техники.
- 2.2 "*Категория транспортных средств*" означает ряд транспортных средств, относящихся к соответствующей категории по классификации, принятой в приложении 7 к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3)<sup>1</sup>.
- 2.3 "*Транспортное средство особого назначения*", "*автомобиль-дом*", "*бронированное транспортное средство*", "*транспортное средство медицинской помощи*", "*катафалк*", "*транспортное средство с откидным верхом*" определены соответственно в Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3)<sup>1</sup>.
- 2.4 "*Двухэтажное транспортное средство*" определено в пункте 2.1.2 Правил № 107.
- 2.5 "*Нормальное рабочее состояние транспортного средства*" означает следующее состояние:
- 2.5.1 в случае для автомобиля: когда транспортное средство готово к движению, его силовая установка находится во включенном положении, а подвижные компоненты – в нормальном(ых) положении(ях), предусмотренном(ых) в пункте 2.8;
- 2.5.2 в случае прицепа: когда он сцеплен с буксирующим транспортным средством в условиях, предписанных в пункте 2.5.1, а подвижные компоненты находятся в нормальном(ых) положении(ях), предусмотренном(ым) в пункте 2.8.
- 2.6 "*Стоянка транспортного средства*" означает следующее состояние:
- 2.6.1 в случае автомобиля: когда транспортное средство неподвижно, его силовая установка не находится во включенном положении, а подвижные компоненты находятся в нормальном(ых) положении(ях), предусмотренном(ых) в пункте 2.8;

---

<sup>1</sup> В соответствии с определениями, содержащимися в Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3), документ ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3, пункт 2 – [www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html).

- 2.6.2 в случае прицепа: когда он сцеплен с буксирующим транспортным средством в условиях, предписанных в пункте 2.6.1, а подвижные компоненты находятся в нормальном(ых) положении(ях), предусмотренном(ых) в пункте 2.8.
- 2.7 "*Подвижные компоненты*" транспортного средства означают панели кузова или другие части транспортного средства, положения которых можно изменять за счет наклона, поворота или перемещения без использования инструментов. К этой категории не относятся откидные кабины грузовых автомобилей.
- 2.8 "*Нормальное рабочее положение подвижного компонента*" означает положение(я) подвижного компонента, которое(ые) предусмотрено(ы) изготовителем транспортного средства для нормального рабочего состояния и стоянки транспортного средства.
3. Общие предписания, применимые к транспортным средствам категорий М, N и О
- 3.1 Безопасные стекла устанавливаются таким образом, чтобы независимо от нагрузки, которой подвергается транспортное средство в нормальном рабочем состоянии, предусмотренном в пунктах 2.5, 2.5.1 и 2.5.2, они не изменяли своего положения и обеспечивали видимость и безопасность для водителя и пассажиров транспортного средства, находящихся в положении сидя и/или стоя, как это предусмотрено изготовителем транспортного средства.
- 3.2 На безопасные стекла наносят надлежащий знак официального утверждения типа элемента, указанный в пункте 5.4 настоящих Правил, за которым при необходимости следует одно из дополнительных обозначений, предусмотренных в пункте 5.5.
- 3.3 Исключения
- В случае пластиковых безопасных стекол предписания, касающиеся абразивной стойкости, которые приведены в пункте 4.2.3.2 настоящего приложения, не применяются к нижеследующим транспортным средствам и местам установки стекол:
- а) к автомобилям с жилым кузовом, транспортным средствам медицинской помощи и катафалкам в отношении стекол, не требующихся для обеспечения обзора для водителя спереди и сзади;
  - б) к прицепам, включая автомобиль-дом;
  - с) к прозрачным люкам и стеклам в крыше транспортного средства;
  - д) ко всем стеклам на верхнем этаже двухэтажного транспортного средства;
  - е) к перегородкам и разделительным окнам, не требующимся для обеспечения обзора для водителя спереди и сзади.
- В этих случаях не требуется никакого испытания на абразивную стойкость и обозначения /L или /M.

4. Конкретные предписания, применимые к транспортным средствам категорий М и N<sup>1</sup>
  - 4.1 Ветровые стекла
    - 4.1.1 Коэффициент направленного пропускания света должен составлять не менее 70%.
    - 4.1.2 Ветровое стекло официально утверждают по типу конструкции в отношении типа транспортного средства, для установки на которое оно предназначено.
    - 4.1.3 Ветровое стекло надлежащим образом устанавливают по отношению к точке "R", где находится водитель транспортного средства.
    - 4.1.4 На транспортные средства, максимальная расчетная скорость которых превышает 40 км/ч, не разрешается устанавливать упрочненные ветровые стекла.
    - 4.1.5 На пластиковые безопасные ветровые стекла наносят дополнительное обозначение /A/L, определенное в пунктах 5.5.5 и 5.5.7 настоящих Правил.
  - 4.2 Безопасные стекла, не являющиеся ветровыми стеклами
    - 4.2.1 Безопасные стекла, обеспечивающие обзор для водителя спереди
      - 4.2.1.1 Коэффициент направленного пропускания света безопасных стекол, через которые обеспечивается обзор для водителя спереди, как это определено в пункте 2.25.1 настоящих Правил, должен составлять не менее 70%.
      - 4.2.1.2 На пластиковые безопасные стекла наносят дополнительное обозначение /B/L или /C/L, определенное в пунктах 5.5.5 и 5.5.7 настоящих Правил.
    - 4.2.2 Безопасные стекла, обеспечивающие обзор для водителя сзади
      - 4.2.2.1 Коэффициент пропускания света для безопасных стеклянных материалов, определенных в пункте 2.25.2 настоящих Правил, должен составлять не менее 70%, однако в случае установки двух внешних зеркал заднего вида этот коэффициент может быть ниже 70% при условии, что на стекло нанесено дополнительное обозначение V, указанное в пункте 5.5.2 настоящих Правил.
      - 4.2.2.2 На пластиковые безопасные стекла наносят дополнительное обозначение A/L, /A/M, B/L, /B/M, /C/L или /C/M, определенное в пунктах 5.5.5 и 5.5.7 настоящих Правил. Вместе с тем пластиковые безопасные стекла класса М разрешены только в случае, если транспортное средство оснащено двумя внешними зеркалами заднего вида.

Задние стекла в откидной крыше транспортного средства с откидным верхом могут быть изготовлены из гибкого пластикового материала.

- 4.2.3 Другие безопасные стекловые материалы, внешние передние стекла и внутренние стекла
- 4.2.3.1 На безопасные стекловые материалы, не подпадающие под определения, приведенные в пунктах 2.25.1 и 2.25.2 настоящих Правил, внешние передние стекла и внутренние стекла наносят дополнительное обозначение V, указанное в пункте 5.5.2 настоящих Правил, если коэффициент пропускания света ниже 70%.
- 4.2.3.2 На пластиковые безопасные стекла наносят одно из дополнительных обозначений /A/L, /A/M, /B/L, /B/M/, /C/L или /C/M, определенных в пунктах 5.5.5 и 5.5.7 настоящих Правил. Вместе с тем если транспортное средство предназначено для перевозки пассажиров, то использования стекол, на которые нанесены дополнительные обозначения /C/L или /C/M, в местах, где существует опасность удара головой, не допускается.
- 4.3 Особые требования для верхнего этажа двухэтажного транспортного средства
- 4.3.1 Передние внешние стекла на верхнем этаже двухэтажного транспортного средства изготавливают либо из многослойного бесосколочного стекла, либо из пластикового стекла, на котором должно быть нанесено дополнительное обозначение /A, определенное в пунктах 5.5.5 и 5.5.7 настоящих Правил.
- 4.3.2 Положения пункта 4.3.1 не применяются к транспортным средствам, максимальная расчетная скорость которых ниже 40 км/ч. Вместе с тем требование в отношении пластиковых стекол класса /A является обязательным".
-