



---

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Всемирный форум для согласования правил  
в области транспортных средств**Рабочая группа по общим предписаниям,  
касающимся безопасности**117-я сессия**

Женева, 8–11 октября 2019 года

Пункт 6 а) предварительной повестки дня

**Поправки к правилам, касающимся безопасных  
стекловых материалов:****Глобальные технические правила № 6 ООН  
(безопасные стекловые материалы)****Предложение по поправке 2 к Глобальным техническим  
правилам № 6 ООН (безопасные стекловые материалы)****Представлено экспертом от Индии\***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Индии в контексте Глобальных технических правил (ГТП) № 6 ООН, с тем чтобы допустить официальное утверждение многослойного безосколочного стекла с улучшенными механическими свойствами. В его основу положен неофициальный документ GRSG-115-38, представленный на 115-й сессии Рабочей группы по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG) (см. доклад ECE/TRANS/WP.29/GRSG/94, пункт 18). Изменения к нынешнему тексту Правил № 6 ООН выделены жирным шрифтом.

---

\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2018–2019 годы (ECE/TRANS/274, пункт 123, и ECE/TRANS/2018/21/Add.1, направление работы 3.1) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



## I. Предложение

Пункт 4.1.2.2.2 изменить следующим образом:

«4.1.2.2.2 "XI" для многослойного безосколочного стекла. Кроме того, надлежащее применение указывают с помощью знака:

**/D** для стекол из многослойного безосколочного стекла с улучшенными механическими свойствами».

Пункт 5, таблицу 1 (резюме предписаний в отношении эффективности) изменить следующим образом:

«

	Ветровые стекла			Стекла, не являющиеся ветровыми					
	Многослойное безосколочное стекло		Стекло-пластик	Равномерно упрочненное стекло		Многослойное безосколочное стекло		Стекло-пакет 1/	Стекло-пластик
Маркировка	II	II/P	IV		/P	XI	XI/P	V	XII
Пропускание света	5.1.1	5.1.1	5.1.1	5.1.1	5.1.1	5.1.1	5.1.1	5.1.1	5.1.1
Абразивная стойкость	5.1.2	5.1.2	5.1.2		5.1.2	5.1.2	5.1.2		5.1.2
Устойчивость к температурным колебаниям		5.2.1	5.2.1		5.2.1		5.2.1		5.2.1
Огнестойкость		5.2.2	5.2.2		5.2.2		5.2.2		5.2.2
Химическая устойчивость		5.2.3	5.2.3		5.2.3		5.2.3		5.2.3
Устойчивость к излучению	5.3.1	5.3.1	5.3.1		5.3.1	5.3.1	5.3.1		5.3.1
Жаропрочность	5.3.2	5.3.2	5.3.2		5.3.2	5.3.2	5.3.2		5.3.2
Влагоустойчивость	5.3.3	5.3.3	5.3.3		5.3.3	5.3.3	5.3.3		5.3.3
Оптическое искажение	5.4.1	5.4.1	5.4.1						
Раздвоение изображения	5.4.2	5.4.2	5.4.2						
Дробление				5.5.1.1	5.5.1.1				
Модель головы	5.4.3 2/	5.4.3 2/	5.4.3 2/			5.5.2.2 3/	5.5.2.2 3/	5.5.3.2 2/	
Шар массой 2 260 г	5.4.4	5.4.4	5.4.4			5.5.2.3 3/	5.5.2.3 3/		
Шар массой 227 г	5.4.5	5.4.5	5.4.5	5.5.1.2	5.5.1.2	5.5.2.1	5.5.2.1		5.5.2.1

1/ Каждый составной элемент должен удовлетворять условиям соответствующих испытаний для данного типа материала для остекления.

2/ См. пункт 4.2.2.

3/ Этому испытанию подвергают только многослойные безосколочные стекла с дополнительным обозначением /D».

Включить новые пункты 5.5.2.2–5.5.2.3.3.2 следующего содержания:

### «5.5.2.2 Испытание с помощью модели головы

Положения, касающиеся испытания с использованием модели головы, применяют к многослойным безосколочным стеклам с дополнительным обозначением /D.

- 5.5.2.2.1 Число испытательных образцов**  
Испытанию подвергают восемь плоских образцов размером (1 100 x 500 мм) +10/-2 мм.
- 5.5.2.2.2 Метод испытания**
- 5.5.2.2.2.1** Используют метод, описанный в пункте 6.5.
- 5.5.2.2.2.2** Высота сбрасывания составляет 1,50 м  $\begin{matrix} + 0 \\ - 5 \end{matrix}$  мм.
- 5.5.2.2.3 Толкование результатов**
- 5.5.2.2.3.1** Считается, что это испытание дало положительный результат, если выполняются следующие условия:
- 5.5.2.2.3.1.1** испытательный образец прогибается и раскалывается, образуя многочисленные круговые трещины, сконцентрированные приблизительно в точке удара,
- 5.5.2.2.3.1.2** на промежуточном слое допускаются разрывы, однако модель головы не проходит через них насквозь,
- 5.5.2.2.3.1.3** от промежуточного слоя не отделяются большие осколки стекла.
- 5.5.2.2.3.2** Считается, что комплект испытательных образцов, представленных на официальное утверждение, удовлетворяет требованиям, предъявляемым к испытанию на удар с помощью модели головы, если требованиям удовлетворяют не менее семи из восьми испытательных образцов».

*Включить новые пункты 5.5.2.3–5.5.2.3.3.2 следующего содержания:*

- «5.5.2.3 Испытание на удар шаром весом 2 260 г**  
Положения, касающиеся испытания на удар шаром весом 2 260 г, применяют к многослойным безосколочным стеклам с дополнительным обозначением /D.
- 5.5.2.3.1** Испытанию подвергают 12 образцов квадратной формы со стороной квадрата 300 мм.
- 5.5.2.3.2 Метод испытания**
- 5.5.2.3.2.1** Используемый метод соответствует методу, указанному в пункте 6.4.
- 5.5.2.3.2.2** Высота сбрасывания (от нижней части шара до верхней поверхности испытательного образца) составляет 4 м +25/-0 мм.
- 5.5.2.3.3 Толкование результатов**
- 5.5.2.3.3.1** Считается, что испытание дало положительный результат, если шар не прошел через стекло по прошествии 5 секунд после удара.
- 5.5.2.3.3.2** Считается, что комплект испытательных образцов, представленных на официальное утверждение, удовлетворяет требованиям испытания на удар шаром весом 2 260 г, если не менее 11 из 12 испытаний дают положительные результаты».

## **II. Обоснование**

Цель настоящего предложения состоит в разработке в рамках Соглашения 1998 года соответствующей поправки к ГТП № 6 ООН, касающимся безопасных стекловых материалов, с тем чтобы скорректировать действующие положения с учетом технического прогресса и допустить официальное утверждение многослойного безосколочного стекла с улучшенными механическими свойствами. Это соответствует аналогичному предложению по Правилам № 43 ООН, обсуждавшемуся на 114-й сессии GRSG и одобренному в качестве дополнения 8 к поправкам серии 01 к Правилам № 43 ООН на 176-й сессии Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29), состоявшейся 13–16 ноября 2018 года.

---