

## Автостекло

Компания КП и «Винколор» предлагает стекла для автомобилей отечественного производства а также иномарок. Всегда в наличии лобовые (ветровые), боковые и задние автостекла для автомобилей разных марок. Оказываем услуги по: установке, замене и продаже автостекла. Мы являемся дочерней компанией крупнейшего поставщика зарубежного автостекла и производителя многослойного и закаленного стекла марки «OLIMPIA» за каталогом «OLIMPIA Oto Camları», что позволяет предложить Вам любые авто стекла оптом и в розницу. В ассортименте компании: автостекла Asahi, Splintex, Sekurit, Pilkington, Борское стекло и др производители.

Одним из направлений профессиональной деятельности компании КП и «Винколор» является установка автомобильного стекла, согласно мировым стандартам и требованиям. Также соответственно ГОСТ 5727-88 п.2.2.4., ГСТУ 5727-88 или ДСТУ UN/ECE R 43-002002, с соответствующей маркировкой производителя.

Существует два вида стекол, которые изготавливаются по двум различным технологиям: ламинированные (триплекс) и закаливание (сталинит).

Триплекс- (от лат. Triplex-тройной) представляет собой несколько листов стекла, скрепленных прозрачной пленкой (полимером) и способно выдерживать сильные удары. В случае аварии стекло разбивается на осколки, которые удерживаются связующей пленкой, предотвращая ранения. Такое стекло устойчиво к образованию сквозных отверстий и предохраняет от предметов, летящих из-под колес впереди идущего транспорта. Все ветровые стекла современных автотранспортных средств являются трехслойными. На дорогах автомобилях, для снижения уровня шума и повышения безопасности, такие стекла устанавливаются на дверях и заднем проеме кузова.

Сталинит- производство такого стекла осуществляется при помощи специальной технологии закаливания (постепенный нагрев и быстрое охлаждение). Это стекло особенно прочное, может выдержать мощные удары, а под большим давлением разлетается на мелкие гранулы, безопасные для человека. Такие стекла обладают повышенной механической прочностью, однако, в процессе эксплуатации, в них могут образовываться микротрещины под действием высоких или резких нагрузок. Перепад температур в процессе закалки приводит к появлению зон концентрации механических напряжений в стекле, в результате чего даже несильный удар по этим областям, если они расположены по торцам, способен привести к полному разрушению сталинита. Такие стекла устанавливаются в дверях и заднем проеме.

## Маркировка автостекол

Кто производитель стекла и что это за стекло? И что можно определить по маркировке на автостекле? Ответы на эти вопросы ниже. Маркировка каждого лобового стекла должна содержать:

- Товарный знак или наименование производителя;
- Знак официального утверждения в соответствии с правилами EЭК ООН или директивой EЭК государств входящих в европейское экономическое сообщество.

Кроме того, могут быть указаны обозначения зарубежных стандартов, которым соответствует стекло, дата его изготовления и т.д.

### 1 Тип стекла:



- I - упрочненное лобовое стекло
- II - лобовое стекло обычное многослойное
- III - лобовое стекло ветровое обработанное многослойное
- IV - стекло из пластика
- V - прочие (не ветровые) стекла с коэффициентом пропускания света ниже 70%
- V-VI - двойное стекло с коэффициентом пропускания света ниже 70%

Отсутствие индекса - стекла не являющиеся ветровыми коэффициентом пропускания света не ниже 70%

### 2. Код страны предоставившей официальное утверждение:

1-Германия	11-Англия	22-Россия	37-Турция
2-Франция	12-Австрия	23-Греция	42-Европейское сообщество
3-Италия	13-Люксембург	24-Ирландия	43-Япония.
4-Нидерланды	14-Швейцария	25-Хорватия	
5-Швеция	16-Норвегия	26-Словения	
6-Бельгия	17-Финляндия	27-Словакия	
7-Венгрия	18-Дания	28-Беларусь	
8-Чехия	19-Румыния	29-Эстония	
9-Испания	20-Польша	31-Босния и Герцеговина	
10-Югославия	21-Португалия	32-Латвия,	

### 3.Соответствие американскому стандарту AS1 4. Месяц и год изготовления.

Замена вклеенных лобовых стекол не чересчур сложна и по силам даже маленькой мастерской, но при соблюдении двух важнейших условий - "фирменной" оснащенности и четком выполнении предписанных методик.

Именно в технологических отступлениях кроется причина большинства досадных неудач в работе с лобовым стеклом.

В современных автомобильных кузовах неподвижные лобовые стекла не вставляют на уплотнителях, а приклеивают с применением специальных полиуретановых клеев. Мировое лидерство в этом деле принадлежит материалам и технологиям, объединенным товарной маркой "Динитрол" (шведская компания "Динол АБ").

### Ошибки при замене лобового стекла:

1. Ржавчина на кромке рамы.  
В зоне приклейки лобового стекла нельзя оставлять и незначительные очаги коррозии, более того - даже сколы лакокрасочного покрытия, где ржавчина вскоре может появиться. Дело в том, что под клеевым слоем развитие

коррозии происходит незаметно, а прочность соединения постепенно и неизбежно теряется. В американской статистике зафиксировано много случаев, когда при аварии лобовое стекло с ослабленным креплением просто вылетало.

2. Битумные пятна на кромке рамы.  
Полиуретан (то есть клей) плохо прилипает к битуму, если вообще прилипает. Итог может быть тот же, что и в предыдущем случае. Еще хуже, когда битумом хотят "облагородить" стык рамы и только что установленного лобового стекла. Такая медвежья услуга блокирует доступ влаги, необходимой для отверждения полиуретана, затягивая процесс на неопределенное время.
3. Пренебрежение черным праймером для нанесения на лобовое стекло.  
Обязательность применения данного продукта предписана международными стандартами, и это не досужая выдумка. Лучшее современное лобовое стекло пропускает 0,1% падающих на него ультрафиолетовых лучей, а для полиуретана губительно и в десять раз меньшее облучение (см. sae 98.04.64). Без защиты в виде специального черного праймера клеевой слой на лобовом стекле просто разрушится.
4. Неправильное нанесение праймера на лобовое стекло.  
После высыхания "черный грунт" становится довольно твердым и хрупким, он предназначен для нанесения на такое твердое ложе, как лобовое стекло. А оставшийся на раме старый полиуретан, срезанный до толщины 1-2 мм, обеспечивает наилучший контакт с новым клеем. Вместе они создают прочный и эластичный слой между кузовом и лобовым стеклом.

#### **Средний уровень риска для лобового стекла**

1. Выдержка для полимеризации клея на лобовом стекле. Лобовое стекло будет служить долгие годы, если при его вклеивании подождать лишь считанные часы (точное время для каждой марки клея оговорено инструкцией). Нетерпение клиента может дорого обойтись: в лучшем случае - повтором операции, в худшем - заменой лобового стекла вместо выскочившего и разбившегося.
2. Влияние погодных факторов. Когда стоит жара и в то же время влажно, наносить клей и устанавливать лобовое стекло следует как можно скорее. Если замешкаться, то на жидкой поверхности полиуретана появится пленка и склеивания не произойдет. Такой казус особенно вероятен при использовании клеев быстрого отверждения.
3. Замена лобового автостекла в неподходящих условиях. Случается, что передвижные мастерские оказывают такую услугу, как приклейка лобовых стекол на месте дорожно-транспортного происшествия. Бесспорно, иной раз пострадавшему это очень кстати, но ожидать хорошего качества от такого ремонта не приходится. В дорожных условиях сложно уберечь клеевую поверхность от пыли, грязи, дождя, снега.

#### **Малый уровень риска для лобового стекла**

1. Влияние низкой температуры при вклейке лобового стекла. В холодное время года лобовое стекло заменяют в отапливаемом помещении, но бывают ситуации, когда этим правилом пренебрегают. Официальных запретов на сей счет нет, но логика подсказывает, что к работе такого рода надо относиться с опаской.
2. Касание лобового стекла руками. Обезжиренные поверхности, подготовленные к нанесению клея, трогать голыми руками нельзя, однако случайные прикосновения всегда возможны. Конечно, площадь такого контакта мала, но все же это ослабление склейки и минус в работе.
3. Несоблюдение марки и типа клея. Есть общий порядок: полиуретановый клей, используемый при замене лобового автостекла, должен быть того же класса, что и прежний. Правда, когда дорогой высокомолекулярный кладут на остатки обычного, ничего страшного не происходит кроме перерасхода денег. Но если наоборот -- в дальнейшем не исключены серьезные проблемы, выходящие за рамки "малого риска".