ACTE ADOPTATE DE ORGANISME CREATE PRIN ACORDURI INTERNAȚIONALE

Numai textele originale CEE-ONU au efect juridic în temeiul dreptului public internațional. Situația și data intrării în vigoare a prezentului regulament se verifică în ultima versiune a documentului privind situația documentului CEE-ONU TRANS/WP.29/343, disponibil la următoarea adresă:

http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html

Regulamentul nr. 125 al Comisiei Economice pentru Europa din cadrul Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea autovehiculelor în ceea ce privește câmpul de vizibilitate spre înainte al conducătorului autovehiculului [2018/116]

Include toate textele valabile până la:

Suplimentul 1 la seria 01 de amendamente – Data intrării în vigoare: 8 octombrie 2016

CUPRINS

REGULAMENT

1. Domeniul de aplicare
2. Definiții în sensul prezentului regulament
3. Cerere de omologare
4. Omologarea
5. Specificații
6. Procedura de încercare
7. Modificarea tipului de vehicul și extinderea omologării
8. Conformitatea producției
9. Sancțiuni în caz de neconformitate a producției
10. Încetarea definitivă a producției
11. Denumirile și adresele serviciilor tehnice responsabile cu efectuarea încercărilor de omologare, precum și ale autorităților de omologare de tip
12. Dispoziții tranzitorii

ANEXE

1. Fișă de comunicare
2. Exemple de mărci de omologare
3. Procedura de determinare a punctului „H” și a unghiului real al trunchiului pentru pozițiile de ședere în autovehicule
4. Metodă pentru determinarea relațiilor dimensionale între reperele primare ale vehiculului și sistemul de referință tridimensional

1. DOMENIUL DE APLICARE

1.1. Prezentul regulament se aplică câmpului de vizibilitate de 180° spre înainte al conducătorilor vehiculelor de categoria M_1 [1].

[1] Astfel cum sunt definite în Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3.), document ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2, para. 2. – www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

1.2. Obiectivul său este asigurarea unui câmp de vizibilitate adecvat atunci când parbrizul și celelalte suprafețe transparente sunt uscate și curate.

1.3. Cerințele prezentului regulament sunt formulate astfel încât să se aplice vehiculelor de categoria M_1 care au locul pentru conducător situat în stânga. În cazul vehiculelor de categoria M_1 care au locul pentru conducător situat în dreapta, aceste cerințe se aplică, după caz, prin inversarea criteriilor.

2. DEFINIȚII ÎN SENSUL PREZENTULUI REGULAMENT:

2.1. „Omologarea unui tip de vehicul" înseamnă întreaga procedură prin care o parte contractantă la acord certifică faptul că un tip de vehicul îndeplinește cerințele tehnice ale prezentului regulament.

2.2. „Tip de vehicul în privința câmpului de vizibilitate" înseamnă vehicule care nu diferă în aspecte esențiale precum:

2.2.1. formele și amenajările exterioare și interioare, în limitele suprafeței prevăzute la punctul 1 de mai sus, care pot afecta vizibilitatea; și

2.2.2. forma și dimensiunile parbrizului și fixarea acestuia.

2.3. „Sistem de referință tridimensional" înseamnă un sistem de referință care constă într-un plan vertical longitudinal X-Z, un plan orizontal X-Y și un plan vertical transversal Y-Z (a se vedea figura 6 din apendicele la anexa 4); sistemul servește la determinarea distanțelor relative dintre poziția prevăzută pentru punctele de pe planuri și poziția lor reală pe vehicul. Metoda care permite situarea vehiculului în raport cu cele trei planuri este indicată în anexa 4; toate coordonatele raportate la sol se calculează pentru un vehicul în stare de funcționare ([1]) plus un pasager așezat pe locul din față, masa pasagerului fiind de 75 kg ± 1 %.

2.3.1. Vehiculele echipate cu o suspensie care permite reglarea gărzii la sol vor fi încercate în condițiile normale de utilizare specificate de către producător.

2.4. „Puncte de reper primare" înseamnă adânciturile, suprafețele, marcajele și semnele de identificare existente pe caroseria vehiculului. Tipul de reper utilizat și poziția fiecărui reper (în coordonatele x, y și z ale sistemul de referință tridimensional) precum și distanța acestora față de un plan teoretic reprezentând solul trebuie indicate de către producător. Aceste repere pot fi cele utilizate la montarea caroseriei.

2.5. „Unghi de înclinare a spătarului" înseamnă unghiul definit la punctul 2.6 sau 2.7. din anexa 1 la versiunea revizuită a Rezoluției consolidate privind construcția vehiculelor (R.E.3) ([2]).

2.6. „Unghi real de înclinare a spătarului" înseamnă unghiul definit în R.E.3 revizuită, anexa 1 punctul 2.6.

2.7. „Unghi prevăzut de înclinare a spătarului" înseamnă unghiul definit la punctul 2.7 din anexa 1 la R.E.3 revizuită.

2.8. „Puncte V" înseamnă puncte a căror poziție în interiorul habitaclului este determinată în raport cu planurile verticale longitudinale care trec prin centrele locurilor pe scaune prevăzute în poziția limită pe scaunul din față și față de punctul „R" și de unghiul de înclinare proiectat al spătarului, care servesc la verificarea respectării cerințelor legate de câmpul de vizibilitate.

2.9. „Punct R sau punct de referință la șederea pe scaun" înseamnă punctul definit la punctul 2.4 din anexa 1 la R.E.3 revizuită.

2.10. „Punct H" înseamnă punctul definit la punctul 2.3 din anexa 1 la R.E.3 revizuită.

2.11. „Puncte de referință ale parbrizului" înseamnă puncte situate la intersecția dintre parbriz și liniile divergente direcționate spre înainte de la punctele V până la suprafața exterioară a parbrizului.

2.12. „Vehicul blindat" înseamnă un vehicul destinat protecției pasagerilor și/sau mărfurilor transportate și care respectă cerințele aplicabile blindajelor antiglonț.

([1]) Masa unui vehicul în stare de funcționare include masa vehiculului și a caroseriei sale cu lichid de răcire, lubrifianți, combustibil, alte lichide la capacitatea de 100 %, unelte, roată de rezervă și conducător. Masa conducătorului se evaluează a fi egală cu 75 kg (distribuite după cum urmează: 68 kg pentru masa ocupantului și 7 kg pentru masa bagajului, în conformitate cu standardul ISO 2416:1992). Rezervorul este umplut la 90 % din capacitatea totală, iar celelalte instalații care conțin lichide (altele decât cele destinate apelor reziduale), la 100 % din capacitatea declarată de producător.

([2]) Revizuirea 2 a R.E.3 este disponibilă ca documentul ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2, astfel cum a fost modificat.

2.13. „Suprafață transparentă” înseamnă acea zonă a unui parbriz de vehicul sau a altei suprafețe de sticlă al cărei factor de transmisie luminoasă măsurat perpendicular pe suprafață este de cel puțin 70 %. În cazul vehiculelor blindate, factorul de transmisie luminoasă este de cel puțin 60 %.

2.14. „Puncte P” înseamnă punctele în jurul cărora pivotează capul conducătorului auto atunci când acesta privește obiectele din planul orizontal situat la nivelul ochilor.

2.15. „Puncte E” înseamnă puncte care reprezintă centrul ochilor conducătorului auto și care servesc la determinarea măsurii în care stâlpii A afectează câmpul de vizibilitate.

2.16. „Stâlp A” înseamnă orice suport al plafonului situat în fața planului vertical transversal dispus la 68 mm în fața punctelor V, inclusiv piesele netransparente fixate sau adiacente pe aceste suporturi, așa cum sunt chederele de la parbriz și scheletele de ușă.

2.17. „Interval de reglare orizontală a scaunului” înseamnă intervalul pozițiilor normale de condus prevăzut de către producător pentru reglarea scaunului conducătorului în funcție de axa X (a se vedea mai sus punctul 2.3).

2.18. „Interval extins de reglare a scaunului” înseamnă intervalul prevăzut de către producătorul vehiculului pentru reglarea scaunului în funcție de axa X (a se vedea mai sus punctul 2.3) dincolo de intervalul pozițiilor normale de condus menționate la punctul 2.17. de mai sus și utilizat la transformarea scaunelor în pat sau pentru facilitarea intrării în vehicul.

3. CERERE DE OMOLOGARE

3.1. Cererea de omologare a unui tip de vehicul cu privire la câmpul de vizibilitate al conducătorului se prezintă de către producătorul vehiculului sau de către reprezentantul său autorizat.

3.2. Aceasta este însoțită de următoarele documente în triplu exemplar și include datele menționate în continuare:

3.2.1. o descriere a tipului de vehicul în ceea ce privește elementele menționate la punctul 2.2 de mai sus, însoțită de desene cotate și fie de o fotografie, fie de o vedere explodată a habitaclului. Se precizează numerele și/sau simbolurile de identificare a tipului de vehicul, precum și

3.2.2. date privind punctele de reper primare, suficient de detaliate pentru a fi rapid identificabile și pentru a verifica poziția fiecăruia în raport cu celelalte, precum și în raport cu punctul „R”.

3.3. Este prezentat serviciului tehnic care efectuează încercările de omologare un vehicul reprezentativ pentru tipul de vehicul care urmează să fie omologat.

4. OMOLOGAREA

4.1. În cazul în care tipul de vehicul supus omologării în temeiul prezentului regulament îndeplinește cerințele de la punctul 5 de mai jos, vehiculul respectiv este omologat.

4.2. Fiecărui tip omologat i se atribuie un număr de omologare. Primele două cifre (în prezent 01 pentru regulamentul în forma sa actuală) indică o serie de amendamente ce cuprind modificările tehnice majore cele mai recente ale regulamentului de la momentul acordării omologării. Aceeași parte contractantă nu alocă același număr aceluiași tip de vehicul echipat cu alt tip de sistem de câmp de vizibilitate sau unui alt tip de vehicul.

4.3. Avizul de omologare sau de refuz sau de retragere a omologării în temeiul prezentului regulament se comunică părților la acord care aplică prezentul regulament, prin intermediul unei fișe conforme cu modelul din anexa 1 la prezentul regulament și al unor fotografii și/sau planuri furnizate de solicitant într-un format maxim A4 (210 × 297 mm) sau pliate la acest format și la o scară corespunzătoare.

4.4. Pe fiecare vehicul care corespunde unui tip de vehicul omologat prin prezentul regulament, se aplică într-un loc vizibil și ușor accesibil, specificat în fișa de omologare, o marcă de omologare internațională conformă cu modelul descris în anexa 2 la prezentul regulament și formată din:

4.4.1. un cerc în interiorul căruia se găsește litera „E”, urmată de numărul distinctiv al țării care a emis omologarea ([1]);

([1]) Numerele distinctive ale părților contractante la Acordul din 1958 sunt prezentate în anexa 3 la Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3), documentul ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2/Amend.3 - www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

4.4.2. numărul prezentului regulament, urmat de litera „R”, o liniuță și numărul de omologare, în dreapta cercului menționat la punctul 4.4.1 de mai sus.

4.5. În cazul în care vehiculul corespunde unui tip de vehicul omologat în temeiul unuia sau mai multor regulamente anexate la acord în țara care a acordat omologarea în temeiul prezentului regulament, simbolul prevăzut la punctul 4.4.1 de mai sus nu trebuie repetat; într-o astfel de situație, numărul regulamentului și numerele de omologare, precum și simbolurile suplimentare se amplasează în coloane verticale la dreapta simbolului descris la punctul 4.4.1 de mai sus.

4.6. Marca de omologare este perfect lizibilă și de nești.

4.7. Marca de omologare se amplasează lângă plăcuța producătorului sau pe aceasta.

5. SPECIFICAȚII

5.1. Câmpul vizual al conducătorului.

5.1.1. Partea transparentă a parbrizului cuprinde cel puțin punctele de referință ale parbrizului (a se vedea figura 1 din apendicele la anexa 4):

5.1.1.1. Un punct de referință orizontal situat în fața lui V_1 și la 17° spre stânga (a se vedea figura 1 din apendicele la anexa 4);

5.1.1.2. Un punct de referință vertical superior situat în fața lui V_1 și la 7° deasupra orizontalei;

5.1.1.3. Un punct de referință vertical inferior situat în fața lui V_2 și la 5° sub orizontală;

5.1.1.4. Pentru a verifica respectarea cerinței de vizibilitate frontală pe jumătatea opusă a parbrizului, se obțin alte trei puncte de referință simetrice cu punctele definite la punctele 5.1.1.1-5.1.1.3 de mai sus față de planul longitudinal median al vehiculului.

5.1.2. Unghiul de limitare a câmpului vizual pentru fiecare stâlp „A”, așa cum este descris la punctul 5.1.2.1 de mai jos, nu depășește 6° (a se vedea figura 3 din apendicele la anexa 4). În cazul vehiculelor blindate, unghiul respectiv nu depășește 10°.

Unghiul de limitare a câmpului vizual de către stâlpul „A” de pe partea pasagerului, așa cum este descris la punctul 5.1.2.1.2 de mai jos, nu trebuie determinat în cazul în care cei doi stâlpi sunt plasați simetric față de planul vertical longitudinal median al vehiculului.

5.1.2.1. Unghiul de limitare a câmpului vizual de către fiecare stâlp „A” se măsoară prin suprapunerea în plan a următoarelor două secțiuni orizontale:

Secțiunea 1: pornind de la punctul Pm situat în poziția precizată la punctul 5.3.1.1 de mai jos, se desenează un plan formând un unghi de 2° ascendent față de planul orizontal care trece înspre înainte prin Pm. Se determină secțiunea orizontală a stâlpului „A” pornind de la punctul cel mai anterior al intersecției stâlpului „A” cu planul înclinat (a se vedea figura 2 din apendicele la anexa 4);

Secțiunea 2: se repetă aceeași procedură, luând în considerare un plan înclinat care coboară formând un unghi de 5°Cu planul orizontal care trece înainte prin Pm (a se vedea figura 2 din apendicele la anexa 4).

5.1.2.1.1. Unghiul de limitare a câmpului vizual de către stâlpul „A” de pe partea conducătorului este unghiul format pe vederea în plan între o dreaptă care pornește din E_2, paralelă cu tangenta care unește E_1 cu marginea exterioară a secțiunii S_2, și tangenta care unește E_2 cu marginea interioară a secțiunii S_1 (a se vedea figura 3 din apendicele la anexa 4).

5.1.2.1.2. Unghiul de limitare a câmpului vizual de către stâlpul „A” de pe partea pasagerului este unghiul format pe vederea în plan de tangenta care unește E_3 cu marginea interioară a secțiunii S_1 și o paralelă care pornește din E_3 la tangenta care unește E_4 cu marginea exterioară a secțiunii S_2 (a se vedea figura 3 din apendicele la anexa 4).

5.1.2.2. Niciun vehicul nu are mai mult de doi stâlpi „A”.

5.1.3. Cu excepția dispozițiilor de la punctele 5.1.3.3 sau 5.1.3.4 de mai jos, în afară de limitările câmpului vizual cauzate de stâlpii „A”, montanții de separare a geamurilor laterale sau a deflectoarelor de aer fixe sau mobile, antenele radio exterioare, dispozitivele de vizibilitate indirectă, care acoperă câmpul de vizibilitate indirectă obligatoriu și ștergătoarele de parbriz, nu trebuie să existe, pentru conducătorul auto, nicio altă limitare a câmpului vizual la 180° direct în față, sub un plan orizontal care trece prin V1 și deasupra a trei planuri care trec prin V_2, dintre care unul este perpendicular pe planul X-Z și înclinat în față jos la un unghi de 4° sub orizontală, iar celelalte două sunt perpendiculare pe planul Y-Z și înclinate la un unghi de 4° sub orizontală (a se vedea figura 4 din apendicele la anexa 4).

Nu se consideră că determină limitări ale câmpului vizual:

(a) Conductorii „antene radio” încastrați sau imprimați, având o lățime de cel mult:

(i) conductorii încastrați: 0,5 mm;

(ii) conductorii imprimați: 1,0 mm. Acești conductori „antene radio” nu pot trece prin suprafața A ([1]). Cu toate acestea, pot trece prin suprafața A trei conductori „antene radio”, cu condiția ca lățimea lor să nu depășească 0,5 milimetri.

(b) Conductorii „dezghețare/dezaburire” localizați în cadrul suprafeței A, în mod normal în formă de „zigzag” sau sinusoidală, având următoarele dimensiuni:

(i) lățimea maximă vizibilă: 0,030 mm;

(ii) densitatea maximă a conductorilor:

(a) în cazul în care conductorii sunt verticali: 8/cm;

(b) în cazul în care conductorii sunt orizontali: 5/cm.

5.1.3.1. În cazul unor dispozitive cu cameră de luat vederi și monitor, excepțiile de la punctul 5.1.3 se aplică camerelor, inclusiv suporților și carcaselor acestora, care sunt montate la exteriorul vehiculului. Sistemul cu cameră de luat vederi și monitor care înlocuiește o oglindă retrovizoare din clasa I trebuie să beneficieze de aceeași excepție.

5.1.3.2. În cazul vehiculelor care sunt echipate cu oglinzi retrovizoare standard omologate care sunt eventual înlocuite cu dispozitive cu cameră de luat vederi și monitor, excepțiile de la punctul 5.1.3 se aplică și în cazul monitoarelor, cu condiția ca ([2]):

(a) obstrucționarea de către acestea a câmpului de vizibilitate direct să nu depășească nivelul de obstrucționare al oglinzii retrovizoare exterioare, inclusiv carcasa și suportul acesteia; și

(b) poziția monitorului să fie cât mai aproape posibil de poziția oglinzii retrovizoare pe care o înlocuiește.

5.1.3.3. Se tolerează o obstrucție creată de marginea exterioară a volanului și de tabloul de bord în interiorul volanului dacă planul care trece prin V_2, perpendicular pe planul X-Z și tangent la partea cea mai înaltă a marginii exterioare a volanului, este înclinat la cel puțin 1° sub orizontală.

Volanul, dacă este reglabil, se fixează în poziția normală indicată de producător sau, dacă nu este posibil, într-o poziție mediană între limitele domeniului (domeniilor) său (sale) de reglare.

5.1.3.4. Se tolerează o obstrucție între un plan care trece prin V_2 și înclinat la cel puțin 1° sub orizontală și un plan care trece prin V_2 și înclinat la 4° sub orizontală dacă proiecția conică a acestei obstrucții, pornind de la V_2, pe o suprafață „S”, astfel cum este definită la punctul 5.1.3.2.1 de mai jos, nu depășește 20 la sută din această suprafață. Volanul, dacă este reglabil, se fixează în poziția normală indicată de producător sau, dacă nu este posibil, într-o poziție mediană între limitele domeniului (domeniilor) său (sale) de reglare.

5.1.3.4.1. Suprafața „S” (a se vedea figura 7 din apendicele la anexa 4) este o suprafață dreptunghiulară verticală situată într-un plan perpendicular pe coordonata X, la 1 500 mm în fața punctului V_2. Latura superioară a suprafeței „S” este definită de un plan care trece prin punctul V_2 înclinat înspre înainte cu 1° sub orizontală. Latura inferioară a suprafeței „S” este definită de un plan care trece prin punctul V_2 înclinat înspre înainte cu 4° sub orizontală. Latura dreaptă și cea stângă ale suprafeței „S” sunt verticale și sunt generate de dreptele de intersecție ale celor trei planuri inclinate la 4°, astfel cum sunt definite la punctul 5.1.2.2 de mai sus.

5.1.3.4.2. În cazul în care parbrizul se extinde cu peste 1 500 mm dincolo de punctul V_2, distanța dintre suprafața „S” și punctul V_2 poate fi extinsă în mod corespunzător.

5.1.4. În cazul în care înălțimea V_2 deasupra solului este mai mare de 1 650 mm, trebuie să fie îndeplinite următoarele cerințe:

Un obiect cilindric cu o înălțime de 1 200 mm și cu un diametru de 300 mm care este situat în interiorul spațiului delimitat de un plan vertical situat la 2 000 mm în fața vehiculului, de un plan vertical situat la 2 300 mm în fața vehiculului, de un plan vertical situat la 400 mm de latura unde se află volanul și de un

([1]) Conform definiției din anexa 18 punctul 2.2 din Regulamentul nr. 43 privind omologarea geamurilor securizate și a materialelor pentru geamuri.

([2]) A se vedea punctul 46 din raportul ECE/TRANS/WP.29/GRSG/88, privind perioada de aplicare a prezentului punct.

plan vertical situat la 600 mm de latura opusă a vehiculului în raport cu volanul trebuie să fie cel puțin parțial vizibil atunci când este vizualizat direct din V_2 (a se vedea figura 1), indiferent de poziția obiectului în interiorul spațiului respectiv, cu excepția cazului în care este invizibil din cauza unui unghi mort/unor unghiuri moarte creat(e) de stâlpii „A”, de ștergătoarele de parbriz sau de volan.

Dacă scaunul conducătorului este situat în poziția de condus centrală a vehiculului, obiectul cilindric cu o înălțime de 1 200 mm este situat în interiorul spațiului delimitat de un plan vertical situat la 2 000 mm în fața vehiculului, de un plan vertical situat la 2 300 mm în fața vehiculului și de un plan vertical situat la 500 mm de latura vehiculului (a se vedea figura 2).

Figura 1

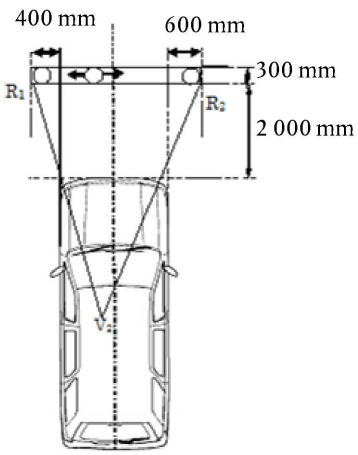
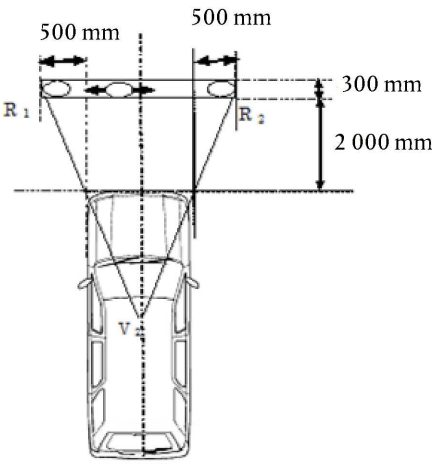


Figura 2



5.2. Poziția punctelor V

5.2.1. În tabelele I și IV se precizează poziția punctelor V față de punctul „R”, astfel cum este indicată pe baza coordonatelor lor XYZ în sistemul de referință tridimensional.

5.2.2. Tabelul I indică coordonatele de bază pentru un unghi proiectat de înclinare a spătarului de 25°. Sensul pozitiv al coordonatelor este indicat în figura 1 din apendicele la anexa 4.

Tabelul I

Punct V	X	Y	Z
V_1	68 mm	– 5 mm	665 mm
V_2	68 mm	– 5 mm	589 mm

5.3. Poziția punctelor P

5.3.1. În tabelele II, III și IV este precizată poziția punctelor P față de punctul „R”, astfel cum este indicată pe baza coordonatelor lor XYZ în sistemul de referință tridimensional.

5.3.1.1. Tabelul II stabilește coordonatele de bază pentru un unghi proiectat de înclinare a spătarului de 25°. Sensul pozitiv al coordonatelor este stabilit în figura 1 din apendicele la anexa 4.

Punctul Pm este punctul de intersecție dintre dreapta care unește P_1 cu P_2 și planul longitudinal vertical care trece prin punctul „R”.

Tabelul II

Punct P	X	Y	Z
P_1	35 mm	– 20 mm	627 mm
P_2	63 mm	47 mm	627 mm
Pm	43,36 mm	0 mm	627 mm

5.3.1.2. Tabelul III indică corecțiile suplimentare care trebuie aduse coordonatelor X ale P_1 și P_2 atunci când intervalul de reglare orizontală a scaunului, conform definiției de la punctul 2.16 de mai sus, depășește 108 mm; sensul pozitiv pentru coordonate este indicat în figura 1 din apendicele la anexa 4.

Tabelul III

Intervalul de reglare orizontală a scaunului	Δx
108-120 mm	– 13 mm
121-132 mm	– 22 mm
133-145 mm	– 32 mm
146-158 mm	– 42 mm
peste 158 mm	– 48 mm

5.4. Corectarea unghiurilor proiectate de înclinare a spătarului altele decât cele de 25°

Tabelul IV indică rectificările suplimentare care urmează să fie făcute la coordonatele X și Z ale fiecărui punct P și ale fiecărui punct V atunci când unghiul proiectat de înclinare a spătarului este diferit de 25°. Sensul pozitiv al coordonatelor este indicat în figura 1 din apendicele la anexa 4.

Tabelul IV

Unghiul de înclinare a spătarului (în °)	Coordonatele orizontale Δx	Coordonatele verticale Δz	Unghiul de înclinare a spătarului (în °)	Coordonatele orizontale Δx	Coordonatele verticale Δz
5	– 186 mm	28 mm	23	– 18 mm	5 mm
6	– 177 mm	27 mm	24	– 9 mm	3 mm
7	– 167 mm	27 mm	25	0 mm	0 mm
8	– 157 mm	27 mm	26	9 mm	– 3 mm
9	– 147 mm	26 mm	27	17 mm	– 5 mm
10	– 137 mm	25 mm	28	26 mm	– 8 mm
11	– 128 mm	24 mm	29	34 mm	– 11 mm
12	– 118 mm	23 mm	30	43 mm	– 14 mm
13	– 109 mm	22 mm	31	51 mm	– 18 mm
14	– 99 mm	21 mm	32	59 mm	– 21 mm
15	– 90 mm	20 mm	33	67 mm	– 24 mm
16	– 81 mm	18 mm	34	76 mm	– 28 mm
17	– 72 mm	17 mm	35	84 mm	– 32 mm
18	– 62 mm	15 mm	36	92 mm	– 35 mm
19	– 53 mm	13 mm	37	100 mm	– 39 mm
20	– 44 mm	11 mm	38	108 mm	– 43 mm
21	– 35 mm	9 mm	39	115 mm	– 48 mm
22	– 26 mm	7 mm	40	123 mm	– 52 mm

5.5. Poziția punctelor E

5.5.1. Punctele E_1 și E_2 sunt situate fiecare la o distanță de 104 mm față de P_1.

E_2 se situează la 65 mm de E_1 (a se vedea figura 4 din apendicele la anexa 4).

5.5.2. Se rotește dreapta care unește E_1 cu E_2 în jurul lui P_1 până când tangenta care unește E_1 cu marginea exterioară a secțiunii 2 a stâlpului „A” de pe partea conducătorului auto este perpendiculară pe dreapta E_1-E_2 (a se vedea figura 3 din apendicele la anexa 4).

5.5.3. E_3 și E_4 sunt situate fiecare la o distanță de 104 mm față de punctul P_2. E_3 se situează la 65 mm de E_4 (a se vedea figura 4 din apendicele la anexa 4).

5.5.4. Se rotește dreapta E_3-E_4 în jurul lui P_2 până când tangenta care unește E_4 cu marginea exterioară a secțiunii 2 a stâlpului „A” de pe partea pasagerului este perpendiculară pe dreapta E_3-E_4 (a se vedea figura 3 din apendicele la anexa 4).

6. PROCEDURA DE ÎNCERCARE

6.1. Câmpul de vizibilitate al conducătorului auto din interiorul vehiculului

6.1.1. Relațiile dimensionale dintre reperele primare ale vehiculului și sistemul de referință tridimensional se determină urmând procedura prevăzută în anexa 4.

6.1.2. Poziția punctelor V_1 și V_2 se determină față de punctul „R”, în funcție de coordonatele XYZ ale sistemului de referință tridimensional, și se indică în tabelul I de la punctul 5.2.2 de mai sus și în tabelul IV de la punctul 5.4 de mai sus. Punctele de referință ale parbrizului se determină în funcție de punctele V corectate, așa cum se indică la punctul 5.1.1 de mai sus.

6.1.3. Pozițiile relative ale punctelor P, ale punctului „R” și ale axei mediane a locului conducătorului auto, exprimate în coordonatele XYZ din sistemul de referință tridimensional, se determină conform tabelelor II și III de la punctul 5.3 de mai sus. Rectificările pentru unghiurile proiectate de înclinare a spătarului altele decât 25° sunt indicate în tabelul IV de la punctul 5.4 de mai sus.

6.1.4. Unghiul de limitare a câmpului vizual (a se vedea punctul 5.1.2 de mai sus) se măsoară pe planurile înclinate așa cum se arată în figura 2 din apendicele la anexa 4. Poziția relativă a lui P_1 în raport cu P_2 (puncte care sunt legate de E_1 și E_2, respectiv de E_3 și E_4) este indicată în figura 5 din apendicele la anexa 4.

6.1.4.1. Dreapta care unește E_1 și E_2 trebuie orientată așa cum este descris la punctul 5.5.2 de mai sus. Unghiul de limitare a câmpului vizual al pilonului „A” de pe partea conducătorului se măsoară după cum se arată la punctul 5.1.2.1.1 de mai sus.

6.1.4.2. Dreapta care unește E_3 și E_4 trebuie orientată așa cum este descris la punctul 5.5.4 de mai sus. Unghiul de limitare a câmpului vizual al pilonului „A” de pe partea pasagerului se măsoară după cum se arată la punctul 5.1.2.1.2 de mai sus.

6.1.5. Producătorul poate măsura unghiul de limitare a câmpului vizual fie pe vehicul, fie pe desene. În cazul în care există incertitudini, serviciile tehnice pot solicita efectuarea de încercări pe vehicul.

7. MODIFICAREA TIPULUI DE VEHICUL ȘI EXTINDEREA OMOLOGĂRII

7.1. Orice modificare a tipului de vehicul, astfel cum este definită la punctul 2.2 de mai sus, se comunică autorității de omologare de tip care a omologat tipul de vehicul. Autoritatea de omologare de tip poate:

7.1.1. să considere că modificările aduse nu au un efect negativ asupra condițiilor de acordare a omologării și să acorde o extindere a omologării;

7.1.2. să considere că modificările aduse afectează condițiile acordării omologării și să ceară încercări sau verificări suplimentare înainte de a acorda o extindere a omologării.

7.2. Confirmarea sau refuzul omologării, cu precizarea modificărilor, se comunică prin procedura specificată la punctul 4.3 de mai sus părților contractante la acord care aplică prezentul regulament.

7.3. Autoritatea de omologare de tip informează celelalte părți contractante cu privire la extindere prin intermediul fișei de comunicare din anexa 2 la prezentul regulament. Autoritatea atribuie fiecărei extinderi un număr de serie, care urmează să fie cunoscut sub numele de număr de extindere.

8. CONFORMITATEA PRODUCȚIEI

8.1. Procedurile privind conformitatea producției sunt conforme cu dispozițiile generale definite în apendicele 2 la acord (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2) și îndeplinesc următoarele cerințe:

8.2. un vehicul omologat în temeiul prezentului regulament se construiește astfel încât să corespundă tipului omologat prin îndeplinirea condițiilor prevăzute la punctul 5 de mai sus;

8.3. autoritatea de omologare de tip care a acordat omologarea poate verifica, în orice moment, conformitatea metodelor de control aplicabile fiecărei unități de producție. Frecvența normală a unor astfel de inspecții este de o dată la doi ani.

9. SANCȚIUNI ÎN CAZ DE NECONFORMITATE A PRODUCȚIEI

9.1. Omologarea acordată pentru un tip de vehicul în temeiul prezentului regulament poate fi retrasă în cazul în care condițiile stabilite la punctul 8 de mai sus nu sunt respectate.

9.2. În cazul în care o parte contractantă retrage o omologare pe care a acordat-o anterior, ea informează de îndată celelalte părți contractante care aplică prezentul regulament printr-o fișă de comunicare conformă cu modelul din anexa 1 la prezentul regulament.

10. ÎNCETAREA DEFINITIVĂ A PRODUCȚIEI

Dacă titularul unei omologări încetează definitiv producția unui tip de vehicul omologat în conformitate cu prezentul regulament, acesta informează în acest sens autoritatea de omologare de tip care a acordat omologarea, care la rândul ei informează imediat celelalte părți la acord care aplică prezentul regulament printr-o fișă de comunicare conformă cu modelul din anexa 1 la prezentul regulament.

11. DENUMIRILE ȘI ADRESELE SERVICIILOR TEHNICE RESPONSABILE CU EFECTUAREA ÎNCERCĂRILOR DE OMOLOGARE, PRECUM ȘI ALE AUTORITĂȚILOR DE OMOLOGARE DE TIP

Părțile contractante ale acordului care face obiectul prezentului regulament comunică Secretariatului General al Organizației Națiunilor Unite denumirile și adresele serviciilor tehnice responsabile cu efectuarea încercărilor de omologare, precum și ale autorităților de omologare de tip care acordă omologarea și cărora urmează să le fie trimise fișe care certifică omologarea sau extinderea ori refuzul sau retragerea omologării.

12. DISPOZIȚII TRANZITORII

12.1. Începând cu data oficială a intrării în vigoare a seriei 01 de amendamente, niciuna dintre părțile contractante care aplică prezentul regulament nu trebuie să refuze acordarea de omologări în temeiul prezentului regulament, astfel cum a fost modificat prin seria 01 de amendamente.

12.2. După 24 de luni de la data intrării în vigoare a seriei 01 de amendamente la prezentul regulament, părțile contractante care aplică prezentul regulament acordă omologări numai cu condiția ca tipul de vehicul care urmează să fie omologat să îndeplinească cerințele prezentului regulament, astfel cum a fost modificat prin seria 01 de amendamente.

12.3. Părțile contractante care pun în aplicare prezentul regulament nu trebuie să refuze acordarea de extinderi ale omologărilor pentru tipurile existente care au fost acordate în conformitate cu versiunea originală a prezentului regulament.

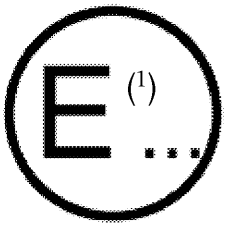
12.4. Chiar și după intrarea în vigoare a seriei 01 de amendamente la prezentul regulament, rămân valabile omologările de tip ale vehiculelor în conformitate cu versiunea originală a prezentului regulament. Părțile contractante care aplică prezentul regulament trebuie să le accepte în continuare.

12.5. Fără a aduce atingere dispozițiilor tranzitorii de mai sus, părțile contractante pentru care prezentul regulament intră în vigoare după data intrării în vigoare a seriei 01 de amendamente nu sunt obligate să accepte omologări care au fost acordate în conformitate cu versiunea originală a prezentului regulament.

ANEXA 1

FIȘĂ DE COMUNICARE

[Format maxim: A4 (210 × 297 mm)]



emisă de către: Denumirea administrației

.....

.....

.....

privind (2): acordarea omologării

extinderea omologării

refuzul omologării

retragerea omologării

încetarea definitivă a producției

unui tip de vehicul în ceea ce privește câmpul de vizibilitate spre înainte al conducătorului în conformitate cu Regulamentul nr. 125

Nr. de omologare ..... Nr. de extindere .....

1. Marca: .....
2. Tipul și denumirea (denumirile) comercială (comerciale): .....
3. Denumirea și adresa producătorului: .....
4. Dacă este cazul, numele și adresa reprezentatului producătorului .....
5. Scurtă descriere a vehiculului: .....
6. Date pentru identificarea punctului de referință „R” al locului pe scaun desemnat pentru conducător în raport cu reperele primare: .....

   .....
7. Identificarea, locul și pozițiile relative ale reperelor primare: .....
8. Data prezentării vehiculului în vederea omologării: .....
9. Serviciul tehnic care efectuează încercările de omologare: .....
10. Data raportului întocmit de serviciul respectiv: .....
11. Numărul raportului emis de serviciul respectiv: .....
12. Se acordă/refuză omologarea în ceea ce privește câmpul de vizibilitate al conducătorului (2):
13. Locul: .....
14. Data: .....
15. Semnătura: .....
16. La prezenta fișă de comunicare se anexează următoarele documente care poartă numărul de omologare indicat mai sus:

    ..... desene cu dimensiuni

    ..... vedere detaliată sau fotografia habitaclului
17. Observații: .....

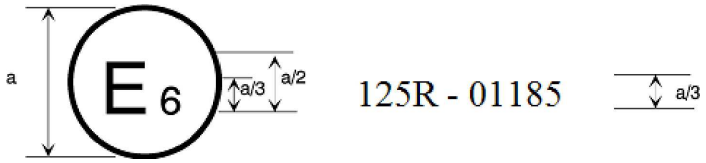
---

(1) Număr de identificare a țării care a acordat/refuzat/retras omologarea (a se vedea dispozițiile privind omologarea din regulament).
(2) A se șterge mențiunea care nu se aplică.

ANEXA 2

EXEMPLE DE MĂRCI DE OMOLOGARE

(a se vedea punctele 4.4-4.4.2 din prezentul regulament)



a = minimum 8 mm

În ceea ce privește câmpul vizual spre înainte al conducătorului, marca de omologare de mai sus fixată pe vehicul indică faptul că tipul de vehicul vizat a fost omologat în Belgia (E 6) în conformitate cu Regulamentul nr. 125. Primele două cifre ale numărului de omologare indică faptul că omologarea a fost acordată în conformitate cu cerințele Regulamentului nr. 125, astfel cum a fost modificat prin seria 01 de amendamente.

ANEXA 3

Procedura de determinare a punctului „H” și a unghiului real al trunchiului pentru pozițiile de ședere în autovehicule ([1])

Apendicele 1 – Descrierea mașinii tridimensionale pentru punctul „H” (manechin 3-D H) ([1])

Apendicele 2 – Sistemul de referință tridimensional ([1])

Apendicele 3 – Date de referință privind pozițiile de ședere ([1])

([1]) Procedura este descrisă în anexa 1 la Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3), (document ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2). www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

ANEXA 4

Metodă pentru determinarea relațiilor dimensionale între reperele primare ale vehiculului și sistemul de referință tridimensional

1. RELAȚIA DINTRE SISTEMUL DE REFERINȚĂ ȘI REPERELE PRIMARE ALE VEHICULULUI

Pentru verificarea dimensiunilor caracteristice din interiorul și din exteriorul vehiculului prezentat pentru omologare, în conformitate cu prezentul regulament, este necesar, în scopul de a localiza pe vehiculul real, construit conform desenelor producătorului, punctele specifice care figurează pe aceste desene, să se determine cu precizie relațiile dintre coordonatele stabilite în primele etape de studiu al vehiculului în cadrul sistemului tridimensional definit la punctul 2.3 din prezentul regulament și poziția reperelor primare definite la punctul 2.4 din prezentul regulament.

2. METODA DE DETERMINARE A RELAȚIEI DINTRE SISTEMUL DE REFERINȚĂ ȘI REPERE

Pentru a determina această relație, se stabilește un plan de referință la sol, care să cuprindă axe gradate ale X și Y. Figura 6 din apendicele la prezenta anexă prezintă metoda care trebuie utilizată în acest scop, planul de referință fiind o suprafață dură, plană, pe care se așază vehiculul și care are două scale de măsură fixate ferm pe suprafața sa; acestea sunt gradate în milimetri și trebuie să aibă o lungime minimă de 8 metri pentru axa X și de patru metri pentru axa Y. Ele trebuie orientate perpendicular una pe cealaltă, așa cum se indică în figura 6 din apendicele la prezenta anexă. Intersecția acestor scale reprezintă originea la sol.

3. VERIFICAREA PLANULUI DE REFERINȚĂ

Pentru a lua în considerare diferențele de nivel minore din planul de referință sau de pe suprafața de încercare, sunt indispensabile măsurarea abaterilor față de originea la sol de-a lungul celor două scale ale ordonatelor X și Y, la distanțe de 250 mm, și înregistrarea rezultatelor măsurătorilor pentru a aduce rectificările necesare cu ocazia controlului vehiculului.

4. POZIȚIA REALĂ ÎN TIMPUL ÎNCERCĂRII

Pentru a lua în considerare variațiile minore ale înălțimii sistemului de suspensie etc., este necesară utilizarea unui mijloc de a readuce reperele primare, înainte de a continua măsurătorile, în pozițiile ale căror coordonate au fost determinate în cursul încercărilor. De asemenea, vehiculul trebuie să se poată deplasa ușor în sens lateral și/sau longitudinal pentru a putea fi plasat corect față de planurile de referință.

5. REZULTATE

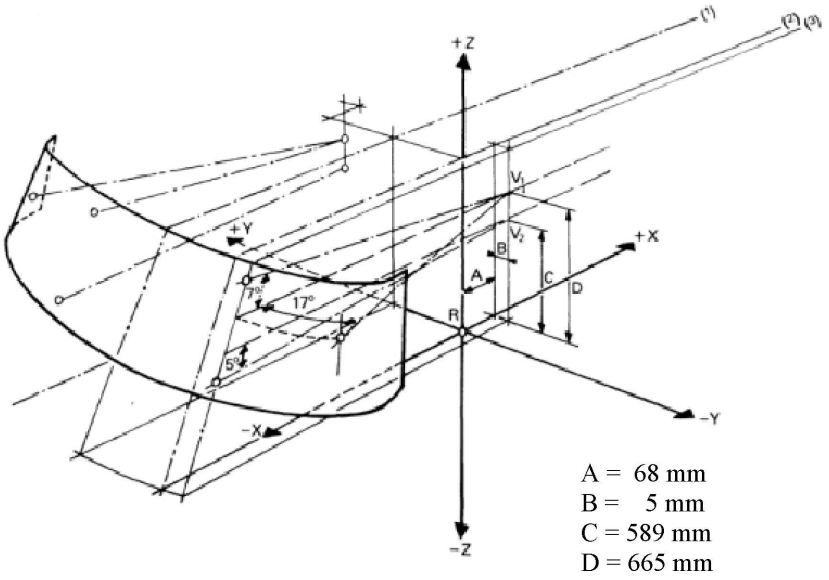
Dacă vehiculul este corect plasat față de sistemul de referință și în poziția prevăzută pentru încercări, pozițiile punctelor necesare pentru încercarea privind condițiile de vizibilitate în față sunt ușor de determinat.

Pentru a determina aceste cerințe se pot utiliza teodoliți, surse de lumină sau sisteme de umbre de obiecte proiectate sau orice alt dispozitiv echivalent.

APENDICE

Figura 1

Determinarea punctelor V



(1) Linie care indică poziția planului longitudinal median al vehiculului.

(2) Linie care indică poziția planului vertical care trece prin punctul R.

(3) Linie care indică poziția planului vertical care trece prin punctele V_1 și V_2.

Figura 2

Puncte de observație pentru stâlpii „A”

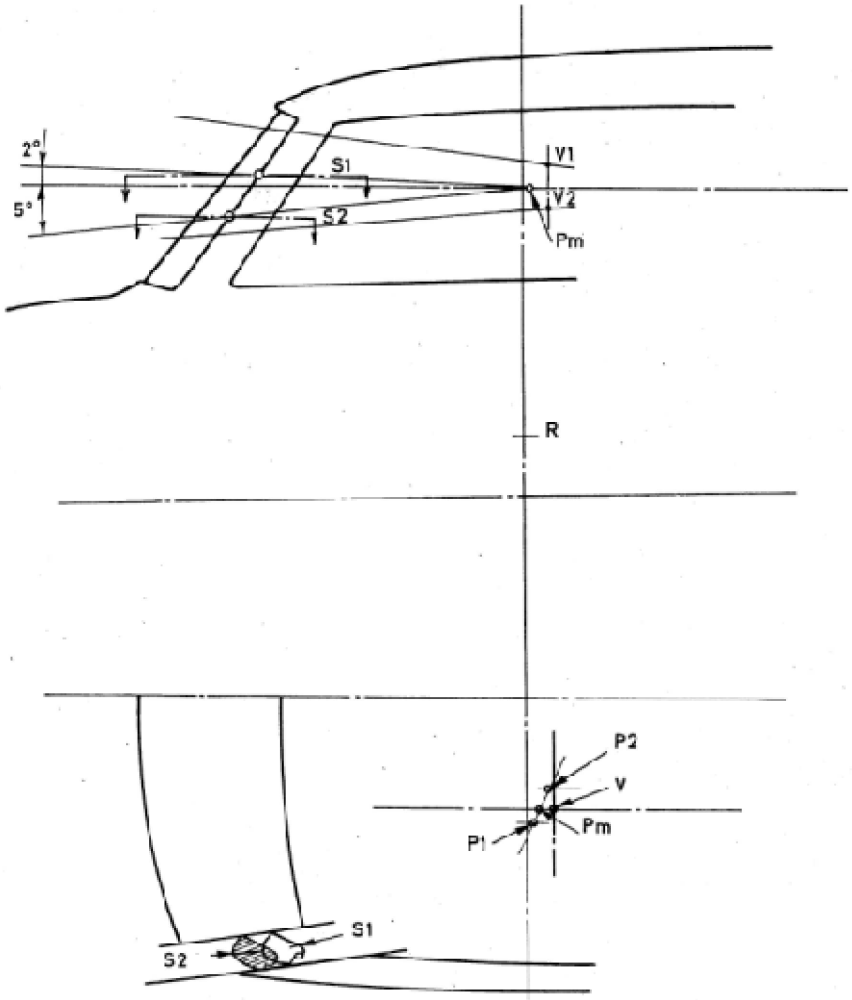


Figura 3

Unghiuri de limitare a câmpului vizual

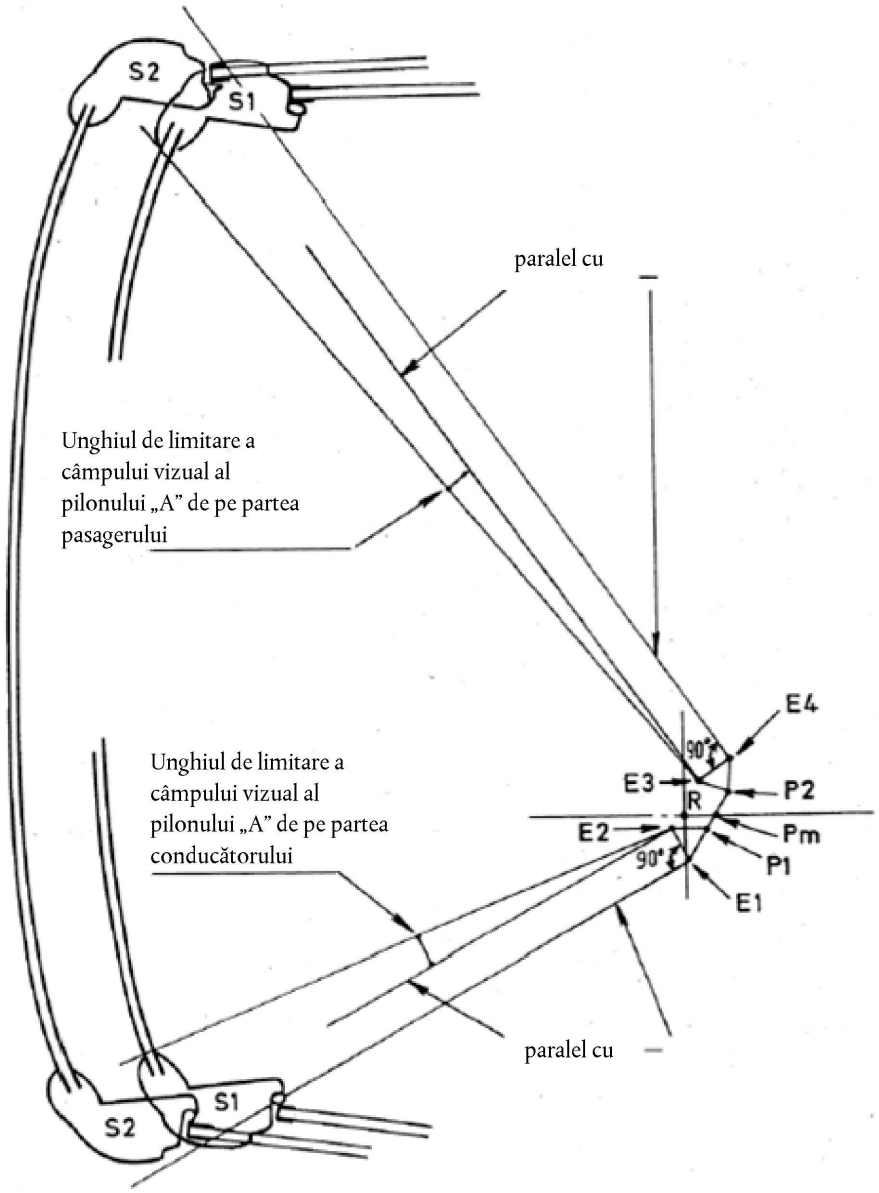
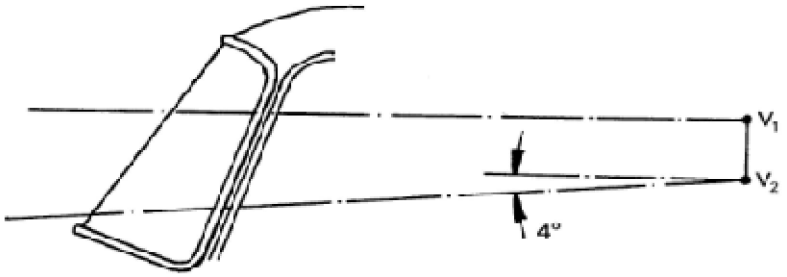


Figura 4

Evaluarea limitărilor în câmpul vizual direct de 180° spre înainte al conducătorului



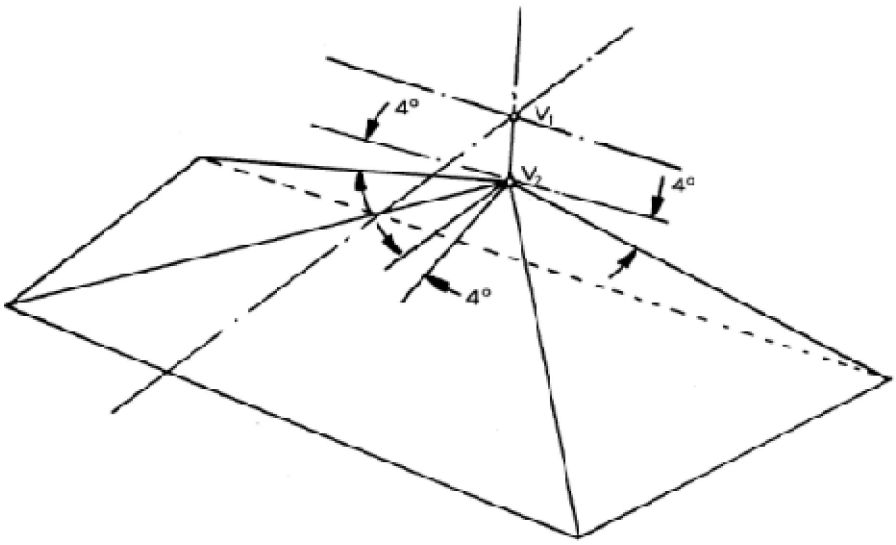


Figura 5

Diagrama dimensională care prezintă pozițiile relative ale punctelor E și ale punctelor P

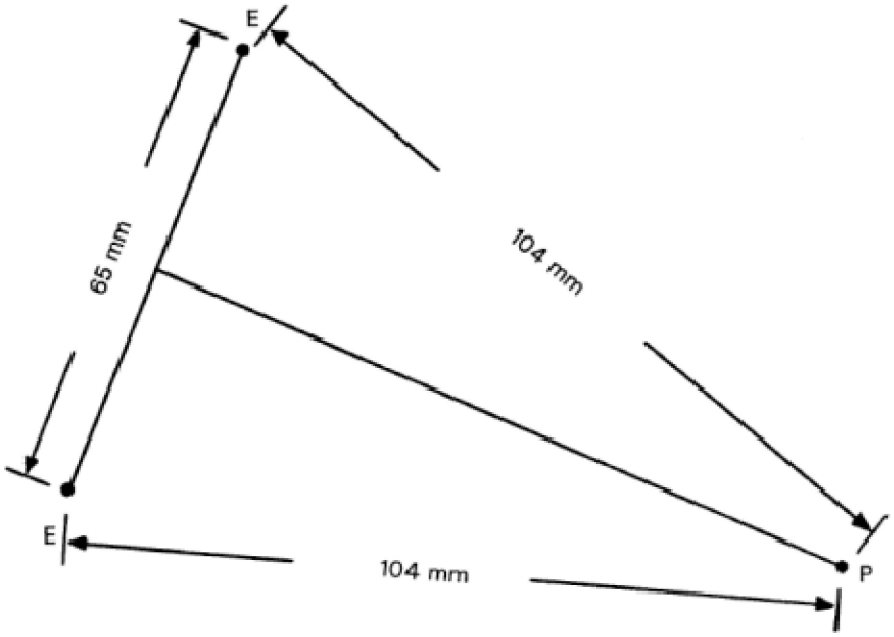


Figura 6

Nivelul de lucru

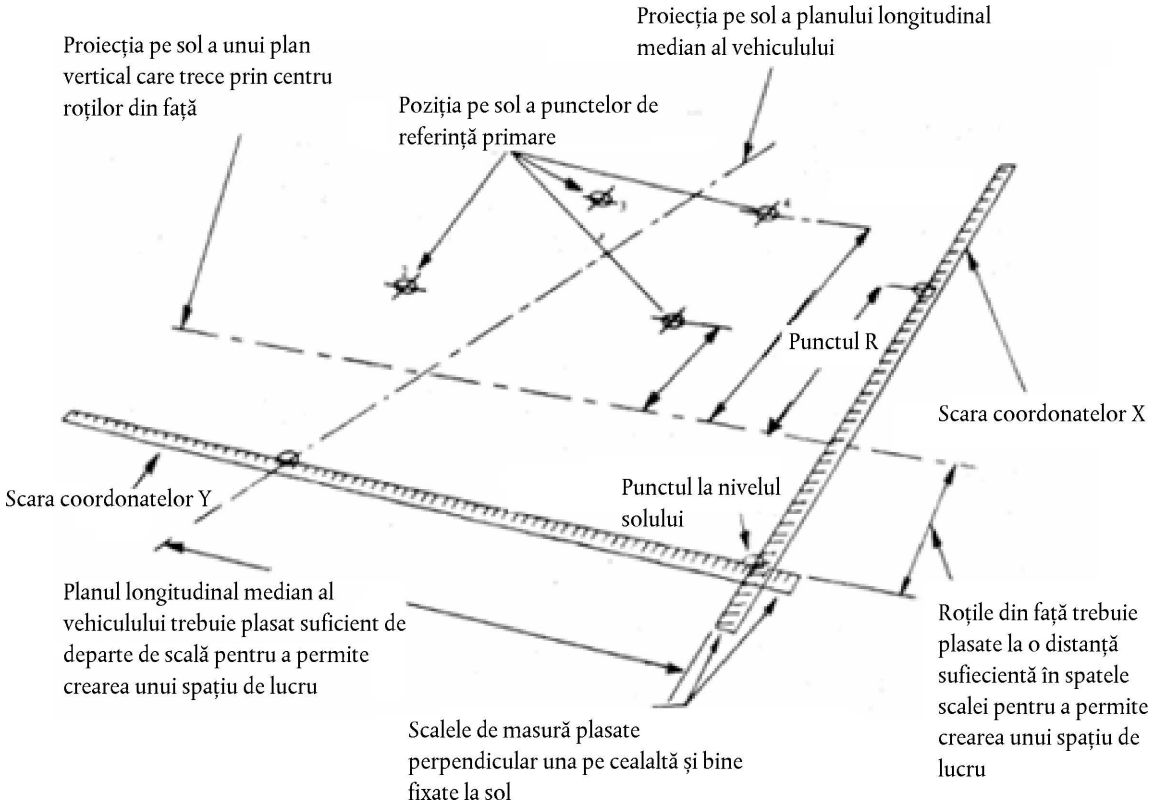


Figura 7

Definirea suprafeței „S”

(punctul 5.1.3.2 din prezentul regulament)

