Само оригиналните текстове на ИКЕ на ООН имат правна сила съгласно международното публично право. Статутът и датата на влизане в сила на настоящото правило следва да бъдат проверени в последната версия на документа на ИКЕ на ООН за статута — UN/ECE TRANS/WP.29/343, който е на разположение на следния адрес: https://unece.org/status-1958-agreement-and-annexed-regulations

Правило № 125 на ООН — Единни разпоредби относно одобряването на моторни превозни средства по отношение на полето на видимост напред на водача на моторното превозно средство [2025/891]

Включващо всички текстове в сила до:
серия от изменения 3 — Дата на влизане в сила: 17 май 2025 г.

Настоящият документ служи само като средство за документиране. Автентични и правно обвързващи текстове са:

ECE/TRANS/WP.29/2016/15
ECE/TRANS/WP.29/2021/22
ECE/TRANS/WP.29/2021/100
ECE/TRANS/WP.29/2022/24
ECE/TRANS/WP.29/2022/122
ECE/TRANS/WP.29/2023/22 (изменен с точка 92 от доклад ECE/TRANS/WP.29/1171)
ECE/TRANS/WP.29/2024/97

СЪДЪРЖАНИЕ

Правило

1. Обхват
2. Определения за целите на настоящото правило
3. Заявление за одобрение
4. Одобрение
5. Спецификации
6. Процедура на изпитването
7. Изменяне на типа превозно средство и разширяване на одобрението
8. Съответствие на производството
9. Санкции при несъответствие на производството
10. Окончателно прекратяване на производството
11. Наименования и адреси на техническите служби, провеждащи изпитвания за одобряване, и на органите по одобряване на типа
12. Преходни разпоредби

Приложения

1 Съобщение
2 Оформление на маркировките за одобрение
3 Процедура за определяне на точката „H“ и действителния ъгъл на наклона на торса за местата за сядане в моторни превозни средства
Допълнение 1: Описание на триизмерния механизъм за определяне на точката „H“ (механизъм 3-D H)
Допълнение 2: Триизмерна координатна система
Допълнение 3: Контролни данни относно местата за сядане
4 Метод за определяне на пространствените зависимости между първичните контролни точки на превозното средство и триизмерната координатна система
Допълнение

1. Обхват

1.1. Настоящото правило на ООН се прилага по отношение на полето на видимост напред от 180° на водачи на превозни средства от категории M_1 и N_1 ([1]).

1.2. Неговата цел е да се осигури подходящо поле на видимост, когато предното стъкло и останалите остъклени повърхности са сухи и чисти.

1.3. Изискванията на настоящото правило на ООН, така както са формулирани, се прилагат за превозни средства от категории M_1 и N_1, при които мястото на водача е от лявата страна. За превозни средства от категории M_1 и N_1, при които мястото на водача е от дясната страна, се прилагат същите изисквания, като критериите трябва да бъдат обърнати, когато е целесъобразно.

2. Определения за целите на настоящото правило

2.1. „*Одобряване на тип превозно средство*“ е пълната процедура, чрез която страна по Спогодбата удостоверява, че даден тип превозно средство отговаря на техническите изисквания от настоящото правило.

2.2. „*Тип превозно средство по отношение на полето на видимост*“ означава превозни средства, които не се различават по отношение на следните съществени характеристики:

2.2.1. Външните и вътрешните форми и разположения в полето, определено в точка 1 по-горе, които могат да повлияят на видимостта; и

2.2.2. формата и размерите на предното стъкло и неговото закрепване;

2.3. „*Триизмерна координатна система*“ е координатна система, която се състои от вертикална надлъжна равнина X-Z, хоризонтална равнина X-Y и вертикална напречна равнина Y-Z; системата се използва за определяне на пространствените зависимости между положението на проектните точки на чертежите и тяхното разположение върху действителното превозно средство. Процедурата по разполагане на превозното средство спрямо координатната система е посочена в допълнение 6 към Обща резолюция № 1 (M.R.1) ([2]); всички координати, отнесени към началната точка на координатната система, се основават на превозно средство в готовност за движение[2] плюс един пътник на предната седалка, като масата на пътника е 75 kg ± 1 %.

2.3.1. Превозните средства, които са оборудвани с окачване, позволяващо регулиране на пътния им просвет, се изпитват при нормалните експлоатационни условия, определени от производителя на превозното средство.

2.4. „*Първични контролни точки*“ са отворите, повърхностите, маркировките и идентификационните знаци върху каросерията на превозното средство. Типът на използваните контролни точки и разположението на всяка точка спрямо координатните оси X, Y и Z на триизмерната координатна система и спрямо проектна равнина, представляваща земната повърхност, се определят от производителя на превозното средство. Тези маркировки могат да бъдат контролните точки, използвани за целите на монтажа на каросерията.

2.5. „*Ъгъл на облегалката на седалката*“ е ъгълът, определен в допълнение 6 към Обща резолюция № 1 (M.R.1), точка 1.2.6 или точка 1.2.7.

2.6. „*Действителен ъгъл на облегалката на седалката*“ е ъгълът, определен в допълнение 6 към M.R.1, точка 1.2.6.

2.7. „*Проектен ъгъл на облегалката на седалката*“ е ъгълът, определен в допълнение 6 към M.R.1, точка 1.2.7.

([1]) Както е определено в Консолидираната резолюция за конструкцията на превозните средства (R.E.3.), документ ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, точка 2. - https://unece.org/transport/vehicle-regulations/wp29/resolutions.

([2]) Допълнение 6 към Обща резолюция № 1 (M.R.1) (документ ECE/TRANS/WP.29/1101/Amend.5); вж. https://unece.org/transport/vehicle-regulations/wp29/resolutions.

2.8. „*Точки V*“ са точките, чието местоположение в отделението за пътници се определя в зависимост от вертикалните надлъжни равнини, които минават през центровете на най-външните определени за сядане места на предната седалка, както и по отношение на точката „R“ и на проектния ъгъл на облегалката на седалката, като тези точки се използват за проверка на съответствието с изискванията по отношение на полето на видимост.

2.9. „*Точка „R“ или базова точка на седене*“ е точката, определена в допълнение 6 към M.R.1, точка 1.2.4.

2.10. „*Точка H*“ означава точката, определена в допълнение 6 към M.R.1, точка 1.2.3.

2.11. „*Базови точки на предното стъкло*“ са точките, които са разположени в пресечните точки с предното стъкло на линии, насочени от точките „V“ към външната повърхност на предното стъкло.

2.12. „*Бронирано превозно средство*“ е превозно средство, предназначено за защита на превозваните пътници и/или товари и съответстващо на изискванията за обшивка за защита от куршуми.

2.13. „*Прозрачен участък*“ е участъкът от предното стъкло или от друга остъклена повърхност на превозното средство, за който пропускането на светлината, измерено перпендикулярно на повърхността, е не по-малко от 70 %. При бронираните превозни средства коефициентът на пропускане на светлината не е по-малък от 60 %.

2.14. „*Точки P*“ са точките, около които се върти главата на водача, когато наблюдава обекти в хоризонталната равнина, разположена на нивото на очите.

2.15. „*Точки E*“ са точките, които представляват центровете на очите на водача и се използват за преценяване на степента, до която колоните „A“ ограничават полето на видимост.

2.16. „*Колона „A*“ е всяка опора на тавана, която се намира пред вертикалната напречна равнина, разположена на 68 mm пред точките „V“ и включваща непрозрачни части, като уплътненията на предното стъкло и рамките на вратите, които са закрепени към такава опора или разположени в непосредствена близост до нея.-

2.17. „*Диапазон на хоризонтално регулиране на седалката*“ е диапазонът на нормалните позиции на водача, предвидени от производителя на превозното средство за регулиране на седалката на водача по оста X (вж. точка 2.3 по-горе).-

2.18. „*Допълнителен диапазон на регулиране на седалката*“ е диапазонът, предвиден от производителя на превозното средство за регулиране на седалката по оста X (вж. точка 2.3. по-горе) извън диапазона на нормалните позиции за кормуване, указани в точка 2.17 по-горе, и използван за превръщането на седалките в легла или за улесняване на влизането в превозното средство.-

2.19. Възпрепятстване означава физически части или смущения в полето на видимост, които намаляват възприятието за пропускането на светлина, с изключение на паразитна светлина, напр. отражение от вътрешността на превозното средство, заслепяване от слънчева светлина.

2.20. Асистент в зрителното поле (FVA) означава зрителна информация, показвана на предното стъкло на превозното средство или на друга остъклена повърхност, за подпомагане на осведомеността на водача.

3. Заявление за одобрение

3.1. Заявлението за одобрение на тип превозно средство по отношение на полето на видимост на водача се подава от производителя на превозното средство или от негов упълномощен представител.

3.2. То се придружава от посочените по-долу документи в три екземпляра и включва следните сведения:

3.2.1. Описание на типа превозно средство по отношение на характеристиките, посочени в точка 2.2., заедно с чертежи с размери и снимка или аксонометрично изображение в разгънат вид на отделението за пътници. Посочват се числата и/или символите, които определят типа превозно средство; и

3.2.2. Особености на първичните контролни точки с достатъчно подробности, за да бъдат те лесно разпознаваеми и да бъде проверено положението на всяка от тях по отношение на останалите и по отношение на точката „R“.

3.3. На техническата служба, отговаряща за провеждането на изпитванията за одобряване, се предоставя превозно средство, което е представително за подлежащия на одобряване тип.

4. Одобрение

4.1. Ако типът превозно средство, представен за одобряване съгласно настоящото правило, отговаря на изискванията по точка 5 по-долу, за това превозно средство се издава одобрение.

4.2. На всеки одобрен тип се присвоява номер на одобрението. Първите му две цифри (понастоящем 01 за правилото в настоящия му вид) указват серията от изменения, включващи най-новите основни технически изменения, направени по правилото към момента на издаване на одобрението. Една и съща страна по Спогодбата не може да присвоява един и същ номер на същия тип превозно средство, притежаващо друг тип поле на видимост, или на друг тип превозно средство.

4.3. Страните по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, биват уведомявани за всяко издаване, отказване или отменяне на одобрение в съответствие с настоящото правило, посредством формуляр, който съответства на образеца от приложение 1, и посредством снимки и/или чертежи, предоставени от заявителя във формат, не по-голям от A4 (210 × 297 mm) или сгънати в такъв формат и в подходящ мащаб.

4.4. На видно и леснодостъпно място, посочено във формуляра за одобряване, на всяко превозно средство, което съответства на одобрен съгласно настоящото правило тип, се поставя международна маркировка за одобрение, отговаряща на модела по приложение 2 към настоящото правило и състояща се от:

4.4.1. оградена с окръжност буква „E“, следвана от отличителния номер на държавата, издала одобрението ([3]);

4.4.2. номера на настоящото правило, следван от буквата „R“, тире и номера на одобрението, отдясно на окръжността, описана в точка 4.4.1 по-горе.

4.5. Ако превозното средство съответства на тип превозно средство, одобрен съгласно едно или няколко други правила, приложени към Спогодбата, не е необходимо да се повтаря символът, указан в точка 4.4.1 по-горе, в държавата, издала одобрението съгласно настоящото правило. В такъв случай номерата на правилото и одобрението, както и допълнителните символи, се нанасят във вертикални колони вдясно от символа, посочен в точка 4.4.1 по-горе.

4.6. Маркировката за одобрение трябва да бъде ясна, четлива и незаличима.

4.7. Маркировката за одобрение се поставя близо до или върху табелката с данни на превозното средство.

5. Спецификации

5.1. Поле на видимост на водача

5.1.1. Прозрачният участък от предното стъкло съдържа най-малко базовите точки на предното стъкло (вж. приложение 4, допълнение, фигура 1):

([3]) Отличителните номера на договарящите се страни по Спогодбата от 1958 г. са дадени в приложение 3 към Консолидираната резолюция за конструкцията на превозните средства (R.E.3), документ ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6/Amend.3 - https://unece.org/transport/standards/transport/vehicle-regulations-wp29/resolutions.

5.1.1.1. хоризонтална базова точка напред от V_1 и на 17° наляво (вж. приложение 4, допълнение, фигура 1);

5.1.1.2. горна вертикална базова точка напред от V_1 и на 7° над хоризонталата;

5.1.1.3. долна вертикална базова точка напред от V_2 и на 5° под хоризонталата;

5.1.1.4. за да се провери съответствието с изискването за полето на видимост напред на противоположната половина от предното стъкло, се определят три допълнителни базови точки, симетрични на точките, определени в точки 5.1.1.1—5.1.1.3 спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство.

5.1.2. Ъгълът на възпрепятстване на видимостта за всяка колона „А“, както е описан в точка 5.1.2.1 по-долу, не трябва да надвишава 6° (вж. приложение 4, допълнение, фигура 3). В случай на бронирани превозни средства този ъгъл не трябва да надвишава 10°.

Ъгълът на възпрепятстване на видимостта на колона „А“ от страната на пътника, както е определен в точка 5.1.2.1.2 по-долу, не трябва да се определя, ако двете колони са разположени симетрично по отношение на средната надлъжна вертикална равнина на превозното средство.

5.1.2.1. Ъгълът на възпрепятстване на видимостта на всяка колона „А“ се измерва, като следните две хоризонтални сечения се наложат в една равнина:

Сечение 1: От точка Pm с местоположение, определено в точка 5.3.1.1 по-долу, се чертае равнина, която образува ъгъл от 2° нагоре спрямо хоризонталната равнина, която минава през точката Pm. Определя се хоризонталното сечение на колона „А“, като се започва от разположената най-напред точка в мястото на пресичане на колоната „А“ и наклонената равнина (вж. приложение 4, допълнение, фигура 2).

Раздел 2: Повтаря се същата процедура с равнина, която е наклонена под ъгъл 5° надолу спрямо хоризонталната равнина, минаваща през точката Pm (вж. приложение 4, допълнение, фигура 2).

5.1.2.1.1. Ъгълът на възпрепятстване на видимостта на колона „А“ от страната на водача е ъгълът, който се образува върху изглед в план, между права, която тръгва от E_2 и е успоредна на допирателната, свързваща E_1 с най-външната точка на сечение S_2, и допирателната, свързваща E_2 с най-вътрешната точка на сечение S_1 (вж. приложение 4, допълнение, фигура 3).

5.1.2.1.2. Ъгълът на възпрепятстване на видимостта на колона „А“ от страната на пътника е ъгълът, който се образува върху изглед в план, между допирателната, която свързва E_3 с най-вътрешната точка на сечение S_1, и права линия, която тръгва от E_3 и е успоредна на допирателната, свързваща E_4 с най-външната точка на сечение S_2 (вж. приложение 4, допълнение, фигура 3).

5.1.2.2. Превозно средство не може да има повече от две колони „А“.

5.1.3 Освен в случаите, посочени в точка 5.1.3.3, 5.1.3.4 или 5.1.3.5 по-долу, не трябва да съществуват препятствия, различни от създаваните от колоните „А“, неподвижните или подвижните разделителни прегради на вентилационните отвори или на страничните стъкла, външните радиоантени, огледалата за обратно виждане и чистачките на предното стъкло, в полето на видимост от 180° пряко напред на водача под хоризонтална равнина, минаваща през V_1, и над трите равнини, минаващи през V_2, като едната е перпендикулярна на равнината X-Z с наклон напред от 4° надолу спрямо хоризонталата, а останалите две са перпендикулярни на равнината Y-Z с наклон 4° под хоризонталата (вж. приложение 4, допълнение, фигура 4).

Следното не се счита за възпрепятстване на полето на видимост:

а) вградени или печатни проводници за „радиоантени“, които не са по-широки от следните размери:

i) за вградените проводници: 0,5 mm

ii) за печатните проводници: 1,0 mm. Тези проводници на „радиоантени“ не трябва да пресичат зоната А. Въпреки това три проводника на „радиоантени“ могат да пресичат зона А, ако широчината им не надвишава 0,5 mm.

б) разположените в зона A проводници за „размразяване/предпазване от запотяване“, които обикновено са разположени в зигзагообразна или синусоидална форма, със следните размери:

i) максимална видима широчина: 0,030 mm

ii) максимална плътност на проводниците:

а. при вертикални проводници: 8 cm.

б. при хоризонтални проводници: 5 cm.

5.1.3.1. При устройства с камера и монитор освобождаването от разпоредбите на точка 5.1.3 се прилага за камери и се отнася и за техните държачи и корпуси, монтирани от външната страна на превозното средство. Системата с камера и монитор, която замества огледало за обратно виждане от клас I, се ползва от същото освобождаване.

5.1.3.2. За превозни средства, стандартно оборудвани с одобрени огледала за обратно виждане, които по желание се заменят с устройства с камера и монитор, освобождаването по точка 5.1.3 се отнася и за мониторите, при условие че: ([4])

а) Възпрепятстването на пряката видимост не надвишава нивото на възпрепятстване, предизвикано от съответното външно огледало за обратно виждане с неговия корпус и държач, както и

б) Позицията на монитора е възможно най-близка до позицията на огледалото за обратно виждане, което той заменя.

5.1.3.3. Допуска се обръчът на волана и арматурното табло във волана да възпрепятстват полето на видимост, ако равнината, която минава през точка V_2, като е перпендикулярна на равнината X-Z и допирателна към най-високата част на обръча на волана, е наклонена най-малко на 1° под хоризонталата.

Воланът, ако е регулируем, трябва да бъде поставен в нормалното положение, указано от производителя, или, в случай че такова не е отбелязано, в средата между крайните положения на неговия(те) обхват(и) на регулиране.

5.1.3.4. Допуска се да има възпрепятстване на полето на видимост между преминаващата през точка V_2 равнина, наклонена най-малко на 1° под хоризонталата, и равнината, преминаваща през точка V_2, наклонена на 4° под хоризонталата, ако започващата от точка V_2 конусовидна проекция на това възпрепятстване на полето на видимост върху определения в точка 5.1.3.4.1 по-долу участък „S“ не превишава 20 % от него. По отношение на асистента в зрителното поле, ако е приложимо, трябва да се разгледат потенциални възпрепятствания в участъка „S“ от непрозрачни пиксели, както е определено в точка 2.19 от Правило № 176 на ООН, серия от изменения 00.

5.1.3.4.1. Участъкът „S“ (вж. приложение 4, допълнение, фигура 7) е правоъгълната вертикална зона, разположена в равнина, перпендикулярна на координатата по оста X на 1 500 mm пред точка V_2. Горният ръб на участъка „S“ се определя от равнината, преминаваща през точка V_2, наклонена напред на 1° под хоризонталата. Долният ръб на участъка „S“ се определя от равнината, преминаваща през точка V_2, наклонена напред на 4° под хоризонталата. Левият и десният ръб на участъка „S“ са вертикални и са получени от линиите на пресичане на трите равнини, наклонени под ъгъл 4°, както е определено в точка 5.1.3. по-горе.

5.1.3.4.2. В случай на предно стъкло, което се намира 1 500 mm пред точка V_2, разстоянието между участъка „S“ и точка V_2 може да бъде съответно удължено.

5.1.3.5. Прозрачното поле на видимост, определено в точка 5.1.1, може да бъде насложено с информация от асистент в зрителното поле, който отговаря на изискванията на Правило № 176 на ООН.

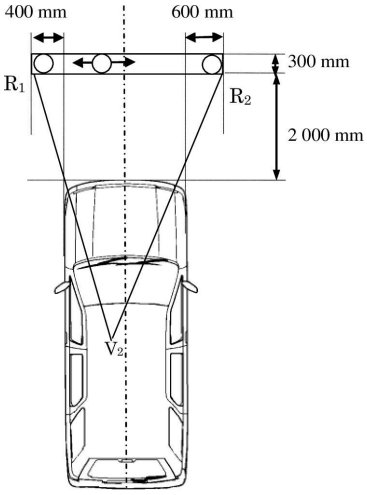
([4]) Вж. доклад ECE/TRANS/WP.29/GRSG/88, точка 46 относно периода на прилагане на тази точка.

5.1.4. Ако височината на V_2 над земната повърхност е по-голяма от 1 650 mm, трябва да са изпълнени следните изисквания:

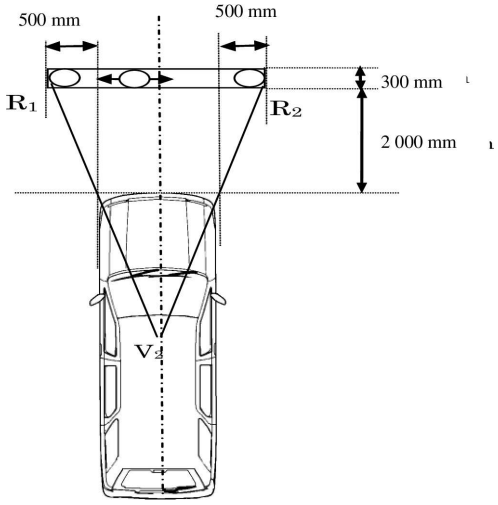
Цилиндричен предмет с височина 1 200 mm и диаметър 300 mm, разположен в пространството, ограничено от вертикална равнина, разположена на 2 000 mm пред превозното средство, вертикална равнина, разположена на 2 300 mm пред превозното средство, вертикална равнина, разположена на 400 mm от страната на водача на превозното средство, и вертикална равнина, разположена на 600 mm от противоположната страна на превозното средство, трябва да бъде поне частично видим, когато се наблюдава непосредствено от V_2 (вж. фигура 1), независимо от това къде във въпросното пространство се намира, освен ако е закрит от мъртва(и) зона(зони), образувана(и) от колоните A, чистачките на предното стъкло или кормилното колело.

Ако седалката на водача се намира на централното място за управление на превозното средство, цилиндричният предмет с височина 1 200 mm трябва да се разположи в рамките на пространство, ограничено от вертикална равнина, разположена на 2 000 mm пред превозното средство, вертикална равнина, разположена на 2 300 mm пред превозното средство, вертикална равнина, разположена на 500 mm от страничната част на превозното средство (вж. фигура 2).

Фигура 1



Фигура 2



5.2. Местоположение на точките „V“

5.2.1. Местоположенията на точките „V“ по отношение на точката „R“, както са определени от координатите XYZ от триизмерната координатна система, са показани в таблици I и IV.

5.2.2. В таблица I са посочени основните координати при проектен ъгъл на облегалката на седалката от 25°. Положителната посока на нарастване на координатите е показана в приложение 4, допълнение, фигура 1.

Таблица I

Точка „V“	X	Y	Z
V_1	68 mm	- 5 mm	665 mm
V_2	68 mm	- 5 mm	589 mm

5.3. Местоположение на точките „P“

5.3.1. Местоположенията на точките P по отношение на точката „R“, както са определени от координатите XYZ от триизмерната координатна система, са показани в таблици II, III и IV.

5.3.1.1. В таблица II са посочени основните координати за проектен ъгъл на облегалката на седалката от 25°. Положителната посока на нарастване на координатите е представена в приложение 4, допълнение, фигура 1.

Точката Pm е точката на пресичане между правата линия, свързваща P_1, P_2, и надлъжната вертикална равнина, минаваща през точката „R“.

Таблица II

Точка „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. В таблица III са посочени допълнителните поправки, които трябва да се извършат по отношение на координатите X на P_1 и P_2, когато диапазонът за хоризонтално регулиране на седалката, както е определен в точка 2.16, надвишава 108 mm. Положителната посока на нарастване на координатите е показана в приложение 4, допълнение, фигура 1.

Таблица III

Диапазон на хоризонтално регулиране на седалката	Δx
от 108 до 120 mm	- 13 mm
от 121 до 132 mm	- 22 mm
от 133 до 145 mm	- 32 mm
от 146 до 158 mm	- 42 mm
повече от 158 mm	- 48 mm

5.4. Поправка при проектни ъгли на облегалката на седалката, различни от 25°

В таблица IV са посочени допълнителните поправки, които трябва да се извършат по отношение на координатите X и Z на всяка точка „P“ и всяка точка „V“, когато проектният ъгъл на облегалката на седалката не е 25°. Положителната посока на нарастване на координатите е показана в приложение 4, допълнение, фигура 1.

Таблица IV

Ъгъл на облегалката на седалката (в °)	Хоризонтални координати Δx	Вертикални координати Δz	Ъгъл на облегалката на седалката (в °)	Хоризонтални координати Δx	Вертикални координати 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

Ъгъл на облегалката на седалката (в °)	Хоризонтални координати Δx	Вертикални координати Δz	Ъгъл на облегалката на седалката (в °)	Хоризонтални координати Δx	Вертикални координати Δz
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. Местоположение на точките „E“

5.5.1. Всяка от точките E_1 и E_2 е на разстояние 104 mm от P_1.

E_2 е на разстояние 65 mm от E_1 (вж. приложение 4, допълнение, фигура 4).

5.5.2. Правата линия, свързваща E_1 и E_2, се завърта около P_1, докато допирателната, свързваща E_1 с най-външната точка на сечение 2 на колона „A“ от страната на водача, стане перпендикулярна на правата линия E_1 - E_2 (вж. приложение 4, допълнение, фигура 3).

5.5.3. Всяка от точките E_3 и E_{44} е на разстояние 104 mm от точка P_2. E_3 е на разстояние 65 mm от E_4 (вж. приложение 4, допълнение, фигура 4).

5.5.4. Правата линия E_3 - E_4, се завърта около P_1, докато допирателната, свързваща E_4 с най-външната точка на сечение 2 на колона „A“ от страната на пътника, стане перпендикулярна на правата линия E_3 - E_4 (вж. приложение 4, допълнение, фигура 3).

6. Процедура на изпитване

6.1. Поле на видимост на водача

6.1.1. Пространствените зависимости между първичните контролни точки на превозното средство и триизмерната координатна система се определят посредством процедурата, посочена в приложение 4.

6.1.2. Местоположението на точките V_1 и V_2 се определя спрямо точка „R“, както е указано от координатите XYZ на триизмерната координатна система, и е представено в таблица I към точка 5.2.2 и в таблица IV към точка 5.4.- След това се определят базовите точки на предното стъкло в съответствие с коригираните точки V, както е посочено в точка 5.1.1 по-горе.

6.1.3. Зависимостта между точките „P“, точката „R“ и осевата линия на мястото за сядане на водача, както е определено от координатите XYZ на триизмерната координатна система, се определя от таблици II и III в точка 5.3 по-горе.-- Поправката за проектните ъгли на облегалката на седалката, които са различни от 25°, е показана в таблица IV към точка 5.4.-

6.1.4. Ъгълът на възпрепятстване на видимостта (вж. точка 5.1.2 по-горе) се измерва в наклонените равнини, както е посочено в приложение 4, допълнение, фигура 2. Зависимостта между точките P_1 и P_2, които са свързани съответно към точките E_1 и E_2, E_3 и E_4 , е показана в приложение 4, допълнение, фигура 5.

6.1.4.1. Правата линия E_1 - E_2 трябва да е ориентирана, както е посочено в точка 5.5.2 по-горе. Ъгълът на възпрепятстване на видимостта на колона „A“ от страната на водача се измерва, както е посочено в точка 5.1.2.1.1 по-горе.

6.1.4.2. Правата линия E_3 - E_4 трябва да е ориентирана, както е посочено в точка 5.5.4 по-горе. След това ъгълът на възпрепятстване на видимостта на колона „A“ от страната на пътника се измерва, както е посочено в точка 5.1.2.1.2 по-горе.

6.1.5. Производителят може да измерва ъгъла на възпрепятстване на видимостта или върху превозното средство, или на чертежите. В случай на съмнение техническите служби могат да поискат изпитванията да се проведат върху превозното средство.

6.2.1 Воланът, ако е регулируем, трябва да бъде поставен в нормалното положение, указано от производителя, или, в случай че такова не е отбелязано, в средата между границите на неговия(те) обхват(и) на регулиране.

6.2.2. В случай че положението на асистента в зрителното поле е регулируемо, той трябва да бъде поставен в нормалното положение, указано от производителя, или, в случай че такова не е отбелязано, в средата между границите на неговия обхват на регулиране.

7. Изменяне на типа превозно средство и разширяване на одобрението

7.1. Органът по одобряването на типа, който е одобрил типа превозно средство, се уведомява за всяко изменение на типа превозно средство съгласно определението по точка 2.2 по-горе. Тогава органът по одобряването на типа може:

7.1.1. да прецени, че направените изменения нямат неблагоприятно отражение върху условията за издаване на одобрението, и да издаде разширение на одобрението;

7.1.2. или да прецени, че направените изменения имат отражение върху условията за издаване на одобрението и налагат извършването на допълнителни изпитвания или проверки, преди да се издаде разширение на одобрението.

7.2. Потвърждението или отказът на одобрение, в което/който се посочват съответните изменения, се съобщава съгласно процедурата, посочена в точка 4.3 по-горе, на страните по Споразумението, прилагащи настоящото правило.

7.3. Органът по одобряването на типа трябва да информира останалите страни по Споразумението разширяването, като за целта използва съобщението, чийто образец е даден в приложение 2 към настоящото правило. За всяко разширение той определя сериен номер, който се нарича „номер на разширението“.

8. Съответствие на производството

8.1. Процедурите за съответствие на производството трябва да отговарят на общите разпоредби, определени в допълнение 2 към Споразумението (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), като се спазват следните изисквания:

8.2. Всяко превозно средство, одобрено в съответствие с настоящото правило, трябва да бъде произведено така, че да съответства на одобрения тип, като отговаря на изискванията по точка 5 по-горе;

8.3. органът по одобряването на типа, който е издал одобрението, може по всяко време да проверява методите за контрол на съответствието, прилагани във всеки един производствен обект. Нормалната честота на тези проверки е веднъж на две години.

9. Санкции при несъответствие на производството

9.1. Одобрението, издадено по отношение на тип превозно средство съгласно настоящото правило, може да се отнеме, ако не са спазени изискванията по точка 8 по-горе.

9.2. Ако страна по Споразумението отмени издадено преди това от нея одобрение, тя незабавно уведомява за това останалите страни по Споразумението, прилагащи настоящото правило, като им изпраща формуляр за съобщение, съответстващ на образеца от приложение 1 към настоящото правило.

10. Окончателно прекратяване на производството

Ако притежателят на одобрението напълно прекрати производството на тип превозно средство, одобрен в съответствие с настоящото правило, той трябва да уведоми за това органа по одобряването на типа, издал одобрението, който на свой ред уведомява останалите договарящи страни по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, чрез съобщението по образеца от приложение 1 към настоящото правило.

11. Наименования и адреси на техническите служби, отговарящи за провеждане на изпитванията за одобряване, и на органите по одобряването на типа

Договарящите се страни по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, съобщават на секретариата на Организацията на обединените нации наименованията и адресите на техническите служби, отговарящи за провеждане на изпитванията за одобряване, и на органите по одобряването на типа, които издават одобренията и на които трябва да се изпращат формулярите, удостоверяващи одобрение, разширение, отказ или отнемане на одобрение.

12. Преходни разпоредби

12.1. След официалната дата на влизане в сила на серия изменения 01 никоя страна по Спогодбата, прилагаща настоящото правило, не може да откаже да издаде одобрение по силата на настоящото правило, изменено със серия изменения 01.

12.2. Считано от 24 месеца след датата на влизане в сила на серия от изменения 01 към настоящото правило, страните по Спогодбата, които прилагат настоящото правило, трябва да издават одобрение на типа само ако подлежащият на одобряване тип превозно средство отговаря на изискванията на настоящото правило, изменено със серия от изменения 01.

12.3. Страните по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, не трябва да отказват да издават разширения на одобрения на типа, които са били издадени в съответствие с първоначалната версия на настоящото правило.

12.4. Дори след влизането в сила на серия от изменения 01 към настоящото правило, одобренията на типа на превозни средства съгласно първоначалната версия на настоящото правило остават валидни. Тези одобрения продължат да се приемат от страните по Спогодбата, прилагащи настоящото правило.

12.5. Без да се засягат гореспоменатите преходни разпоредби, страните по Спогодбата, в които настоящото правило влиза в сила след датата на влизане в сила на серия от изменения 01, не са длъжни да приемат одобрения, издадени в съответствие с първоначалната серия на настоящото правило.

12.6. Считано от официалната дата на влизане в сила на серия от изменения 02, никоя страна по Спогодбата, прилагаща настоящото правило, не трябва да отказва да издаде или да приеме одобрения на типа по настоящото правило, изменено със серия от изменения 02.

12.7. Считано от 1 септември 2023 г., страните по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, не са задължени да приемат одобрения на типа съгласно предходната серия от изменения, издадени за първи път след 1 септември 2023 г.

12.8. До 1 септември 2024 г. страните по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, приемат одобрения на типа съгласно предходната серия от изменения, издадени за първи път преди 1 септември 2023 г.

12.9. Считано от 1 септември 2024 г., страните по Спогодбата, които прилагат настоящото правило, не са длъжни да приемат одобрения на типа, издадени в съответствие с предходната серия от изменения на настоящото правило.

12.10. Без да се засягат преходните разпоредби по-горе, страните по Спогодбата, които започват да прилагат настоящото правило след датата на влизане в сила на най-новата серия от изменения, не са длъжни да приемат одобрения на типа, издадени в съответствие с предходна серия от изменения на настоящото правило.

12.11. Независимо от точка 12.4, страните по Споразумението, прилагащи настоящото правило, продължават да приемат одобрения на типа, издадени съгласно предходните серии от изменения на настоящото правило, за превозни средства/уредби на превозното средство, които не са засегнати от промените, въведени със серия от изменения 02.

12.12. Считано от официалната дата на влизане в сила на серия от изменения 03, никоя страна по Споразумението, прилагаща настоящото правило, не трябва да отказва да издаде или да приеме одобрения на типа по настоящото правило, изменено със серия от изменения 03.

12.13. Считано от 1 септември 2026 г., страните по Споразумението, прилагащи настоящото правило, не са задължени да приемат одобрения на типа съгласно предходната серия от изменения, издадени за първи път след 1 септември 2026 г.

12.14. До 1 септември 2030 г. страните по Споразумението, прилагащи настоящото правило, приемат одобрения на типа съгласно предходната серия от изменения, издадени за първи път преди 1 септември 2026 г.

12.15. Считано от 1 септември 2030 г., страните по Споразумението, които прилагат настоящото правило, не са длъжни да приемат одобрения на типа, издадени в съответствие с предходната серия от изменения на настоящото правило.

12.16. Независимо от точки 12.13 и 12.15, страните по Споразумението, прилагащи настоящото правило, продължават да приемат одобрения на типа, издадени съгласно предходните серии от изменения на настоящото правило, за типове превозни средства, които не са засегнати от промените, въведени със серия от изменения 03 (т.е. превозни средства, които не са оборудвани с асистент в зрителното поле).

12.17. Страните по Споразумението, прилагащи настоящото правило, могат да издават одобрения на типа съгласно всички предходни серии от изменения на настоящото правило.

12.18. Страните по Споразумението, прилагащи настоящото правило, продължават да издават разширения на съществуващи одобрения на всички предходни серии от изменения на настоящото правило.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Съобщение

(максимален формат: A4 (210 × 297 mm))



издадено от: наименование на административния орган:
.....
.....
.....

относно ([2]):

Издаване на одобрение

Разширяване на одобрение

Отказване на одобрение

Отнемане на одобрение

Окончателно прекратяване на производството

на тип превозно средство по отношение на полето на видимост напред на водача съгласно Правило № 125.

Одобрение № ..... Разширение № .....

1. Търговска марка: .....
2. Тип и търговско(и) наименование(я): .....
3. Име и адрес на производителя: .....
4. Наименование и адрес на представителя на производителя, ако е приложимо: .....

   .....
5. Кратко описание на превозното средство: .....
6. Данни, позволяващи определянето на базовата точка „R“ на определеното за сядане място за водача спрямо първичните контролни точки: .....
7. Определяне, местоположение и относителни позиции на първичните контролни точки: .....
8. Дата на представяне на превозното средство за одобряване: .....
9. Техническа служба, извършваща изпитванията за одобряване: .....
10. Дата на протокола, издаден от тази служба: .....
11. Номер на протокола, издаден от тази служба: .....
12. Одобрението по отношение на полето на видимост на водача е издадено/отказано[2]:
13. Място: .....
14. Дата: .....
15. Подпис: .....

([1]) Отличителен номер на държавата, която е издала/отказала/отнела одобрението (вж. разпоредбите за издаване на одобрение в настоящото правило).

([2]) Ненужното се заличава.

16. Към настоящото съобщение се прилагат следните документи, съдържащи посочения по-горе номер на одобрение:

..... чертежи с размери

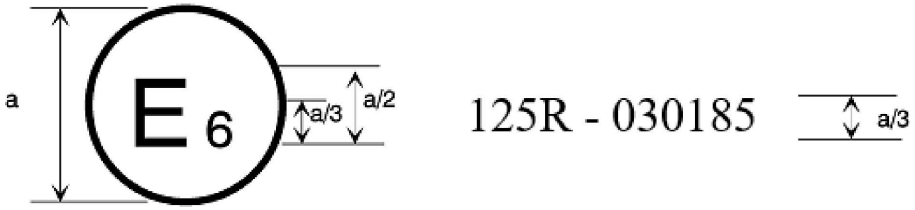
..... аксонометрично изображение в разгънат вид или снимка на отделението за пътници

17. Забележки: .....

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Оформление на маркировките за одобрение

(вж. точки 4.4—4.4.2 от настоящото правило)



a = 8 mm (минимум)

Показаната по-горе маркировка за одобрение, поставена на превозно средство, показва, че съответният тип превозно средство е бил одобрен в Белгия (E6) по отношение на полето на видимост напред на водача съгласно Правило № 125 на ООН. Първите две цифри от номера на одобрението показват, че то е издадено в съответствие с изискванията на Правило № 125 на ООН, изменено със серия от изменения 03.“

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

Процедура за определяне на точката H и действителния ъгъл на наклон на торса за места за сядане в моторни превозни средства ([1])

Допълнение 1 — Описание на тримерния механизъм за определяне на точката „H“ (механизъм 3-D H)

Допълнение 2 — Триизмерна координатна система[1]

Допълнение 3 — Контролни данни относно местата за сядане[1]

([1]) Тази процедура е описана в допълнение 6 към Обща резолюция № 1 (M.R.1) (документ ECE/TRANS/WP.29/1101/Amend.5); вж. https://unece.org/transport/vehicle-regulations/wp29/resolutions.

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

Метод за определяне на пространствените зависимости между първичните контролни точки на превозното средство и триизмерната координатна система

1. Зависимост между координатната система и първичните контролни точки на превозното средство

За да се проверят специфичните размери на или в превозното средство, предоставено за одобряване в съответствие с настоящото правило, зависимостта между координатите на триизмерната координатна система, определена в точка 2.3 от настоящото правило, определени на първоначалния етап на проектиране на превозното средство, както и местоположенията на първичните контролни точки, определени в точка 2.4 от настоящото правило, трябва да бъде прецизно установена, така че специфичните точки от чертежите на производителя на превозното средство да могат да бъдат определени върху действително превозно средство, произведено въз основа на тези чертежи.

2. Метод за установяване на положението на координатната система спрямо контролните точки

За целта се установява базова равнина на земната повърхност, която се обозначава с градуирани оси X-X и Y-Y. Методът за постигане на това е посочен на фигура 6 в допълнението към настоящото приложение, където еталонната равнина представлява твърда, плоска и равна повърхност, върху която се поставя превозното средство и която има две измервателни скали, здраво закрепени към повърхността ѝ; те са с деления в милиметри, като скалата X-X е не по-къса от осем метра, а скалата Y-Y е не по-къса от четири метра. Двете скали трябва да са поставени под прав ъгъл една спрямо друга, както е показано на фигура 6 от допълнението към настоящото приложение. Пресечната точка на скалите е началната точка на координатната система.

3. Преглед на базовата равнина

За да се вземат предвид малки неравности в базовата равнина или на участъка за изпитване, е необходимо да се измерят отклоненията от началната точка на координатната система по двете скали X и Y на интервали от 250 mm и да се запишат получените данни, за да могат да бъдат направени поправки, когато се проверява превозното средство.

4. Действително положение при изпитване

За да се вземат предвид малки промени във височината на окачване и т.н., е необходимо да се разполага със средство за довеждане на контролните точки до правилните позиции в координатната система спрямо проектното положение, преди да бъдат направени по-нататъшни измервания. В допълнение, възможно е да се измести малко местоположението на превозното средство напречно или надлъжно, за да може то да се позиционира точно по отношение на координатната мрежа.

5. Резултати

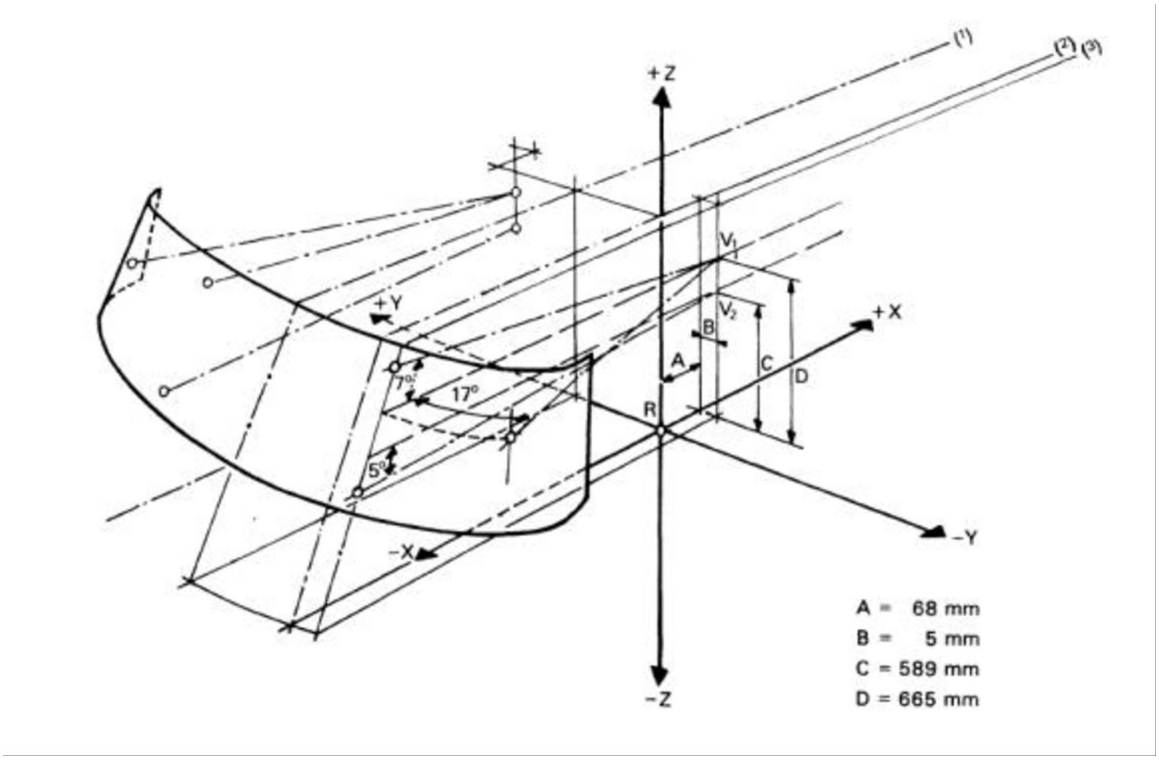
След като превозното средство бъде разположено правилно по отношение на координатната система и в своето проектно положение, може лесно да бъде определено местоположението на точките, необходими за прегледа на изискванията за видимост напред.

Методите на изпитване за определяне на тези изисквания могат да включват използването на теодолити, светлинни източници или уреди за засенчване, или всеки друг метод, за който може да бъде доказано, че дава еквивалентни резултати.

Приложение 4 — Допълнение

Фигура 1

Определяне на точките „V“



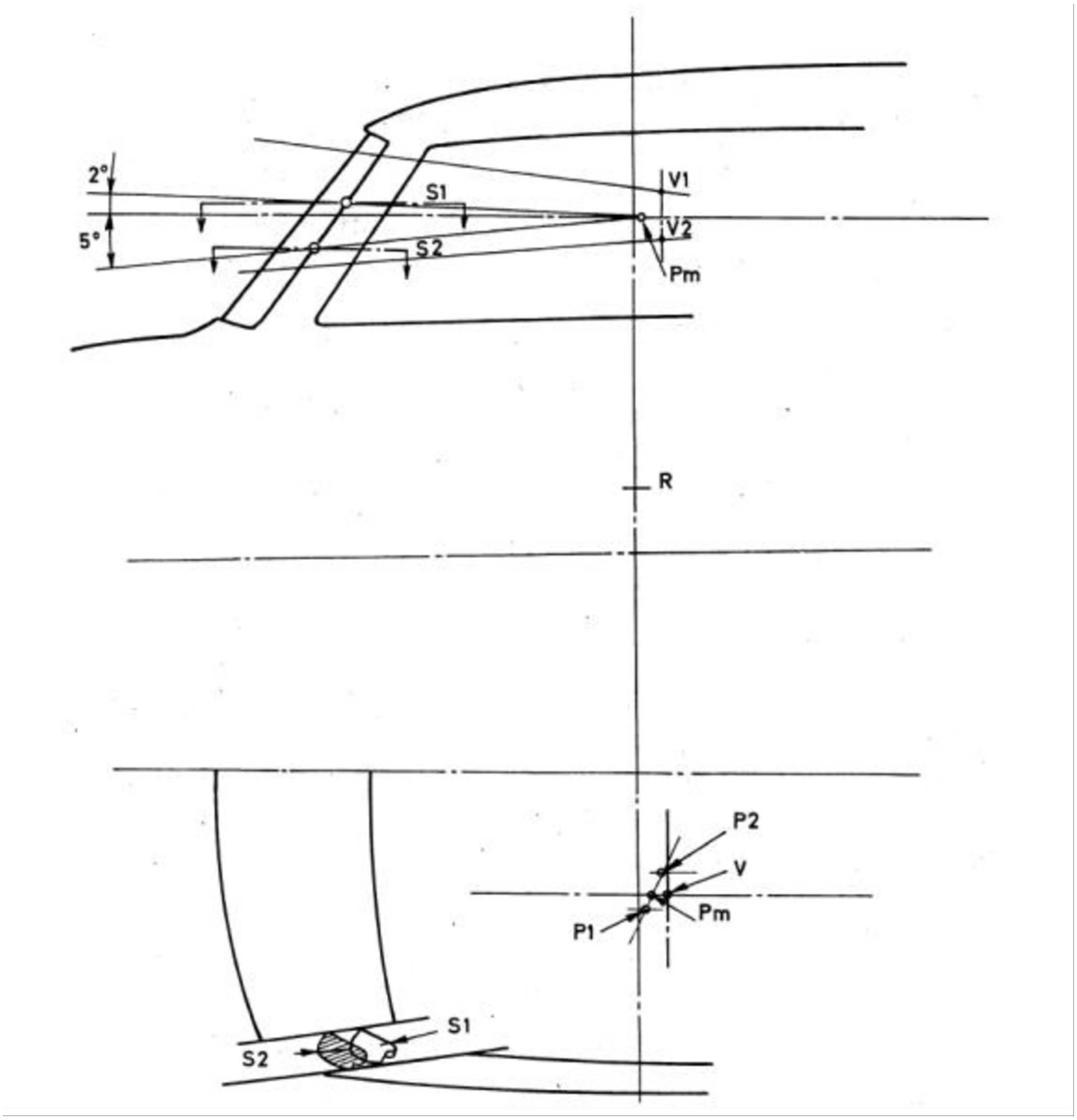
(1) Линия, съответстваща на средната надлъжна равнина на превозното средство.

(2) Линия, съответстваща на вертикалната равнина, минаваща през R.

(3) Линия, съответстваща на вертикалната равнина, минаваща през V_1 и V_2.

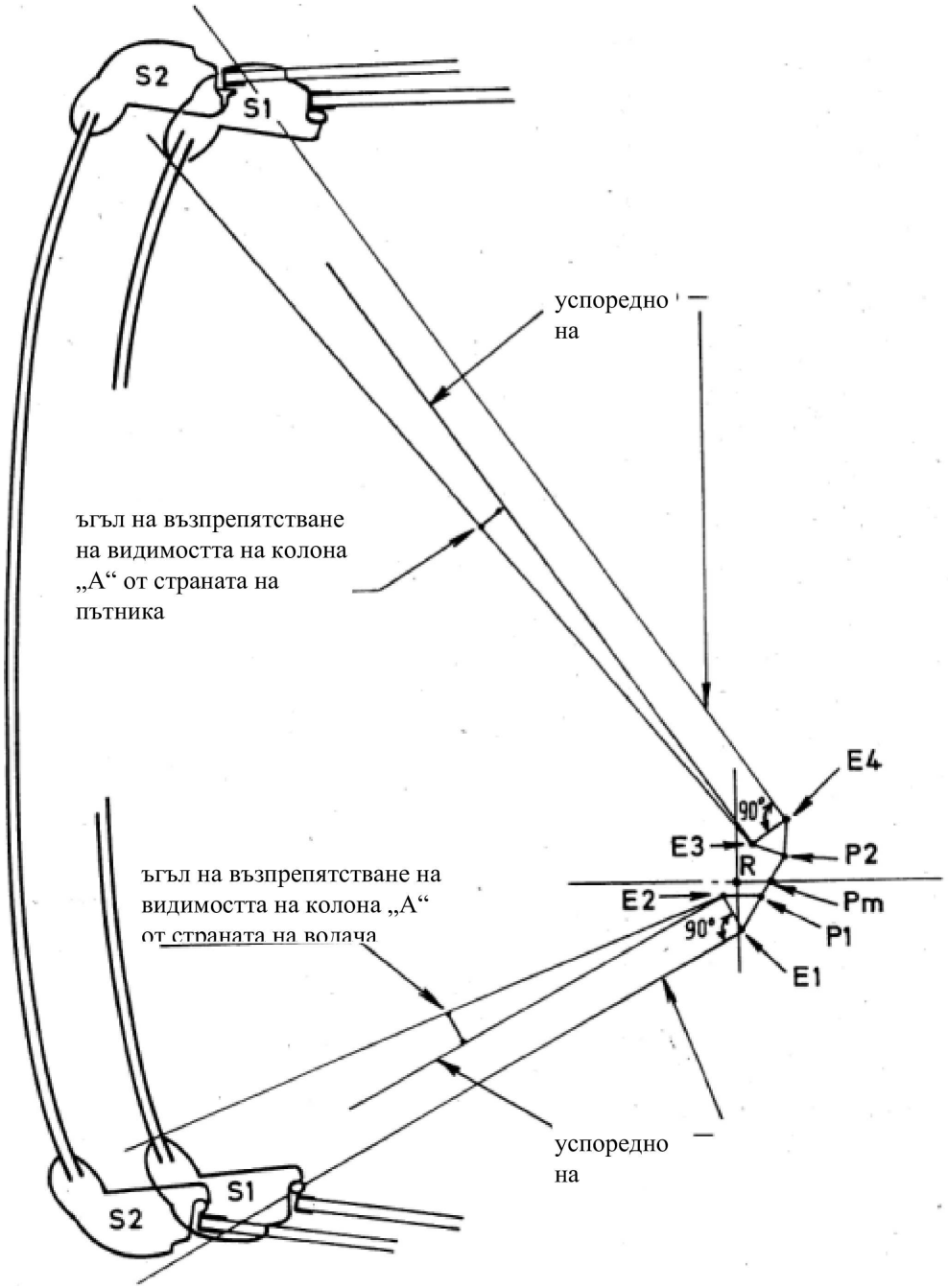
Фигура 2

Точки на наблюдение върху колоните „A“



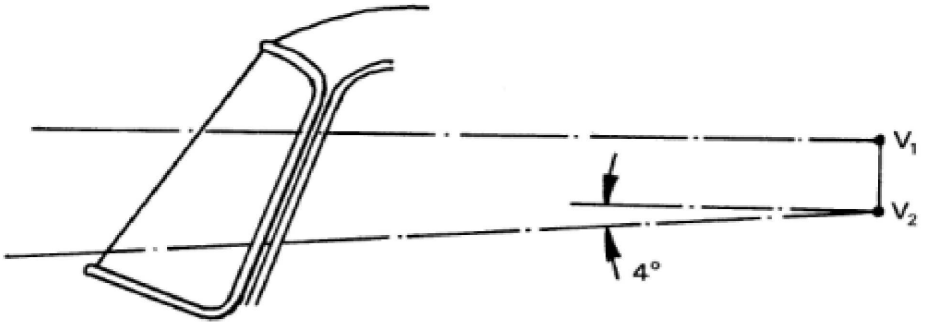
Фигура 3

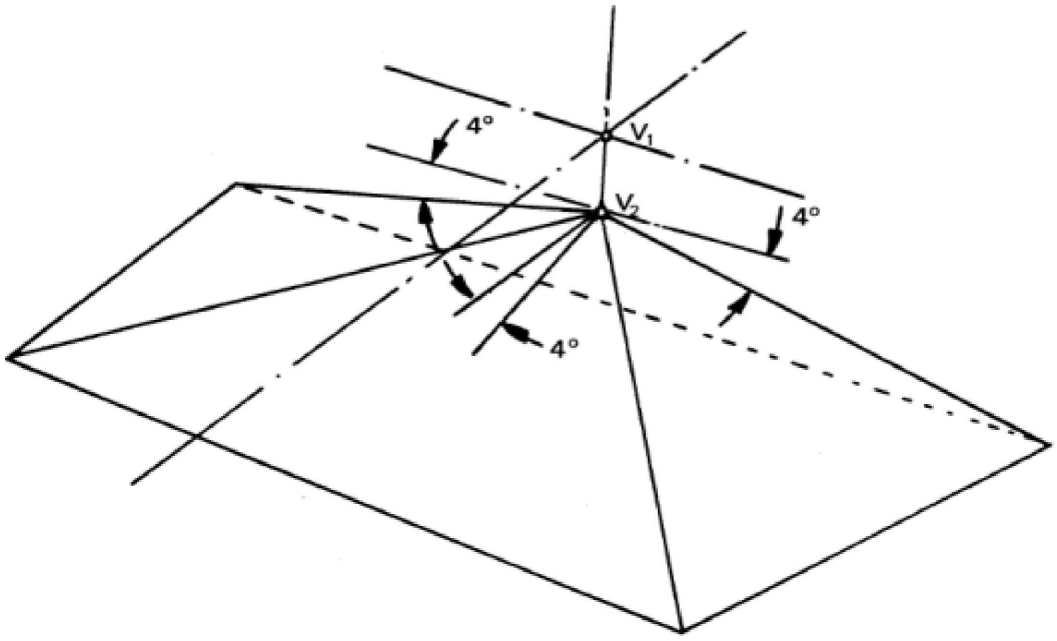
Ъгли на възпрепятстване на видимостта



Фигура 4

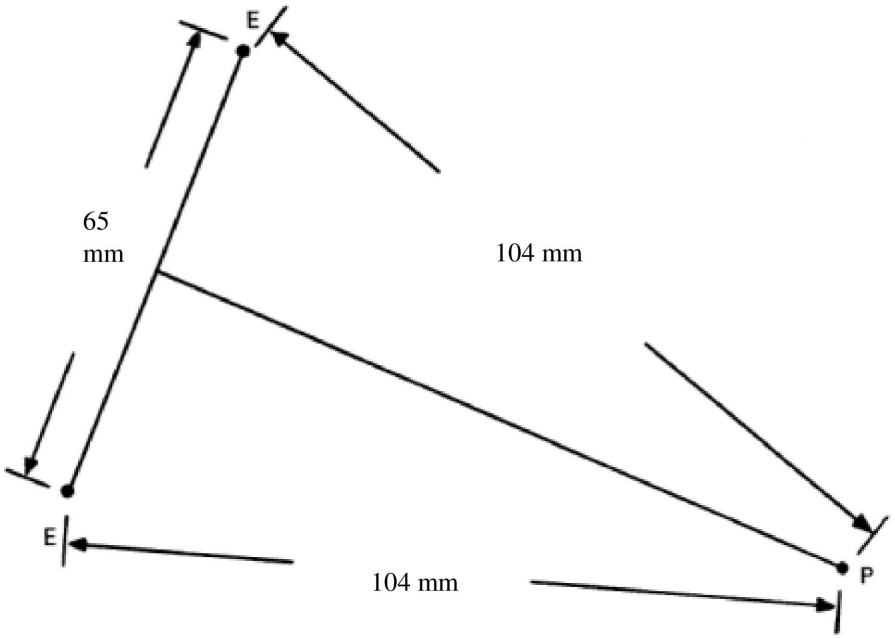
Оценка на възпрепятстването в полето на видимост от 180° пряко напред на водача





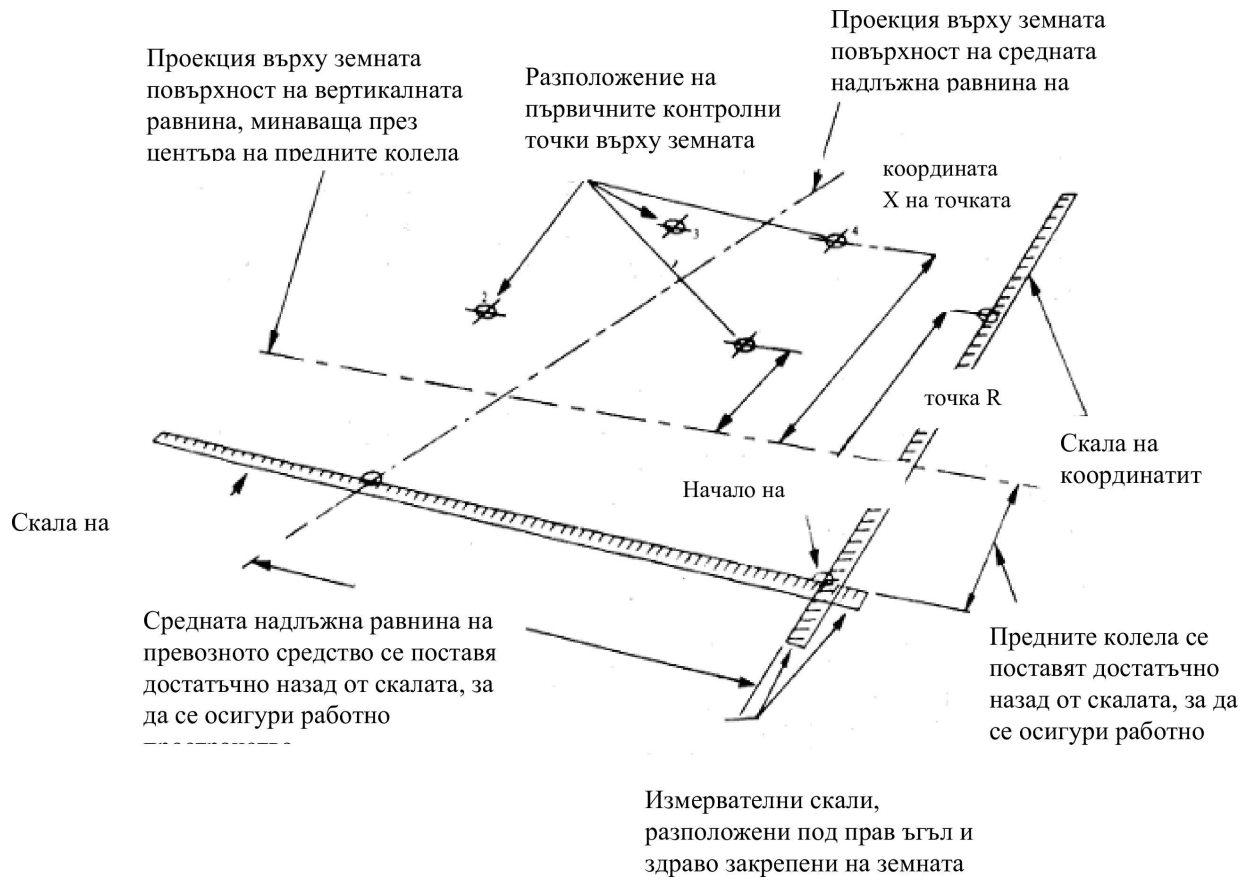
Фигура 5

Пространствена схема на относителните положения на точките „E“ и точките „P“



Фигура 6

Равно работно пространство



Фигура 7

Определение на участъка „S“

(точка 5.1.3.2 от настоящото правило.)

