2025/891

21.5.2025

Pouze původní texty EHK OSN mají podle mezinárodního veřejného práva právní účinek. Je zapotřebí ověřit si status a datum vstupu tohoto předpisu v platnost v nejnovější verzi dokumentu EHK OSN o statusu TRANS/WP.29/343, který je k dispozici na internetové adrese: https://unece.org/status-1958-agreement-and-annexed-regulations

Předpis OSN č. 125 – Jednotná ustanovení pro schvalování motorových vozidel z hlediska pole výhledu řidiče motorového vozidla směrem dopředu [2025/891]

Zahrnuje veškerá platná znění až po:

sérii změn 03 – datum vstupu v platnost: 17. května 2025

Tento dokument slouží výhradně jako dokumentační nástroj. Rozhodná a právně závazná znění jsou:

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 (ve znění bodu 92 zprávy ECE/TRANS/WP.29/1171)
ECE/TRANS/WP.29/2024/97

OBSAH

Předpis

1. Oblast působnosti
2. Definice pro účely tohoto předpisu
3. Žádost o schválení
4. Schválení
5. Specifikace
6. Zkušební postup
7. Změna typu vozidla a rozšíření schválení
8. Shodnost výroby
9. Postihy za neshodnost výroby
10. Definitivní ukončení výroby
11. Názvy a adresy technických zkušeben odpovědných za provádění schvalovacích zkoušek a názvy a adresy schvalovacích orgánů
12. Přechodná ustanovení

Přílohy

1. Sdělení
2. Uspořádání značek schválení
3. Postup pro stanovení bodu H a skutečného úhlu trupu pro místa k sezení v motorových vozidlech
   Dodatek 1: Popis trojrozměrného zařízení ke stanovení bodu H (zařízení 3-D H)
   Dodatek 2: Trojrozměrný referenční systém
   Dodatek 3: Referenční údaje o místech k sezení
4. Způsob stanovení rozměrových vztahů mezi základními referenčními značkami vozidla a trojrozměrnou referenční sítí
   Dodatek

1. Oblast působnosti

1.1 Tento předpis OSN se vztahuje na pole výhledu řidiče směrem dopředu v úhlu 180° u vozidel kategorie M_1 a N_1 ([1]).

1.2 Jeho účelem je zajistit přiměřené pole výhledu, jsou-li čelní sklo a ostatní zasklené povrchy suché a čisté.

1.3 Požadavky tohoto předpisu OSN jsou formulovány pro vozidla kategorie M_1 a N_1 s levostranným řízením. U vozidel kategorie M_1 a N_1 s pravostranným řízením se tyto požadavky popřípadě použijí obdobně s obrácenými kritérii.

2. Definice pro účely tohoto předpisu

2.1 „*Schválením typu vozidla*“ se rozumí úplný postup, jímž smluvní strana dohody potvrzuje, že typ vozidla splňuje technické požadavky tohoto přepisu.

2.2 „*Typem vozidla z hlediska pole výhledu*“ se rozumí vozidla, která se neliší v zásadních hlediscích, jako jsou:

2.2.1 vnější a vnitřní tvary a uspořádání v oblasti podle bodu 1, které mohou ovlivnit viditelnost, a

2.2.2 tvar a rozměry čelního skla a jeho upevnění.

2.3 „*Trojrozměrnou referenční sítí*“ se rozumí referenční systém, který se skládá ze svislé podélné roviny X-Z, vodorovné roviny X-Y a svislé příčné roviny Y-Z. Tato síť se používá ke stanovení rozměrových vztahů mezi předpokládanou polohou bodů podle výkresů a jejich skutečnou polohou na vozidle. Postup umístění vozidla vzhledem k síti je uveden v dodatku 6 vzájemného usnesení č. 1 (M.R.1) ([2]). Veškeré souřadnice vztažené k nulovému bodu na zemi se uvažují pro vozidlo v pohotovostním stavu[2] obsazené navíc jedním cestujícím o hmotnosti 75 kg ±1 % na předním sedadle.

2.3.1 Vozidla se zavěšením náprav, které umožňuje nastavit světlou výšku nad vozovkou, se zkoušejí za běžných podmínek použití určených výrobcem vozidla.

2.4 „*Základními referenčními značkami*“ se rozumí otvory, povrchy, značky a identifikační znaky na karoserii vozidla. Druh použité referenční značky a polohu každé značky vzhledem k souřadicím X, Y a Z trojrozměrné referenční sítě a k základní konstrukční rovině určí výrobce vozidla. Těmito značkami mohou být kontrolní body používané pro montáž karoserie.

2.5 „*Úhlem opěradla sedadla*“ se rozumí úhel definovaný v bodě 1.2.6 nebo 1.2.7 dodatku 6 vzájemného usnesení č. 1 (M.R.1).

2.6 „*Skutečným úhlem opěradla sedadla*“ se rozumí úhel definovaný v bodě 1.2.6 dodatku 6 M.R.1.

2.7 „*Konstrukčním úhlem opěradla sedadla*“ se rozumí úhel definovaný v bodě 1.2.7 dodatku 6 M.R.1.

([1]) Podle definice v Úplném usnesení o konstrukci vozidel (R.E.3.), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, bod 2. – https://unece.org/transport/vehicle-regulations/wp29/resolutions.

([2]) Dodatek 6 vzájemného usnesení č. 1 (M.R.1) (dokument ECE/TRANS/WP.29/1101/Amend.5); vizhttps://unece.org/transport/vehicle-regulations/wp29/resolutions.

2.8 „*Body V*“ se rozumí body, jejichž poloha v prostoru pro cestující se stanovuje ve vztahu k bodu R a konstrukčnímu úhlu opěradla sedadla jako funkce svislých podélných rovin, které procházejí středy předpokládaných krajních míst k sezení na předním sedadle. Tyto body se používají k ověření, zda jsou splněny požadavky na pole výhledu řidiče.

2.9 „*Bodem R neboli referenčním bodem místa k sezení*“ se rozumí bod definovaný v bodě 1.2.4 dodatku 6 M.R.1.

2.10 „*Bodem H*“ se rozumí bod definovaný v bodě 1.2.3 dodatku 6 M.R.1.

2.11 „*Vztažnými body čelního skla*“ se rozumí body nacházející se v průsečíku přímek, které vycházejí z bodů V směrem dopředu na vnější povrch čelního skla, s čelním sklem.

2.12 „*Obrněným vozidlem*“ se rozumí vozidlo určené pro ochranu přepravovaných cestujících a/nebo zboží, které splňuje požadavky na neprůstřelné pancéřování.

2.13 „*Průhlednou plochou*“ se rozumí plocha čelního skla nebo jiného zaskleného povrchu vozidla, jehož činitel propustnosti světla měřený kolmo k povrchu není menší než 70 procent. V případě obrněných vozidel není činitel propustnosti světla menší než 60 procent.

2.14 „*Body P*“ se rozumí body, okolo kterých se otáčí hlava řidiče při pozorování předmětů na vodorovné rovině v úrovni očí.

2.15 „*Body E*“ se rozumí body, které představují středy očí řidiče; používají se ke stanovení rozsahu, ve kterém sloupky A zakrývají pole výhledu.

2.16 „*Sloupkem A*“ se rozumí jakákoliv podpěra střechy, která se nachází před svislou příčnou rovinou procházející ve vzdálenosti 68 mm před body V, a zahrnuje též neprůhledné součásti, například obruby čelního skla a dveřní rámy, které jsou k této podpěře připevněny nebo k ní bezprostředně přiléhají.

2.17 „*Rozsahem vodorovného seřízení sedadla*“ se rozumí rozsah obvyklých jízdních poloh určených výrobcem pro seřízení sedadla řidiče ve směru osy X (viz bod 2.3).

2.18 „*Rozšířeným rozsahem seřízení sedadla*“ se rozumí výrobcem vozidla určený rozsah seřízení sedadla ve směru osy X (viz bod 2.3) mimo rozsah obvyklých jízdních poloh podle bodu 2.17, používaný k přeměně sedadel na lůžka nebo k usnadnění vstupu do vozidla.

2.19 „*Zakrytím výhledu*“ se rozumí fyzické části v poli výhledu nebo narušení pole výhledu snižující vnímání propustnosti světla, s výjimkou parazitního světla, např. odrazu z vnitřního prostoru vozidla nebo oslnění slunečním zářením.

2.20 „*Asistentem pro pole výhledu (FVA)*“ se rozumí vizuální informace zobrazené na čelním skle nebo na jiném zaskleném povrchu vozidla, které podporují informovanost řidiče.

3 Žádost o schválení

3.1 Žádost o schválení typu vozidla z hlediska pole výhledu řidiče podává výrobce vozidla nebo jeho pověřený zástupce.

3.2 K žádosti se ve trojím vyhotovení přiloží níže uvedené doklady. Žádost obsahuje tyto údaje:

3.2.1 popis typu vozidla z hlediska kritérií uvedených v bodě 2.2 s připojenými rozměrovými výkresy a znázorněním prostoru pro cestující buď fotografií, nebo rozloženým pohledem. Uvádějí se čísla a/nebo symboly identifikující typ vozidla, a

3.2.2 dostatečně podrobné údaje o základních referenčních značkách, aby bylo možno tyto značky snadno rozpoznat a ověřit polohu každé z nich vzhledem k ostatním značkám a k bodu R.

3.3 Technické zkušebně provádějící schvalovací zkoušky se předává vozidlo, jež představuje typ vozidla, který má být schválen.

4. Schválení

4.1 Schválení vozidla se udělí v případě, že typ vozidla předaný ke schválení podle tohoto předpisu splňuje požadavky bodu 5.

4.2 Každému schválenému typu se přidělí číslo schválení. Jeho první dvě číslice (v současné době 01, což odpovídá předpisu v jeho stávajícím znění) udávají změnovou řadu, která zahrnuje poslední podstatné technické změny předpisu v době vydání schválení. Stejná smluvní strana nepřidělí stejné číslo stejnému typu vozidla vybavenému jiným typem pole výhledu nebo jinému typu vozidla.

4.3 Oznámení o schválení nebo zamítnutí či odnětí schválení podle tohoto předpisu se sdělí stranám dohody prostřednictvím formuláře, který je v souladu se vzorem v příloze 1, a fotografií a/nebo výkresů poskytnutých žadatelem ve formátu nepřesahujícím A4 (210 × 297 mm) nebo složených v tomto formátu a ve vhodném měřítku.

4.4 Na každé vozidlo, které je shodné s typem vozidla schváleným podle tohoto předpisu, se viditelně a na snadno přístupném místě uvedeném ve formuláři schválení umístí mezinárodní značka schválení, která odpovídá vzoru popsanému v příloze 2 tohoto předpisu a sestává z:

4.4.1 písmene E v kružnici, za nímž následuje rozlišovací číslo země, která schválení udělila ([3]);

4.4.2 čísla tohoto předpisu, za nímž následuje písmeno R, pomlčka a číslo schválení vpravo od kružnice předepsané v bodě 4.4.1.

4.5 Vyhovuje-li vozidlo typu vozidla schválenému podle jednoho nebo více dalších předpisů připojených k dohodě v zemi, která udělila schválení typu podle tohoto předpisu, není třeba symbol předepsaný v bodě 4.4.1 opakovat; v takovém případě se čísla předpisu a schválení a doplňkové symboly uvedou ve svislých sloupcích umístěných vpravo od symbolu předepsaného v bodě 4.4.1.

4.6 Značka schválení musí být jasně čitelná a nesmazatelná.

4.7 Značka schválení musí být umístěna blízko štítku, na němž jsou uvedeny údaje o vozidle, nebo na tomto štítku.

5. Specifikace

5.1 Pole výhledu řidiče

5.1.1 Průhledná plocha čelního skla musí přinejmenším zahrnovat vztažné body čelního skla (viz obrázek 1 v dodatku k příloze 4):

([3]) Rozlišovací čísla smluvních stran Dohody z roku 1958 jsou uvedena v příloze 3 Úplného usnesení o konstrukci vozidel (R.E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6/Amend.3 – https://unece.org/transport/standards/transport/vehicle-regulations-wp29/resolutions.

5.1.1.1 vztažný bod ve vodorovném směru nacházející se před bodem V_1 a 17° nalevo od něj (viz obrázek 1 v dodatku k příloze 4);

5.1.1.2 horní vztažný bod ve svislém směru nacházející se před bodem V_1 a 7° nad vodorovnou rovinou;

5.1.1.3 dolní vztažný bod ve svislém směru nacházející se před bodem V_2 a 5° pod vodorovnou rovinou;

5.1.1.4 k ověření, zda je splněn požadavek výhledu dopředu na druhé polovině čelního skla, jsou určeny tři další vztažné body souměrné podle střední podélné roviny vozidla s body definovanými v bodech 5.1.1.1 až 5.1.1.3.

5.1.2 Úhel zakrytí výhledu každým ze sloupků A podle bodu 5.1.2.1 nesmí být větší než 6° (viz obrázek 3 v dodatku k příloze 4). V případě obrněných vozidel tento úhel nepřekročí 10°.

Úhel zakrytí výhledu sloupkem A na straně spolujezdce podle bodu 5.1.2.1.2 nemusí být stanoven, jestliže jsou oba sloupky umístěny souměrně vzhledem ke střední podélné svislé rovině vozidla.

5.1.2.1 Úhel zakrytí výhledu každým sloupkem A se měří ve vodorovné rovině, do níž se promítají tyto dva vodorovné řezy:

řez 1: z bodu Pm, jehož poloha je definována v bodě 5.3.1.1, vychází směrem dopředu rovina nakloněná pod úhlem 2° směrem nahoru od vodorovné roviny procházející bodem Pm. Stanoví se vodorovný průřez sloupku A od krajního předního bodu řezu sloupku A nakloněnou rovinou (viz obrázek 2 v dodatku k příloze 4).

řez 2: opakuje se stejný postup, avšak s rovinou nakloněnou 5° směrem dolů od vodorovné roviny procházející bodem Pm směrem dopředu (viz obrázek 2 v dodatku k příloze 4).

5.1.2.1.1 Úhel zakrytí výhledu sloupkem A na straně řidiče je úhel, který v půdorysu svírá přímka vedená z bodu E_2 rovnoběžně s tečnou spojující bod E_1 s vnějším okrajem řezu S_2, s tečnou spojující bod E_2 s vnitřním okrajem řezu S_1 (viz obrázek 3 v dodatku k příloze 4).

5.1.2.1.2 Úhel zakrytí výhledu sloupkem A na straně spolujezdce je úhel, který v půdorysu svírá přímka vedená z bodu E_3 rovnoběžně s tečnou spojující bod E_4 s vnějším okrajem řezu S_2, s tečnou spojující bod E_3 s vnitřním okrajem řezu S_1 (viz obrázek 3 v dodatku k příloze 4).

5.1.2.2 Vozidlo nesmí mít více než dva sloupky A.

5.1.3 S výjimkou ustanovení bodů 5.1.3.3, 5.1.3.4 nebo 5.1.3.5 pod vodorovnou rovinou procházející bodem V_1 a nad třemi rovinami procházejícími bodem V_2, z nichž jedna je kolmá k rovině X-Z a skloněná dopředu v úhlu 4° pod vodorovnou rovinu a zbývající dvě jsou kolmé k rovině Y-Z a skloněné pod úhlem 4° pod vodorovnou rovinu (viz obrázek 4 v dodatku k příloze 4), nesmějí být v poli přímého výhledu řidiče směrem dopředu v úhlu 180° žádná zakrytí výhledu s výjimkou zakrytí tvořených sloupky A, dělicími příčkami pevných nebo pohyblivých větracích okének nebo bočních oken, vnějšími rádiovými anténami, zařízeními pro nepřímý výhled pokrývajícími povinné pole nepřímého výhledu a stírači čelních skel.

Za zakrytí pole výhledu se nepovažují:

a) zapuštěné nebo tištěné vodiče „rádiových antén“, které nejsou širší než tyto hodnoty:

i) u zapuštěných vodičů: 0,5 mm;

ii) u tištěných vodičů: 1,0 mm. Tyto vodiče „rádiových antén“ nesmějí procházet zónou A. Zónou A však mohou procházet tři vodiče „rádiových antén“, pokud jejich šířka nepřesahuje 0,5 mm;

b) vodiče systémů „odmrazování a odmlžování“ umístěné uvnitř zóny A, které jsou vedeny zpravidla klikatě nebo vlnovitě a mají tyto rozměry:

i) největší viditelná šířka: 0,030 mm;

ii) největší hustota vodičů:

a. u svislých vodičů: 8/cm;

b. u vodorovných vodičů: 5/cm.

5.1.3.1 V případě monitorovacích zařízení s kamerou platí výjimky podle bodu 5.1.3 pro kamery včetně jejich držáků a pouzder namontované na vnějšek vozidla. Stejná výjimka platí pro monitorovací systém s kamerou, který nahrazuje zpětné zrcátko třídy I.

5.1.3.2 U vozidel, která jsou standardně vybavena schválenými zpětnými zrcátky, jež mohou být volitelně nahrazena monitorovacími zařízeními s kamerou, se výjimky podle bodu 5.1.3 vztahují rovněž na monitory, pokud: ([4])

a) nezakrývají přímý výhled větší měrou než odpovídající vnější zpětné zrcátko včetně jeho pouzdra a držáku a

b) poloha monitoru se co nejvíce kryje s umístěním zpětného zrcátka, které nahrazuje.

5.1.3.3 Přípustné je zakrytí výhledu věncem volantu a přístrojovou deskou uvnitř obrysu volantu, jestliže rovina procházející bodem V_2, kolmá k rovině X-Z a tečná k hornímu okraji volantu, je skloněna pod úhlem nejméně 1° pod vodorovnou rovinu.

Je-li volant seřiditelný, nastaví se do obvyklé polohy označené výrobcem; není-li tato poloha určena, nastaví se do střední polohy rozsahu seřízení.

5.1.3.4 Přípustné je zakrytí výhledu mezi rovinou procházející bodem V_2 a skloněnou pod úhlem nejméně 1° pod vodorovnou rovinu a rovinou procházející bodem V_2 a skloněnou pod úhlem 4° pod vodorovnou rovinu, jestliže kuželový průmět této překážky vycházející z bodu V_2 v oblasti S definované v bodě 5.1.3.4.1 nepřesáhne 20 % této oblasti. Je-li to relevantní, v souvislosti s FVA se zohlední možné zakrytí výhledu v oblasti S z důvodu neprůhledných pixelů, jak jsou definovány v bodě 2.19 série změn 00 předpisu OSN č. 176.

5.1.3.4.1 Oblast S (viz obrázek 7 v dodatku k příloze 4) je pravoúhlý prostor umístěný v rovině kolmo k souřadnici X a 1 500 mm před bodem V_2. Horní okraj oblasti S je definován rovinou, která prochází bodem V_2 a která je skloněna dopředu pod úhlem 1° pod vodorovnou rovinu. Spodní okraj oblasti S je definován rovinou, která prochází bodem V_2 a která je skloněna dopředu pod úhlem 4° pod vodorovnou rovinu. Levý a pravý okraj oblasti S jsou svislé a tvoří je průsečnice tří rovin skloněných pod úhlem 4° pod vodorovnou rovinu, jak je stanoveno v bodě 5.1.3.

5.1.3.4.2 Pokud čelní sklo přesahuje vzdálenost 1 500 mm před bodem V_2, vzdálenost mezi oblastí S a bodem V_2 může být odpovídajícím způsobem prodloužena.

5.1.3.5 Průhledné pole výhledu definované v bodě 5.1.1 může být překryto informacemi FVA v souladu s požadavky předpisu OSN č. 176.

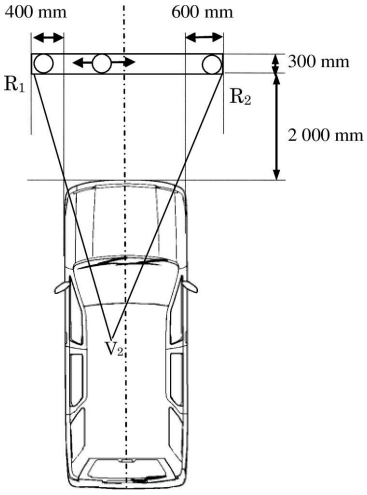
([4]) Viz bod 46 zprávy ECE/TRANS/WP.29/GRSG/88 o období uplatňování tohoto bodu.

5.1.4 Pokud se bod V_2 nachází výše než 1 650 mm nad vozovkou, musí být splněny tyto požadavky:

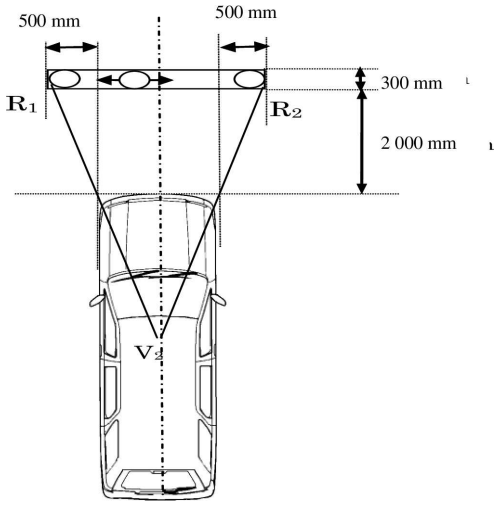
Válcový předmět o výšce 1 200 mm a průměru 300 mm, který je umístěn uvnitř prostoru vymezeného svislou rovinou nacházející se 2 000 mm před vozidlem, svislou rovinou nacházející se 2 300 mm před vozidlem, svislou rovinou nacházející se 400 mm od boku vozidla na straně řidiče a svislou rovinou nacházející se 600 mm od boku vozidla na straně spolujezdce, musí být alespoň zčásti viditelný při přímém pohledu z bodu V_2 (viz obrázek 1), bez ohledu na to, kde se předmět v uvedeném prostoru nalézá, s výjimkou pozice, kdy není vidět z důvodu mrtvého úhlu (úhlů) tvořeného sloupky A, stírači čelních skel nebo volantem.

Pokud se sedadlo řidiče nachází ve střední poloze pro řízení, válcový předmět o výšce 1 200 mm se umístí uvnitř prostoru vymezeného svislou rovinou nacházející se 2 000 mm před vozidlem, svislou rovinou nacházející se 2 300 mm před vozidlem a svislou rovinou nacházející se 500 mm od boku vozidla (viz obrázek 2).

Obrázek 1



Obrázek 2



5.2 Poloha bodů V

5.2.1 Poloha bodů V vzhledem k bodu R označená souřadnicemi XYZ trojrozměrné referenční sítě je uvedena v tabulkách I a IV.

5.2.2 Tabulka I udává základní souřadnice pro konstrukční úhel opěradla sedadla 25°. Kladný směr souřadnic je vyznačen na obrázku 1 v dodatku k příloze 4.

Tabulka I

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

5.3 Poloha bodů P

5.3.1 Poloha bodů P vzhledem k bodu R označená souřadnicemi XYZ trojrozměrné referenční sítě je uvedena v tabulkách II, III a IV.

5.3.1.1 Tabulka II udává základní souřadnice pro konstrukční úhel opěradla sedadla 25°. Kladný směr souřadnic je vyznačen na obrázku 1 v dodatku k příloze 4.

Bod Pm je průsečík přímky spojující body P_1 a P_2 s podélnou svislou rovinou procházející bodem R.

Tabulka II

Bod 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 Tabulka III udává další korekce, které je třeba provést u souřadnic X bodů P_1 a P_2, jestliže je rozsah vodorovného seřízení sedadla podle bodu 2.16 větší než 108 mm. Kladný směr souřadnic je vyznačen na obrázku 1 v dodatku k příloze 4.

Tabulka III

Rozsah vodorovného seřízení sedadla	Δx
108–120 mm	– 13 mm
121–132 mm	– 22 mm
133–145 mm	– 32 mm
146–158 mm	– 42 mm
více než 158 mm	– 48 mm

5.4 Korekce pro jiné konstrukční úhly opěradla sedadla než 25°

Tabulka IV udává další korekce, které je třeba provést u souřadnic X a Z každého bodu P a každého bodu V, jestliže konstrukční úhel opěradla sedadla není 25°. Kladný směr souřadnic je vyznačen na obrázku 1 v dodatku k příloze 4.

Tabulka IV

Úhel opěradla (ve °)	Vodorovné souřadnice Δx	Svislé souřadnice Δz	Úhel opěradla (ve °)	Vodorovné souřadnice Δx	Svislé souřadnice 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

Úhel opěradla (ve °)	Vodorovné souřadnice Δx	Svislé souřadnice Δz	Úhel opěradla (ve °)	Vodorovné souřadnice Δx	Svislé souřadnice 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 Poloha bodů E

5.5.1 Body E_1 a E_2 jsou od bodu P_1 vzdáleny 104 mm.

Bod E_2 je od bodu E_1 vzdálen 65 mm (viz obrázek 4 v dodatku k příloze 4).

5.5.2 Úsečka spojující body E_1 a E_2 se otáčí okolo bodu P_1, dokud tečna spojující bod E_1 s vnějším okrajem řezu 2 sloupku A na straně řidiče není kolmá k úsečce spojující body $E_1 – E_2$ (viz obrázek 3 v dodatku k příloze 4).

5.5.3 Body E_3 a E_4 jsou od bodu P_2 vzdáleny 104 mm. Bod E_3 je od bodu E_4 vzdálen 65 mm (viz obrázek 4 v dodatku k příloze 4).

5.5.4 Úsečka spojující body E_3 a E_4 se otáčí okolo bodu P_2, dokud tečna spojující bod E_4 s vnějším okrajem řezu 2 sloupku A na straně spolujezdce není kolmá k úsečce spojující body $E_3 – E_4$ (viz obrázek 3 v dodatku k příloze 4).

6 Zkušební postup

6.1 Pole výhledu řidiče

6.1.1 Rozměrové vztahy mezi základními referenčními značkami vozidla a trojrozměrnou referenční sítí se stanoví postupem podle přílohy 4.

6.1.2 Poloha bodů V_1 a V_2 vzhledem k bodu R označená souřadnicemi XYZ trojrozměrné referenční sítě je uvedena v tabulce I v bodě 5.2.2 a v tabulce IV v bodě 5.4. Vztažné body čelního skla se pak určí podle korigovaných poloh bodů V podle bodu 5.1.1.

6.1.3 Vztah mezi body P, bodem R a střednicí místa k sezení řidiče označený souřadnicemi XYZ trojrozměrné referenční sítě se stanoví podle tabulek II a III v bodě 5.3. Korekce pro jiné konstrukční úhly opěradla sedadla než 25° jsou uvedeny v tabulce IV v bodě 5.4.

6.1.4 Úhel zakrytí výhledu (viz bod 5.1.2) se měří v nakloněných rovinách, jak je znázorněno na obrázku 2 v dodatku k příloze 4. Vztah mezi body P_1 a P_2, které jsou spojeny s body E_1 a E_2 a s body E_3 a E_4, je znázorněn na obrázku 5 v dodatku k příloze 4.

6.1.4.1 Úsečka spojující body $E_1 – E_2$ se nastaví podle bodu 5.5.2. Úhel zakrytí výhledu sloupkem A na straně řidiče se měří podle bodu 5.1.2.1.1.

6.1.4.2 Úsečka spojující body E_3 – E_4 se nastaví podle bodu 5.5.4. Úhel zakrytí výhledu sloupkem A na straně spolujezdce se měří podle bodu 5.1.2.1.2.

6.1.5 Výrobce může změřit úhel zakrytí výhledu na vozidle nebo na výkresech. V případě pochybností může technická zkušebna požadovat zkoušku na vozidle.

6.2.1 Je-li volant seřiditelný, nastaví se do obvyklé polohy označené výrobcem; není-li tato poloha určena, nastaví se do střední polohy rozsahu seřízení.

6.2.2 Je-li FVA seřiditelný, nastaví se do obvyklé polohy označené výrobcem; není-li tato poloha určena, nastaví se do střední polohy rozsahu seřízení.

7 Změna typu vozidla a rozšíření schválení

7.1 Každá změna typu vozidla uvedená v bodě 2.2 se oznámí schvalovacímu orgánu, který typ vozidla schválil. Schvalovací orgán pak může buď:

7.1.1 usoudit, že provedené změny nemají nepříznivý účinek na podmínky udělení schválení, a udělit rozšíření schválení;

7.1.2 usoudit, že provedené změny mají vliv na podmínky udělení schválení a před udělením rozšíření schválení je tedy zapotřebí provést další zkoušky nebo kontroly.

7.2 Potvrzení nebo zamítnutí schválení, v němž jsou uvedeny změny, se postupem uvedeným v bodě 4.3 sdělí smluvním stranám dohody, které uplatňují tento předpis.

7.3 Schvalovací orgán informuje ostatní smluvní strany o rozšíření prostřednictvím formuláře sdělení uvedeného v příloze 2 tohoto předpisu. Každému rozšíření přiřadí pořadové číslo, které bude označováno jako číslo rozšíření.

8. Shodnost výroby

8.1 Postupy týkající se shodnosti výroby odpovídají obecným ustanovením stanoveným v dodatku 2 k dohodě (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2) a splňují tyto požadavky:

8.2 Vozidlo schválené podle tohoto předpisu je vyrobeno tak, aby odpovídalo typu schválenému na základě splnění výše uvedených požadavků bodu 5.

8.3 Schvalovací orgán, který udělil schválení, může kdykoliv ověřit kontrolní postupy shodnosti, které jsou využívány v každé výrobní jednotce. Obvyklá četnost těchto kontrol je jednou za dva roky.

9. Postihy za neshodnost výroby

9.1 Schválení typu vozidla udělené podle tohoto předpisu může být odňato, pokud nejsou splněny požadavky uvedené v bodě 8.

9.2 Pokud smluvní strana odejme schválení, které dříve udělila, neprodleně to zasláním formuláře sdělení podle vzoru uvedeného v příloze 1 tohoto předpisu sdělí ostatním smluvním stranám, které uplatňují tento předpis.

10. Definitivní ukončení výroby

Pokud držitel schválení zcela ukončí výrobu typu vozidla schváleného v souladu s tímto předpisem, informuje o tom schvalovací orgán, který udělil schválení, a ten o tom prostřednictvím formuláře sdělení podle vzoru uvedeného v příloze 1 tohoto předpisu informuje ostatní smluvní strany dohody, jež uplatňují tento předpis.

11. Názvy a adresy technických zkušeben odpovědných za provádění schvalovacích zkoušek a názvy a adresy schvalovacích orgánů

Smluvní strany dohody, jež uplatňují tento předpis, sdělí sekretariátu Organizace spojených národů názvy a adresy technických zkušeben odpovědných za provádění schvalovacích zkoušek a názvy a adresy schvalovacích orgánů, které schválení udělily a kterým se mají zasílat formuláře potvrzující schválení nebo rozšíření nebo zamítnutí nebo odnětí schválení.

12. Přechodná ustanovení

12.1 Počínaje úředním datem vstupu série změn 01 v platnost nesmí žádná ze smluvních stran, které uplatňují tento předpis, odmítnout udělit schválení typu podle tohoto předpisu ve znění série změn 01.

12.2 Po uplynutí 24 měsíců od data vstupu série změn 01 tohoto předpisu v platnost udělí smluvní strany, které uplatňují tento předpis, schválení pouze tehdy, pokud typ vozidla, který se má schválit, splňuje požadavky tohoto předpisu ve znění série změn 01.

12.3 Smluvní strany, které uplatňují tento předpis, nesmí odmítnout udělit rozšíření schválení pro stávající typy, jež byla vydána podle předchozích sérií změn tohoto předpisu.

12.4 Schválení typu vozidla udělená podle původního znění tohoto předpisu zůstávají platná i po vstupu série změn 01 tohoto předpisu v platnost. Smluvní strany, které uplatňují tento předpis, je musí nadále uznávat.

12.5 Bez ohledu na výše uvedená přechodná ustanovení nejsou smluvní strany, které začnou uplatňovat tento předpis po datu vstupu série změn 01 v platnost, povinny uznávat schválení, která byla udělena podle původního znění tohoto předpisu.

12.6 Od úředního data vstupu série změn 02 v platnost žádná ze smluvních stran, které uplatňují tento předpis, neodmítne udělit nebo uznat schválení typu podle tohoto předpisu ve znění série změn 02.

12.7 Od 1. září 2023 nejsou smluvní strany, které uplatňují tento předpis, povinny uznat schválení typu podle předchozí série změn, jež byla poprvé vydána po 1. září 2023.

12.8 Do 1. září 2024 musí smluvní strany, které uplatňují tento předpis, uznat schválení typu podle předchozí série změn, jež byla poprvé vydána před 1. zářím 2023.

12.9 Od 1. září 2024 nejsou smluvní strany, které uplatňují tento předpis, povinny přijímat schválení typu vydaná podle předchozí série změn tohoto předpisu.

12.10 Bez ohledu na výše uvedená přechodná ustanovení nejsou smluvní strany, které začnou uplatňovat tento předpis až po datu vstupu poslední série změn v platnost, povinny uznávat schválení typu, která byla udělena v souladu s kteroukoli předchozí sérií změn tohoto předpisu.

12.11 Bez ohledu na ustanovení bodu 12.4 smluvní strany, které uplatňují tento předpis, nadále uznávají schválení typu vydaná podle předchozích sérií změn tohoto předpisu pro vozidla / systémy vozidel, jež nejsou dotčeny změnami zavedenými sérií změn 02.

12.12 Od úředního data vstupu série změn 03 v platnost žádná ze smluvních stran, které uplatňují tento předpis, neodmítne udělit nebo uznat schválení typu podle tohoto předpisu ve znění série změn 03.

12.13 Od 1. září 2026 nejsou smluvní strany, které uplatňují tento předpis, povinny uznat schválení typu podle předchozí série změn, jež byla poprvé vydána po 1. září 2026.

12.14 Do 1. září 2030 musí smluvní strany, které uplatňují tento předpis, uznat schválení typu podle předchozí série změn, jež byla poprvé vydána před 1. zářím 2026.

12.15 Od 1. září 2030 nejsou smluvní strany, které uplatňují tento předpis, povinny přijímat schválení typu vydaná podle předchozí série změn tohoto předpisu.

12.16 Bez ohledu na ustanovení bodu 12.13 a 12.15 smluvní strany, které uplatňují tento předpis, nadále uznávají schválení typu vydaná podle předchozích sérií změn tohoto předpisu pro typy vozidel, které nejsou dotčeny změnami zavedenými sérií změn 03 (tj. vozidla, jež nejsou vybavena FVA).

12.17 Smluvní strany, které uplatňují tento předpis, mohou udělit schválení typu podle předchozích sérií změn tohoto předpisu.

12.18 Smluvní strany, které uplatňují tento předpis, nadále udělují rozšíření stávajících schválení podle předchozích sérií změn tohoto předpisu.

PŘÍLOHA 1

Sdělení

(maximální formát: A4 (210 × 297 mm))



Vydal (název správního orgánu):
……
……
……

ve věci (2): udělení schválení

rozšíření schválení

zamítnutí schválení

odnětí schválení

definitivního ukončení výroby

typu vozidla z hlediska pole výhledu řidiče směrem dopředu podle předpisu č. 125

Schválení č.: …… Rozšíření č.: ……

1. Obchodní značka: ……
2. Typ a obchodní název (názvy): ……
3. Název a adresa výrobce: ……
4. Případně název a adresa zástupce výrobce: ……

   ……
5. Stručný popis vozidla: ……
6. Údaje umožňující identifikaci referenčního bodu R místa k sezení určeného pro řidiče ve vztahu k základním referenčním značkám: ……
7. Identifikace, umístění a vzájemné polohy základních referenčních značek: ……
8. Datum předání vozidla ke schválení: ……
9. Technická zkušebna odpovědná za provádění schvalovacích zkoušek: ……
10. Datum protokolu vydaného uvedenou zkušebnou: ……
11. Číslo protokolu vydaného uvedenou zkušebnou: ……
12. Schválení z hlediska pole výhledu řidiče se uděluje/zamítá[2]:
13. Místo: ……
14. Datum: ……
15. Podpis: ……

(1) Rozlišovací číslo země, která schválení udělila/odmítla/odňala (viz ustanovení o schválení v předpise).
(2) Nehodící se škrtněte.

16. K tomuto sdělení se připojují tyto doklady opatřené výše uvedeným číslem schválení:

..... rozměrové výkresy

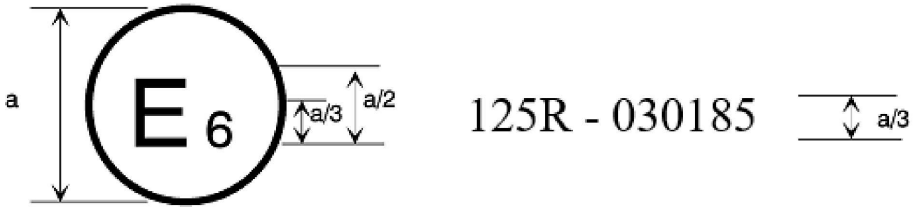
..... rozložený pohled nebo fotografie prostoru pro cestující

17. Poznámky: .....

PŘÍLOHA 2

Uspořádání značek schválení

(viz body 4.4 až 4.4.2 tohoto předpisu)



a = min. 8 mm

Výše znázorněná značka schválení, která se připevňuje k vozidlu, označuje, že dotčený typ vozidla byl z hlediska pole výhledu řidiče směrem dopředu podle předpisu OSN č. 125 schválen v Belgii (E6). První dvě číslice čísla schválení udávají, že schválení bylo uděleno v souladu s požadavky předpisu OSN č. 125 ve znění série změn 03.

PŘÍLOHA 3

Postup pro stanovení bodu H a skutečného úhlu trupu pro místa k sezení v motorových vozidlech ([1])

Dodatek 1 – Popis trojrozměrného zařízení ke stanovení bodu H (zařízení 3-D H)[1]

Dodatek 2 – Trojrozměrný referenční systém[1]

Dodatek 3 – Referenční údaje o místech k sezení[1]

([1]) Tento postup je popsán v dodatku 6 vzájemného usnesení č. 1 (M.R.1)(dokument ECE/TRANS/WP.29/1101/Amend.5); vizhttps://unece.org/transport/vehicle-regulations/wp29/resolutions.

PŘÍLOHA 4

Způsob stanovení rozměrových vztahů mezi základními referenčními značkami vozidla a trojrozměrnou referenční sítí

1. Vztah mezi referenční sítí a základními referenčními značkami vozidla

   K ověření určitých rozměrů na vozidle nebo uvnitř vozidla předaného ke schválení podle tohoto předpisu je nutno přesně stanovit vztah mezi souřadnicemi trojrozměrné referenční sítě definované v bodě 2.3 tohoto předpisu, sestrojené ve stadiu konstrukčního návrhu vozidla, a polohou základních referenčních značek definovaných v bodě 2.4 tohoto předpisu, aby specifické body na výkresech výrobce vozidla mohly být identifikovány na skutečném vozidle vyrobeném podle těchto výkresů.

2. Způsob stanovení vztahu mezi referenční sítí a referenčními značkami

   Ke stanovení tohoto vztahu se sestrojí základní vztažná rovina s osami X a Y opatřenými stupnicemi. Použitý způsob je znázorněn na obrázku 6 v dodatku k této příloze. Vztažnou rovinou je tvrdý rovinný vodorovný povrch, na kterém stojí vozidlo a na kterém jsou připevněny dvě měřicí stupnice; ty jsou odstupňovány po milimetrech, stupnice X je dlouhá nejméně osm metrů a stupnice Y je dlouhá nejméně čtyři metry. Obě stupnice musí navzájem svírat pravý úhel, jak je znázorněno na obrázku 6 v dodatku k této příloze. Průsečík těchto stupnic je nulovým bodem na zemi.

3. Ověření vztažné roviny

   S ohledem na případné malé nerovnosti vztažné roviny nebo zkušebního prostoru je nutno stanovit odchylky od nulového bodu na stupnicích X a Y v intervalech po 250 mm a získané výsledky zaznamenat, aby bylo možno při kontrole vozidla provádět korekce.

4. Skutečná poloha vozidla při zkoušce

   S ohledem na případné malé odchylky výšky podvěsu apod. je nutno mít k dispozici prostředky, kterými se před prováděním dalších měření uvedou referenční značky do správné polohy v systému souřadnic podle konstrukčních výkresů. Kromě toho musí být možné provádět menší korekce polohy vozidla v příčném i podélném směru, aby se vozidlo dostalo do správného vztahu k referenční síti.

5. Výsledky

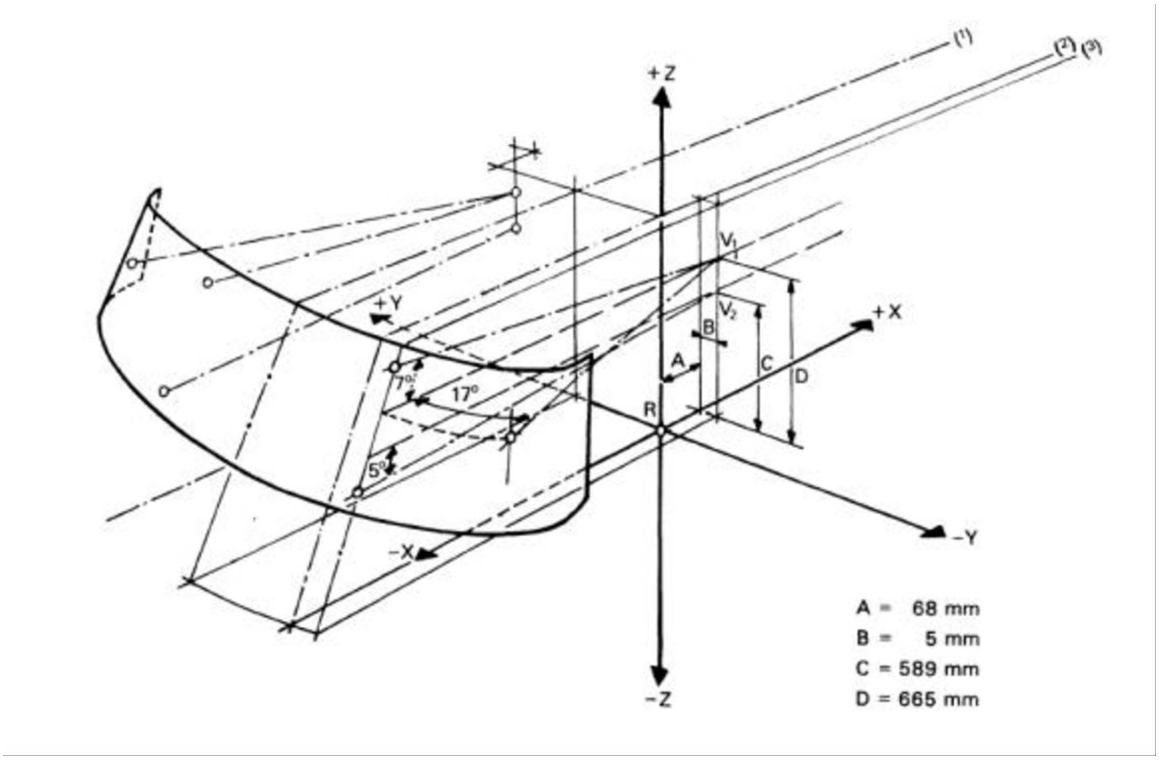
   Po uvedení vozidla do správné polohy vzhledem ke referenční síti a k poloze předpokládané konstrukčním výkresem lze snadno stanovit polohu bodů potřebných ke zkoumání podmínek viditelnosti směrem dopředu.

   Ke stanovení těchto podmínek mohou být použity teodolity, světelné zdroje, stínící zařízení nebo jakákoli jiná metoda, která poskytuje prokazatelně rovnocenné výsledky.

Příloha 4 – Dodatek

Obrázek 1

Stanovení bodů V



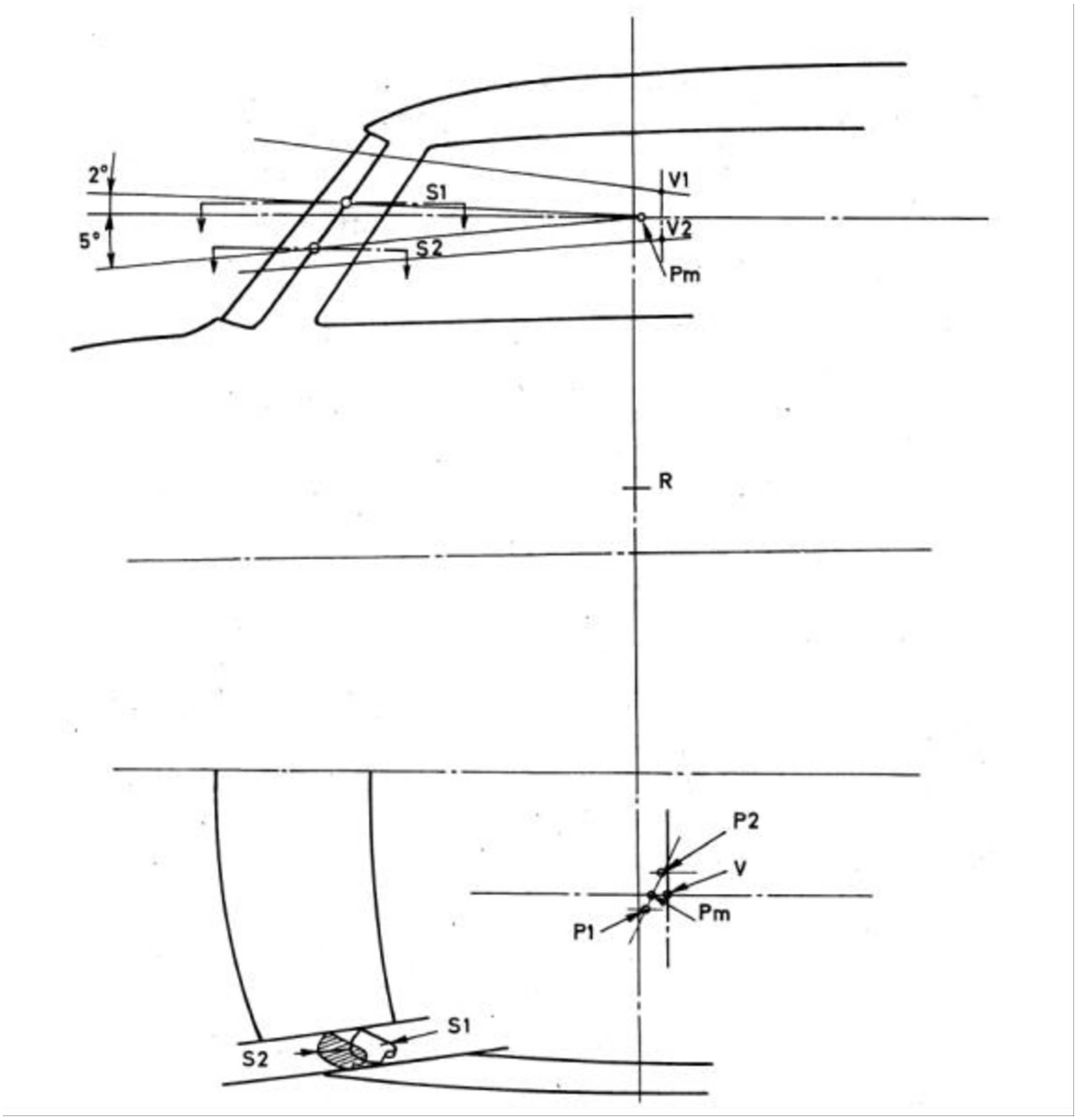
(1) Čára vymezující střední podélnou rovinu vozidla.

(2) Čára vymezující svislou rovinu procházející bodem R.

(3) Čára vymezující svislou rovinu procházející body V_1 a V_2.

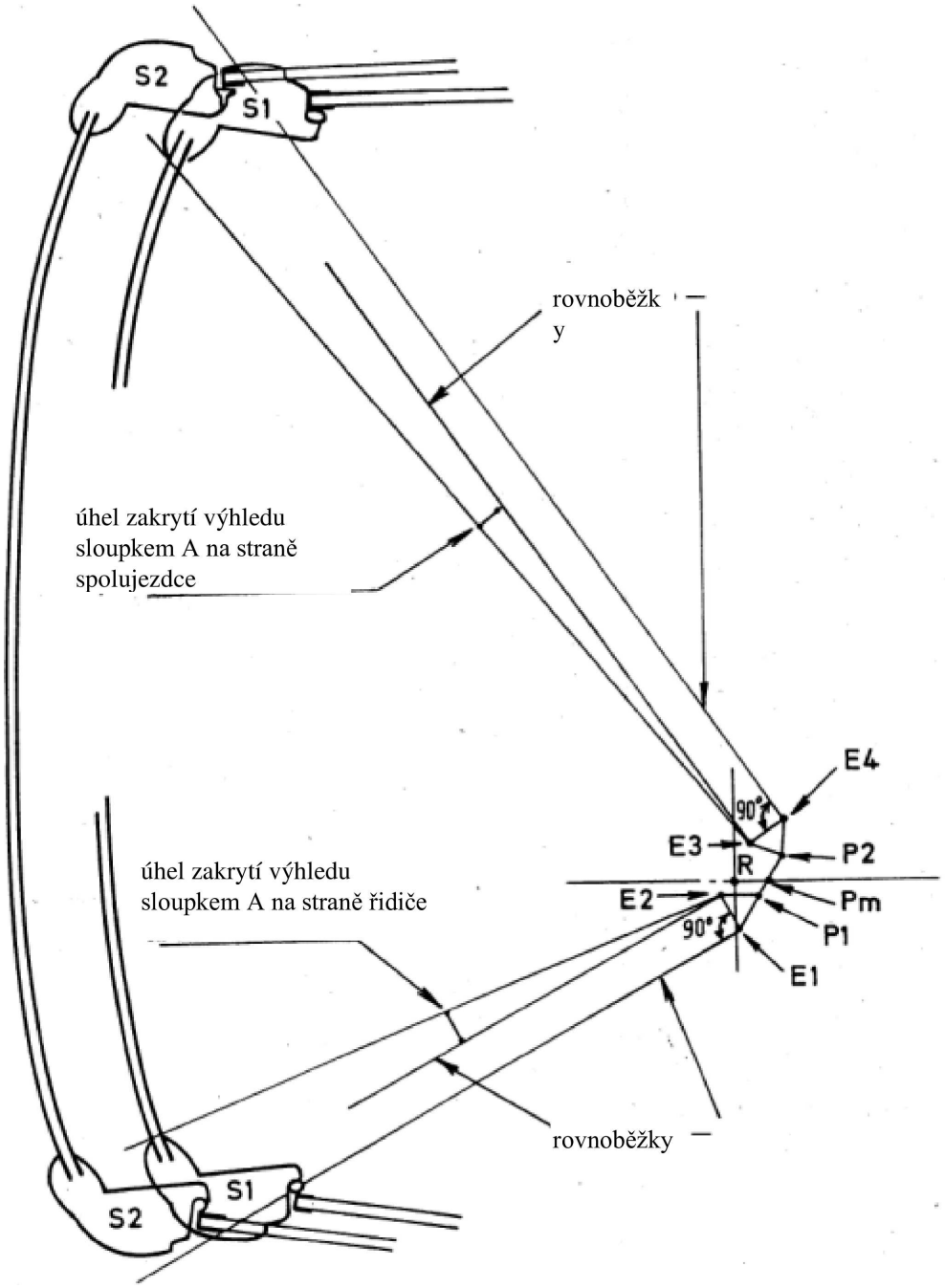
Obrázek 2

Pozorovací body sloupků A



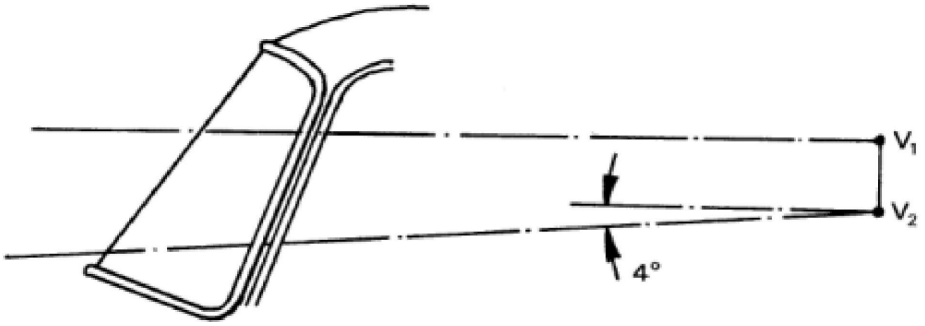
Obrázek 3

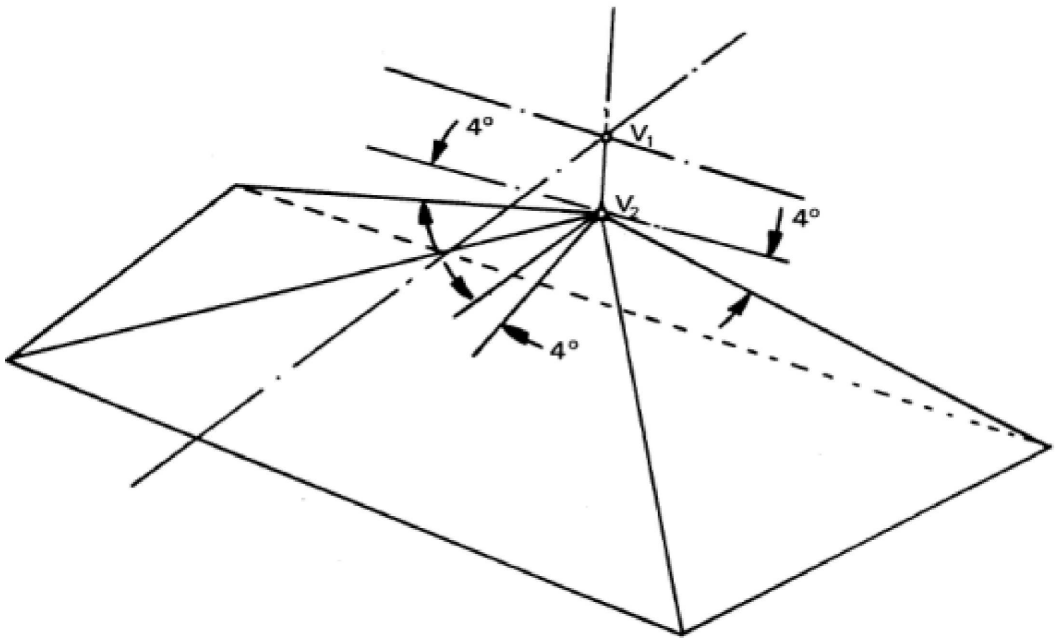
Úhly zakrytí výhledu



Obrázek 4

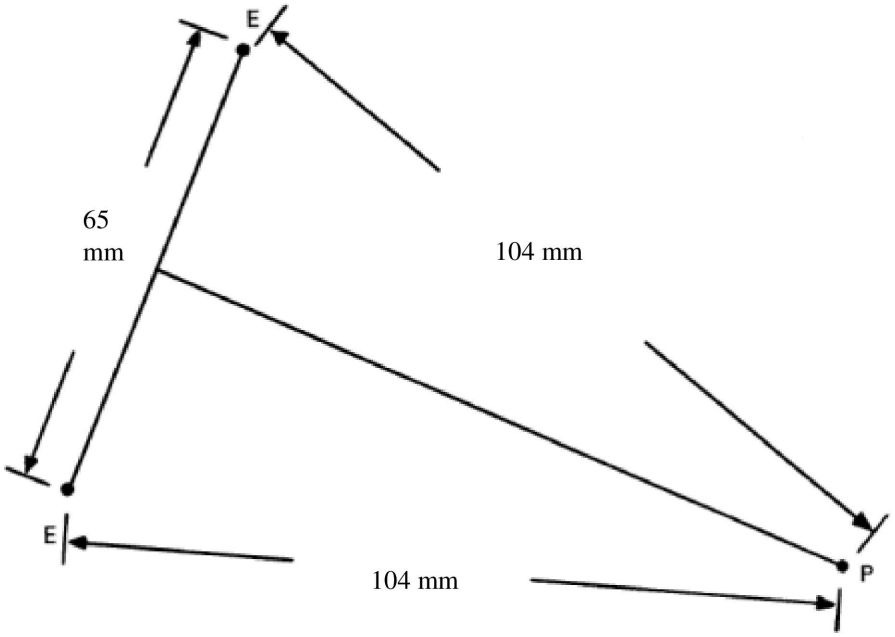
Posouzení zakrytí výhledu v poli přímého výhledu řidiče směrem dopředu v úhlu 180°





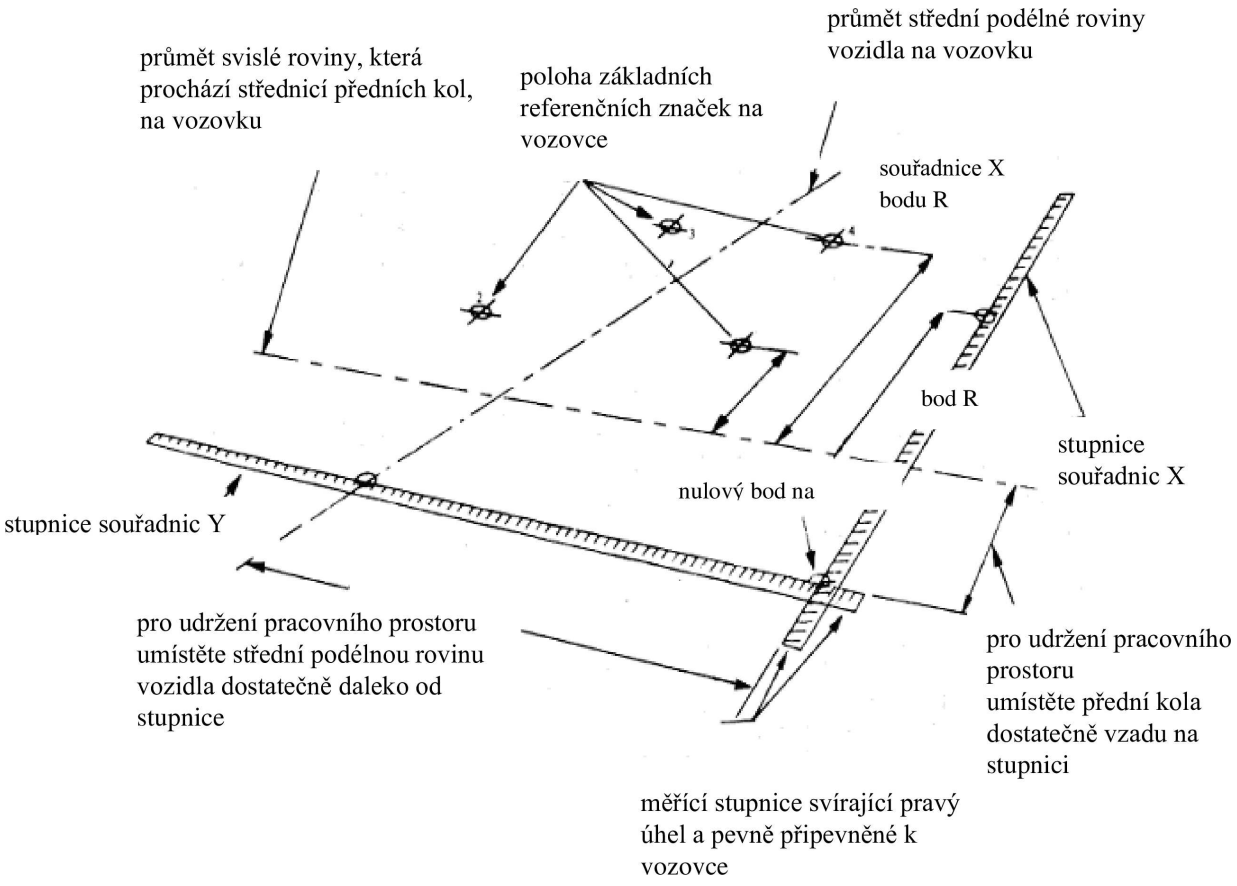
Obrázek 5

Rozměrové schéma znázorňující vzájemnou polohu bodů E a bodů P



Obrázek 6

Rovinný pracovní proctor



Obrázek 7

Definice oblasti S

(bod 5.1.3.2 tohoto předpisu)

