Numai textele CEE-ONU originale au efect juridic în temeiul dreptului public internațional. Situația și data intrării în vigoare ale prezentului regulament trebuie verificate în cea mai recentă versiune a documentului de situație CEE-ONU TRANS/WP.29/343, disponibilă la adresa: https://unece.org/status-1958-agreement-and-annexed-regulations

Regulamentul ONU nr. 125 – Dispoziții uniforme privind omologarea autovehiculelor în ceea ce privește câmpul vizual spre înainte al conducătorului autovehiculului [2025/891]

Include întregul text valabil până la:

Seria 03 de amendamente – Data intrării în vigoare: 17 mai 2025

Prezentul document este strict un instrument de documentare. Textele autentice și obligatorii din punct de vedere juridic sunt:

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 (astfel cum a fost modificat prin punctul 92 din raportul ECE/TRANS/WP.29/1171)

ECE/TRANS/WP.29/2024/97

CUPRINS

Regulament

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

Anexe

1. Fișă de comunicare
2. Exemple de dispunere a mărcilor de omologare
3. Procedură de determinare a punctului „H” și a unghiului real al trunchiului pentru pozițiile de ședere în autovehicule

   Apendicele 1: Descrierea manechinului tridimensional pentru determinarea punctului „H” (manechinul 3-D H)

   Apendicele 2: Sistemul de referință tridimensional

   Apendicele 3: Date de referință privind locurile de ședere
4. Metoda de determinare a relațiilor dimensionale dintre mărcile de referință primare ale vehiculului și grila de referință tridimensională

   Apendice

1. Domeniul de aplicare

1.1. Prezentul regulament ONU se aplică câmpului vizual de 180° spre înainte al conducătorilor vehiculelor de categoriile M_1 și N_1 ([1]).

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

1.3. Cerințele prezentului regulament ONU sunt formulate astfel încât să se aplice vehiculelor de categoriile M_1 și N_1 care au locul pentru conducător situat în stânga. În cazul vehiculelor de categoriile M_1 și N_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 din prezentul regulament.

2.2. „Tip de vehicul în privința câmpului vizual” 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; sistemul servește la determinarea distanțelor relative dintre poziția prevăzută pentru punctele de pe planuri și poziția lor reală pe vehicul. Procedura care permite situarea vehiculului în raport cu cele trei plane este indicată în addendumul 6 la Rezoluția reciprocă nr. 1 (M.R.1) ([2]); toate coordonatele raportate la sol se calculează pentru un vehicul în stare de funcționare [2] plus un pasager așezat pe locul din față, masa pasagerului fiind de 75 kg ± 1 %.

2.3.1. Vehiculele echipate cu o suspensie carepermite reglarea gărzii la sol trebuie supuse încercării în condiții 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 sistemului de referință tridimensional), precum și distanța dintre acestea și un plan teoretic reprezentând solul trebuie indicate de către producător. Aceste repere pot fi cele utilizate la montarea caroseriei.

2.5. „Unghiul de înclinare a spătarului” înseamnă unghiul definit în addendumul 6 la punctul 1.2.6 sau 1.2.7 din Rezoluția reciprocă nr. 1 (M.R.1).

2.6. „Unghi real de înclinare a spătarului” înseamnă unghiul definit la punctul 1.2.6 din addendumul 6 la M.R.1.

2.7. „Unghi proiectat de înclinare a spătarului” înseamnă unghiul definit la punctul 1.2.7 din addendumul 6 la M.R.1.

([1]) Astfel cum sunt definite în Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3.), document ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, paragraful 2 – https://unece.org/transport/vehicle-regulations/wp29/resolutions.

([2]) Addendumul 6 la Rezoluția reciprocă nr. 1 (M.R.1) (document ECE/TRANS/WP.29/1101/Amend.5); a se vedea https://unece.org/transport/vehicle-regulations/wp29/resolutions.

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 din proiectare pe scaunul din față și față de punctul „R” și de unghiul de înclinare proiectat al spătarului, aceste puncte servind la verificarea respectării cerințelor legate de câmpul vizual.

2.9. „Punct «R» sau punct de referință la șederea pe scaun” înseamnă punctul definit la punctul 1.2.4 din addendumul 6 la M.R.1.

2.10. „Punct «H»” înseamnă punctul definit la punctul 1.2.3 din addendumul 6 la M.R.1.

2.11. „Puncte de referință ale parbrizului” înseamnă puncte situate la intersecția dintre parbriz și liniile divergente direcționate spre înainte de la punctele V către 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.

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 vizual.

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, cum sunt chederele de la parbriz și cadrele ușilor.

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

2.18. „Interval extins de reglare a scaunului” înseamnă intervalul prevăzut de către producătorul vehiculului pentru reglarea scaunului în direcția axei X (a se vedea punctul 2.3 de mai sus) 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.

2.19. Obstrucție: înseamnă componente fizice sau interferențe în câmpul vizual care reduc percepția asupra transmisiei luminii, cu excepția luminii parazite, de exemplu reflexia din interiorul vehiculului, lumina solară.

2.20. Asistență pentru câmpul de vizual (FVA): înseamnă informații vizuale afișate pe parbrizul vehiculului sau pe altă suprafață vitrată pentru a permite sensibilizarea conducătorului auto.

3. Cererea de omologare

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

3.2. Aceasta trebuie să fie însoțită de următoarele documente în triplu exemplar și să includă 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; 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. Serviciului tehnic care efectuează încercările de omologare i se prezintă 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 trebuie 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 vizual 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 ([3]);

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 trebuie să fie clar lizibilă și de nești.

4.7. Marca de omologare trebuie amplasată lângă plăcuța cu date a vehiculului sau pe aceasta.

5. Specificații

5.1. Câmpul vizual al conducătorului.

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

([3]) Numerele distinctive ale părților contractante la Acordul din 1958 sunt reproduse în anexa 3 la Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3), documentul ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6/Amend.3 - https://unece.org/transport/standards/transport/vehicle-regulations-wp29/resolutions.

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 în raport cu planul longitudinal median al vehiculului.

5.1.2. Unghiul de obstrucționare 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 obstrucționare 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 obstrucționare 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 obstrucționare 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 obstrucționare 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, 5.1.3.4 sau 5.1.3.5 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 vizual indirect obligatoriu și ștergătoarele de parbriz, nu trebuie să existe, pentru conducătorul auto, nicio altă obstrucționare a câmpului vizual la 180° direct în față, sub un plan orizontal care trece prin V_1 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 obstrucționări 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 trebuie să traverseze zona A. Cu toate acestea, trei conductori „antene radio” pot traversa zona A dacă lățimea lor nu depășește 0,5 mm.

(b) Conductorii „dezgheţare/dezaburire” localizaţi în cadrul suprafeţei A, în mod normal în formă de „zigzag” sau sinusoidală, având următoarele dimensiuni:

(i) lăţimea 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 şi monitor, excepţiile de la punctul 5.1.3 se aplică camerelor, inclusiv suporţilor şi carcaselor acestora, care sunt montate la exteriorul vehiculului. Sistemul cu cameră de luat vederi şi monitor care înlocuieşte o oglindă retrovizoare din clasa I trebuie să beneficieze de aceeaşi excepţie.

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 şi monitor, excepţiile de la punctul 5.1.3 se aplică şi în cazul monitoarelor, cu condiţia ca ([4]):

(a) obstrucţionarea de către acestea a câmpului vizual direct să nu depăşească nivelul de obstrucţionare al oglinzii retrovizoare exterioare, inclusiv carcasa şi suportul acesteia; şi

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

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

Dacă este reglabil, volanul trebuie ajustat în poziţia normală indicată de producător sau, dacă nu este posibil, într-o poziţie mediană între limitele domeniului (domeniilor) său (sale) de reglare.

5.1.3.4. Se tolerează o obstrucţie între un plan care trece prin V_2 şi înclinat la cel puţin 1° sub orizontală şi un plan care trece prin V_2 şi înclinat la 4° sub orizontală dacă proiecţia conică a acestei obstrucţii, pornind de la V_2, pe o suprafaţă „S”, astfel cum este definită la punctul 5.1.3.4.1 de mai jos, nu depăşeşte 20 la sută din această suprafaţă. În ceea ce priveşte FVA, dacă este cazul, se iau în considerare obstacolele potenţiale din zona „S” provenite de la pixeli opaci, astfel cum sunt definiţi la punctul 2.19 din seria 00 de amendamente la Regulamentul ONU nr. 176.

5.1.3.4.1. Suprafaţa „S” (a se vedea figura 7 din apendicele la anexa 4) este o suprafaţă dreptunghiulară verticală situată într-un plan perpendicular pe coordonata X, la 1 500 mm în faţa punctului V_2. Latura superioară a suprafeţei „S” este definită de un plan care trece prin punctul V_2 înclinat înspre înainte cu 1° sub orizontală. Latura inferioară a suprafeţei „S” este definită de un plan care trece prin punctul V_2 înclinat înspre înainte cu 4° sub orizontală. Latura dreaptă şi cea stângă ale suprafeţei „S” sunt verticale şi sunt generate de dreptele de intersecţie ale celor trei planuri inclinate la 4°, astfel cum sunt definite la punctul 5.1.3 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, distanţa dintre suprafaţa „S” şi punctul V_2 poate fi extinsă în mod corespunzător.

5.1.3.5. Câmpul vizual transparent, astfel cum este definit la punctul 5.1.1, poate fi suprapus cu informaţiile unei asistenţe pentru câmpul vizual, care îndeplineşte cerinţele Regulamentului ONU nr. 176.

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

5.1.4. În cazul în care înălțimea punctului V_2 față de sol 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 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

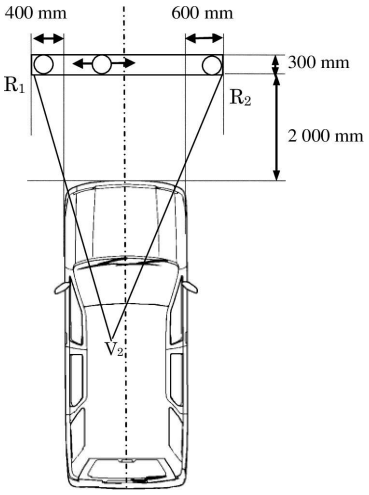
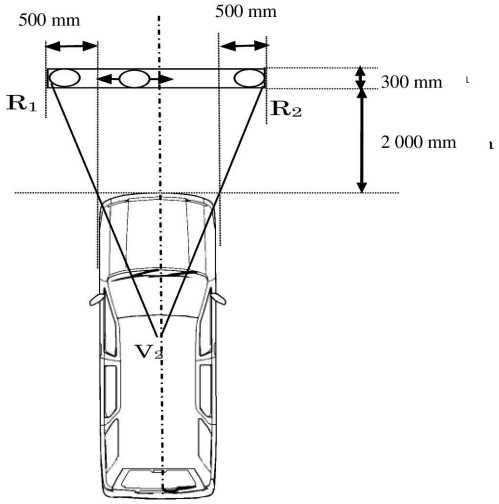


Figura 2



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

Punctul 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 vertical longitudinal care trece prin punctul „R”.

Tabelul II

Punctul 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 al coordonatelor 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 vertical 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

Unghiul de înclinare a spătarului (în °)	Coordonatele orizontale Δx	Coordonatele verticale Δz	Unghiul de înclinare a spătarului (în °)	Coordonatele orizontale Δx	Coordonatele vertical 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. Poziția punctelor E

5.5.1. Fiecare dintre punctele E_1 și E_2 este situat la 104 mm de punctul 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. Fiecare dintre punctele E_3 și E_4 este situat la 104 mm de punctul P2. 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 care unește E_3 cu 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 conducătorului auto 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 vizual al conducătorului auto

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

6.1.2. Pozițiile 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, a punctului „R” și a 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 unghiurile de 25° sunt indicate în tabelul IV de la punctul 5.4 de mai sus.

6.1.4. Unghiul de obstrucționare 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 să fie orientată astfel este descris la punctul 5.5.2 de mai sus. Unghiul de obstrucționare 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 să fie orientată astfel este descris la punctul 5.5.4 de mai sus. Unghiul de obstrucționare a câmpului vizual al pilonului „A” de pe partea pasagerului se măsoară astfel cum este precizat la punctul 5.1.2.1.2 de mai sus.

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

6.2.1. Dacă este reglabil, volanul trebuie ajustat în poziția normală indicată de producător sau, dacă nu este posibil, într-o poziție mediană între limitele domeniului (domeniilor) său (sale) de reglare.

6.2.2. Dacă poziția FVA este reglabilă, aceasta trebuie plasată în poziția normală indicată de producător sau, dacă nu este posibil, într-o poziție mediană între limitele domeniului (domeniilor) de reglare.

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

7.2. Confirmarea sau refuzul omologării, cu precizarea modificărilor efectuate, trebuie comunicată, prin procedura specificată la punctul 4.3, părților 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. Aceasta 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 trebuie să fie 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 trebuie construit astfel încât să corespundă tipului omologat prin îndeplinirea cerințelor prevăzute la punctul 5 de mai sus;

8.3. autoritatea de omologare de tip care a acordat omologarea poate, în orice moment, să verifice conformitatea metodelor de control aplicabile fiecărei unități de producție. Frecvența normală a acestor verificări este de o dată la doi ani.

9. Sancțiuni în cazul neconformității 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 o acordase anterior, ea trebuie să notifice de îndată acest lucru celorlalte părți contractante care aplică prezentul regulament, prin intermediul unei fișe de comunicare conforme cu modelul din anexa 1 la prezentul regulament.

10. Întreruperea 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 la acord care aplică prezentul regulament comunică Secretariatului 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, extinderea, 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.

12.6. Începând cu data oficială a intrării în vigoare a seriei 02 de amendamente, nicio parte contractantă care aplică prezentul regulament nu poate refuza acordarea sau acceptarea omologărilor de tip în temeiul prezentului regulament, astfel cum a fost modificat prin seria 02 de amendamente.

12.7. Începând cu 1 septembrie 2023, părțile contractante care aplică prezentul regulament nu au obligația de a accepta omologările de tip în temeiul seriilor precedente de amendamente care au fost emise pentru prima dată după 1 septembrie 2023.

12.8. Până la 1 septembrie 2024, părțile contractante care aplică prezentul regulament trebuie să accepte omologările de tip în temeiul seriilor precedente de amendamente care au fost emise pentru prima dată înainte de 1 septembrie 2023.

12.9. Începând cu 1 septembrie 2024, părțile contractante care aplică prezentul regulament nu au obligația de a accepta omologările de tip în temeiul seriilor precedente de amendamente la prezentul regulament.

12.10. Sub rezerva dispozițiilor tranzitorii de mai sus, părțile contractante care încep să aplice prezentul regulament după data intrării în vigoare a celei mai recente serii de amendamente nu sunt obligate să accepte omologări care au fost acordate în conformitate cu oricare dintre seriile precedente de amendamente aduse prezentului regulament.

12.11. Prin excepție de la punctul 12.4, părțile contractante care aplică prezentul regulament acceptă în continuare omologările de tip acordate în temeiul seriilor precedente de amendamente la prezentul regulament, pentru vehiculele/sistemele vehiculelor care nu sunt afectate de modificările introduse prin seria 02 de amendamente.

12.12. Începând cu data oficială a intrării în vigoare a seriei 03 de amendamente, nicio parte contractantă care aplică prezentul regulament nu poate refuza acordarea sau acceptarea omologărilor de tip în temeiul prezentului regulament, astfel cum a fost modificat prin seria 03 de amendamente.

12.13. Începând cu 1 septembrie 2026, părțile contractante care aplică prezentul regulament nu au obligația de a accepta omologările de tip în temeiul seriilor precedente de amendamente care au fost emise pentru prima dată după 1 septembrie 2026.

12.14. Până la 1 septembrie 2030, părțile contractante care aplică prezentul regulament trebuie să accepte omologările de tip în temeiul seriilor precedente de amendamente care au fost emise pentru prima dată înainte de 1 septembrie 2026.

12.15. Începând cu 1 septembrie 2030, părțile contractante care aplică prezentul regulament nu au obligația de a accepta omologările de tip în temeiul seriilor precedente de amendamente la prezentul regulament.

12.16. Prin excepție de la punctele 12.13 și 12.15, părțile contractante care aplică prezentul regulament acceptă în continuare omologările de tip acordate în temeiul seriilor precedente de amendamente la prezentul regulament pentru tipurile de vehicule care nu sunt afectate de modificările introduse prin seria 03 de amendamente (și anume, vehicule care nu sunt echipate cu FVA).

12.17. Părțile contractante care aplică prezentul regulament pot acorda omologări de tip în conformitate cu orice serie precedentă de amendamente la prezentul regulament.

12.18. Părțile contractante care aplică prezentul regulament continuă să acorde extinderi ale omologărilor existente emise în temeiul oricărei serii precedente de amendamente la prezentul regulament.

ANEXA 1

Fișă de comunicare

[Format maxim: A4 (210 × 297 mm)]



emisă de către: Denumirea serviciului administrativ:
.....
.....
.....

privind (2): acordarea omologării

extinderea omologării

refuzul omologării

retragerea omologării

întreruperea definitivă a producției

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

Nr. omologării ..... Nr. extinderii .....

1. Marca: .....
2. Tipul și denumirea (denumirile) comercială (comerciale): .....
3. Denumirea și adresa producătorului: .....
4. Dacă este cazul, denumirea 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 emis de serviciul respectiv: .....
11. Numărul raportului emis de serviciul respectiv: .....
12. Se acordă/refuză omologarea în ceea ce privește câmpul vizual al conducătorului[2]:
13. Locul: .....
14. Data: .....
15. Semnătura: .....

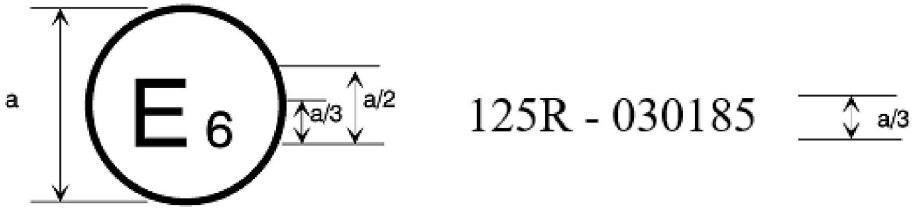
(1) Număr de identificare a țării care a acordat/refuzat/retras omologarea (a se vedea dispozițiile privind omologarea din regulament).
(2) A se elimina mențiunea (mențiunile) care nu se aplică.

16. La prezenta comunicare se anexează următoarele documente, care poartă numărul de omologare indicat mai sus:
…… desene cu dimensiuni
…… vedere detaliată sau fotografia habitaclului
17. Alte observații: ……

ANEXA 2

Exemple de dispunere a mărcilor de omologare

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



a = min. 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 03 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 manechinului tridimensional pentru punctul „H” (manechin 3-D H)[1]

Apendicele 2 - Sistemul de referință tridimensional[1]

Apendicele 3 - Parametrii de referință cu privire la locurile pe scaun[1]

([1]) Addendumul 6 la Rezoluția reciprocă nr. 1 (M.R.1) (document ECE/TRANS/WP.29/1101/Amend.5); a se vedea https://unece.org/transport/vehicle-regulations/wp29/resolutions.

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 proiectare a vehiculului în cadrul sistemului de referință tridimensional definit la punctul 2.3 din prezentul regulament și poziția punctelor de reper primare definite la punctul 2.4. din prezentul regulament.

2. Metoda de determinare a relației dintre sistemul de referință și punctele de reper

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 4 metri pentru axa Y. Ele trebuie orientate perpendicular una pe cealaltă, astfel 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 variațiile de nivel ale planului de referință sau ale suprafeței de încercare, este indispensabilă măsurarea abaterilor în raport cu nivelul solului de-a lungul celor două coordonate X și Y, la intervale de 250 mm, și înregistrarea rezultatelor măsurătorilor pentru a putea efectua 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 necesar să existe o modalitate de a readuce punctele de reper primare, înainte de a continua măsurătorile, în pozițiile ale căror coordonate au fost determinate în cursul proiectării. De asemenea, vehiculul trebuie să se poată deplasa ușor în sens lateral și/sau longitudinal pentru a putea fi plasat corect față de planele de referință.

5. Rezultate

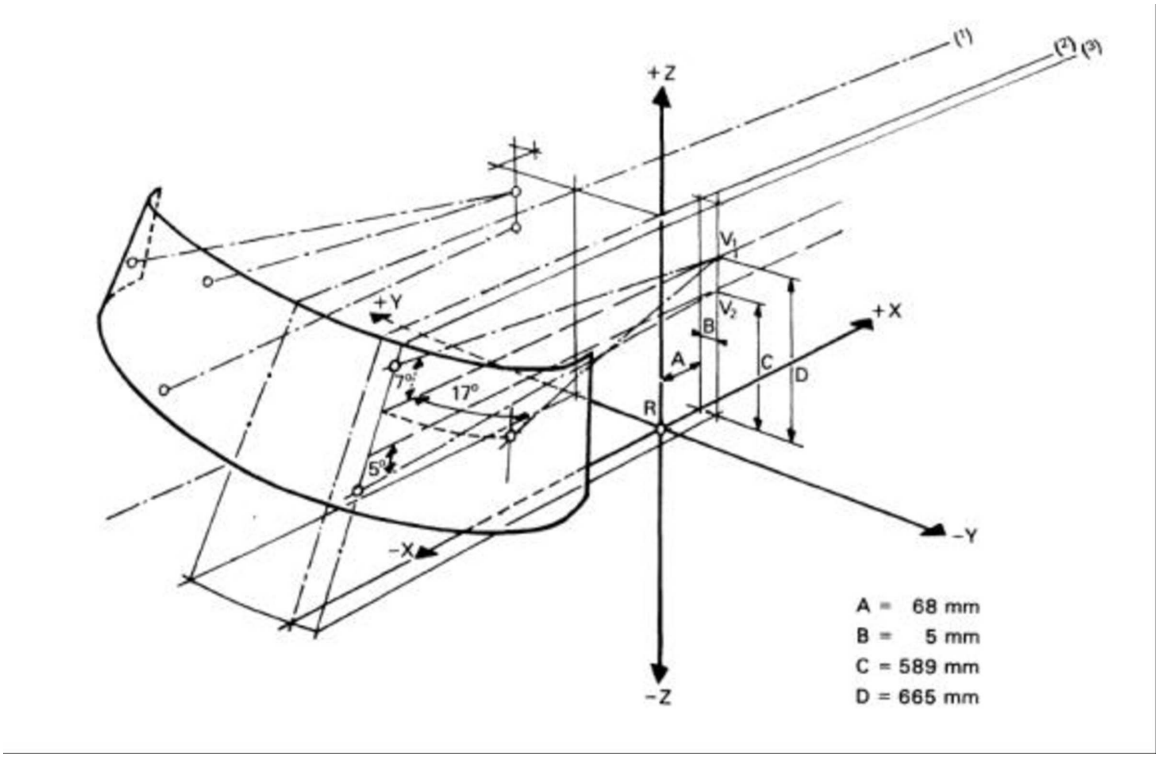
Dacă vehiculul este corect plasat față de sistemul de referință și în poziția prevăzută pentru încercări, poziția punctelor necesare pentru a verifica cerințele de vizibilitate în față este ușor de determinat.

Pentru a determina aceste cerințe, se pot utiliza teodolite, surse de lumină sau sisteme de umbre de obiecte proiectate sau orice alt dispozitiv care duce la rezultate echivalente.

Anexa 4 – 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”

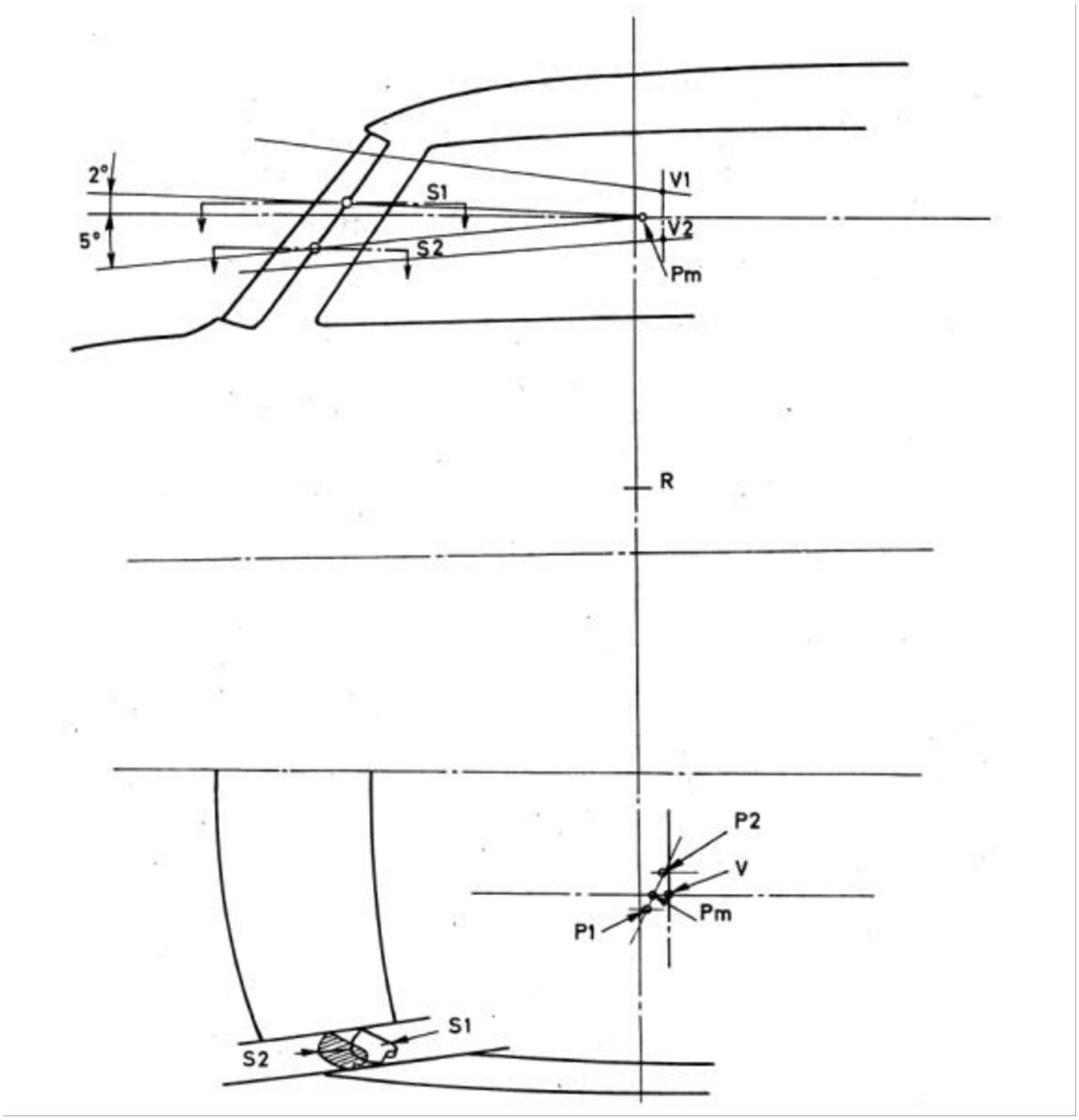


Figura 3

Unghiuri de obstrucționare

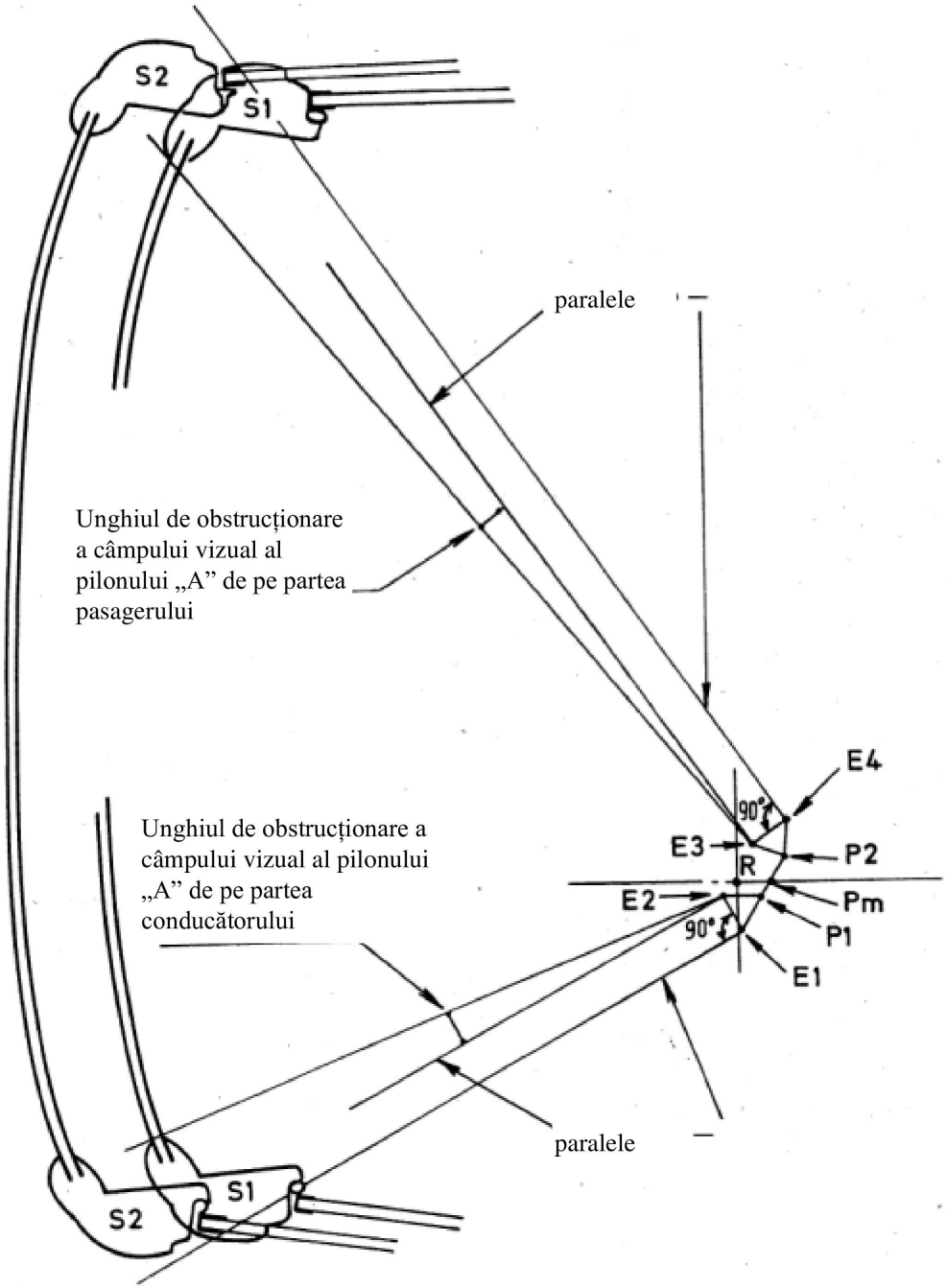
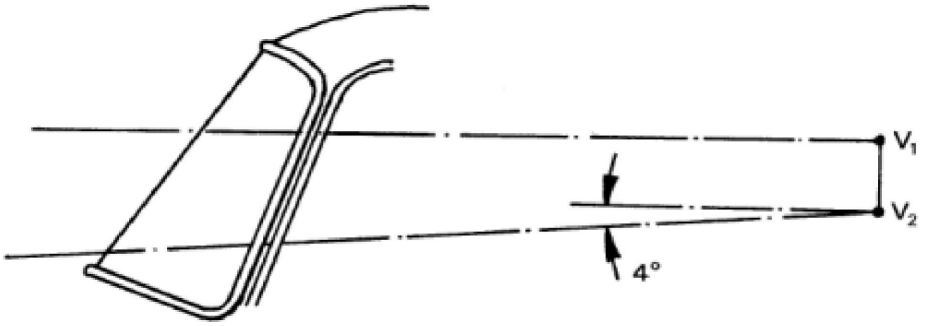


Figura 4

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



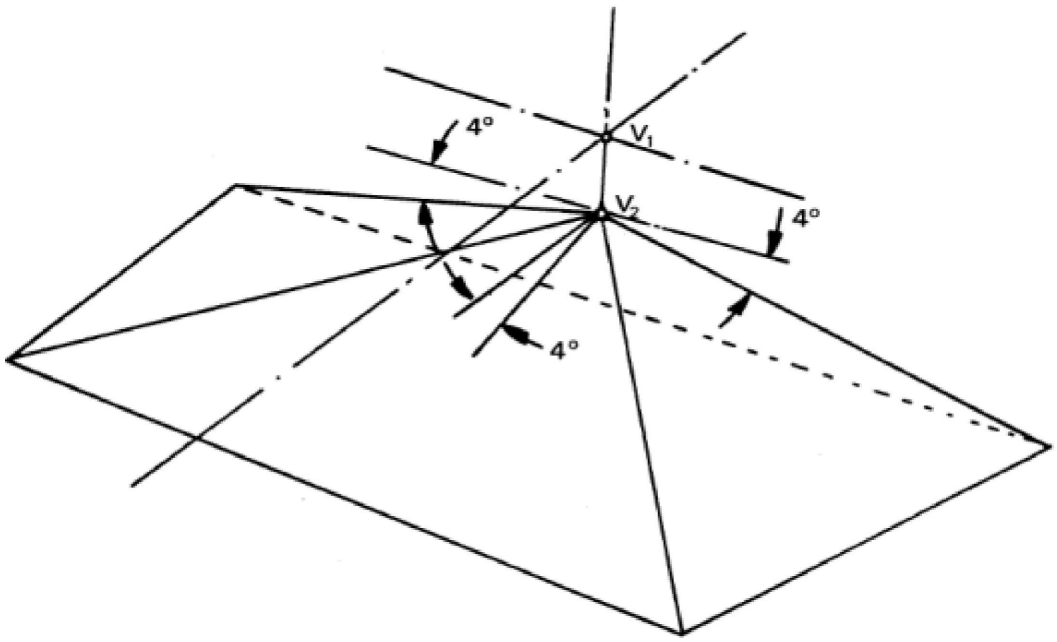


Figura 5

Diagrama dimensională care prezintă pozițiile relative ale punctelor E și P

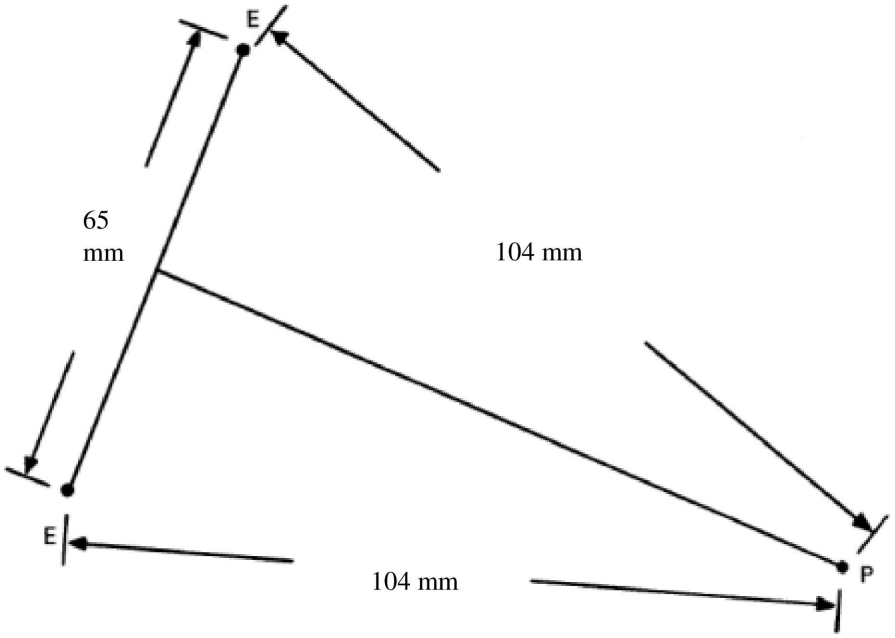


Figura 6

Nivelul spațiului de lucru

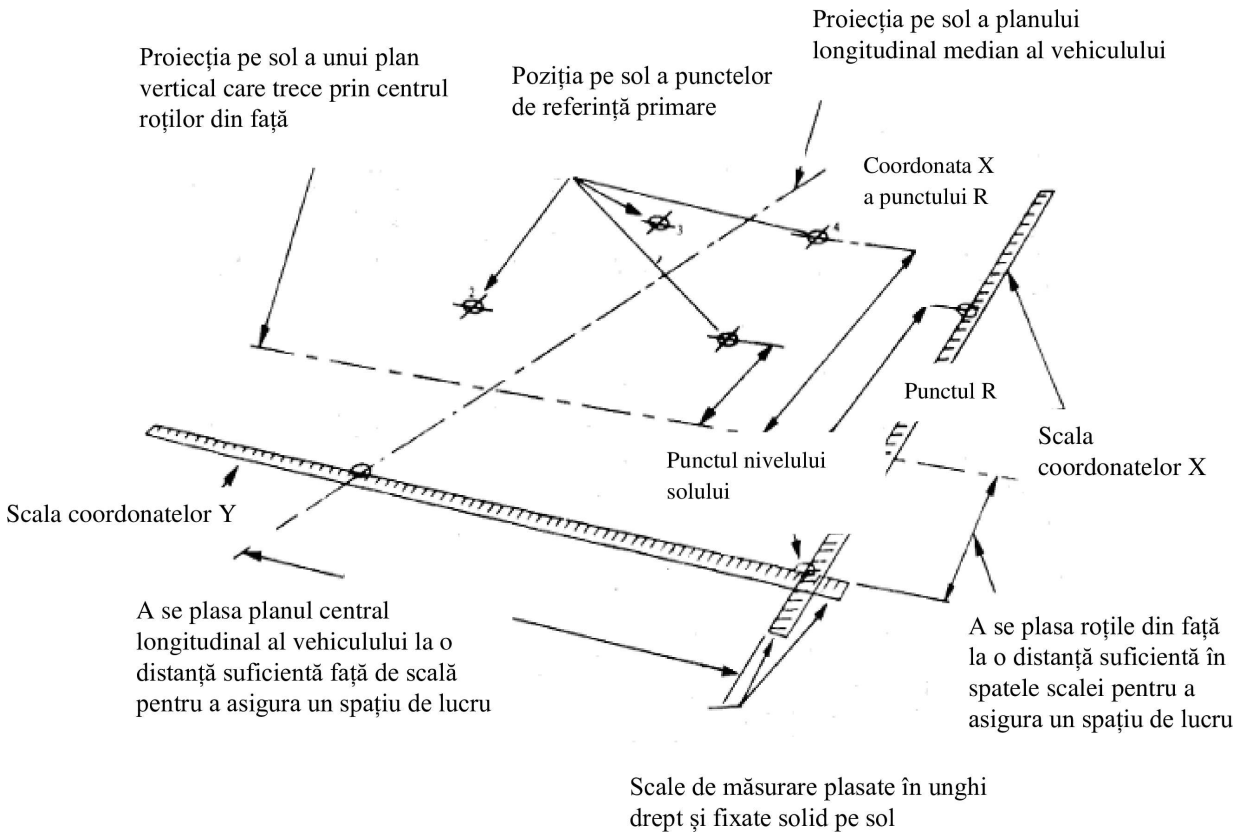


Figura 7

Definirea suprafeței „S”

(punctul 5.1.3.2. din prezentul regulament).

