

## II

(Acte fără caracter legislativ)

## ACTE ADOPTATE DE ORGANISME CREATE PRIN ACORDURI INTERNAȚIONALE

Numai textele originale CEE-ONU au efect juridic în temeiul dreptului public internațional. Statutul și data intrării în vigoare a prezentului regulament trebuie verificate în cea mai recentă versiune a documentului de situație TRANS/WP.29/343 al CEE-ONU, disponibil la:

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

**Regulamentul nr. 61 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) — Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor utilitare în ceea ce privește proeminențele exterioare existente în partea din față a peretelui posterior al cabinei**

Include toate textele valabile până la:

Suplimentul 1 la versiunea originală a regulamentului – Data intrării în vigoare: 10 octombrie 2006

### CUPRINS

#### REGULAMENT

1. Domeniul de aplicare
2. Definiții
3. Cererea de omologare
4. Omologare
5. Specificații generale
6. Cerințe specifice
7. Modificarea tipului de vehicul
8. Conformitatea producției
9. Sancțiuni pentru neconformitatea producției
10. Încetarea definitivă a producției
11. Denumirile și adresele serviciilor tehnice responsabile pentru efectuarea încercărilor de omologare, precum și ale serviciilor administrative

#### ANEXE

- Anexa 1 – Comunicarea privind omologarea (refuzarea sau retragerea omologării sau încetarea definitivă a producției) unui tip de vehicul în ceea ce privește proeminențele exterioare în conformitate cu Regulamentul nr. 61
- Anexa 2 – Dispuneri ale mărcilor de omologare
- Anexa 3 – Procedura pentru determinarea punctului „H” și a unghiului real de înclinare a spătarului și pentru verificarea raportului dintre acestea și punctul „R” și unghiul prevăzut de înclinare a spătarului
- Anexa 4 – Măsurarea proeminențelor și distanțelor

1. DOMENIUL DE APLICARE
- 1.1. Prezentul regulament se aplică proeminențelor exterioare ale vehiculelor utilitare din categoriile N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> și N<sub>3</sub> <sup>(1)</sup>, limitându-se doar la „suprafața exterioară” astfel cum se stabilește mai jos.

Acesta nu se aplică retrovizoarelor exterioare, inclusiv suportului acestora, și nici accesoriilor precum antenele radio și portbagajele.
- 1.2. Obiectivul prezentului regulament este reducerea riscului sau gravității vătămarilor provocate unei persoane care intră în contact cu suprafața exterioară a vehiculului în eventualitatea unui impact.
2. DEFINIȚII
- În sensul prezentului regulament:
- 2.1. „suprafață exterioară” înseamnă partea vehiculului situată în partea din față a peretelui posterior al cabinei, astfel cum este definit la punctul 2.5. de mai jos, cu excepția peretelui posterior, care cuprinde elemente precum aripile sau barele de protecție față și roțile față;
- 2.2. „omologarea vehiculului” înseamnă omologarea unui tip de vehicul în ceea ce privește proeminențele exterioare ale acestuia;
- 2.3. „tip de vehicul” înseamnă autovehicule care nu prezintă diferențe esențiale în ceea ce privește „suprafața exterioară”;
- 2.4. „cabină” înseamnă partea de caroserie care constituie compartimentul rezervat conducătorului auto și pasagerilor, inclusiv portierele;
- 2.5. „perete posterior al cabinei” înseamnă partea situată cel mai în spate pe suprafața exterioară a compartimentului rezervat conducătorului auto și pasagerilor. Atunci când nu i se poate stabili poziția, acest perete este considerat ca fiind, în sensul prezentului regulament, planul vertical transversal situat la 50 cm în spate față de punctul R al locului conducătorului auto, în condițiile în care scaunul, dacă este reglabil, a fost reglat în punctul cel mai din spate al poziției de condus (a se vedea anexa 3). Cu toate acestea, constructorul, cu acordul serviciilor tehnice, poate solicita o distanță diferită în cazul în care se poate demonstra că 50 cm reprezintă o distanță insuficientă pentru un vehicul dat <sup>(2)</sup>;
- 2.6. „plan de referință” înseamnă un plan orizontal trecând prin centrul roților față sau un plan orizontal situat la înălțimea de 50 cm deasupra solului, oricare dintre acestea este situat mai jos;
- 2.7. „linie de planșeu” înseamnă o linie determinată după cum urmează:

Atunci când un con cu axa verticală de înălțime nedefinită, a cărui parte laterală este înclinată la un unghi de 15 ° față de verticală, se deplasează în jurul structurii exterioare a vehiculului încărcat astfel încât acesta să rămână tangent, cât mai jos posibil, la suprafața exterioară a caroseriei, linia de planșeu reprezintă linia geometrică a punctelor de tangență.

La determinarea liniei de planșeu, nu se ține seama de țevile de eșapament sau de roți și nici de elementele mecanice funcționale legate de suportul orizontal, cum ar fi punctele de ridicare a cricului, punctele de fixare a suspensiilor sau punctele de cuplare pentru remorcare sau în caz de avarie. În spațiile care există pentru rularea roților, se consideră o suprafață imaginată care prelungește fără discontinuități suprafețele exterioare adiacente. Barele de protecție față sunt luate în considerație pentru determinarea liniei de planșeu. În funcție de tipul de vehicul, linia de planșeu poate fi situată fie la marginea exterioară a profilului barei de protecție, fie în panoul caroseriei situat sub bara de protecție. În cazul în care, simultan, există două sau mai multe puncte de tangență, pentru determinarea liniei de planșeu, se consideră punctul de tangență cel mai jos;
- 2.8. „rază de curbură” înseamnă raza arcului de cerc care se apropie cel mai mult de forma rotunjită a elementului în cauză.

<sup>(1)</sup> Astfel cum este definit în anexa 7 la Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3), (documentul TRANS/WP.29/78/Rev.1/Modif.2 cel mai recent modificată prin Modif.4).

<sup>(2)</sup> Utilizarea acestei opțiuni nu modifică domeniul de aplicare a prezentului regulament.

3. CEREREA DE OMOLOGARE
  - 3.1. Cererea de omologare a unui tip de vehicul în ceea ce privește proeminențele exterioare se prezintă de către constructorul vehiculului sau de către reprezentantul său autorizat.
  - 3.2. Aceasta trebuie să fie însoțită de documentele menționate mai jos în trei exemplare:
    - 3.2.1. fotografiile cu partea din față și părțile laterale ale vehiculului;
    - 3.2.2. schițele „suprafeței exterioare” care, în opinia serviciului tehnic responsabil pentru efectuare încercărilor, sunt necesare pentru dovedirea conformității cu dispozițiile punctelor 5 și 6 de mai jos.
  - 3.3. Solicitantul prezintă serviciului tehnic responsabil pentru efectuarea încercărilor de omologare:
    - 3.3.1. fie un vehicul reprezentativ pentru tipul de vehicul supus omologării, fie piesa sau piesele vehiculului considerate esențiale pentru efectuarea verificărilor și încercărilor impuse prin prezentul regulament;
    - 3.3.2. la cererea serviciului tehnic, anumite piese și eșantioane ale materialelor utilizate.
4. OMOLOGARE
  - 4.1. Omologarea unui tip de vehicul se acordă în cazul în care vehiculul supus omologării în temeiul prezentului regulament îndeplinește cerințele prevăzute la punctele 5 și 6 de mai jos.
  - 4.2. Fiecărui tip omologat i se atribuie un număr de omologare. Primele două cifre ale acestuia (în cazul de față 00 pentru regulamentul în forma sa originală) indică seria de modificări ce include cele mai recente modificări tehnice majore aduse regulamentului la data eliberării omologării. Aceeași parte contractantă nu poate atribui același număr aceluiași tip de vehicul care prezintă o structură exterioară diferită sau unui alt tip de vehicul.
  - 4.3. Notificarea omologării sau a refuzării omologării unui tip de vehicul în conformitate cu prezentul regulament trebuie comunicată părților la acord care aplică prezentul regulament, printr-un formular conform cu modelul din anexa 1 la prezentul regulament și prin schițele și fotografiile menționate la punctele 3.2.1. și 3.2.2. furnizate de solicitant pentru omologare, într-un format care să nu depășească A4 (210 × 297 mm) sau pliate în formatul respectiv și la o scară corespunzătoare.
  - 4.4. Pe fiecare vehicul care corespunde unui tip de vehicul omologat în temeiul prezentului regulament se aplică, într-un loc vizibil și ușor accesibil, specificat în certificatul de omologare, o marcă internațională de omologare alcătuită din:
    - 4.4.1. litera „E” încadrată într-un cerc, urmată de numărul distinctiv al țării care a acordat omologarea <sup>(1)</sup>;
    - 4.4.2. numărul prezentului regulament, urmat de litera „R”, o liniuță și numărul de omologare în partea dreaptă a cercului prevăzut la punctul 4.4.1.
  - 4.5. În cazul în care vehiculul corespunde unui tip de vehicul omologat în temeiul unuia sau mai multor alte regulamente anexate la acord, în țara care a acordat omologarea în temeiul prezentului regulament, simbolul prevăzut la punctul 4.4.1 nu trebuie repetat, în acest caz, numărul regulamentului, numărul de omologare și simbolurile suplimentare ale tuturor regulamentelor în temeiul cărora a fost acordată omologarea din țara care a acordat omologarea în temeiul prezentului regulament se așază pe coloane verticale în partea dreaptă a simbolului prevăzut la punctul 4.4.1.

<sup>(1)</sup> 1 pentru Germania, 2 pentru France, 3 pentru Italia, 4 pentru Țările de Jos, 5 pentru Suedia, 6 pentru Belgia, 7 pentru Ungaria, 8 pentru Republica Cehă, 9 pentru Spania, 10 pentru Serbia și Muntenegru, 11 pentru Regatul Unit, 12 pentru Austria, 13 pentru Luxemburg, 14 pentru Elveția, 15 (disponibil), 16 pentru Norvegia, 17 pentru Finlanda, 18 pentru Danemarca, 19 pentru România, 20 pentru Polonia, 21 pentru Portugalia, 22 pentru Federația Rusă, 23 pentru Grecia, 24 pentru Irlanda, 25 pentru Croația, 26 pentru Slovenia, 27 pentru Slovacia, 28 pentru Belarus, 29 pentru Estonia, 30 (disponibil), 31 pentru Bosnia și Herțegovina, 32 pentru Letonia, 33 (disponibil), 34 pentru Bulgaria, 35 (disponibil), 36 pentru Lituania, 37 pentru Turcia, 38 (disponibil), 39 pentru Azerbaidjan, 40 pentru Fosta Republică Iugoslavă a Macedoniei, 41 (disponibil), 42 pentru Comunitatea Europeană (omologările sunt acordate de statele sale membre prin utilizarea simbolului lor CEE), 43 pentru Japonia, 44 (disponibil), 45 pentru Australia, 46 pentru Ucraina, 47 pentru Africa de Sud, 48 pentru Noua Zeelandă, 49 pentru Cipru, 50 pentru Malta, 51 pentru Republica Coreea, 52 pentru Malaezia și 53 pentru Thailanda. Numerele următoare se atribuie altor țări în ordinea cronologică în care acestea ratifică sau aderă la Acordul privind adoptarea specificațiilor tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, echipamente și componente care pot fi montate și/sau utilizate la vehicule cu roți și condițiile pentru recunoașterea reciprocă a omologărilor acordate pe baza acestor specificații, iar numerele astfel atribuite sunt comunicate părților contractante ale acordului de către secretarul general al Organizației Națiunilor Unite.

- 4.6. Marca de omologare și simbolul suplimentar trebuie să fie lizibile și să nu poată fi șterse.
- 4.7. Marca de omologare se aplică în apropierea sau pe plăcuța cu datele vehiculului aplicată de producător.
- 4.8. Anexa 2 la prezentul regulament conține exemple de dispuneri ale mărcilor de omologare.
5. SPECIFICAȚII GENERALE
- 5.1. Dispozițiile prezentului regulament nu se aplică părților „suprafeței exterioare” a vehiculului care, atunci când vehiculul nu este încărcat și portierele, ferestrele și trapele de acces în cabină etc. se află în poziție închisă, se găsesc:
- 5.1.1. în exteriorul unei zone a cărei limită superioară este un plan orizontal situat la 2 m deasupra solului și a cărei limită inferioară este, la alegerea constructorului, fie planul de referință definit la punctul 2.6, fie linia de planșeu definită la punctul 2.7; sau
- 5.1.2. într-o zonă care, în condiții statice, nu permite atingerea acestora de o sferă cu diametrul de 100 mm.
- 5.1.3. Atunci când planul de referință constituie limita inferioară a zonei, se ține seama numai de părțile vehiculului cuprinse între două planuri verticale, unul tangent la suprafața exterioară a vehiculului și celălalt paralel cu aceasta la o distanță de 80 mm către interiorul vehiculului.
- 5.2. „Suprafața exterioară” a vehiculului nu trebuie să prezinte părți orientate spre exterior care să poată acroșa pietoni, cicliști sau motocicliști.
- 5.3. Oricare dintre elementele specificate la punctul 6 de mai jos nu trebuie să prezinte părți ascuțite sau tăioase, orientate spre exterior, sau proeminențe care prin formă, dimensiune, orientare sau duritate ar putea spori riscul sau gravitatea vătămărilor corporale cauzate unei persoane lovite sau atinse de suprafața exterioară în eventualitatea unei coliziuni.
- 5.4. Proeminențele suprafeței exterioare de o duritate care nu depășește 60 Shore A pot avea o rază de curbură inferioară valorilor prevăzute la punctul 6. de mai jos.
6. CERINȚE SPECIFICE
- 6.1. Motive ornamentale, simboluri comerciale, literele și cifrele siglelor comerciale
- 6.1.1. Motivele ornamentale, simbolurile comerciale, literele și cifrele siglelor comerciale nu trebuie să prezinte o rază de curbură mai mică de 2,5 mm. Această cerință nu se aplică părților cu proeminențe mai mici de 5 mm față de suprafața înconjurătoare; totuși, în acest caz, muchiile lor orientate spre exterior trebuie rotunjite.
- 6.1.2. Motivele ornamentale, simbolurile comerciale, literele și cifrele siglelor comerciale cu proeminențe mai mari de 10 mm față de suprafața înconjurătoare trebuie să poată fi retrase, desprinse sau rabatate la o forță de 10 daN aplicată în punctul cel mai proeminent în orice direcție, într-un plan aproximativ paralel cu suprafața pe care sunt montate.
- Pentru a aplica o forță de 10 daN, se utilizează un poanson cu vârful plat al cărui diametru nu depășește 50 mm. Dacă acest lucru nu este posibil, se utilizează o metodă echivalentă. După retragerea, detașarea sau rabatarea motivelor ornamentale, porțiunea rămasă nu trebuie să prezinte o proeminență mai mare de 10 mm și nici muchii ascuțite sau tăioase.
- 6.2. Apărătoare și rame de faruri
- 6.2.1. Apărătoarele și ramele proeminente sunt admise la faruri cu condiția ca proeminența acestora măsurată față de suprafața transparentă exterioară a farului să nu depășească 30 mm și raza lor de curbură să fie de cel puțin 2,5 mm în orice punct.
- 6.2.2. Farurile escamotabile trebuie să îndeplinească cerințele prevăzute la punctul 6.2.1 de mai sus atât în poziție de funcționare, cât și în poziție de escamotare.

- 6.2.3. Dispozițiile de la punctul 6.2.1 de mai sus nu se aplică farurilor integrate sau sudate pe caroserie, dacă aceasta din urmă este conformă cu cerințele de la punctul 5.2 de mai sus.
- 6.3. Grătare  
Elementele grătarelor trebuie să prezinte o rază de curbură de:
- cel puțin 2,5 mm în cazul în care distanța dintre elementele adiacente depășește 40 mm;
  - cel puțin 1 mm în cazul în care distanța este cuprinsă între 25 mm și 40 mm;
  - cel puțin 0,5 mm în cazul în care distanța este mai mică de 25 mm.
- 6.4. Ștergătoare de parbriz și dispozitive pentru curățarea farurilor
- 6.4.1. Dispozitivele sus-menționate trebuie să fie poziționate în așa fel încât lamele să fie acoperite de un element protector cu o rază de curbură de cel puțin 2,5 mm și o suprafață minimă de 150 mm<sup>2</sup> măsurată în proiecție pe o secțiune la o distanță de cel mult 6,5 mm față de punctul cel mai proeminent.
- 6.4.2. Dispozitivele de spălare a parbrizului și cele pentru curățarea farurilor trebuie să aibă o rază de curbură de cel puțin 2,5 mm. Muchiile acestor proeminențe mai mici de 5 mm, orientate spre exterior, trebuie rotunjite.
- 6.5. Dispozitive de protecție (bare de protecție)
- 6.5.1. Extremitățile dispozitivelor de protecție față trebuie să fie înclinate față de suprafața exterioară a caroseriei.
- 6.5.2. Componentele dispozitivelor de protecție față trebuie să fie proiectate astfel încât toate suprafețele rigide orientate spre exterior să prezinte o rază de curbură de cel puțin 5 mm.
- 6.5.3. Accesoriile precum cârligele de remorcare și troliurile nu trebuie să iasă în afară mai mult decât suprafața cea mai proeminentă a barei de protecție. Cu toate acestea, troliurile pot ieși în afară mai mult decât suprafața cea mai proeminentă a barei de protecție cu condiția ca acestea să fie acoperite, atunci când nu sunt utilizate, de un dispozitiv protector corespunzător cu o rază de curbură de cel puțin 2,5 mm.
- 6.5.4. Cerințele de la punctul 6.5.2 nu se aplică elementelor aflate pe barele de protecție sau care fac parte din acestea, a căror proeminență nu depășește 5 mm. Muchiile dispozitivelor cu o proeminență mai mică de 5 mm trebuie rotunjite. Pentru dispozitivele montate pe barele de protecție la care se face referire la alte puncte din prezentul regulament, cerințele specifice cuprinse în prezentul regulament se aplică în continuare.
- 6.6. Mânere, balamale, butoane de comandă pentru uși, capote de portbagaj, supape de aerisire, clape și mânere de prindere
- 6.6.1. Aceste elemente nu trebuie să prezinte proeminențe mai mari de: 30 mm în cazul butoanelor de comandă, 70 mm în cazul mânerelor de prindere și al dispozitivelor de închidere a capotei și 50 mm în toate celelalte cazuri. Raza de curbură a acestora trebuie să fie de cel puțin 2,5 mm.
- 6.6.2. În cazul în care mânerele portierelor laterale sunt de tip rotativ, acestea trebuie să îndeplinească una dintre următoarele cerințe:
- 6.6.2.1. în cazul mânerelor care pivotează paralel cu planul portierei, capătul deschis al mânerului trebuie să fie orientat spre partea din spate. Capătul acestor mânere trebuie să fie înclinat spre planul portierei și să fie montat într-un cadru de protecție sau într-o alveolă;
- 6.6.2.2. mânerele care pivotează către exterior într-o direcție care nu este paralelă cu planul portierei trebuie să se afle, în poziție închisă, într-un cadru de protecție sau într-o alveolă. Capătul deschis trebuie orientat fie spre partea din spate, fie în jos.

Cu toate acestea, mânerele care nu îndeplinesc această ultimă condiție pot fi acceptate dacă:

- au un mecanism de rapel independent;
- în cazul în care mecanismele de rapel nu funcționează, proeminența acestora nu depășește 15 mm;
- în poziție deschisă prezintă o rază de curbură de cel puțin 2,5 mm (această cerință nu se aplică în cazul în care, în poziția de deschidere maximă, proeminența este mai mică de 5 mm, caz în care unghiurile părților orientate spre exterior trebuie să fie rotunjite);
- suprafața capătului liber al acestora este de cel puțin 150 mm<sup>2</sup> atunci când este măsurat la maximum 6,5 mm față de punctul cel mai proeminent.

#### 6.7. Trepte și scări

Muchiile treptelor și scărilor trebuie să fie rotunjite.

#### 6.8. Deflectoare laterale de aer și de ploaie și deflectoare de aer împotriva murdăririi ferestrelor

Muchiile care pot fi îndreptate spre exterior trebuie să aibă o rază de curbură de cel puțin 1 mm.

#### 6.9. Muchii de tablă

Muchiile de tablă sunt permise cu condiția ca marginile să fie înclinate spre caroserie astfel încât muchia să nu poată fi atinsă de o sferă cu diametrul de 100 mm sau cu condiția ca aceste muchii să fie acoperite de un element protector cu o rază de curbură de cel puțin 2,5 mm.

#### 6.10. Piulițe de roată, capace de butuc și dispozitive de protecție

##### 6.10.1. Piulițele de roată, capacele de butuc și dispozitivele de protecție nu trebuie să prezinte proeminențe în formă de aripioară.

##### 6.10.2. Când vehiculul rulează în linie dreaptă, nicio parte a roților, alta decât pneurile, situată deasupra planului orizontal care intersectează axa de rotație a acestora nu trebuie să iasă în afara proiecției verticale în plan orizontal a muchiei panoului caroseriei situate deasupra roții. Cu toate acestea, dacă anumite cerințe funcționale justifică acest lucru, dispozitivele de protecție care acoperă piulițele de roată și capacele butucului pot ieși în afara proiecției verticale a acestei muchii, cu condiția ca raza de curbură a suprafeței părții proeminente să nu fie mai mică de 5 mm și ca proeminența, în raport cu proiecția verticală a muchiei panoului de caroserie, să nu fie, în niciun caz, mai mare de 30 de mm.

##### 6.10.3. Dispozitivul (dispozitivele) de protecție care corespund dispozițiilor de la punctul 6.10.2 de mai sus se montează în cazul în care buloanele sau piulițele depășesc proiecția în plan a suprafeței exterioare a pneului (partea pneului situată deasupra planului orizontal care intersectează axa de rotație a roții).

#### 6.11. Puncte de ridicare a cricului și țeava (țevi) de eșapament

##### 6.11.1. Punctele de ridicare a cricului, dacă acestea există, și țeava (țevile) de eșapament nu trebuie să iasă în afară cu mai mult de 10 mm fie față de proiecția verticală a liniei de planșeu sau față de proiecția verticală a intersecției planului de referință cu suprafața exterioară a vehiculului.

##### 6.11.2. Fără a aduce atingere cerinței de mai sus, o țeavă de eșapament poate ieși în afară cu mai mult de 10 mm cu condiția ca muchiile sale să fie rotunjite la capăt, iar raza de curbură să fie de cel puțin 2,5 mm.

#### 7. MODIFICAREA TIPULUI DE VEHICUL

##### 7.1. Fiecare modificare a tipului de vehicul trebuie notificată serviciului administrativ care a omologat tipul de vehicul. Serviciul poate:

##### 7.1.1. fie să considere că modificările aduse nu pot înregistra un impact negativ semnificativ și că, în orice caz, vehiculul îndeplinește încă cerințele; fie

##### 7.1.2. să solicite un alt raport de încercare serviciului tehnic responsabil pentru efectuarea încercărilor.

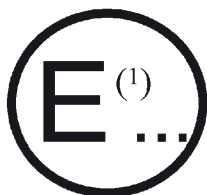
##### 7.2. Confirmarea sau refuzul omologării, cu precizarea modificărilor, trebuie comunicat(ă) părților la acord care aplică prezentul regulament prin procedura prevăzută la punctul 4.3 de mai sus.

8. CONFORMITATEA PRODUCȚIEI
- 8.1. Fiecare vehicul care poartă o marcă de omologare astfel cum se prevede în prezentul regulament trebuie să corespundă, în ceea ce privește proeminențele exterioare, tipului de vehicul omologat.
- 8.2. În vederea verificării conformității prevăzute la punctul 8.1 de mai sus, se efectuează un număr suficient de verificări prin sondaj asupra vehiculelor produse în serie care poartă marca de omologare impusă prin prezentul regulament.
9. SANCTIUNI PENTRU NECONFORMITATEA PRODUCȚIEI
- 9.1. Omologarea eliberată pentru un tip de vehicul în conformitate cu prezentul regulament poate fi retrasă în cazul în care cerințele prevăzute la punctul 6 de mai sus nu sunt îndeplinite sau în cazul în care vehiculul nu a trecut testul prevăzut la anexa 3.
- 9.2. În cazul în care o parte la acord care aplică prezentul regulament retrage o omologare acordată anterior, aceasta trebuie să informeze imediat celelalte părți contractante care aplică prezentul regulament printr-o copie a formularului de omologare la finalul căruia a adăugat cu majuscule mențiunea semnată și datată „OMOLOGARE RETRASĂ”.
10. ÎNCETAREA DEFINITIVĂ A PRODUCȚIEI
- În cazul în care titularul omologării încetează definitiv producția unui tip de vehicul omologat în temeiul prezentului regulament, acesta va informa autoritatea care a acordat omologarea. În urma primirii acestei comunicări, autoritatea respectivă va informa celelalte părți la acord care aplică prezentul regulament printr-o copie a formularului de omologare la finalul căruia a adăugat cu majuscule mențiunea semnată și datată: „PRODUCȚIE ÎNCETATĂ”.
11. DENUMIRILE ȘI ADRESELE SERVICIILOR TEHNICE RESPONSABILE PENTRU EFECTUAREA ÎNCERCĂRILOR DE OMOLOGARE, PRECUM ȘI ALE SERVICIILOR ADMINISTRATIVE
- Părțile la acord care aplică prezentul regulament comunică Secretariatului Organizației Națiunilor Unite denumirile și adresele serviciilor tehnice responsabile pentru efectuarea încercărilor de omologare și ale serviciilor administrative care acordă omologarea și cărora trebuie să le fie trimise certificatele de omologare, refuzare sau retragere a omologării, emise în alte țări.
-

## ANEXA I

## COMUNICARE

[format maxim: A4 (210 × 297 mm)]



Emisă de: Denumirea administrației:

.....

.....

.....

Comunicare privind <sup>(2)</sup>: OMOLOGAREA  
 REFUZAREA OMOLOGĂRII  
 PRELUNGIREA OMOLOGĂRII  
 RETRAGEREA OMOLOGĂRII  
 OPRIREA DEFINITIVĂ A PRODUCȚIEI

unui tip de vehicul în ceea ce privește proeminențele exterioare în conformitate cu Regulamentul nr. 61

- Nr. omologării .....
1. Marca de fabricație sau comercială a vehiculului cu motor .....
  2. Tipul de vehicul: .....
  3. Denumirea și adresa constructorului: .....
  4. Denumirea și adresa reprezentantului producătorului (după caz): .....
  5. Vehicul supus omologării la data de: .....
  6. Serviciul tehnic responsabil pentru efectuarea încercărilor de omologare: .....
  7. Data raportului emis de acest serviciu: .....
  8. Numărul raportului emis de acest serviciu: .....
  9. Omologare acordată/refuzată <sup>(2)</sup>: .....
  10. Poziția mărcii de omologare pe vehicul: .....
  11. Poziția peretelui posterior al cabinei față de punctul R al scaunului conducătorului auto dacă este cazul (a se vedea punctul 2.5.): .....
  12. Limita inferioară a zonei specificate la punctul 5.1.1: .....  
 Planul de referință/linia de planșeu <sup>(2)</sup>
  13. Locul: .....
  14. Data: .....
  15. Semnătura: .....
  16. Fotografii ale părților frontale, posterioare și laterale ale cabinei situate în fața peretelui posterior, purtând numărul de omologare indicat mai sus, sunt anexate prezentei comunicări.

<sup>(1)</sup> Numărul distinctiv al țării care a acordat/extins/refuzat/retras omologarea

<sup>(2)</sup> Se va tăia mențiunea necorespunzătoare.

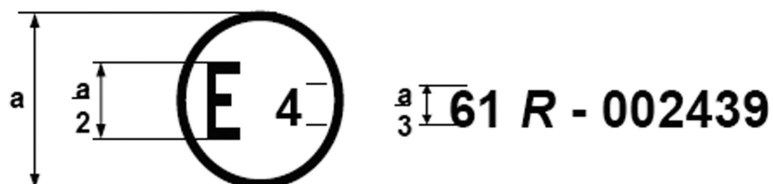


## ANEXA 2

## DISPUNERI ALE MĂRCILOR DE OMOLOGARE

## MODELUL A

(A se vedea punctul 4.4 din prezentul regulament)

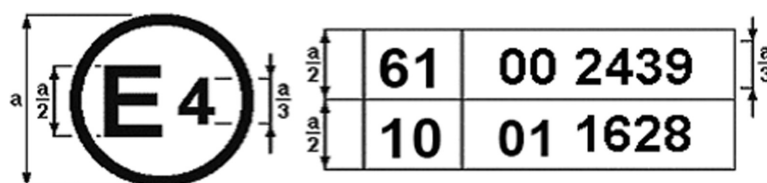


a = min. 8 mm

Marca de omologare de mai sus aplicată pe un vehicul comercial indică faptul că tipul de vehicul în cauză, în ceea ce privește proeminențele exterioare, a fost omologat în Țările de Jos (E 4) în conformitate cu Regulamentul nr. 61 sub numărul de omologare 002439. Numărul de omologare indică faptul că omologarea a fost acordată în conformitate cu cerințele Regulamentului nr. 61 în forma sa originală.

## MODELUL B

(A se vedea punctul 4.5 din prezentul regulament)



a = min. 8 mm

Marca de omologare de mai sus aplicată pe un vehicul comercial indică faptul că tipul de vehicul în cauză a fost omologat în Țările de Jos (E 4) în conformitate cu Regulamentele nr. 61 și 10 (\*). Numărul de omologare indică faptul că, la data acordării omologărilor respective, Regulamentul nr. 61 nu fusese modificat, iar Regulamentul nr. 10 includea deja seria 01 de modificări.

(\*) Cel de-al doilea număr este menționat doar cu titlu de exemplu.

## ANEXA 3

**Procedura pentru determinarea punctului „H” și a unghiului real de înclinare a spătarului și pentru verificarea raportului dintre acestea și punctul „R” și unghiul prevăzut de înclinare a spătarului**

## 1. DEFINIȚII

- 1.1. Prin punctul „H”, ce caracterizează poziția în habitacul a unui ocupant, se înțelege intersecția, într-un plan vertical longitudinal, a axei teoretice de rotație care există între coapsele și trunchiul unui corp uman reprezentat de manechinul descris la punctul 3 de mai jos.
- 1.2. Prin punctul „R” sau „punctul de ședere de referință” se înțelege punctul de referință indicat de constructor, care:
  - 1.2.1. are coordonate definite în raport cu structura vehiculului;
  - 1.2.2. corespunde poziției teoretice a punctului de rotație trunchi/coapse (punctul „H”) pentru cea mai joasă și cea mai retrasă poziție normală de condus sau de utilizare date de constructorul vehiculului pentru fiecare loc pe scaun specificat.
- 1.3. Prin „unghiul de înclinare a spătarului” se înțelege înclinarea spătarului scaunului față de planul vertical.
- 1.4. Prin „unghiul real de înclinare a spătarului” se înțelege unghiul format de verticala care trece prin punctul „H” și linia de referință a trunchiului corpului uman reprezentată de manechinul descris la punctul 3 de mai jos.
- 1.5. Prin „unghi prevăzut de înclinare a spătarului” se înțelege unghiul prevăzut de constructorul vehiculului, care:
  - 1.5.1. determină unghiul de înclinare pentru cea mai joasă și cea mai retrasă poziție normală de condus sau de utilizare date de constructorul vehiculului pentru fiecare loc pe scaun specificat;
  - 1.5.2. este format în punctul „R” de verticală și linia de referință a trunchiului;
  - 1.5.3. corespunde teoretic unghiului real de înclinare a spătarului.

## 2. DETERMINAREA PUNCTELOR „H” ȘI A UNGHIURILOR REALE DE ÎNCLINARE A SPĂTARULUI

- 2.1. Punctul „H” și „unghiul real de înclinare a spătarului” se determină pentru fiecare loc pe scaun prevăzut de constructorul vehiculului. În cazul în care locurile situate pe același rând pot fi considerate similare (bancheta din spate, locuri identice etc.), se determină un singur punct „H” și un singur „unghi real de înclinare a spătarului” pentru fiecare rând de locuri, manechinul descris la punctul 3 de mai jos ocupând un loc considerat reprezentativ pentru rând. Acest loc este:
  - 2.1.1. în cazul rândului din față, scaunul șoferului;
  - 2.1.2. în cazul rândului sau rândurilor din spate, un scaun de la margine.
- 2.2. În momentul determinării punctului „H” și a „unghiului real de înclinare a spătarului”, locul ales este reglat la cea mai joasă și cea mai retrasă poziție normală de condus sau de utilizare prevăzută pentru acesta de către constructor. În cazul în care spătarul scaunului este reglabil, acesta trebuie blocat în conformitate cu specificațiile constructorului sau, în absența unor astfel de specificații, acesta trebuie blocat în așa fel încât să formeze un unghi real de înclinare a spătarului cât mai apropiat de 25° de la planul vertical.

## 3. DESCRIEREA MANECHINULUI

- 3.1. Se utilizează un manechin tridimensional, a cărui greutate și al cărui profil corespund celor ale unui bărbat adult de înălțime medie. Acest manechin este prezentat în figurile 1 și 2 de mai jos.
- 3.2. Manechinul prezintă:
  - 3.2.1. două elemente, unul simulând spatele și celălalt șezutul, care pivotează pe o axă reprezentând axa de rotație dintre trunchi și coapse; proiecția acestei axe pe partea laterală a manechinului este punctul „H” al acestuia;
  - 3.2.2. două elemente care simulează picioarele și care sunt îmbinate prin articulații de elementul care reprezintă șezutul; și
  - 3.2.3. două elemente care simulează tălpile picioarelor și care sunt conectate la picioare prin articulații pivotante care simulează gleznele;
  - 3.2.4. în plus, elementul care simulează șezutul este prevăzut cu o nivelă care permite verificarea orientării sale transversale.
- 3.3. Greutățile care reprezintă părțile corpului se plasează în puncte specifice, care marchează centrele de greutate corespunzătoare pentru ca greutatea totală a manechinului să ajungă la aproximativ 75,6 kg. Detaliile referitoare la diferitele greutăți sunt prevăzute în tabelul de la figura 2 din apendicele la prezenta anexă.

- 3.4. Linia de referință a trunchiului manechinului este reprezentată printr-o linie dreaptă care intersectează punctul de articulație a coapsei cu bazinul și punctul teoretic de articulație a gâtului cu toracele (a se vedea figura 1 din appendicele la prezenta anexă).
4. POZIȚIONAREA MANECHINULUI
- Manechinul tridimensional este așezat în următoarea poziție:
- 4.1. se plasează vehiculul pe un plan orizontal și se reglează scaunele astfel cum se prevede la punctul 2.2. de mai sus;
- 4.2. scaunul supus încercării este acoperit cu o bucată de material textil pentru a facilita poziționarea corectă a manechinului;
- 4.3. manechinul este așezat pe scaunul respectiv, axa sa pivotantă fiind perpendiculară pe planul longitudinal de simetrie al vehiculului;
- 4.4. tălpile picioarelor manechinului se așează în următoarea poziție:
- 4.4.1. pentru scaunele din față, acestea se așează astfel încât nivela care verifică orientarea transversală a șezutului manechinului să fie în poziție orizontală;
- 4.4.2. pentru scaunele din spate, acestea se așează astfel încât să fie în contact cu scaunele din față. În cazul în care tălpile sunt așezate pe părți ale podelei situate la niveluri diferite, talpa care intră prima în contact cu scaunul din față servește drept punct de referință, iar cealaltă trebuie așezată astfel încât nivela care determină verificarea orientării transversale a șezutului manechinului să fie în poziție orizontală;
- 4.4.3. în cazul în care se determină punctul „H” pentru un scaun situat în mijloc, fiecare talpă este așezată de o parte și de alta a tunelului;
- 4.5. greutatea se fixează de coapse, nivela care verifică orientarea transversală a șezutului manechinului este adusă în poziție orizontală, iar greutatea se fixează de elementul care reprezintă șezutul manechinului;
- 4.6. manechinul se îndepărtează de spătarul scaunului cu ajutorul barei de articulație a genunchilor și spatelui manechinului se înclină în față. Manechinul se rezonează pe scaunul vehiculului prin împingerea șezutului pe scaun până când i se opune rezistență și spatelul manechinului este apoi sprijinit din nou de spătar;
- 4.7. manechinului i se aplică de două ori o sarcină orizontală de aproximativ  $10 \pm 1$  daN. Direcția și punctul de aplicare a sarcinii sunt reprezentate printr-o săgeată neagră în figura 2;
- 4.8. greutatea coapselor se instalează pe partea dreaptă și pe partea stângă, iar greutatea trunchiului se fixează în pozițiile corespunzătoare. Nivela transversală a manechinului se menține în poziție orizontală;
- 4.9. menținând nivela transversală a manechinului în poziție orizontală, spatelul manechinului se înclină înainte până când greutatea trunchiului se află deasupra punctului „H” astfel încât să se elimine orice frecare cu spătarul scaunului;
- 4.10. spatelul manechinului se mută ușor înapoi pentru a încheia operația de poziționare. Nivela transversală a manechinului este în poziție orizontală. În caz contrar, se repetă procedura prezentată mai sus.
5. REZULTATE
- 5.1. După poziționarea manechinului conform descrierii de la punctul 4 de mai sus, punctul „H” și unghiul real de înclinare a spătarului din vehiculul în cauză sunt constituite de punctul „H” și unghiul de înclinare a liniei de referință a trunchiului manechinului.
- 5.2. Coordonatele punctului „H” în raport cu 3 planuri perpendiculare între ele și unghiul real de înclinare a spătarului se măsoară pentru a fi comparate cu datele furnizate de constructorul vehiculului.
6. VERIFICAREA POZIȚIILOR RELATIVE ALE PUNTELOR „R” ȘI „H” ȘI A RAPORTULUI DINTRE UNGHIUL PREVĂZUT DE ÎNCLINARE A SPĂTARULUI ȘI UNGHIUL REAL DE ÎNCLINARE A SPĂTARULUI
- 6.1. Rezultatele măsurătorilor desfășurate în conformitate cu punctul 5.2 pentru punctul „H” și unghiul real de înclinare a spătarului se compară cu coordonatele punctului „R” și cu unghiul prevăzut de înclinare a spătarului furnizat de constructorul vehiculului.
- 6.2. Pozițiile relative ale punctelor „R” și „H” și raportul dintre unghiul prevăzut de înclinare a spătarului și unghiul real de înclinare a spătarului se consideră a fi satisfăcătoare pentru scaunul în cauză în cazul în care punctul „H” stabilit prin coordonatele sale, se află într-un pătrat cu latura de 50 mm ale cărui diagonale se intersectează în punctul „R”, și în cazul în care unghiul real de înclinare a spătarului nu depășește cu mai mult de 5° unghiul prevăzut de înclinare a spătarului.
- 6.2.1. În cazul în care aceste condiții sunt îndeplinite, se utilizează în cadrul încercărilor punctul „R” și unghiul prevăzut de înclinare a spătarului și, dacă este necesar, manechinul se reglează astfel încât punctul „H” să coincidă cu punctul „R”, iar unghiul real de înclinare a spătarului să coincidă cu unghiul prevăzut de înclinare a spătarului.

- 6.3. În cazul în care punctul „H” sau unghiul real de înclinare a vehiculului nu îndeplinește cerințele de la punctul 6.2 de mai sus, punctul „H” sau unghiul real de înclinare a spătarului se determină de încă două ori (în total, de 3 ori). În cazul în care rezultatele a două dintre aceste trei operațiuni îndeplinesc cerințele, rezultatul încercării se consideră a fi satisfăcător.
  - 6.4. Dacă rezultatele a cel puțin două dintre cele trei operațiuni nu îndeplinesc cerințele punctului 6.2, rezultatul încercărilor se consideră a fi nesatisfăcător.
  - 6.5. În cazul în care se produce situația prevăzută la punctul 6.4 de mai sus sau în cazul în care verificarea nu poate fi efectuată deoarece constructorul nu a furnizat informațiile referitoare la poziția punctului „R” sau la unghiul prevăzut de înclinare a spătarului, media rezultatelor celor 3 încercări poate fi utilizată și considerată aplicabilă în toate cazurile în care, în prezentul regulament, se face referire la punctul „R” sau la unghiul prevăzut de înclinare a spătarului.
-

## Apendice

## ELEMENTELE MANECHINULUI TRIDIMENSIONAL

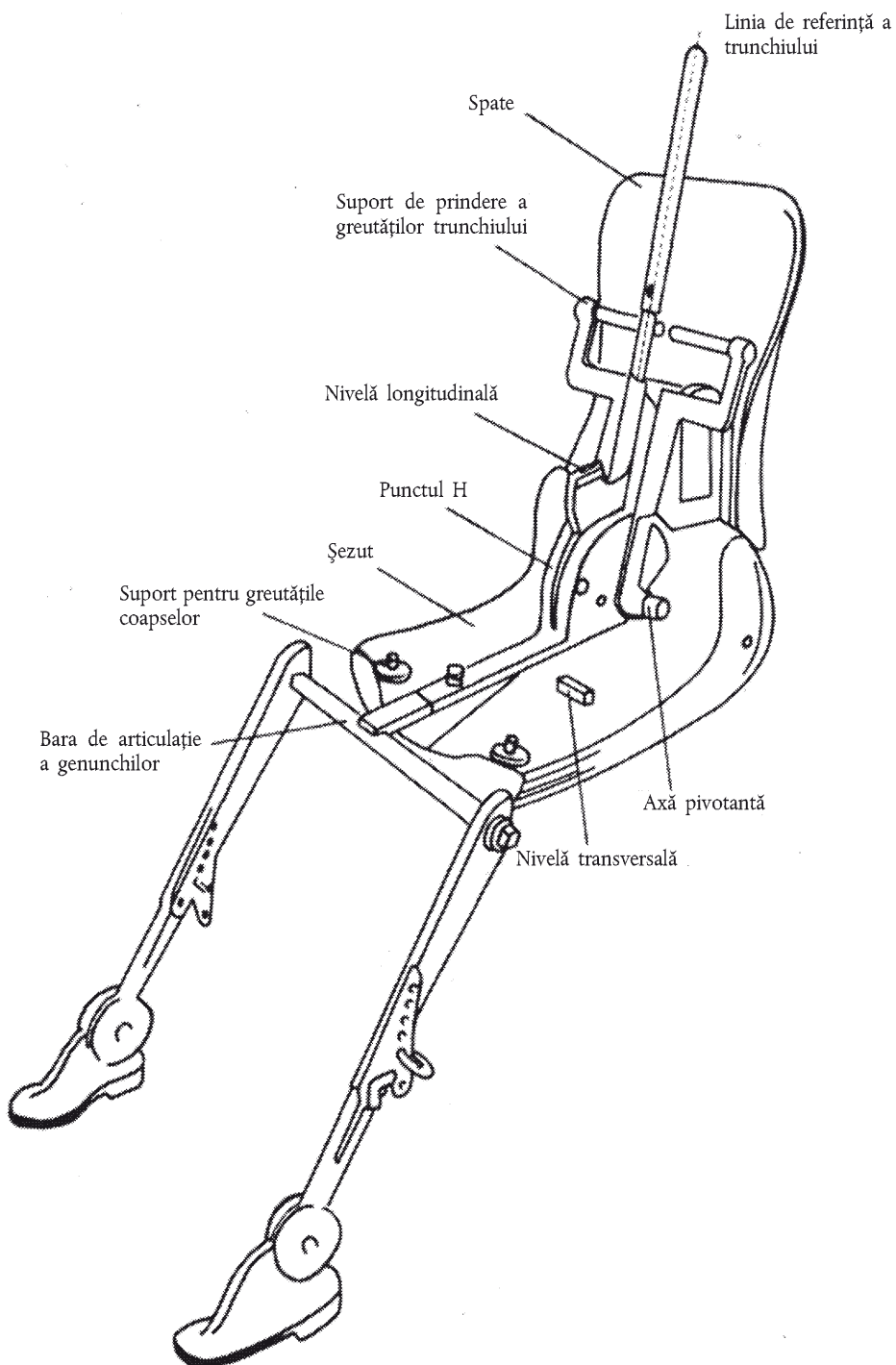


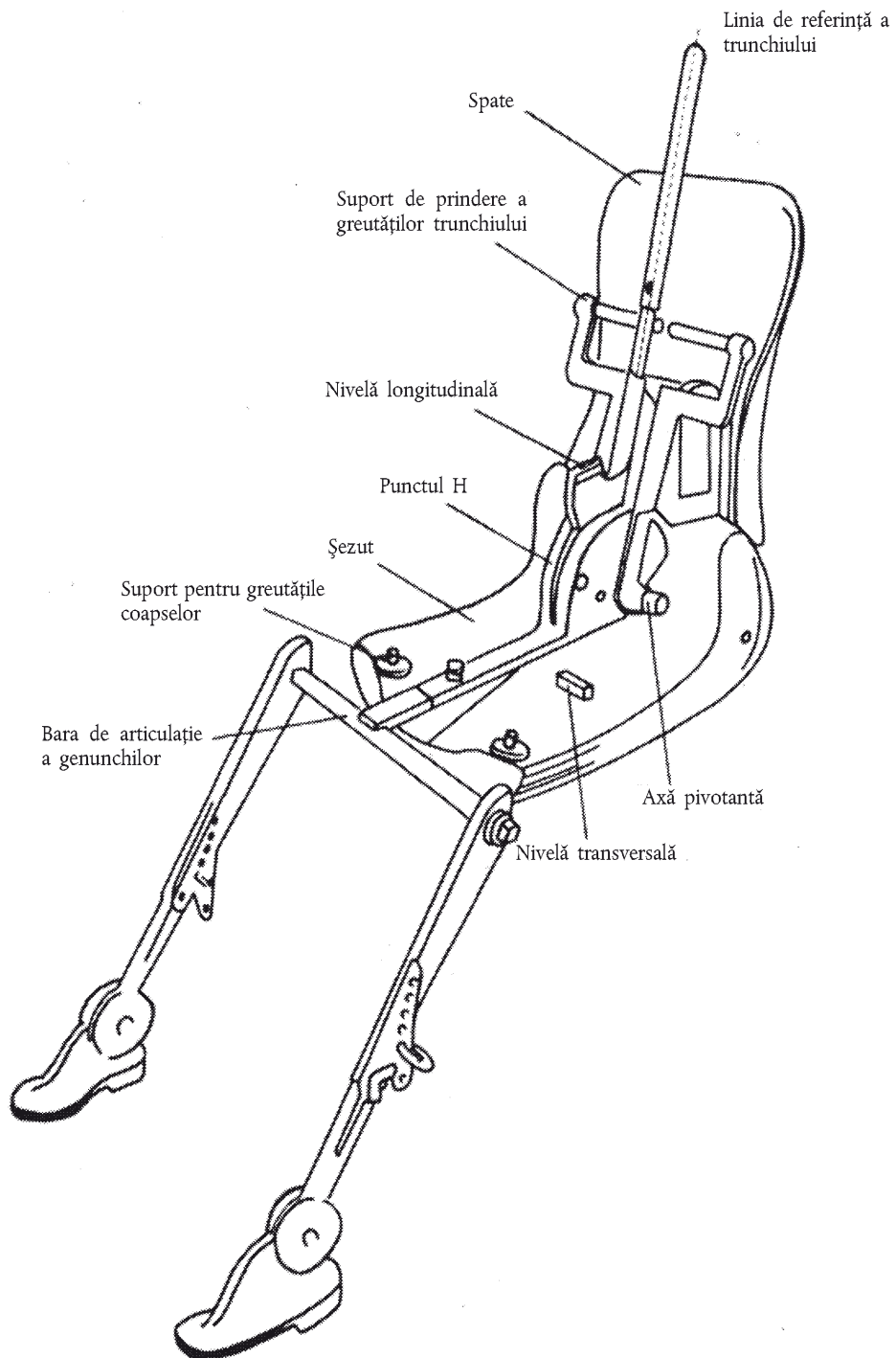
Figura 1

## DIMENSIUNILE ȘI GREUTATEA MANECHINULUI

**Greutatea manechinului**

	kg
Elementele care simulează spatele și șezutul	16,6
Greutatea trunchiului	31,2
Greutatea șezutului	7,8
Greutatea coapselor	6,8
Greutatea picioarelor	13,2
<b>Total</b>	<b>75,6</b>

Figura 2



## ANEXA 4

**MĂSURAREA PROEMINENȚELOR ȘI A DISTANȚELOR**

1. METODA PENTRU DETERMINAREA DIMENSIUNII PROEMINENȚEI UNUI ELEMENT MONTAT PE SUPRAFAȚA EXTERIOARĂ
  - 1.1. Dimensiunea proeminenței unui element montat pe un panou convex se poate determina fie direct, fie prin referire la un desen al unei secțiuni corespunzătoare a elementului în poziția de instalare.
  - 1.2. În cazul în care proeminența unui element montat pe un panou altfel decât convex nu poate fi determinată prin simpla măsurare, acesta se determină prin variația maximă a distanței între linia de referință a panoului și centrul unei sfere cu diametrul de 100 mm, atunci când aceasta este deplasată, rămânând în contact cu elementul. Figura 1 ilustrează utilizarea acestei metode.
  - 1.3. Pentru mânerele de prindere, proeminența se măsoară în raport cu un plan care intersectează punctele de fixare a acestora. Un exemplu este oferit în figura 2.
2. METODA PENTRU DETERMINAREA PROEMINENȚEI APĂRĂTOARELOR ȘI RAMELOR DE FARURI
  - 2.1. Proeminența în raport cu suprafața exterioară a farului se măsoară orizontal, pornind de la punctul de tangență al unei sfere cu diametrul de 100 mm, astfel cum se arată în figura 3.
3. METODA PENTRU DETERMINAREA DISTANȚEI DINTRE ELEMENTELE UNUI GRĂȚAR
  - 3.1. Distanța dintre elementele unui grătar este distanța dintre două planuri care intersectează punctele de tangență ale sferei și cad perpendicular pe linia care unește punctele de tangență. Figurile 4 și 5 oferă exemple ale utilizării acestei metode.

Figura 1

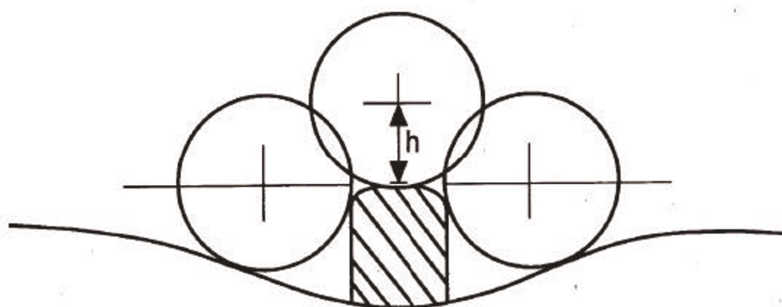


Figura 2

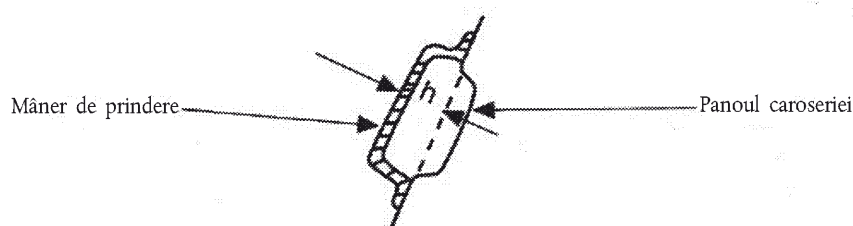
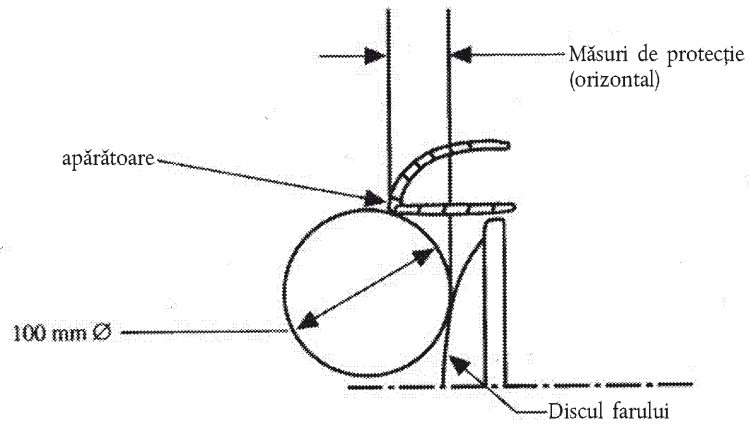




Figura 3



Figurile 4 și 5

