

31979L0795

22.9.1979

JURNALUL OFICIAL AL COMUNITĂȚILOR EUROPENE

L 239/1

DIRECTIVA COMISIEI
din 20 iulie 1979
de adaptare la progresul tehnic a Directivei 71/127/CEE privind apropierea legislațiilor statelor membre
referitoare la oglinzile retrovizoare ale autovehiculelor
(79/795/CEE)

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Economice Europene,

Articolul 1

având în vedere Directiva 70/156/CEE a Consiliului din 6 februarie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la omologarea de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora ⁽¹⁾, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 78/547/CEE ⁽²⁾ și, în special, articolele 11, 12 și 13,

având în vedere Directiva 71/127/CEE a Consiliului din 1 martie 1971 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la oglinzile retrovizoare ale autovehiculelor ⁽³⁾,

întrucât, având în vedere experiența dobândită și stadiul actual al tehnologiei, în prezent este posibil ca dispozițiile relevante să devină complete, mai riguroase și mai bine adaptate la condițiile reale de încercare;

întrucât Directiva 71/127/CEE a Consiliului prevede că dispozițiile privind oglinzile retrovizoare exterioare care pot fi reglate din poziția de conducere a vehiculului trebuie elaborate de îndată ce dezvoltarea tehnologică permite acest lucru;

întrucât măsurile prevăzute în prezenta directivă sunt conforme cu avizul Comitetului pentru adaptarea la progresul tehnic a directivelor privind eliminarea barierelor tehnice din calea comerțului în sectorul autovehiculelor,

Directiva 71/127/CEE se modifică după cum urmează:

1. Ultimul paragraf al articolului 3 alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„Se consideră că nu se respectă conformitatea cu prototipul omologat, în sensul primului alineat, în cazul în care nu sunt respectate dispozițiile din anexa I punctul 2.”

2. Articolul 7 se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Începând cu 1 februarie 1980, din motive legate de oglinzile retrovizoare, statele membre:

- (a) — nu pot să refuze, pentru un tip de autovehicul, acordarea omologării CEE de tip sau eliberarea certificatului prevăzut la articolul 10 alineatul (1) ultima liniuță din Directiva 70/156/CEE ori acordarea omologării naționale;

— nu pot să interzică introducerea în circulație pentru prima dată a vehiculelor

dacă oglinzile retrovizoare ale respectivului tip de vehicul sau ale respectivelor vehicule sunt conforme specificațiilor prezentei directive;

- (b) — nu pot să refuze, pentru un tip de oglindă retrovizoare, acordarea omologării CEE de tip sau acordarea

⁽¹⁾ JO L 42, 23.2.1970, p. 1.

⁽²⁾ JO L 168, 26.6.1978, p. 39.

⁽³⁾ JO L 68, 22.3.1971, p. 1.

omologării naționale, dacă respectivele oglinzi retrovizoare sunt conforme cu specificațiile prezentei directive;

- nu pot să interzică introducerea pe piață a oglinzilor retrovizoare care poartă marca de omologare CEE prevăzută de prezenta directivă.

(2) Începând cu 1 octombrie 1981, statele membre:

- (a) — nu mai pot elibera certificatul prevăzut la articolul 10 alineatul (1) ultima liniuță din Directiva 70/156/CEE pentru un tip de vehicul pentru care oglinzile retrovizoare nu sunt conforme cu specificațiile prezentei directive;

- pot să refuze acordarea omologării naționale unui tip de vehicul pentru care oglinzile retrovizoare nu sunt conforme cu specificațiile prezentei directive;

- (b) — nu mai pot acorda omologarea CEE unui tip de oglindă retrovizoare care nu este conform cu specificațiile prezentei directive;

- pot să refuze acordarea omologării naționale unui tip de oglindă retrovizoare care nu este conformă cu specificațiile prezentei directive.

(3) Începând cu 1 octombrie 1984, statele membre:

- pot să interzică introducerea în circulație pentru prima dată a vehiculelor pentru care oglinzile retrovizoare nu sunt conforme cu specificațiile prezentei directive;

- pot să interzică introducerea pe piață a oglinzilor retrovizoare care nu poartă marca de omologare CEE de tip prevăzută de prezenta directivă.”

3. Anexele I, II și III se înlocuiesc cu anexele I, II, III și IV la prezenta directivă.

Articolul 2

Statele membre pun în aplicare dispozițiile necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 1 februarie 1980. Ele informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.

Articolul 3

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 20 iulie 1979.

Pentru Comisie

Étienne DAVIGNON

Membru al Comisiei

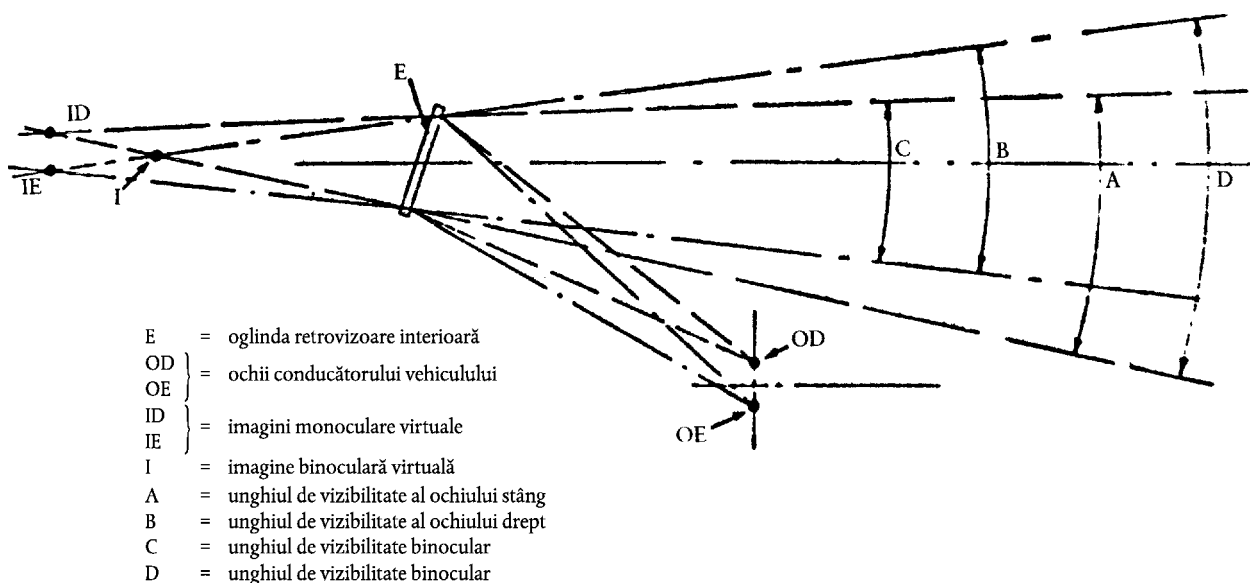
ANEXA I

1. DEFINIȚII

- 1.1. Prin „oglină retrovizoare” se înțelege orice dispozitiv, excluzând sistemele optice complexe cum ar fi periscopele, destinat să ofere, în cadrul câmpului de vizibilitate definit la punctul 3.4, o vedere clară către spatele vehiculului.
- 1.2. Prin „oglină retrovizoare interioară” se înțelege un dispozitiv definit la punctul 1.1 destinat să fie instalat în interiorul compartimentului pentru pasageri al unui vehicul.
- 1.3. Prin „oglină retrovizoare exterioară” se înțelege un dispozitiv definit la punctul 1.1 destinat să fie instalat pe suprafața exterioară a unui vehicul.
- 1.4. Prin „oglină retrovizoare suplimentară” se înțelege o oglindă retrovizoare de alt tip decât cea definită la punctul 1.1 care este fixată în interiorul sau în exteriorul vehiculului, cu condiția să fie conformă cu prevederile punctului 2, cu excepția 2.1.1, 2.2 și 2.3.4.
- 1.5. Prin „tip de oglindă retrovizoare” se înțeleg dispozitivele care nu prezintă diferențe în privința următoarelor caracteristici esențiale:
- 1.5.1. dimensiunile și raza de curbură a suprafeței de reflexie a oglinzii retrovizoare;
- 1.5.2. proiectul, forma sau materialele oglinzilor retrovizoare, inclusiv sistemul de prindere de caroserie.
- 1.6. Prin „clasă de oglinzi retrovizoare” se înțeleg toate dispozitivele având una sau mai multe caracteristici sau funcții comune. Oglinzile retrovizoare interioare sunt grupate în clasa I. Oglinzile retrovizoare interioare suplimentare sunt grupate în clasa Is.
- Oglinzile retrovizoare exterioare sunt grupate în clasele II și III.
- Oglinzile retrovizoare exterioare suplimentare sunt grupate în clasele IIs și IIIs.
- 1.7. Prin „r” se înțelege media razelor de curbură măsurate pe suprafața de reflexie, conform metodei prezentate în prezenta anexă, apendicele 1 punctul 2.
- 1.8. Prin „principalele raze de curbură într-un punct al suprafeței de reflexie (r_i)” se înțeleg valorile obținute cu aparatul definit în apendicele 1, măsurate pe arcul suprafeței de reflexie care trece prin centrul acestei suprafețe paralel cu segmentul b, conform definiției de la punctul 2.2.2.1 și pe arcul perpendicular pe acest segment.
- 1.9. Prin „rază de curbură într-un punct al suprafeței de reflexie (r_p)” se înțelege media aritmetică a principalelor raze de curbură r_i și r'_i , deci:

$$r_p = \frac{r_i + r'_i}{2}$$

- 1.10. Prin „centrul oglinzii” se înțelege centrul de greutate al zonei vizibile a suprafeței de reflexie.
- 1.11. Prin „raza de curbură a pieselor componente ale oglinzii retrovizoare” se înțelege raza „c” a arcului de cerc care se apropie cel mai mult de forma curbată a părții respective.
- 1.12. Prin „punctele oculare ale conducătorului” se înțeleg două puncte situate la 65 mm distanță între ele și la 635 mm deasupra punctului R al scaunului conducătorului, definit la anexa IV. Linia dreaptă care unește aceste puncte este perpendiculară pe planul vertical longitudinal median al vehiculului. Centrul segmentului care unește cele două puncte oculare se află în planul vertical longitudinal care trebuie să treacă prin centrul scaunului conducătorului vehiculului, conform cerințelor fabricantului vehiculului.
- 1.13. Prin „vedere binoculară” se înțelege câmpul de vizibilitate total obținut prin suprapunerea câmpului de vizibilitate monocular al ochiului drept cu câmpul de vizibilitate monocular al ochiului stâng (a se vedea diagrama de mai jos).



- 1.14. Prin „tip de vehicul din punct de vedere al oglinzilor retrovizoare” se înțeleg autovehiculele care sunt identice în privința următoarelor caracteristici esențiale:
- 1.14.1. caracteristicile caroseriei care reduc câmpul de vizibilitate;
- 1.14.2. coordonatele punctului R;
- 1.14.3. tipurile și pozițiile recomandate ale oglinzilor retrovizoare prevăzute.
- 1.15. „Vehiculele din categoriile M₁, M₂, M₃, N₁, N₂, N₃” se referă la cele definite în anexa I la Directiva 70/156/CEE.
2. PREVEDERI REFERITOARE LA OMOLOGAREA CEE DE TIP PENTRU COMPONENTE A OGLINZILOR RETROVIZOARE
- 2.1. Cerințe generale
- 2.1.1. Toate oglinzile retrovizoare trebuie să fie reglabile.
- 2.1.2. Marginea suprafeței de reflexie trebuie să fie înconjurată de un suport care trebuie să aibă valoarea „c” ≥ 2,5 mm, în orice punct și în orice direcție, pe toată lungimea perimetrului său. Dacă suprafața de reflexie depășește suportul, raza de curbura „c” pe marginea părții care proiectează imaginea nu trebuie să fie mai mică sau egală cu 2,5 mm, iar suprafața de reflexie trebuie să revină în suport ca rezultat al unei forțe de 50 N aplicată asupra punctului cu cea mai mare capacitate de proiecție, raportat la suport, într-o direcție orizontală și aproximativ paralel cu planul median longitudinal al vehiculului.
- 2.1.3. Când oglinda retrovizoare este montată pe o suprafață plană, toate părțile sale (indiferent de poziția de reglare a dispozitivului), inclusiv părțile ce rămân atașate la suport după încercarea prevăzută la punctul 2.4.2, care sunt în contact static potențial cu o sferă cu diametrul de 165 mm în cazul unei oglinzi retrovizoare interioare sau de 100 mm în cazul unei oglinzi retrovizoare exterioare, trebuie să aibă o rază a curburii „c” de cel puțin 2,5 mm.
- 2.1.3.1. Marginile găurilor de fixare sau ale canalelor circulare, al căror diametru sau cea mai lungă diagonală nu depășește 12 mm, sunt scutite de cerințele privitoare la rază prevăzute la punctul 2.1.3, cu condiția ca marginile să fie rotunjite.
- 2.1.4. Dispozitivul de prindere a oglinzii retrovizoare de vehicul trebuie proiectat astfel încât un cilindru cu raza de 50 mm, având, ca axă, axa sau una dintre axele de pivotare sau de rotație ce asigură deflexia oglinzii retrovizoare în direcția considerată în caz de impact, să treacă cel puțin printr-o parte a suprafeței pe care este amplasat dispozitivul.
- 2.1.5. Părțile oglinzilor retrovizoare exterioare menționate la punctele 2.1.2 și 2.1.3 care sunt fabricate dintr-un material a cărui duritate Shore A nu depășește 60 fac excepție de la dispozițiile aferente.

- 2.1.6 În cazul acelor părți componente ale unei oglinzi retrovizoare interioare care sunt fabricate dintr-un material a cărui duritate Shore A nu depășește 50 și care sunt montate pe un suport rigid, cerințele de la punctele 2.1.2 și 2.1.3. se aplică numai pentru aceste suporturi.

2.2. Dimensiuni

2.2.1. Oglinzi retrovizoare interioare (clasa I)

Dimensiunile suprafeței de reflexie trebuie să permită înscrierea unui dreptunghi cu o latură de 4 cm și cealaltă cu o lungime de „a” cm, unde

$$a = 15 \text{ cm} \times \frac{1}{1 + \frac{1000}{r}}$$

2.2.2. Oglinzi retrovizoare exterioare (clasele II și III)

2.2.2.1. Dimensiunile suprafeței de reflexie trebuie să permită înscrierea:

- unui dreptunghi cu înălțimea de 4 cm și cu lungimea bazei, exprimată în centimetri, având valoarea „a”
- unui segment paralel cu înălțimea dreptunghiului și a cărui lungime, exprimată în centimetri, are valoarea „b”

2.2.2.2. Valorile minime ale lui „a” și „b” sunt date în tabelul de mai jos:

Clasa oglinzii retrovizoare	Categoria de vehicul pentru care au fost proiectate oglinzile retrovizoare	a	b
II	M ₂ , M ₃ , N ₂ și N ₃	$\frac{17}{1 + \frac{1000}{r}}$	20
III	M ₁ și N ₁	$\frac{13}{1 + \frac{1000}{r}}$	7

2.3. Suprafața de reflexie și coeficienții de reflexie

2.3.1. Suprafața de reflexie a oglinzii retrovizoare trebuie să fie convexă sferică sau plană.

2.3.2. Diferența dintre razele de curbură:

- 2.3.2.1. Diferența dintre r_i sau r'_i și r_p în fiecare punct de referință nu trebuie să fie mai mare de 0,15 r.
- 2.3.2.2. Diferența dintre fiecare din razele de curbură (r_{p1} , r_{p2} și r_{p3}) și r nu trebuie să fie mai mare de 0,15 r.
- 2.3.2.3. Când r este mai mare de 3 000 mm, valoarea de 0,15 r menționată la punctele 2.3.2.1 și 2.3.2.2 este înlocuită cu 0,25 r.

2.3.3. Valoarea lui „r” nu trebuie să fie mai mică decât:

- 1800 mm pentru oglinzile retrovizoare din clasa II,
- 1200 mm pentru oglinzile retrovizoare din clasele I și III.

2.3.4. Valoarea coeficientului normal de reflexie, determinat conform metodei descrise în această anexă, apendicele 2, nu trebuie să fie mai mică de 40 %.

Dacă oglinda are două poziții („zi” și „noapte”), poziția „zi” trebuie să permită recunoașterea culorilor folosite la indicatoarele rutiere. Valoarea coeficientului normal de reflexie în poziția „noapte” nu trebuie să fie mai mică de 4 %.

2.3.5. Suprafața de reflexie trebuie să păstreze caracteristicile enumerate la punctul 2.3.4, chiar dacă, în regim normal de utilizare, este expusă un timp îndelungat unor condiții meteorologice nefavorabile.

2.4. Încercări

2.4.1. Reacția oglinzilor retrovizoare la șoc și la îndoire a suportului protector fixat de tijă sau suport se testează conform încercărilor descrise la punctele 2.4.2 și 2.4.3.

- 2.4.1.1. Încercarea prevăzută la punctul 2.4.2. nu este necesară în cazul oglinzilor retrovizoare exterioare din clasele II și IIs la care toate părțile componente se află la peste 2 m înălțime față de sol, indiferent de poziția de reglare, în condițiile în care vehiculul are o încărcătură care corespunde cu greutatea maximă permisă din punct de vedere tehnic.

În astfel de cazuri, fabricantul trebuie să ofere o descriere în care să se specifice faptul că oglinda retrovizoare trebuie montată astfel încât nici una dintre părțile sale componente, oricare ar fi pozițiile posibile de reglare a acestora, să nu se afle la mai puțin de 2 m față de sol, în condițiile în care vehiculul are o sarcină care corespunde cu greutatea maximă permisă din punct de vedere tehnic.

În cazul în care această derogare este aplicată, brațul de prindere trebuie să poarte un marcaj care nu poate fi șters cu simbolul $\frac{\triangle}{2m}$, acest fapt fiind menționat și în certificatul de omologare.

- 2.4.2. Încercarea dinamică la șoc

- 2.4.2.1. Descrierea dispozitivului de încercare.

- 2.4.2.1.1. Dispozitivul de încercare se compune dintr-un pendul care poate să realizeze un balans în jurul a două axe orizontale în unghi drept una față de alta, una dintre ele fiind perpendiculară pe planul pe care se desfășoară traiectoria de lansare a pendulului.

Pendulul are la extremitate un ciocan format dintr-o sferă rigidă cu un diametru de 165 ± 1 mm, având un înveliș din cauciuc gros de 5 mm de o duritate A Shore 50.

Este prevăzut cu un mecanism care permite determinarea unghiului maxim care poate fi realizat de brațul oglinzii în planul de lansare a pendulului.

Un suport fixat rigid de structura pendulului este folosit pentru prinderea eșantioanelor supuse încercării conform cerințelor tehnice referitoare la încercarea dinamică la șoc, așa cum sunt ele prezentate la punctul 2.4.2.2.6.

Figura 1 de mai jos prezintă dimensiunile principale ale dispozitivului de încercare la șoc și cerințele speciale de proiectare.

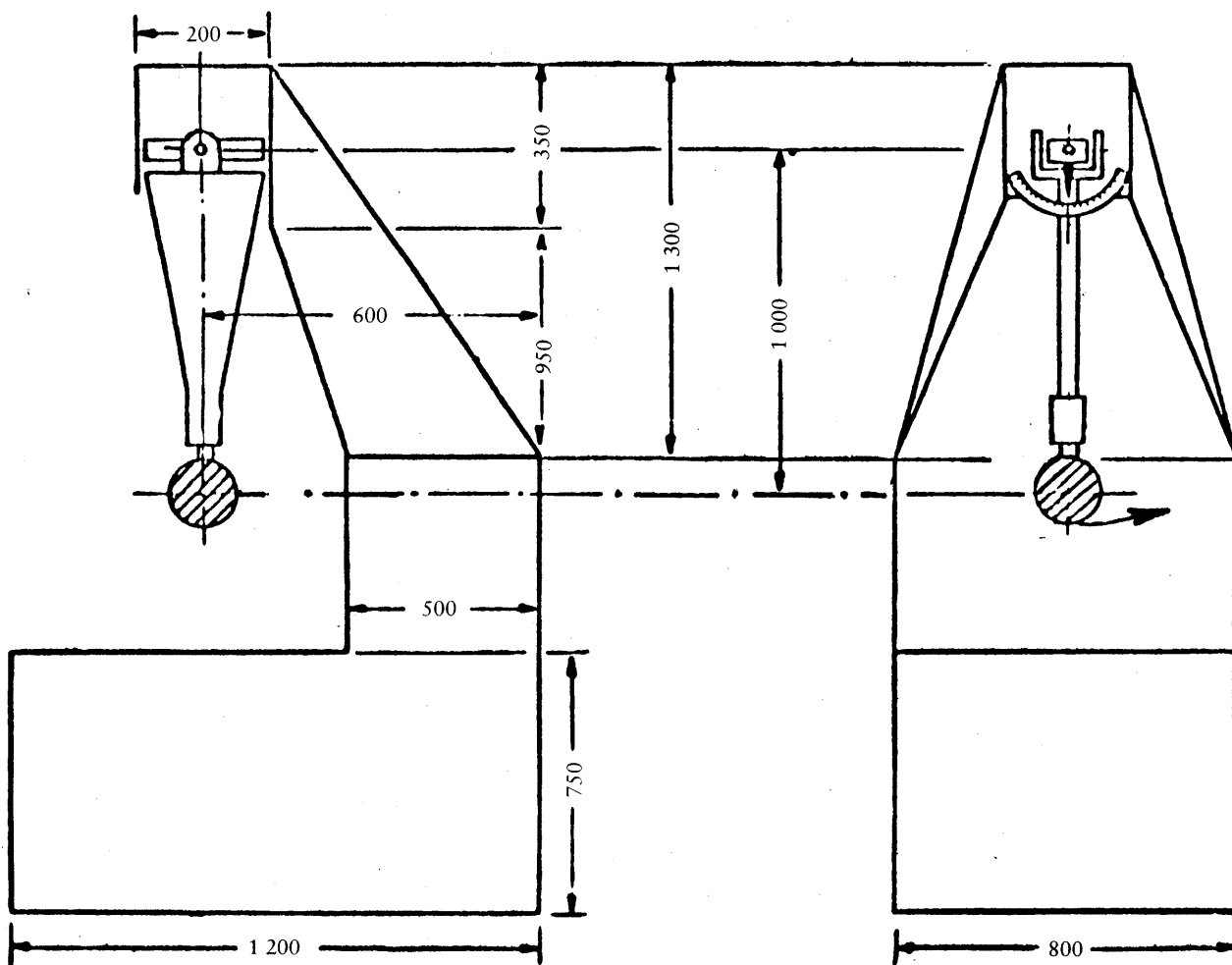


Figura 1

- 2.4.2.1.2. Centrul de percucie al pendulului coincide cu centrul sferei care constituie ciocanul. El se află la o distanță de „1” față de axa de oscilație în planul de eliberare a pendulului, această distanță fiind de $1\text{ m} \pm 5\text{ mm}$. Masa redusă a pendulului este $m = 6,8 \pm 0,05\text{ kg}$ (relația dintre „ m_o ”, masa totală a pendulului „ m ” și distanța „ d ” dintre centrul de greutate al pendulului și axa sa de rotație este exprimată în ecuația: $m_o = m \frac{d}{l}$).
- 2.4.2.2. Descrierea încercării.
- 2.4.2.2.1. Procedura utilizată este aceea de a fixa oglinda retrovizoare pe suportul recomandat de către fabricantul dispozitivului sau, acolo unde este cazul, de către fabricantul vehiculului.
- 2.4.2.2.2. Poziționarea oglinzii retrovizoare în vederea încercării.
- 2.4.2.2.2.1. Oglinzile retrovizoare vor fi poziționate pe dispozitivul de încercare la șoc, astfel încât axa verticală și axa orizontală să fie într-o poziție similară cu cea a axei verticale, respectiv orizontale la instalarea oglinzilor retrovizoare pe vehicul conform recomandărilor date de persoana care prezintă oglinzile retrovizoare pentru încercare.
- 2.4.2.2.2.2. În cazul în care oglinda retrovizoare este reglabilă în raport cu baza, încercarea se va efectua în poziția cea mai defavorabilă mișcării părților mobile ale oglinzii, în limitele de reglare stabilite de persoana care prezintă oglinzile retrovizoare pentru încercare.
- 2.4.2.2.2.3. În cazul în care oglinda retrovizoare are un mecanism pentru reglarea distanței în raport cu baza, mecanismul va fi astfel poziționat încât să se obțină cea mai scurtă distanță între bază și suportul de pe marginea oglinzii.
- 2.4.2.2.2.4. În cazul în care suprafața de reflexie este mobilă în suportul său, ea va fi reglată astfel încât colțul superior cel mai îndepărtat de vehicul să fie cât mai exterior în raport cu marginile oglinzii.
- 2.4.2.2.3. Cu excepția încercării 2 pentru oglinzile retrovizoare interioare (a se vedea punctul 2.4.2.2.6.1), atunci când pendulul este în poziție verticală, planul vertical longitudinal și cel orizontal care trec prin centrul ciocanului trebuie să treacă prin centrul suprafeței de reflexie așa cum se specifică la punctul 1.10. Direcția longitudinală de oscilație a pendulului trebuie să fie paralelă cu planul median longitudinal al vehiculului.
- 2.4.2.2.4. În cazul în care, în condițiile de reglare prezentate la punctele 2.4.2.2.1 și 2.4.2.2.2, părți componente ale oglinzii retrovizoare limitează cursa de întoarcere a ciocanului, punctul de impact trebuie deplasat într-o direcție perpendiculară pe respectiva axă de rotație sau de pivotare.
- Deplasarea nu trebuie să fie mai mare decât strictul necesar impus de executarea încercării; limitarea deplasării se va face astfel încât:
- fie sfera care delimitează ciocanul să rămână cel puțin tangentă cu cilindrul, așa cum e prezentat la punctul 2.1.4;
 - fie punctul de contact cu ciocanul este situat la cel puțin 10 mm de marginea suprafeței de reflexie.
- 2.4.2.2.5. Încercarea constă în lăsarea ciocanului să cadă de la o înălțime corespunzând unui unghi al pendulului de 60° față de verticală, în așa fel încât ciocanul să lovească oglinda retrovizoare în momentul în care pendulul atinge poziția verticală.
- 2.4.2.2.6. Oglinzile retrovizoare sunt supuse impactului în condițiile următoare:
- 2.4.2.2.6.1. Oglinzile retrovizoare interioare:
- Încercarea 1: Punctele de impact sunt cele definite la punctul 2.4.2.2.3. Impactul trebuie să se producă astfel încât ciocanul să lovească oglinda retrovizoare pe partea suprafeței de reflexie.
 - Încercarea 2: Punctul de impact pe marginea carcasei, astfel încât impactul produs să facă un unghi de 45° cu planul oglinzii și să fie situat în planul orizontal care trece prin centrul oglinzii. Impactul trebuie să se producă pe partea suprafeței de reflexie.
- 2.4.2.2.6.2. Oglinzile retrovizoare exterioare
- Încercarea 1: Punctul de impact este cel definit la punctul 2.4.2.2.3 sau 2.4.2.2.4. Impactul trebuie să se producă astfel încât ciocanul să lovească oglinda retrovizoare pe partea suprafeței de reflexie.
 - Încercarea 2: Punctul de impact este cel definit la punctul 2.4.2.2.3 sau 2.4.2.2.4. Impactul trebuie să se producă astfel încât ciocanul să lovească oglinda retrovizoare pe partea opusă suprafeței de reflexie.

2.4.3. Încercarea la îndoire a suportului fixat de tijă

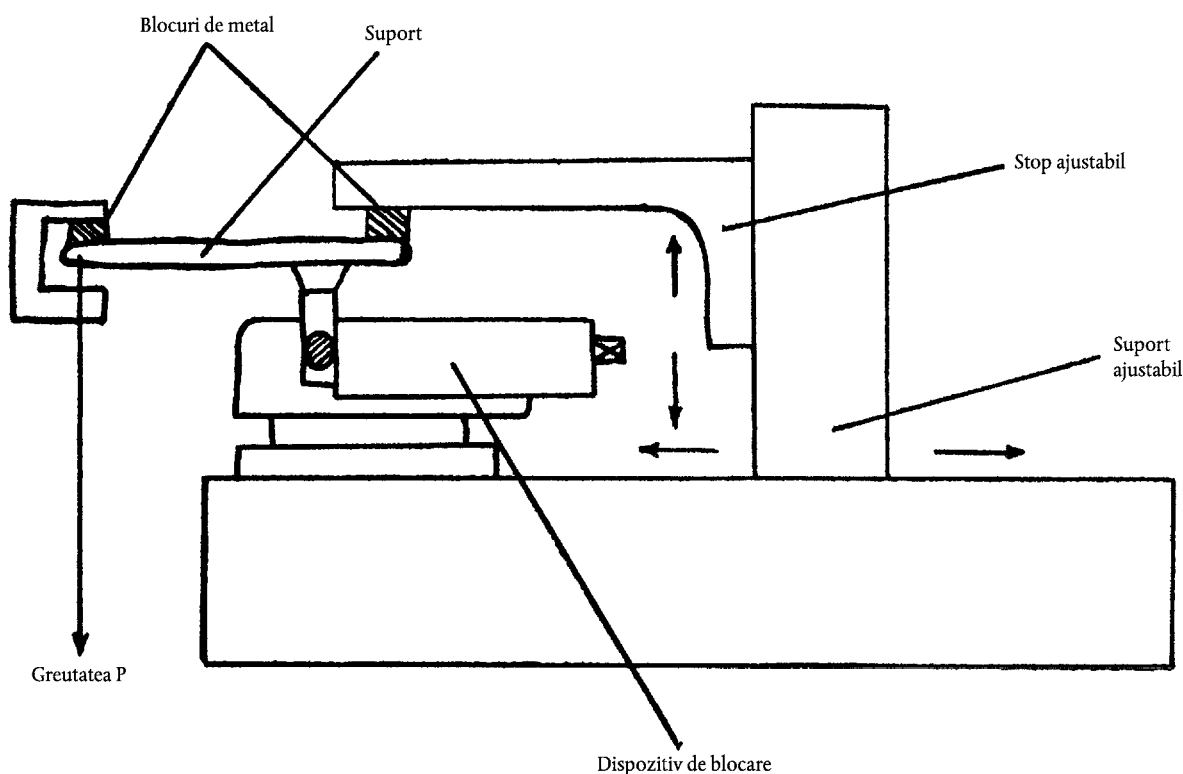
2.4.3.1. Descrierea încercării

Suportul este plasat orizontal într-un dispozitiv, astfel încât piesele de reglare ale suportului de fixare să poată fi prinse foarte bine. În direcția celei mai mari dimensiuni a suportului protector, capătul cel mai apropiat de punctul de fixare pe piesa de reglare este imobilizat prin intermediul unei piedici fixe late de 15 mm, acoperind întreaga lățime a suportului protector.

La celălalt capăt, o piedică identică cu cea descrisă mai sus este fixată pe suport astfel încât încărcătura de încercare specificată să poată fi aplicată pe acesta (figura 2).

Capătul suportului opus celui la care se aplică forța poate fi prins fix, în loc să se folosească piedica care îi limitează pur și simplu mișcarea, după cum se arată în figura 2.

Exemplu de dispozitiv de încercare de îndoire pentru suporturile oglinzii retrovizoare



2.4.3.2. Încărcătura de încercare este de 25 kg și se menține timp de un minut.

2.5. Rezultatele încercărilor

2.5.1. În încercările descrise la punctul 2.4.2, pendulul trebuie să continue să oscileze după impact, astfel încât proiecția pe planul de lansare a pendulului și poziția brațului să facă un unghi de cel puțin 20° cu verticala.

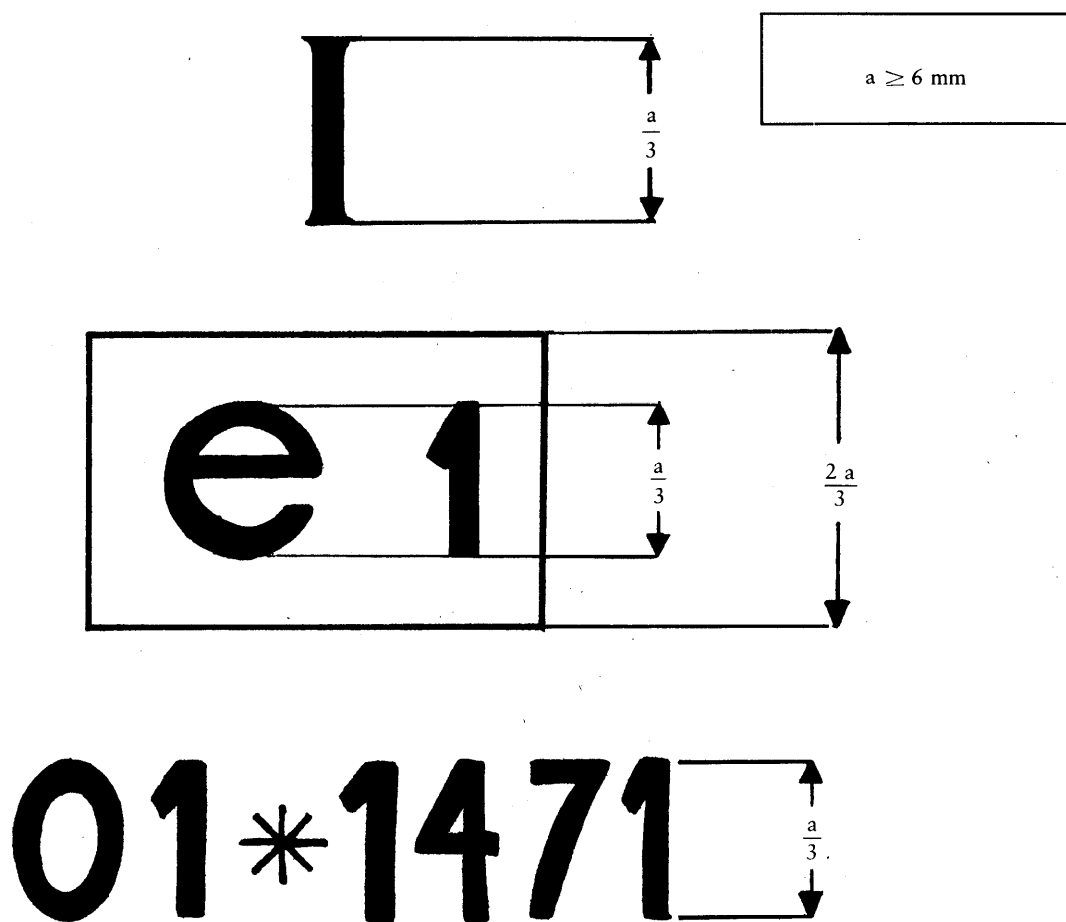
Precizia măsurării unghiului trebuie să fie de $\pm 1^\circ$.

Această cerință nu este aplicabilă în cazul oglinzilor retrovizoare lipite de parbriz, în privința cărora se vor aplica, după încercare, cerințele stipulate la punctul 2.5.2.

2.5.2. În cazul spargerii suportului de fixare a oglinzii retrovizoare în timpul încercărilor prevăzute la punctul 2.4.2 pentru oglinzile retrovizoare lipite de parbriz, partea rămasă nu trebuie să prezinte margini care să iasă în afară mai mult de 1 cm în raport cu baza, iar configurația rămasă după încercare trebuie să satisfacă condițiile prezentate la punctul 2.1.3.

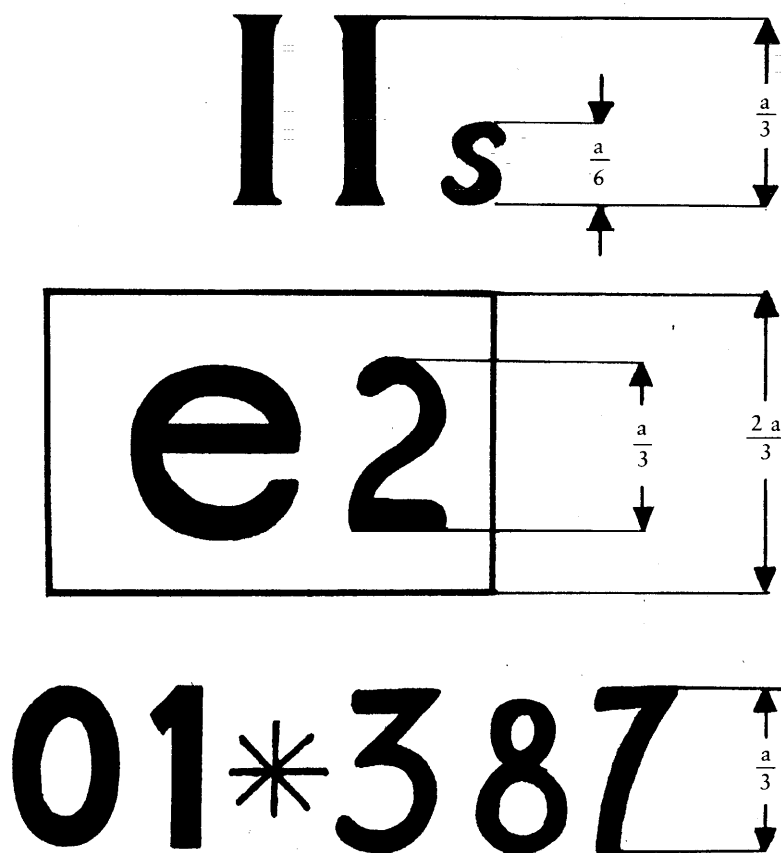
2.5.3. Oglinda nu trebuie să se spargă în timpul încercărilor descrise la punctele 2.4.2 și 2.4.3. Cu toate acestea, se acceptă spargerea oglinzii, dacă este îndeplinită una dintre următoarele două condiții:

- 2.5.3.1. fragmentele aderă la partea din spate a suportului sau la o suprafață ferm anexată acestuia; o separare parțială a sticlei de suportul protector se acceptă cu condiția de a nu depăși 2,5 mm de o parte și de alta a fisurii. Se acceptă ca mici cioburi să se detașeze din suprafața sticlei în punctul impactului;
- 2.5.3.2. oglinda este făcută din securit.
- 2.6. **Condițiile necesare omologării CEE de tip pentru componente și marcării oglinzilor retrovizoare**
- 2.6.1. *Cererea pentru omologarea CEE de tip a componentelor*
- 2.6.1.1. Cererea de omologare CEE de tip a componentelor în cazul unui tip de oglindă retrovizoare trebuie făcută de către deținătorul numelui sau mărcii comerciale sau de către reprezentantul său autorizat.
- 2.6.1.2. Pentru fiecare tip de oglindă retrovizoare, cererea necesară va fi însoțită de:
- 2.6.1.2.1. o descriere tehnică, specificând în special tipul/tipurile de vehicul pentru care se realizează oglinda retrovizoare;
- 2.6.1.2.2. desene suficient de detaliate pentru a permite identificarea oglinzilor retrovizoare, împreună cu instrucțiunile de montare: desenele trebuie să indice poziția care a fost prevăzută pentru marca de omologare CEE a componentelor;
- 2.6.1.2.3. patru oglinzi retrovizoare: trei pentru a fi utilizate în cadrul încercărilor și una pentru a fi păstrată de laborator pentru eventuale examinări ce s-ar putea dovedi necesare ulterior. Exemplarele suplimentare vor fi furnizate la cererea laboratorului.
- 2.6.2. *Marca de omologare CEE de tip a componentelor*
- 2.6.2.1. Marca de omologare CEE de tip a componentelor este compusă dintr-un dreptunghi, în interiorul căruia este plasată litera „e” urmată de numărul sau litera/literele distinctivă/e a/ale statului membru care a acordat omologarea de tip:
- 1 pentru Germania
 - 2 pentru Franța
 - 3 pentru Italia
 - 4 pentru Țările de Jos
 - 6 pentru Belgia
 - 11 pentru Regatul Unit
 - 13 pentru Luxemburg
 - 18 pentru Danemarca
 - IRL pentru Irlanda
- În apropierea dreptunghiului va fi inclus și numărul de omologare CEE de tip a componentelor.
- Acest număr este compus din numărul de omologare de tip ce figurează pe certificatul întocmit pentru prototip (a se vedea anexa II), precedat de 2 cifre indicând numărul de ordine al celei mai recente modificări a Directivei 71/127/CEE a Consiliului, la data la care s-a acordat omologarea CEE de tip a componentelor. Numărul de ordine al modificării și numărul de omologare de tip a componentelor ce figurează pe certificat sunt separate de un asterisc. Numărul de ordine al prezentei directive este 01.
- 2.6.2.2. Marca de omologare CEE de tip menționată mai sus (simbolul și numărul) trebuie înscrisă pe o parte principală a oglinzii retrovizoare, astfel încât să nu poată fi ștersă și să rămână vizibilă în mod evident, chiar și după montarea oglinzii retrovizoare pe vehicul.

Exemple de mărci de omologare CEE de tip a componentelor ⁽¹⁾

Oglinda retrovizoare care poartă marca de omologare CEE de tip a componentelor prezentată mai sus este o oglindă din clasa I (oglină retrovizoare interioară) care a fost omologată în Germania (e 1) cu numărul 01 * 1471.

⁽¹⁾ Numerele din diagramă au doar un caracter orientativ.

$a \geq 6 \text{ mm}$


Oglinda retrovizoare care poartă marca de omologare CEE de tip a componentelor prezentată mai sus este o oglindă din clasa IIs (oglină retrovizoare exterioară suplimentară) care a fost omologată în Franța (e 2) cu numărul 01 * 387.

3. CERINȚELE REFERITOARE LA MONTAREA OGLINZILOR RETROVIZOARE PE VEHICULE

3.1. Generalități

- 3.1.1. Oglinzile retrovizoare trebuie montate în așa fel încât să nu se miște într-un mod atât de semnificativ încât să modifice câmpul de vizibilitate stabilit prin măsurători și să nu vibreze atât de mult încât să-l facă pe conducătorul vehiculului să interpreteze greșit natura imaginii percepute.
- 3.1.1.1. Condițiile de la punctul 3.1.1 trebuie menținute când vehiculul rulează cu o viteză de până la 80 % din viteza maximă prevăzută pentru vehiculul respectiv, fără a depăși însă 150 km/h.
- 3.1.2. Oglinzile retrovizoare exterioare montate pe vehiculele din categoriile M₂, M₃, N₂ și N₃ trebuie să fie oglinzi din clasa II, iar oglinzile retrovizoare exterioare montate pe vehiculele din categoriile M₁ și N₁ trebuie să fie oglinzi din clasa II sau din clasa III.

3.2. Numărul și poziția

- 3.2.1. Oglinzile retrovizoare trebuie plasate astfel încât să-i permită conducătorului vehiculului, așezat pe scaunul său în poziția normală de conducere, să aibă o vedere clară a drumului spre partea din spate a vehiculului.
- 3.2.2. Toate vehiculele din categoriile M₁ și N₁ trebuie prevăzute atât cu oglindă retrovizoare interioară, cât și cu oglindă retrovizoare exterioară. Aceasta din urmă trebuie montată în partea stângă a vehiculelor din statele membre unde circulația se efectuează pe partea dreaptă sau în partea dreaptă a vehiculelor din statele membre unde circulația se efectuează pe partea stângă.

- 3.2.2.1. Dacă oglinda retrovizoare interioară nu satisface cerințele prevăzute la punctul 3.4.2, vehiculul trebuie prevăzut cu o oglindă retrovizoare exterioară suplimentară. Aceasta din urmă trebuie montată în partea dreaptă a vehiculelor din statele membre unde circulația se efectuează pe partea dreaptă sau în partea stângă a vehiculelor din statele membre unde circulația se efectuează pe partea stângă.
- 3.2.2.2. Dacă oglinda retrovizoare interioară nu asigură vizibilitatea spre spatele vehiculului, prezența sa nu este necesară.
- 3.2.3. Toate vehiculele din categoriile M_2 , M_3 , N_2 și N_3 trebuie prevăzute cu două oglinzi retrovizoare exterioare, câte una pentru fiecare parte laterală a vehiculului.
- 3.2.4. Oglinzile retrovizoare exterioare trebuie să fie vizibile prin geamurile laterale sau prin porțiunea parbrizului în care acționează ștergătoarele. Această dispoziție nu se aplică oglinzilor retrovizoare exterioare montate în partea dreaptă a vehiculelor din categoriile M_2 și M_3 din statele membre unde circulația se efectuează pe partea dreaptă sau celor montate pe partea stângă a vehiculelor din aceste categorii din statele membre unde circulația se efectuează pe partea stângă.
- 3.2.5. În cazul oricărui vehicul care în momentul măsurării câmpului de vizibilitate se găsește în stadiul de șasiu - cabină, lățimea minimă și cea maximă a caroseriei trebuie specificate de către producător și, dacă este necesar, acestea vor fi simulate provizoriu de niște traverse. Toate configurațiile de vehicule și de oglinzi retrovizoare luate în considerație în timpul încercărilor se înscriu în certificatul de omologare.
- 3.2.6. Nu este permisă o oglindă biplanară sau dublă dacă ambele plane sunt necesare pentru îndeplinirea cerințelor privitoare la câmpul de vizibilitate. Totuși, dacă geamul principal îndeplinește toate cerințele pentru o oglindă din clasa II sau III, oglinda este acceptabilă. Geamul suplimentar este luat în considerație la determinarea înălțimii față de sol și a proiecției în conformitate cu punctul 3.2.10. Suportul protector al geamului suplimentar trebuie să se conformeze condițiilor specificate la punctul 2.1.2.
- 3.2.7. Oglinda retrovizoare exterioară care este obligatorie pe partea conducătorului auto trebuie să fie montată astfel încât să nu existe un unghi mai mare de 55° între planul vertical longitudinal median al vehiculului și planul vertical ce trece prin centrul oglinzii retrovizoare și prin centrul liniei drepte cu lungimea de 65 mm care unește punctele oculare ale conducătorului vehiculului.
- 3.2.8. Oglinzile retrovizoare nu trebuie să depășească partea exterioară a caroseriei vehiculului cu mai mult decât este necesar pentru a fi în conformitate cu cerințele privitoare la câmpul de vizibilitate prevăzute la punctul 3.4.
- 3.2.9. În cazul în care marginea inferioară a unei oglinzi retrovizoare exterioare se află la mai puțin de 2 m distanță față de sol în condițiile în care vehiculul este încărcat, această oglindă retrovizoare nu trebuie să depășească cu mai mult de 0,20 m lățimea totală a vehiculului măsurată fără oglinzi retrovizoare.
- 3.2.10. În condițiile respectării cerințelor punctelor 3.2.8 și 3.2.9, oglinzile retrovizoare pot depăși lățimea maximă autorizată a vehiculelor.
- 3.3. **Reglarea**
- 3.3.1. Oglinda retrovizoare interioară trebuie să poată fi reglată de conducătorul vehiculului din poziția sa de conducere.
- 3.3.2. Oglinda retrovizoare exterioară situată pe partea conducătorului vehiculului trebuie să poată fi reglată din interiorul vehiculului, cu ușa închisă, chiar dacă geamul poate fi deschis. Totuși, fixarea oglinzii în poziția convenabilă trebuie să se poată face și din afara vehiculului.
- 3.3.3. Cerințele de la punctul 3.3.2 nu se aplică oglinzilor retrovizoare exterioare care, în urma rabaterii prin împingere, pot fi readuse în poziția inițială fără reglare.
- 3.4. **Câmpuri de vizibilitate**
- 3.4.1. **Generalități**
- Câmpurile de vizibilitate definite mai jos trebuie obținute pe baza „vederii binoculare”, ochii fiind în poziția „punctelor oculare ale conducătorului vehiculului”, conform definiției de la punctul 1.12. Câmpurile de vizibilitate se stabilesc în condițiile în care vehiculul se află în mișcare, conform Directivei 70/156/CEE anexa I punctul 2.6, iar în interiorul vehiculului, pe scaunul din față, se află un pasager, a cărui greutate este de 75 kilograme $\pm 1\%$. Câmpurile de vizibilitate se stabilesc prin geamurile vehiculului, al căror factor total de transmisie luminoasă, măsurat perpendicular pe suprafață, este de cel puțin 70 %.
- 3.4.2. **Oglinda retrovizoare interioară**
- Câmpul de vizibilitate trebuie să fie de așa natură încât conducătorul auto să poată vedea o porțiune orizontală, plană și lată de cel puțin 20 m a drumului, porțiune centrată pe planul vertical longitudinal median al vehiculului și întinzându-se de la 60 m în spatele punctelor oculare ale conducătorului auto (figura 3) până la linia orizontului.
- 3.4.2.1. Se acceptă o reducere a câmpului de vizibilitate cauzată de prezența tetierelor și a unor dispozitive cum ar fi parasolarele, ștergătoarele de la geamul din spate și elementele de încălzire, cu condiția ca toate

aceste dispozitive la un loc să nu obtureze mai mult de 15 % din câmpul de vizibilitate specificat atunci când sunt proiectate pe un plan vertical perpendicular pe planul longitudinal median al vehiculului.

3.4.3. *Oglinda retrovizoare exterioară din partea stângă în cazul vehiculelor care circulă pe partea dreaptă a drumului și oglinda retrovizoare exterioară din partea dreaptă în cazul vehiculelor care circulă pe partea stângă a drumului*

3.4.3.1. Câmpul de vizibilitate trebuie să fie de așa natură încât conducătorul vehiculului să poată vedea o porțiune plană, orizontală și lată de cel puțin 2,50 m a drumului, porțiune care este mărginită la dreapta (în cazul vehiculelor care circulă pe dreapta) sau la stânga (în cazul vehiculelor care circulă pe stânga) de planul paralel cu planul median longitudinal vertical al vehiculului, care trece prin punctul cel mai din stânga (în cazul vehiculelor care circulă pe dreapta) sau din dreapta (în cazul vehiculelor care circulă pe stânga) din întreaga lățime a vehiculului, porțiune care se întinde de la 10 m în spatele punctelor oculare ale șoferului până la linia orizontului (figura 4).

3.4.4. *Oglinda retrovizoare exterioară din partea dreaptă în cazul vehiculelor care circulă pe partea dreaptă a drumului și oglinda retrovizoare exterioară din partea stângă în cazul vehiculelor care circulă pe partea stângă a drumului*

3.4.4.1. Câmpul de vizibilitate trebuie să fie de așa natură, încât conducătorul vehiculului să poată vedea o porțiune plană, orizontală și lată de cel puțin 3,50 m a drumului, porțiune care este mărginită la stânga (în cazul vehiculelor care circulă pe dreapta) sau la dreapta (în cazul vehiculelor care circulă pe stânga) de planul paralel cu planul median longitudinal vertical al vehiculului, care trece prin punctul cel mai din dreapta (în cazul vehiculelor care circulă pe dreapta) sau din stânga (în cazul vehiculelor care circulă pe stânga) din întreaga lățime a vehiculului, porțiune care se întinde de la 30 m în spatele punctelor oculare ale șoferului până la linia orizontului.

3.4.4.2. În plus, drumul trebuie să fie vizibil pentru conducătorul vehiculului pe o lățime de peste 0,75 m, dintr-un punct aflat la 4 m în spatele planului vertical care trece prin punctele oculare ale conducătorului vehiculului (figura 4).

3.4.5. *Limitarea câmpului de vizibilitate*

La determinarea câmpurilor de vizibilitate specificate anterior, nu se iau în considerație limitările cauzate de mânerile ușilor, luminile de marcare contur, indicatoarele de direcție și extremitățile barei de protecție din spate și nici limitările datorate caroseriei similare celor cauzate de elementele mai sus menționate.

3.4.6. *Procedura de încercare*

Câmpul de vizibilitate va fi determinat prin amplasarea unor surse de lumină puternice în punctele oculare și examinarea luminii reflectate pe un ecran de monitorizare vertical. Pot fi utilizate și alte metode echivalente.

Oglindă retrovizoare interioară

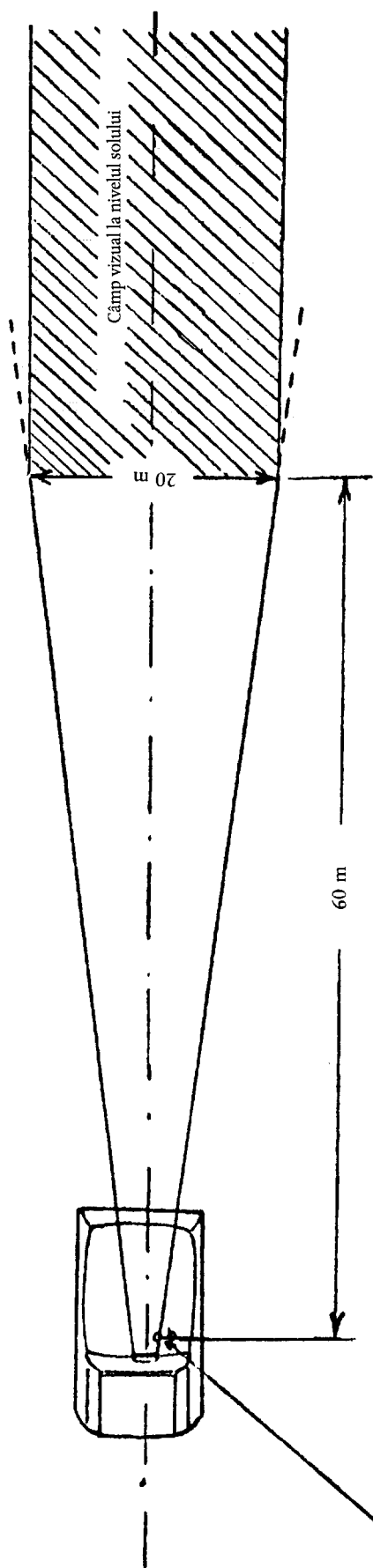


Figura 3

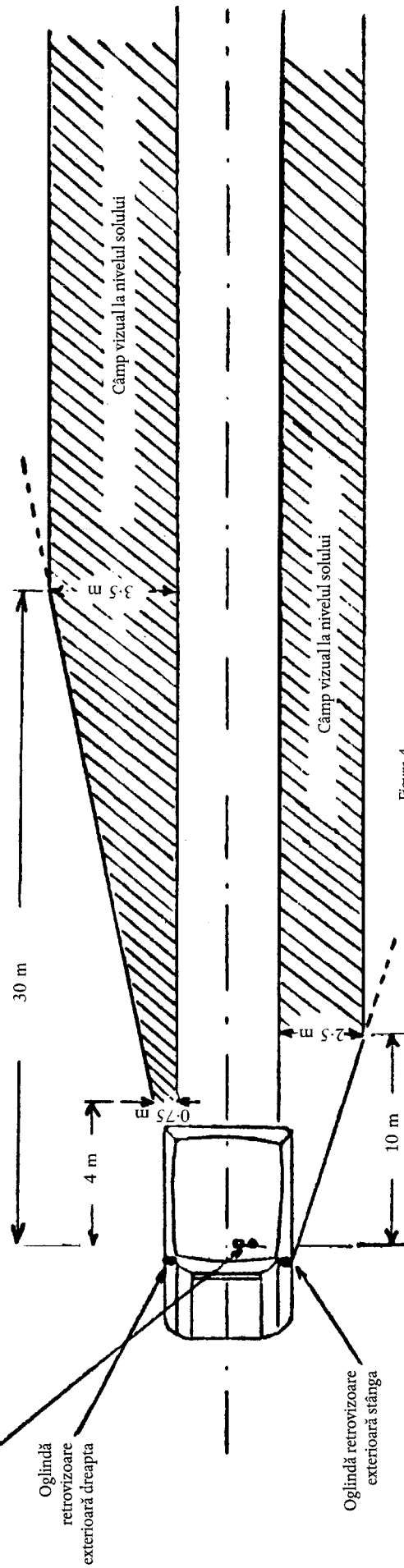
Oglinzi retrovizoare exterioare
Vehicul condus pe partea dreaptă a drumului

Figura 4

Punctele oculare ale
conducătorului
vehicululuiOglindă
retrovizoare
exterioară dreaptaOglindă retrovizoare
exterioară stânga

Apendicele 1

PROCEDURA PENTRU DETERMINAREA RAZEI DE CURBURĂ „r” A SUPRAFEȚEI DE REFLEXIE A UNEI OGLINZI**1. MĂSURĂTORI****1.1. Echipamente**

Se utilizează „sferometrul” prezentat în figura 1.

1.2. Puncte de măsurare

1.2.1 Raza principală de curbura se măsoară în trei puncte situate cât mai aproape posibil de o treime, o jumătate și două treimi din distanța de-a lungul arcului suprafeței de reflexie care trece prin centrul oglinzii și este paralel cu segmentul b, sau al arcului care trece prin centrul oglinzii și este perpendicular pe acest segment, dacă acest din urmă arc este mai lung.

1.2.2. În cazul în care, din cauza dimensiunilor oglinzii, este imposibilă realizarea de măsurători în direcțiile definite la punctul 1.8 din anexa I, serviciile tehnice responsabile pentru efectuarea încercărilor pot efectua măsurători în punctul respectiv în două direcții perpendiculare cât mai apropiate posibil de direcțiile prescrise anterior.

2. CALCULUL RAZEI DE CURBURĂ (r)

„r” exprimată în milimetri se calculează cu formula:

$$r = \frac{r_{p1} + r_{p2} + r_{p3}}{3}$$

unde:

r_{p1} = raza de curbura în primul punct de măsurare

r_{p2} = raza de curbura în al doilea punct de măsurare

r_{p3} = raza de curbura în al treilea punct de măsurare

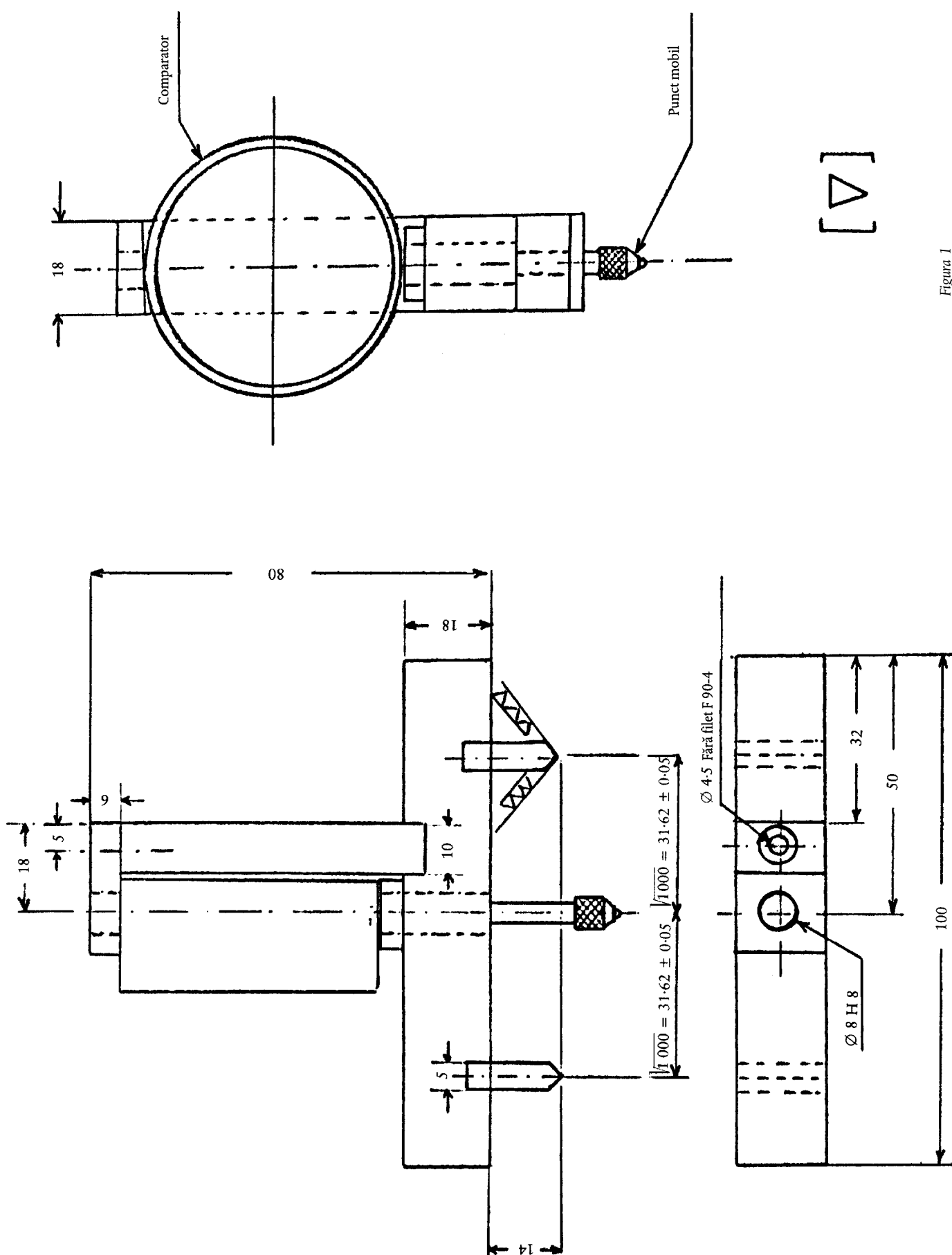


Figura 1

Apendicele 2

METODĂ DE ÎNCERCARE PENTRU DETERMINAREA COEFICIENTULUI DE REFLEXIE

1. DEFINIȚII

- 1.1. „Iluminant standard CIE A¹”: iluminant colorimetric, ținând seama de radiatorul integral la $T_{68} = 2\,855,6\text{ K}$.
- 1.2. „Sursă standard CIE A¹”: lampă cu filament de tungsten umplută cu gaz, care funcționează la o temperatură corelată cu culoarea de $T_{68} = 2\,855,6\text{ K}$.
- 1.3. „Observator colorimetric standard CIE 1931”⁽¹⁾: receptor de radiații ale cărui caracteristici colorimetrice corespund componentelor tricromatice spectrale $\bar{x}(\lambda)$, $\bar{y}(\lambda)$, $\bar{z}(\lambda)$ (a se vedea tabelul).
- 1.4. „Valori tricromatice spectrale CIE”⁽¹⁾: valorile componentelor tricromatice spectrale, în sistemul CIE (XYZ), elemente monocromatice ale unui spectru echilibrat energetic.
- 1.5. „Vedere fotopică”⁽¹⁾: vederea unui ochi normal atunci când acesta este adaptat la un nivel de intensitate luminoasă de cel puțin câteva candelă pe metru pătrat.

2. APARATURA

2.1. Generalități

Aparatura constă dintr-o sursă de lumină, un suport pentru eșantionul destinat încercării, un receptor cu celulă fotoelectrică și un aparat de măsură-indicator (a se vedea figura 1), precum și din mijloacele utilizate pentru a elimina efectele surselor de lumină străine.

Receptorul poate încorpora o sferă Ulbricht pentru a facilita măsurarea coeficientului de reflexie al oglinzilor retrovizoare care nu sunt plane (convexe) (a se vedea figura 2).

2.2. Caracteristicile spectrale ale sursei de lumină și ale receptorului

Sursa de lumină constă dintr-o sursă standard CIE A asociată cu un sistem optic, astfel încât să poată furniza un fascicul de raze luminoase aproape paralele. Se recomandă utilizarea unui stabilizator de tensiune pentru a păstra o tensiune fixă de alimentare a lămpii în timpul funcționării aparatului.

Receptorul este prevăzut cu o celulă fotoelectrică care prezintă un răspuns spectral proporțional cu funcția de luminozitate fotopică a observatorului colorimetric standard CIE (1931) (a se vedea tabelul). Se poate utiliza orice altă combinație de iluminant, filtru și receptor care asigură echivalentul global al iluminantului standard CIE A și vedere fotopică. Dacă receptorul este prevăzut cu o sferă Ulbricht, suprafața interioară a sferei trebuie acoperită cu un strat alb mat (difuz) care nu prezintă selectivitate spectrală.

2.3. Condiții geometrice

Este de preferat ca fasciculul de raze incidente să facă un unghi (ϑ) de $0,44 \pm 0,09$ radian ($25 \pm 5^\circ$) cu perpendiculara la suprafața de încercare și să nu depășească limita superioară a toleranței ($0,53$ radian sau 30°). Axa receptorului trebuie să formeze un unghi (ϑ) egal cu unghiul pe care fasciculul de raze incidente îl face cu această perpendiculară (a se vedea figura 1). În momentul în care atinge suprafața de încercare, fasciculul incident trebuie să aibă un diametru de cel puțin 19 mm ($0,75\text{ in.}$). Fasciculul reflectat nu trebuie să aibă o lățime mai mare decât aria de sensibilitate a celulei fotoelectrice, nu trebuie să acopere mai puțin de 50% din această arie și trebuie să acopere, pe cât posibil, aceeași suprafață din aria de sensibilitate ca și fasciculul utilizat la calibrarea instrumentului.

Dacă în secțiunea de recepție se utilizează o sferă Ulbricht, sfera trebuie să aibă un diametru minim de 127 mm (5 in.). Deschiderile practicate în peretele sferei pentru eșantion și fasciculul incident trebuie să fie astfel dimensionate încât să permită accesul integral al fasciculului incident și al fasciculului reflectat. Celula fotoelectrică trebuie amplasată astfel încât să nu primească în mod direct lumină nici de la fasciculul incident, nici de la fasciculul reflectat.

⁽¹⁾ Definiții preluate din publicația 50 (45) a CIE, Vocabularul electronic internațional, Grupul 45: Iluminatul.

2.4. Caracteristicile electrice ale ansamblului celulă fotoelectrică - indicator

Semnalul de ieșire de la celula fotoelectrică, citit pe aparatul de măsură indicator, trebuie să fie o funcție liniară a intensității luminoase a zonei fotosensibile. Trebuie asigurate mijloace (electrice și/sau optice) pentru a facilita reglajele de aducere la zero și de calibrare. Aceste mijloace nu trebuie să afecteze liniaritatea sau caracteristicile spectrale ale instrumentului. Precizia ansamblului receptor - indicator trebuie să fie de $\pm 2 \%$ din întreaga scală sau $\pm 10 \%$ din valoarea măsurată, luându-se în considerare cea mai mică dintre aceste două valori.

2.5. Suportul pentru eșantion

Mecanismul trebuie să permită plasarea eșantionului destinat încercării, astfel încât axul brațului sursei și axul brațului receptorului să se intersecteze la nivelul suprafeței de reflexie. Suprafața de reflexie poate fi cuprinsă între fețele eșantionului de oglindă retrovizoare sau se poate afla pe una dintre fețele ei, acest lucru depinzând de tipul oglinzii, care poate fi de tip suprafață primară, de tip suprafață secundară sau prismatică de tip „flip”.

3. PROCEDURA

3.1. Metoda calibrării directe

La metoda calibrării directe, se utilizează aerul în calitate de etalon de referință. Această metodă se poate aplica pentru acele instrumente care sunt construite astfel încât să permită calibrarea la punctul 100 % al scalei orientând receptorului direct pe axa sursei luminoase (a se vedea figura 1).

Această metodă permite în unele cazuri (ca de exemplu măsurarea suprafețelor cu coeficient scăzut de reflexie), să se utilizeze un punct de calibrare intermediar (între 0 % și 100 % ale scalei). În aceste cazuri, pe traiectoria optică trebuie intercalat un filtru de densitate neutră, având un factor de transmisie cunoscut, iar apoi elementul de control pentru calibrare trebuie reglat până când aparatul de măsură indică procentul de transmisie corespunzător filtrului de densitate neutră. Acest filtru trebuie înlăturat înainte de efectuarea măsurătorilor pentru coeficientul de reflexie.

3.2. Metoda calibrării indirecte

Metoda calibrării indirecte se poate aplica pentru acele instrumente care prezintă o geometrie fixă a sursei și a receptorului. Este necesar un etalon de reflexie calibrat și întreținut în mod adecvat. Este de preferat ca etalonul să fie o oglindă retrovizoare plană care să prezinte un coeficient de reflexie cât mai apropiat de cele ale eșantioanelor supuse încercării.

3.3. Măsurarea reflexiei oglinzilor retrovizoare plane

Coeficientul de reflexie al eșantioanelor de oglinzi plane poate fi măsurat utilizând instrumente care folosesc metoda calibrării directe sau metoda calibrării indirecte. Valoarea coeficientului de reflexie se citește direct de pe cadranul indicatorului instrumentului.

3.4. Măsurarea reflexiei oglinzilor retrovizoare care nu sunt plane (convexe)

Măsurarea coeficientului de reflexie al oglinzilor care nu sunt plane (convexe) necesită utilizarea instrumentelor care încorporează în receptor o sferă Ulbricht (a se vedea figura 2). Dacă cadranul instrumentului indică n_e diviziuni pentru o oglindă standard cu coeficient de reflexie de $E \%$, atunci, pentru o oglindă cu coeficient de reflexie necunoscut, n_x diviziuni vor corespunde unui coeficient de reflexie de $X \%$, în conformitate cu formula:

$$X = E \frac{n_x}{n_e}$$

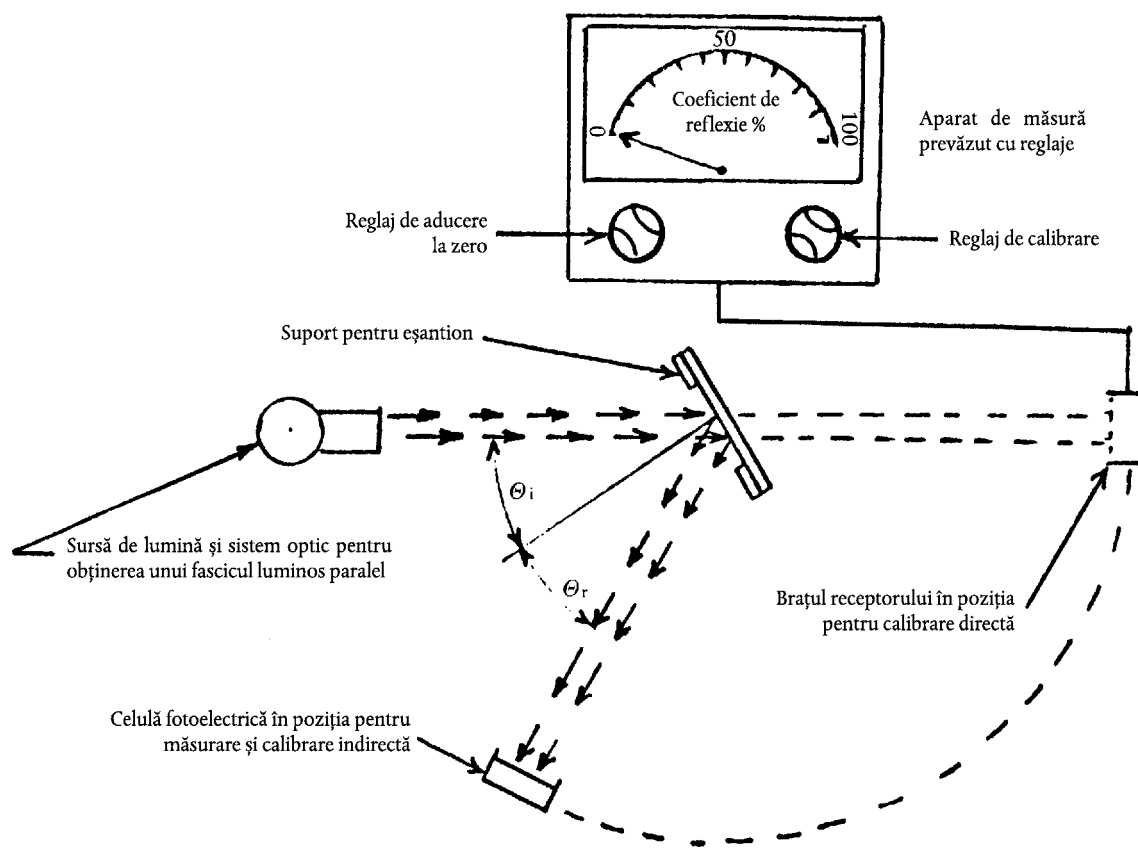


Figura 1 – Reflectometru generalizat care prezintă geometriile pentru cele două metode de calibrare

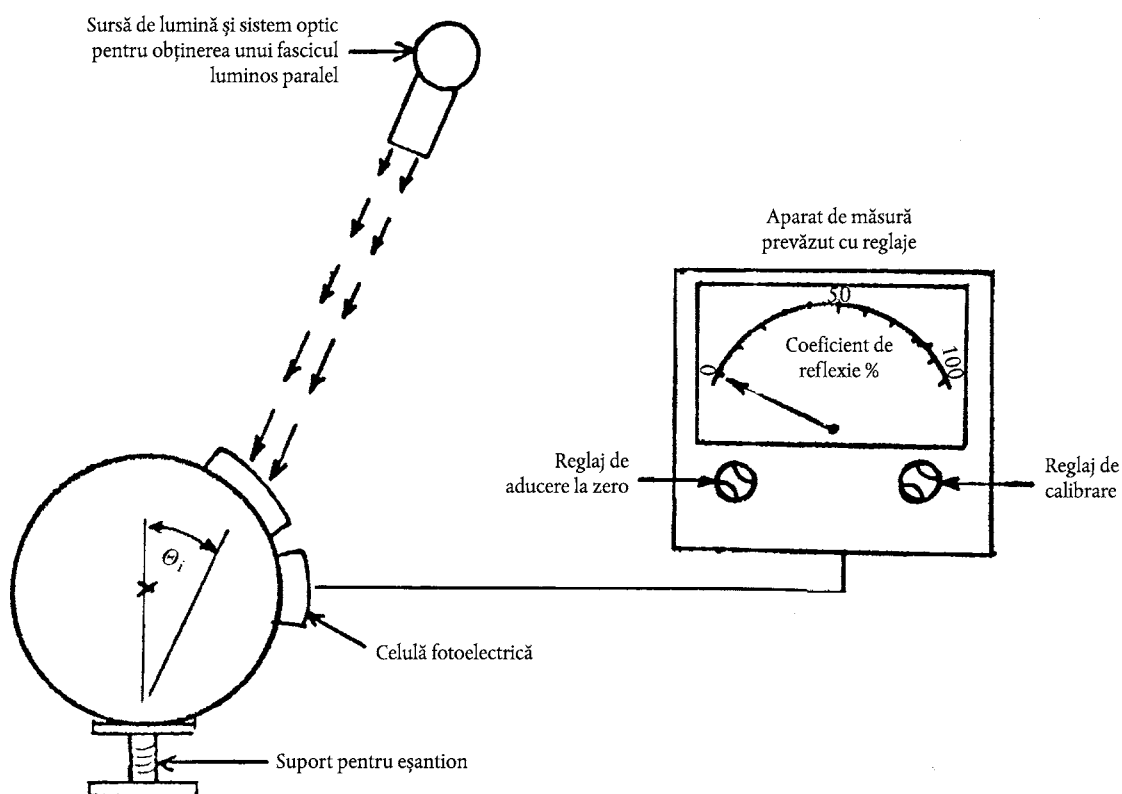


Figura 2 – Reflectometru generalizat care încorporează o sferă Ulbricht în receptor

Valorile componentelor tricromatice spectrale pentru observatorul colorimetric standard CIE 1931 ⁽¹⁾

[Acest tabel este preluat din publicația IEC 50 (45) (1970)]

λ nm	$\bar{x}(\lambda)$	$\bar{y}(\lambda)$	$\bar{z}(\lambda)$
380	0.001 4	0.000 0	0.006 5
390	0.004 2	0.000 1	0.020 1
400	0.014 3	0.000 4	0.067 9
410	0.043 5	0.001 2	0.207 4
420	0.134 4	0.004 0	0.645 6
430	0.283 9	0.011 6	1.385 6
440	0.348 3	0.023 0	1.747 1
450	0.336 2	0.038 0	1.772 1
460	0.290 8	0.060 0	1.669 2
470	0.195 4	0.091 0	1.287 6
480	0.095 6	0.139 0	0.813 0
490	0.032 0	0.208 0	0.465 2
500	0.004 9	0.323 0	0.272 0
510	0.009 3	0.503 0	0.158 2
520	0.063 3	0.710 0	0.078 2
530	0.165 5	0.862 0	0.042 2
540	0.290 4	0.954 0	0.020 3
550	0.433 4	0.995 0	0.008 7
560	0.594 5	0.995 0	0.003 9
570	0.762 1	0.952 0	0.002 1
580	0.916 3	0.870 0	0.001 7
590	1.026 3	0.757 0	0.001 1
600	1.062 2	0.631 0	0.000 8
610	1.002 6	0.503 0	0.000 3
620	0.354 4	0.381 0	0.000 2
630	0.642 4	0.265 0	0.000 0
640	0.447 9	0.175 0	0.000 0
650	0.283 5	0.107 0	0.000 0
660	0.164 9	0.061 0	0.000 0
670	0.087 4	0.032 0	0.000 0
680	0.046 8	0.017 0	0.000 0
690	0.022 7	0.008 2	0.000 0
700	0.011 4	0.004 1	0.000 0
710	0.005 8	0.002 1	0.000 0
720	0.002 9	0.001 0	0.000 0
730	0.001 4	0.000 5	0.000 0
740	0.000 7	0.000 2 ⁽¹⁾	0.000 0
750	0.000 3	0.000 1	0.000 0
760	0.000 2	0.000 1	0.000 0
770	0.000 1	0.000 0	0.000 0
780	0.000 0	0.000 0	0.000 0

⁽¹⁾ Modificat în 1966 (de la 3 la 2).⁽¹⁾ Tabel prescurtat. Valorile $\bar{y}(\lambda) = V(\lambda)$ sunt rotunjite la patru zecimale.

ANEXA II

MODEL DE CERTIFICAT DE OMOLOGARE CEE DE TIP A COMPONENTELOR

Denumirea autorității competente

**Notificare privind acordarea, refuzul sau retragerea omologării CEE a componentelor pentru un tip de
oglină retrovizoare**

- Omologare CEE de tip nr.
1. Marcă de comerț sau de fabrică
.....
 2. Clasa (I, II, III, Is, IIs, IIIs) ⁽¹⁾
 3. Numele și adresa fabricantului
.....
 4. Numele și adresa reprezentantului autorizat al fabricantului, dacă este cazul
.....
 5. Simbolul definit  la punctul 2.4.1.1. din anexa I: da/nu ⁽¹⁾
 6. Prezentat pentru omologare la data de
 7. Încercare de laborator
.....
 8. Data și numărul raportului laboratorului
 9. Data acordării/refuzului/retragerii omologării de tip ⁽¹⁾
.....
 10. Locul
 11. Data
 12. Se anexează la acest certificat de omologare de tip următoarele documente purtând numărul de omologare de mai sus
.....
(note descriptive, schițe, diagrame și planuri ale oglinzii retrovizoare)
Aceste documente trebuie furnizate autorităților competente ale altor state membre la cererea expresă a acestora.
 13. Observații privind restricțiile de utilizare și/sau condițiile de montare, dacă este cazul
.....

.....
(Semnătură)

⁽¹⁾ A se șterge, după caz

ANEXA III

**ANEXĂ LA CERTIFICATUL DE OMOLOGARE CEE DE TIP PENTRU UN VEHICUL PRIVIND
INSTALAREA OGLINZILOR RETROVIZOARE**

[Articolul 4 alineatul (2) și articolul 10 din Directiva 70/156/CEE a Consiliului din 6 februarie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la omologarea de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora]

Denumirea autorității competente

- Omologare CEE de tip nr.
- extindere ⁽¹⁾
1. Marca de fabricație sau de comerț
.....
 2. Tipul vehiculului
 3. Numele și adresa fabricantului
.....
 4. Numele și adresa reprezentantului autorizat al fabricantului, dacă este cazul
.....
 5. Marca de fabricație sau de comerț a oglinzilor retrovizoare și numărul omologării
.....
 6. Extinderea omologării CEE de tip a vehiculului pentru a acoperi următorul tip de oglindă retrovizoare
.....
 7. Date de identificare a punctului R al poziției pe scaun a conducătorului vehiculului
.....
 8. Lățimea maximă și minimă ale caroseriei pentru care a fost acordată omologarea oglinzii retrovizoare (în cazul stadiului de șasiu - cabină la care se face referire la punctul 3.2.5 din anexa I)
 9. Vehicul prezentat pentru omologare CEE de tip la data de
 10. Departamentul tehnic responsabil pentru verificarea conformității în scopul omologării CEE de tip
.....
 11. Data procesului-verbal emis de acest departament
 12. Numărul procesului-verbal emis de acest departament
 13. Omologarea CEE de tip referitoare la instalarea oglinzilor retrovizoare a fost acordată/refuzată ⁽¹⁾
 14. Extinderea omologării CEE de tip referitoare la instalarea oglinzilor retrovizoare a fost acordată/refuzată ⁽²⁾
 15. Locul
 16. Data
 17. Semnătura

⁽¹⁾ Acolo unde este cazul, se precizează dacă este vorba de prima extindere a omologării inițiale CEE de tip sau de a doua, a treia etc.

⁽²⁾ A se șterge, după caz.

18. Se anexează la acest certificat următoarele documente purtând numărul de omologare menționat anterior:
- schițe care prezintă accesoriile oglinzilor retrovizoare,
 - schițe și planuri care prezintă pozițiile de montare și caracteristicile acelor părți ale structurii pe care se montează oglinzile retrovizoare,
 - vedere generală din față, din spate și a compartimentului pasagerilor, care prezintă locurile în care se montează oglinzile retrovizoare.

Aceste documente trebuie furnizate autorităților competente ale celorlalte state membre la cererea expresă a acestora.

ANEXA IV

**PROCEDURA PENTRU DETERMINAREA PUNCTULUI H ȘI VERIFICAREA POZIȚIILOR RELATIVE
ALE PUNCTELOR R ȘI H**

Se aplică părțile relevante din anexa III la Directiva 77/649/CEE.
