

31971L0127

22.3.1971

ÚŘEDNÍ VĚSTNÍK EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

L 68/1

SMĚRNICE RADY

ze dne 1. března 1971

o sblížení právních předpisů členských států týkajících se zpětných zrcátek motorových vozidel

(71/127/EHS)

RADA EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského hospodářského společenství, a zejména na článek 100 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise,

s ohledem na stanovisko Evropského parlamentu ⁽¹⁾,

s ohledem na stanovisko Hospodářského a sociálního výboru ⁽²⁾,

vzhledem k tomu, že technické požadavky, které musí motorová vozidla podle vnitrostátních právních předpisů splňovat, se mimo jiné vztahují na zpětná zrcátka;

vzhledem k tomu, že se tyto požadavky v jednotlivých členských státech liší; že je proto nutné, aby všechny členské státy zavedly stejné požadavky vedle nebo namísto svých stávajících právních předpisů, zejména aby bylo možné použít u všech typů vozidel postup EHS schvalování typu, který je předmětem směrnice Rady 70/156/EHS ze dne 6. února 1970 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel ⁽³⁾;

vzhledem k tomu, že předpisy o zpětných zrcátkách by měly stanovit požadavky nejen na montáž zrcátek na vozidlo, ale také na jejich konstrukci;

vzhledem k tomu, že harmonizovaný postup schvalování typu zpětných zrcátek umožní každému členskému státu ověřovat plnění společných požadavků na konstrukci a zkoušení

a informovat o výsledku ostatní členské státy zasláním kopie certifikátu schválení typu konstrukční části vystaveného pro každý typ zpětného zrcátka; že umístění značky EHS schválení typu konstrukční části na všechna zrcátka, která byla vyrobena ve shodě se schváleným typem, vyloučí nutnost technického ověření těchto zrcátek v ostatních členských státech,

PŘIJALA TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

1. Každý členský stát udělí schválení typu pro každý typ zpětného zrcátka, který splňuje požadavky na konstrukci a zkoušení stanovené v bodu 2 přílohy I.

2. Členský stát, který uděluje schválení typu, přijme podle potřeby a popřípadě ve spolupráci s příslušnými orgány ostatních členských států nezbytná opatření k ověření, že vyráběné typy jsou shodné se schváleným typem. Toto ověření se omezí na namátkovou kontrolu.

Článek 2

Pro každý typ zpětného zrcátka, který schválí podle článku 1, přidělí členské státy výrobcí nebo jeho pověřenému zástupci značku EHS schválení typu konstrukční části podle vzoru uvedeného v bodu 2.6 přílohy I.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 160, 18.12.1969, s. 7.

⁽²⁾ Úř. věst. C 48, 16.4.1969, s. 16.

⁽³⁾ Úř. věst. L 42, 23.2.1970, s. 1.

Členské státy přijmou veškerá vhodná opatření, aby zabránily užívání značek, které by mohly vést k záměně zpětných zrcátek, jejichž typ byl schválen podle článku 1, s jinými zrcátky.

Článek 3

1. Členské státy nesmějí zakázat uvedení zpětných zrcátek na trh z důvodů týkajících se jejich konstrukce nebo funkčního principu, pokud jsou opatřena značkou EHS schválení typu konstrukční části.

2. Toto ustanovení však nebrání členskému státu, aby taková opatření přijal proti zpětným zrcátkům, která jsou opatřena značkou EHS schválení typu konstrukční části, jestliže soustavně nevykazují shodu se schváleným typem.

O přijatých opatřeních dotýčný členský stát neprodleně uvědomí ostatní členské státy a Komisi a uvede důvody svého rozhodnutí. Rovněž se použije článek 5.

Neshodnost se schváleným typem ve smyslu prvního pododstavce nastane, pokud nejsou splněny požadavky bodů 2.1, 2.2 nebo 2.4 přílohy 1.

Článek 4

Príslušný orgán každého členského státu zašle do jednoho měsíce příslušným orgánům ostatních členských států kopie certifikátu schválení typu konstrukční části pro každý typ zpětného zrcátka, pro který schválení typu udělil nebo udělil odmítl.

Článek 5

1. Pokud členský stát, který udělil EHS schválení typu konstrukční části, zjistí, že se více zpětných zrcátek opatřených toutž značkou schválení typu konstrukční části neshoduje s typem, který byl schválen, přijme nezbytná opatření, aby byla znovu zajištěna shodnost vyráběných zařízení se schváleným typem. O přijatých opatřeních, která mohou vést až k odejmutí EHS schválení typu konstrukční části, uvědomí příslušný orgán dotyčného státu příslušné orgány ostatních členských států. Stejná opatření tento orgán přijme, jestliže je o takové neshodnosti informován příslušnými orgány jiného členského státu.

2. Příslušné orgány členských států se do jednoho měsíce vzájemně informují o každém odejmutí EHS schválení typu s uvedením důvodů.

3. Pokud členský stát, který udělil EHS schválení typu, popírá závalu ve shodnosti, o které byl uvědoměn, usilují dotyčné členské státy o urovnání sporu. Průběžně o tom informují Komisi. V případě potřeby uskuteční Komise vhodná jednání s cílem dosáhnout urovnání sporu.

Článek 6

Veškerá rozhodnutí o odmítnutí nebo odejmutí schválení typu konstrukční části pro typ zpětného zrcátka nebo o zákazu jeho užívání, učiněná na základě předpisů přijatých k provedení této směrnice, musí být podrobně odůvodněna. Rozhodnutí se oznamuje dotčené osobě s uvedením možnosti podat opravné prostředky, která jsou jí podle platných právních předpisů členských států k dispozici, a o lhůtách pro jejich podání.

Článek 7

Členské státy nesmějí odmítnout udělit EHS schválení typu nebo vnitrostátní schválení typu pro určitý typ vozidla z důvodů týkajících se zpětných zrcátek, jestliže jsou tato zrcátka opatřena značkou EHS schválení typu konstrukční části a jestliže jsou namontována v souladu s požadavky bodu 3 přílohy I.

Článek 8

Pro účely této směrnice se „vozidlem“ rozumí každé motorové vozidlo určené k provozu na pozemních komunikacích, s karoserií nebo bez karoserie, které má nejméně čtyři kola a maximální konstrukční rychlost vyšší než 25 km/h, s výjimkou kolejových vozidel, zemědělských traktorů a strojů a strojů pro veřejné práce.

Článek 9

Změny nezbytné pro přizpůsobení požadavků příloh I, II a III technickému pokroku se přijímají postupem stanoveným v článku 13 směrnice Rady ze dne 6. února 1970 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel.

Článek 10

1. Členské státy uvedou v účinnost předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 18 měsíců od jejího oznámení a neprodleně o nich uvědomí Komisi.

2. Členské státy zajistí, aby Komisi bylo sděleno znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

V Bruselu dne 1. března 1971.

Článek 11

Tato směrnice je určena členskými státy.

Za Radu

předseda

M. SCHUMANN

PŘÍLOHA I

1. DEFINICE

- 1.1 „Zpětným zrcátkem“ se rozumí zařízení, jehož účelem je poskytovat v poli výhledu geometricky definovaném v bodu 3.5 jasný pohled směrem dozadu, který není v přijatelných mezích omezen konstrukčními částmi vozidla nebo cestujícími tohoto vozidla.
- 1.2 „Vnitřním zpětným zrcátkem“ se rozumí zařízení podle bodu 1.1, které je namontováno ve vozidle v prostoru pro cestující.
- 1.3 „Vnější zpětným zrcátkem“ se rozumí zařízení podle bodu 1.1, které je namontováno na vnější povrch vozidla.
- 1.4 „Třídou zpětných zrcátek“ se rozumějí všechna zpětná zrcátka, která mají jednu nebo více společných vlastností nebo funkcí. Vnitřní zpětná zrcátka jsou zařazena do třídy I, vnější zpětná zrcátka do tříd II a III.
- 1.5 „Vozidlem kategorie A“ se rozumějí všechna vozidla, jejichž maximální přípustná hmotnost přesahuje 3 500 kg.
- 1.6 „Vozidlem kategorie B“ se rozumějí všechna vozidla, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřesahuje 3 500 kg.
- 1.7 „Zornými body řidiče“ se rozumějí dva body vzdálené od sebe 65 mm a nacházející se 635 mm svisle nad H-bodem sedadla řidiče, definovaným v příloze III. Přímkou spojující tyto body je kolmá ke střední podélné svislé rovině vozidla. Střed úsečky spojující oba zorné body leží v podélné svislé rovině procházející středem volantu. Jestliže tato rovina neprochází středem sedadla řidiče, musí být příčná poloha této roviny vhodně korigována.
- 1.8 Poloměrem „R“ se rozumí střední hodnota hlavního poloměru křivosti měřeného od středu zrcátka, vyjádřená v milimetrech.

2. POŽADAVKY TÝKAJÍCÍ SE EHS SCHVÁLENÍ TYPU ZPĚTNÝCH ZRCÁTEK

2.1 Obecné požadavky

- 2.1.1 Všechna zpětná zrcátka musí být seřiditelná.
- 2.1.2 Okraj odrazného povrchu musí být uložen v ochranném pouzdře, které musí být na svém obvodu zaobleno minimálním poloměrem 3,5 mm.
- 2.1.3 Žádná část vnějšího zpětného zrcátka nesmí mít výčnělky o poloměru zaoblení menším než 3,5 mm.

2.2 Rozměry

2.2.1 Vnitřní zpětná zrcátka (třída I)

Rozměry odrazného povrchu musí být takové, aby bylo možné do něj vepsat obdélník o délce jedné strany 4 cm a délce druhé strany

$$15 \text{ cm} \times \frac{1}{1 + \frac{1000}{R}}$$

2.2.2 Vnější zpětná zrcátka (třídy II a III)

2.2.2.1 Rozměry odrazného povrchu musí být takové, aby bylo možné do něj vepsat:

- obdélník o výšce 4 cm a délce základny, která, měřená v centimetrech, má hodnotu „a“,
- úsečku, která je rovnoběžná s výškou obdélníku a jejíž délka, vyjádřená v centimetrech, má hodnotu „b“.

2.2.2.2 Minimální hodnoty „a“ a „b“ jsou uvedeny v tabulce:

Třída zpětného zrcátka	Kategorie vozidel, pro něž jsou zpětná zrcátka určena	a	b
II	A	$\frac{17}{1 + \frac{1000}{R}}$	20
III	B	$\frac{13}{1 + \frac{1000}{R}}$	7

2.3 Odrazný povrch a součinitel odrazivosti

2.3.1 Odrazný povrch zpětného zrcátka musí být omezen zakřivením jednoduchého vypuklého tvaru.

2.3.2 Za běžných podmínek užívání si odrazný povrch musí zachovat vlastnosti uvedené v bodu 2.3.5 navzdory nepříznivým povětrnostním podmínkám.

2.3.3 Odrazné povrchy musí být tvořeny plochými nebo sféricky vypuklými zrcátky. Rozdíly mezi hlavními poloměry křivosti v kterémkoli bodě střední části zrcátka nesmějí být větší než 0,25 R.

2.3.4 Střední hodnota poloměru křivosti R definovaného v bodu 1.8 nesmí být menší než:

- 1 800 mm u zpětných zrcátek třídy II,
- 1 200 mm u zpětných zrcátek třídy I a III.

2.3.5 Normálový součinitel odrazivosti odrazného povrchu nesmí být menší než 35 %. Má-li zrcátko dvě polohy („denní“ a „noční“), nesmí být normálový součinitel odrazivosti při „noční“ poloze menší než 4 %. Zpětné zrcátko nesmí bránit rozeznávání barev signálů užívaných k řízení silniční dopravy.

2.4 Zkoušky

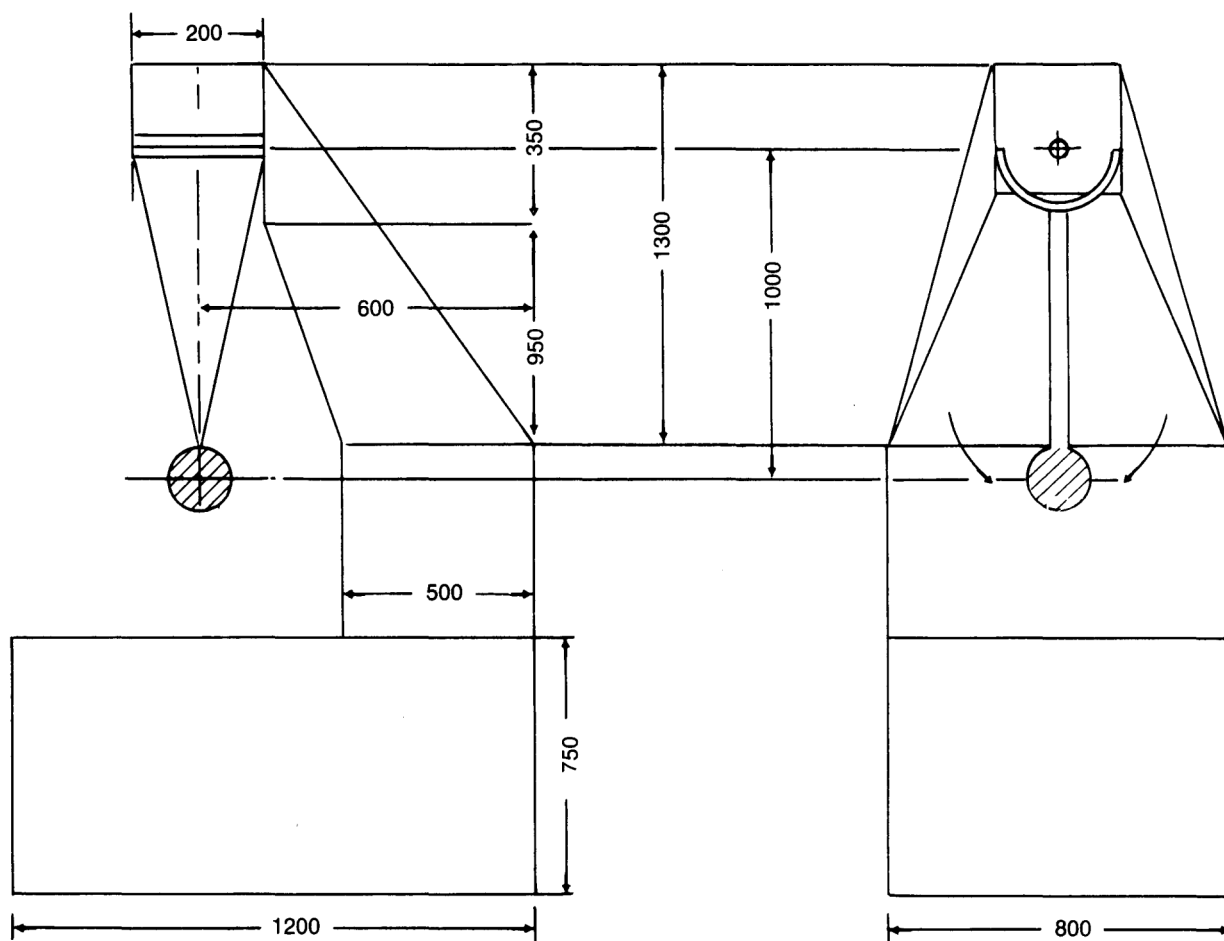
2.4.1 Reakce zpětných zrcátek na náraz a ohyb ochranného pouzdra upevněného ke stopce nebo k držáku se zkouší podle bodů 2.4.2 a 2.4.3.

2.4.2 Nárazová zkouška

2.4.2.1 Popis zkušebního zařízení

2.4.2.1.1 Zkušební zařízení má podobu kyvadla, které se skládá z tyče a z kladiva na jejím konci. K přidržování zkušebních vzorků se používá podpěra pevně spojená s podstavcem kyvadla (obrázek 1).

Hlavní rozměry zařízení pro nárazovou zkoušku



Obrázek 1

2.4.2.1.2 Čelo kladiva užívaného k nárazu musí mít tvar koule o průměru (165 ± 5) mm. Musí být pevné a potažené pryží tloušťky 5 mm a tvrdosti 50 podle Shoreho stupnice A.

2.4.2.1.3 Střed úderu kyvadla se shoduje se středem části koule na konci kladiva. Je vzdálen $1 \text{ m} \pm 10 \text{ mm}$ od osy otáčení kyvadla. Celková hmotnost kyvadla vztažená na střed jeho úderu je $m_o = (6,8 \pm 0,05) \text{ kg}$; (vztah m_o k celkové hmotnosti m kyvadla a ke vzdálenosti l mezi těžištěm kyvadla a jeho osou otáčení je vyjádřen rovnicí: $m_o = m \frac{l}{a}$).

2.4.2.2 Popis zkoušky

2.4.2.2.1 Zpětná zrcátka se připevní k podpěře tak, aby podpěra nebránila případnému pohybu pohyblivých částí zpětného zrcátka. Zpětné zrcátko se k podpěře připevní a rameno se umístí tak, jak doporučí osoba, která dodala zpětné zrcátko ke zkoušce.

2.4.2.2.2 Má-li zpětné zrcátko zařízení k seřizování vzdálenosti od základny, nastaví se toto zařízení do polohy, při níž je vzdálenost zrcátka od základny nejmenší.

2.4.2.2.3 Zkouška se provede tak, že se kladivo nechá spadnout z výšky odpovídající úhlu kyvadla 60° od svislice tak, aby narazilo na zpětné zrcátko v okamžiku, kdy kyvadlo dosáhlo svislé polohy; bod nárazu kyvadla je na vodorovné přímce procházející středem úderu kladiva.

2.4.2.2.4 Zpětná zrcátka se podrobí nárazu za těchto různých podmínek:

2.4.2.2.4.1 Vnitřní zpětná zrcátka

Zkouška 1 – Náraz je veden kolmo k povrchu zrcátka, přičemž bod nárazu se volí tak, aby náraz na zrcátko směřoval na bod, ve kterém je ochranné pouzdro zrcátka připevněno ke stopce nebo držáku zrcátka. Náraz směřuje na odrazný povrch.

Zkouška 2 – Náraz je veden na okraj ochranného pouzdra tak, aby náraz směřoval pod úhlem 45° k rovině odrazného povrchu zrcátka a probíhal ve vodorovné rovině procházející bodem, ve kterém je ochranné pouzdro zrcátka připevněno ke stopce nebo držáku zrcátka. Náraz směřuje na odrazný povrch.

2.4.2.2.4.2 Vnější zpětná zrcátka

Zkouška 1 – Náraz je veden kolmo k povrchu zrcátka, přičemž bod nárazu se volí tak, aby náraz na zrcátko procházel bodem, ve kterém je ochranné pouzdro zrcátka připevněno ke stopce nebo držáku zrcátka.

Zkouška 1' – Náraz je veden na zadní stranu zrcátka, na jeho stopku nebo držák (kladivo je ve stejné vzdálenosti od montážní roviny jako u zkoušky 1 a zrcátko je kolmé k trajektorii středu úderu kladiva).

Zkouška 2 – Náraz je veden na okraj ochranného pouzdra tak, aby náraz směřoval pod úhlem 45° k rovině odrazného povrchu zrcátka a probíhal ve vodorovné rovině procházející bodem, ve kterém je ochranné pouzdro zrcátka připevněno ke stopce nebo držáku zrcátka. Náraz směřuje na odrazný povrch.

2.4.2.2.4.3 Obecné připomínky

2.4.2.2.4.3.1 Jestliže zkoušený vzorek nemá jasně definovanou stopku nebo držák nebo jestliže bod připevnění je na okraji zrcátka, volí se jako vztažný bod střed zrcátka.

2.4.2.2.4.3.2 Jestliže není možné provést zkoušku podle bodu 2.4.2.2, posune se bod nárazu v rovině souměrnosti kyvadla tak, aby nejnižší bod kyvadla byl vzdálen 40 mm od montážní roviny.

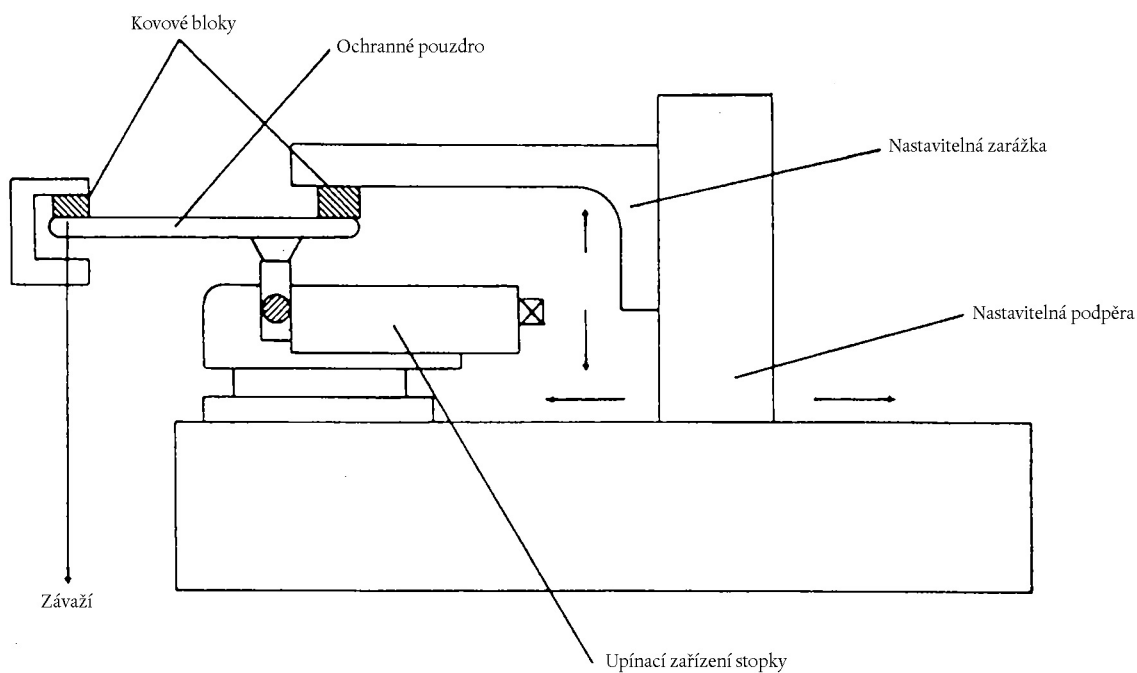
2.4.3 Ohybová zkouška ochranného pouzdra připevněného ke stopce

2.4.3.1 Popis zkoušky

Ochranné pouzdro se vodorovně uloží do zkušebního zařízení tak, aby stopku nebo držák zrcátka bylo možno spolehlivě upnout. Konec ochranného pouzdra, který je ve směru největšího rozměru ochranného pouzdra nejbližší k bodu připevnění stopky, se znehybní pevnou záložkou šířky 15 mm překrývající celou šířku ochranného pouzdra.

Na opačný konec ochranného pouzdra se umístí stejná záložka tak, aby se na ni mohlo působit stanoveným zkušebním zatížením (obrázek 2).

Příklad zařízení pro ohybovou zkoušku ochranných pouzder zpětných zrcátek



Obrázek 2

2.4.3.2 Zkušební zatížení je 25 kg a udržuje se po dobu jedné minuty.

2.5 Vyhodnocení výsledků

2.5.1 Při všech zkouškách podle bodu 2.4.2 musí kyvadlo po nárazu pokračovat v kyvu do polohy svírající se svislicí úhel nejméně 2°.

2.5.2 Jestliže se při zkouškách podle bodu 2.4.2 ulomí stopka nebo držák zpětného zrcátka, nesmí zbývající část přechýlávat od základny více než o 1 cm. Jestliže se stopka nebo držák ulomí, nesmí zbývající část základny vytvářet nebezpečné výčnělky.

2.5.3 Při zkouškách podle bodů 2.4.2 a 2.4.3 se odrazný povrch zrcátka nesmí rozbit. Rozbití zrcátka je však přípustné, je-li splněna některá z těchto podmínek:

2.5.3.1 Úlomky skla nadále lnou k zadní části ochranného pouzdra nebo k povrchu pevně spojenému s ochranným pouzdem za předpokladu, že šířka úlomků není větší než 5 mm.

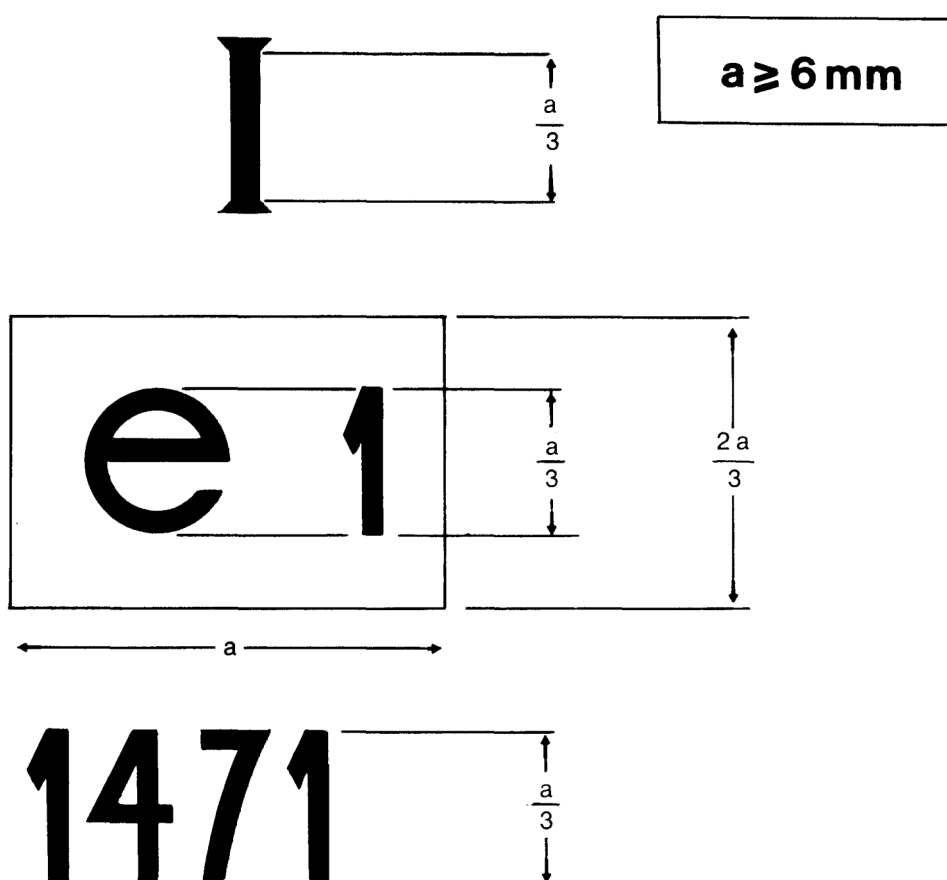
2.5.3.2 Zrcátko je zhotoveno z bezpečnostního skla.

2.6 Značka schválení typu konstrukční části

2.6.1 Značku schválení typu konstrukční části tvoří obdélník, ve kterém je vepsáno malé písmeno „e“ a rozlišovací číslo nebo písmena členského státu, který udělil schválení typu (1 pro Německo, 2 pro Francii, 3 pro Itálii, 4 pro Nizozemsko, 6 pro Belgie a L pro Lucembursko). Kdekoli v blízkosti obdélníku je umístěno číslo schválení typu, které odpovídá číslu certifikátu schválení typu konstrukční části vystavenému pro dotyčný typ.

2.6.2 Značka schválení typu konstrukční části (znak a číslo) musí být připojena k hlavní části zpětného zrcátka takovým způsobem, aby byla nesmazatelná a zřetelně viditelná i po namontování zpětného zrcátka na vozidlo.

Příklad značky EHS schválení typu konstrukční části ⁽¹⁾



Legenda

Zpětné zrcátko opatřené výše uvedenou značkou EHS schválení typu konstrukční části je zrcátko třídy I (vnitřní zpětné zrcátko), jehož typ byl schválen v Německu (e1) pod číslem 1471.

⁽¹⁾ Čísla na obrázku jsou pouze orientační.

3. POŽADAVKY NA MONTÁŽ NA VOZIDLA

3.1 Obecně

3.1.1 Zpětná zrcátka musí být namontována takovým způsobem, aby se za běžných jízdních podmínek nechvěla.

3.1.2 Na vozidla kategorie A musí být namontována vnější zpětná zrcátka třídy II a na vozidla kategorie B musí být namontována zpětná zrcátka třídy III.

3.2 Počet

3.2.1 Všechna vozidla musí být vybavena jak vnitřním, tak vnějším zpětným zrcátkem; vnější zrcátko musí být namontováno na levou stranu vozidla.

3.2.2 Nejsou-li splněny podmínky týkající se pole výhledu vnitřního zpětného zrcátka stanovené v bodu 3.5, musí být na pravé straně vozidla namontováno vnější zpětné zrcátko. V tomto případě nemusí být vnitřní zpětné zrcátko namontováno, jestliže neumožňuje výhled směrem dozadu.

3.3 Umístění

3.3.1 Zpětná zrcátka musí být umístěna tak, aby řidič sedící na sedadle řidiče v obvyklé jízdní poloze měl jasný výhled na silnici za vozidlem.

3.3.2 Vnější zpětná zrcátka musí být viditelná bočními okny nebo částí čelního skla stíranou stíračem. Toto ustanovení neplatí pro vnější zpětná zrcátka namontovaná na pravé straně vozidel mezinárodních kategorií M₂ a M₃ podle definice ve směrnici Rady o sblížování právních předpisů členských států týkajících se schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel.

3.3.3 V případě vozidel s levostranným řízením musí být předepsané vnější zpětné zrcátko namontováno na levé straně vozidla tak, aby úhel mezi střední podélnou svislou rovinou vozidla a svislou rovinou, která prochází středem zpětného zrcátka a středem úsečky mezi zornými body řidiče, nebyl větší než 55°.

3.3.4 Zpětná zrcátka nesmějí přechýlat vnější obrys karoserie vozidla více, než je nezbytné k dosažení pole výhledu stanoveného v bodu 3.5.

3.3.5 Je-li spodní okraj vnějšího zpětného zrcátka při naloženém vozidle vzdálen od vozovky méně než 2 m, nesmí toto zpětné zrcátko přechýlat celkovou šířku vozidla, měřenou bez vnějších zrcátek, o více než 0,2 m.

3.3.6 Za podmínek stanovených v bodech 3.3.4 a 3.3.5 mohou zpětná zrcátka přesahovat přes maximální přípustnou šířku vozidla.

3.4 Seřizování

3.4.1 Řidič musí být schopen seřizovat vnitřní zpětné zrcátko ze své jízdní polohy.

3.4.2 Seřízení vnějšího zpětného zrcátka umístěného na straně řidiče musí být možné zevnitř vozidla při zavřených dveřích. Poloha zrcátka se však může aretovat zvenčí⁽¹⁾.

3.4.3 Bod 3.4.2 se nevztahuje na vnější zpětná zrcátka, která mohou být po vysunutí ze sklopené polohy bez seřizování vrácena do původní polohy.

3.5 Pole výhledu

3.5.1 Obecně

Níže definovaná pole výhledu se stanoví při binokulárním vidění, kdy jsou oči pozorující osoby v poloze „zorných bodů řidiče“ definovaných výše v bodu 1.7. Pole výhledu se stanoví na nenaloženém vozidle s výjimkou přítomné měřicí osoby a musí být stanoveny průhledem oken, jejichž celkový součinitel průchodu světla měřený kolmo k povrchu je nejméně 70 %.

3.5.2 Vnitřní zpětné zrcátko

Pole výhledu musí být takové, aby řidič byl schopen vidět přinejmenším 20 m širokou rovinnou a vodorovnou část vozovky, která má střed na střední podélné svislé rovině vozidla a sahá od obzoru do vzdálenosti 60 m za vozidlem (obrázek 3).

3.5.3 Levé vnější zpětné zrcátko

Pole výhledu musí být takové, aby řidič byl schopen vidět přinejmenším 2,5 m širokou rovinnou a vodorovnou část vozovky, která je vpravo ohraničena rovinou rovnoběžnou se střední podélnou svislou rovinou vozidla, prochází krajním levým bodem celkové šířky vozidla a sahá od obzoru k místu vzdálenému 10 m od zorných bodů řidiče (obrázek 4).

3.5.4 Pravé vnější zpětné zrcátko

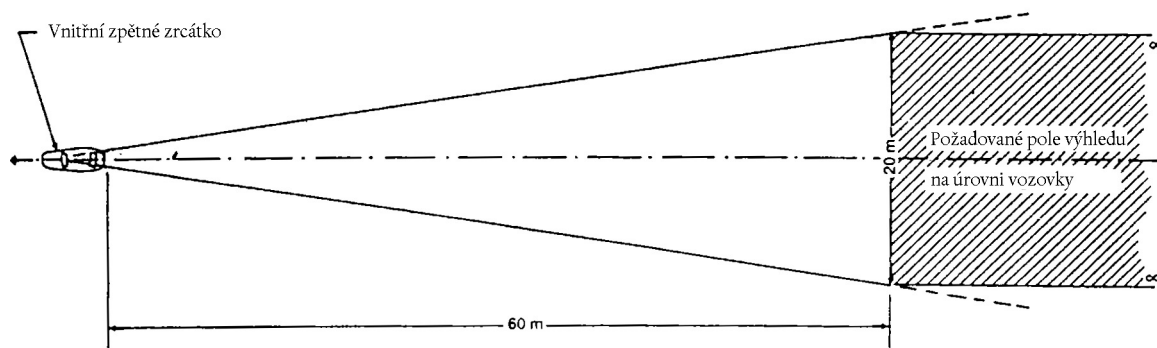
Pole výhledu musí být takové, aby řidič byl schopen vidět přinejmenším 3,5 m širokou rovinnou a vodorovnou část vozovky, která je vlevo ohraničena rovinou rovnoběžnou se střední podélnou svislou rovinou vozidla, prochází krajním pravým bodem celkové šířky vozidla a sahá od obzoru k místu vzdálenému 30 m od zorných bodů řidiče.

Mimo to musí být vozovka řidičem viditelná v šíři 0,75 m, počínaje bodem vzdáleným 4 m směrem dozadu od svislé roviny, která prochází zornými body řidiče (obrázek 4).

(¹) V budoucnu by bylo žádoucí, aby vnější zpětné zrcátko, které nemá systém aretace, bylo seřiditelné řidičem v normální jízdní poloze uvnitř vozidla při zavřených dveřích.

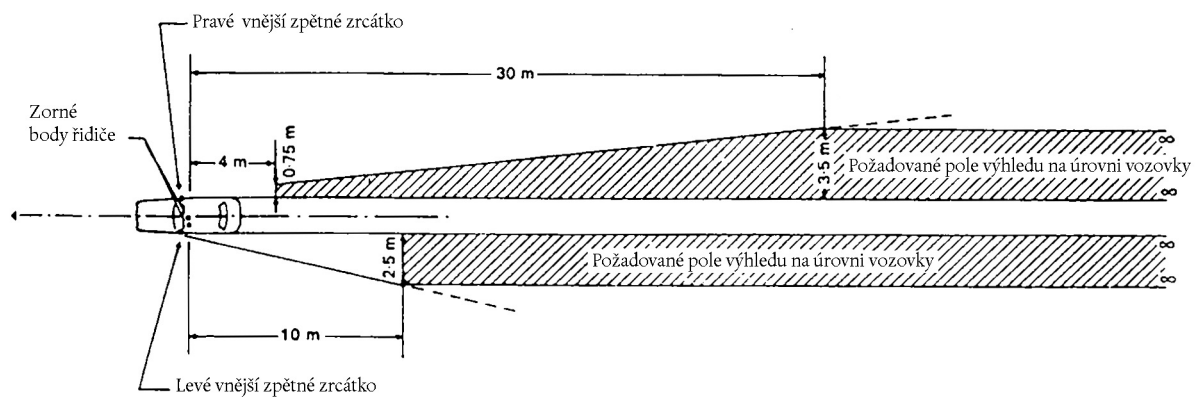
Jakmile to díky technickému pokroku umožní ekonomické metody výroby a montáže zrcátek na vozidlo, použije se ke zdokonalení této směrnice postup podle článku 9.

Vnitřní zpětné zrcátko



Obrázek 3

Vnější zpětné zrcátko



Obrázek 4

PŘÍLOHA II

CERTIFIKÁT SCHVÁLENÍ TYPU KONSTRUKČNÍ ČÁSTI

Název příslušného správního orgánu

Sdělení týkající se udělení, odmítnutí nebo odejmutí schválení typu zpětného zrcátka

.....

.....

.....

.....

.....

Schválení typu č

1. Výrobní nebo obchodní značka
2. Třída (I, II, III)
3. Jméno a adresa výrobce
-
4. Jméno a adresa případného zástupce výrobce
-
5. Datum předložení ke schválení typu
6. Technická zkušebna
7. Datum a číslo zkušebního protokolu
8. Datum udělení/odmítnutí/odejmutí schválení typu ⁽¹⁾
9. Místo
10. Datum
11. K tomuto certifikátu jsou přiloženy následující dokumenty označené výše uvedeným číslem schválení
typu
(popisy, výkresy, diagramy a obrázky zpětného zrcátka)
12. Poznámky

.....
Podpis

⁽¹⁾ Nehodící se škrtněte.

PŘÍLOHA III ⁽¹⁾

ZKUŠEBNÍ POSTUP STANOVENÍ H-BODU

1. Definice

H-bodem, který určuje polohu osoby sedící v prostoru pro cestující, je stopa teoretické osy otáčení nohou vůči trupu lidského těla představovaného zařízením 3DH na podélné svislé rovině.

2. Stanovení H-bodů

2.1 H-bod se stanoví pro sedadlo řidiče.

(2.1.1)

(2.1.2)

2.2 Pro každé stanovení H-bodu se uvažované sedadlo umístí do obvyklé jízdní polohy určené výrobcem a opěradlo sedadla, je-li jeho sklon seřiditelný, se nastaví do polohy blízké svislé poloze.

3. Popis zařízení 3DH

3.1 Použije se zařízení 3DH hmotnosti a tvaru dospělého muže střední výšky. Toto zařízení 3DH je znázorněno na obrázcích 1 a 2.

3.2 Zřízení 3DH se skládá:

3.2.1 ze dvou částí, z nichž jedna napodobuje zádovou část a druhá sedací část, přičemž obě jsou otočné kolem osy, která představuje osu otáčení mezi trupem a stehny. Stopa této osy na bočním povrchu zařízení 3DH je H-bodem tohoto zařízení;

3.2.2 ze dvou částí, které napodobují nohy a jsou otočné vůči části napodobující sedací část;

3.2.3 ze dvou částí, které napodobují chodidla a jsou spojeny s nohama závěsy představujícími kotníky;

3.2.4 dále z části, která představuje sedací část a je opatřena libelou umožňující kontrolovat její sklon v příčném směru.

3.3 Ve vhodných bodech odpovídajících příslušným těžištím se umístí závaží představující hmotnosti jednotlivých částí těla tak, aby celková hmotnost zařízení 3DH dosáhla cca 75,8 kg (74,4 daN). Podrobnosti o jednotlivých závažích jsou uvedeny v tabulce na obrázku 2.

⁽¹⁾ Znění přílohy III je podobné znění předpisu EHK c. 14; zejména rozdělení do bodu je totožné. Proto tam, kde body předpisu 14 nemají v této směrnici svůj protějšek, jsou jejich čísla v příloze III uvedena v závorkách pro informaci.

4. Usazení zařízení 3DH

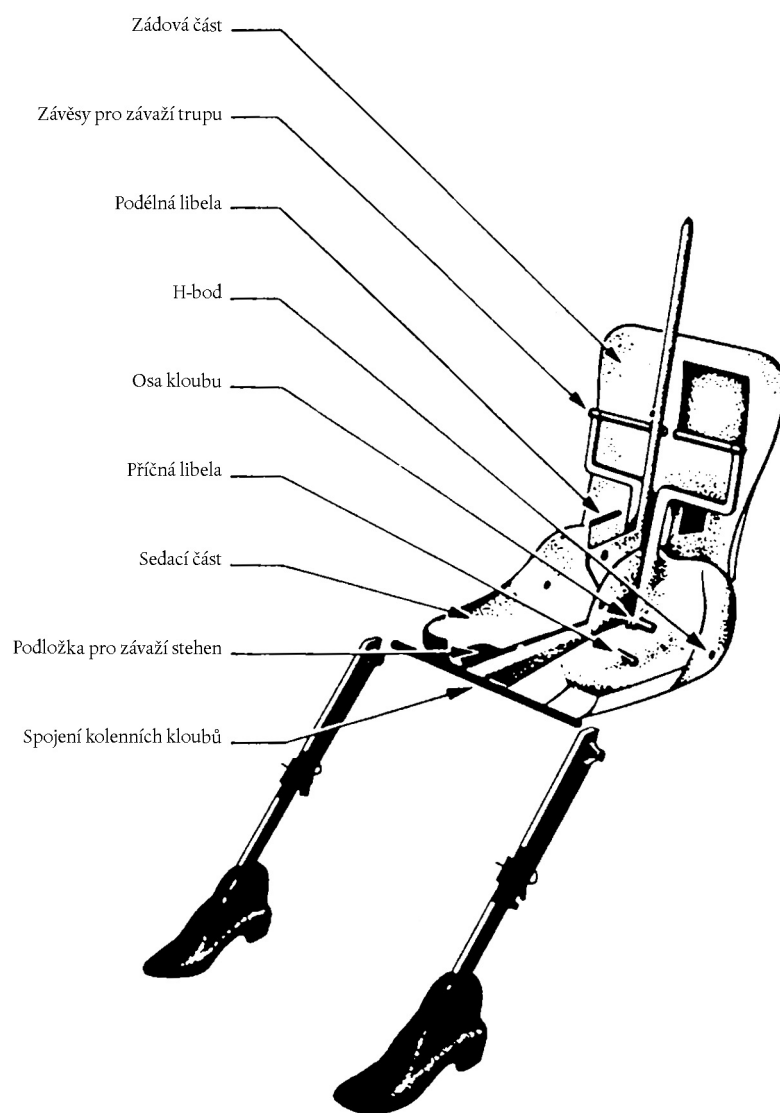
Zařízení 3DH se usazuje takto:

- 4.1 Vozidlo se umístí na vodorovnou rovinu a sedadlo se seřídí, jak je popsáno v bodu 2.2.
- 4.2 Zkoušené sedadlo se pokryje kusem látky, aby se usnadnilo správné usazení zařízení 3DH.
- 4.3 Zařízení 3DH se umístí na sedadlo.
- 4.4 Chodidla zařízení 3DH se umístí takto:
 - 4.4.1 pravé chodidlo se položí na pedál akceleratoru v jeho nestlačené poloze a levé chodidlo se umístí tak, aby libela kontrolující příčnou polohu sedací části zařízení 3DH byla ve vodorovné poloze.
 - (4.4.2)
 - (4.4.3)
- 4.5 Na stehna se umístí závaží, příčná libela sedací části se znovu ustaví do vodorovné polohy a na sedací část zařízení 3DH se umístí závaží.
- 4.6 Zařízení 3DH se odsune od opěradla sedadla pomocí tyče spojující kolenní klouby a zádová část zařízení 3DH se sklopí dopředu. Zařízení 3DH se opět usadí na sedadle vozidla posouváním sedací části zařízení 3DH směrem dozadu, dokud se nenarazí na odpor, načež se zádová část zařízení 3DH zatlačí proti opěradlu sedadla.
- 4.7 Na zařízení 3DH se dvakrát působí vodorovnou silou 10,2 kp (10 daN). Směr a působíště této síly jsou na obrázku 2 vyznačeny černou šipkou.
- 4.8 Na pravý a levý bok se zavěsí závaží a pak se umístí závaží na trup, příčná libela zařízení 3DH se při tom udržuje ve vodorovné poloze.
- 4.9 Zádová část zařízení 3DH se sklopí dopředu tak, že závaží trupu jsou nad H-bodem, aby se vyloučilo tření na opěradle sedadla, příčná libela zařízení 3DH se přitom udržuje ve vodorovné poloze.
- 4.10 Zádová část zařízení 3DH se jemně posune vzad, čímž se usazení zařízení 3DH dokončí. Příčná libela zařízení 3DH by měla být vodorovná. Pokud není, výše popsaný postup se opakuje.

5. Výsledky

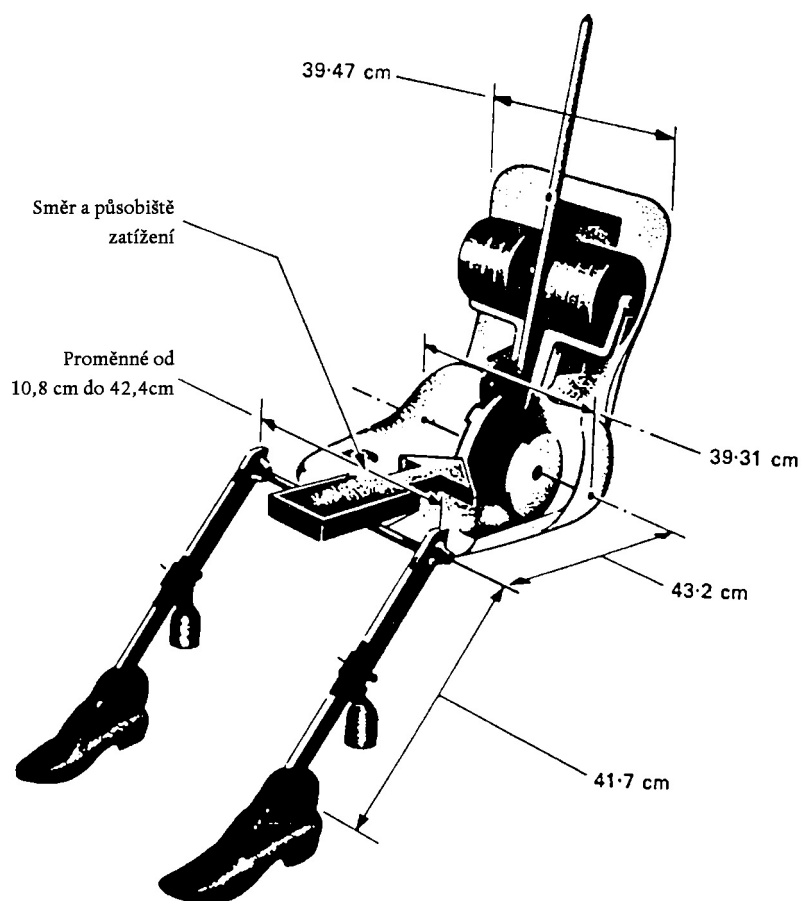
- 5.1 Po usazení zařízení 3DH postupem podle bodu 4 je H-bodem sedadla H-bod zařízení 3DH.
- 5.2 Kartézské souřadnice H-bodu musí být změřeny s přesností 1 mm, stejně jako souřadnice vztažných a přesně definovaných bodů prostoru pro cestující. Průměty těchto bodů do podélné svislé roviny se vynesou do diagramu.

Části zařízení 3DH



Obrázek 1

Rozměry a hmotnost zařízení 3DH



Obrázek 2

Hmotnost zařízení 3DH

	kg
Část představující zádovou a sedací část zařízení 3DH	16,6
Závaží trupu	31,2
Závaží sedací části	7,8
Závaží steh	6,8
Závaží dolních končetin	13,2
Celkem	75,6