

31974L0132

19.3.1974

ÚŘEDNÍ VĚSTNÍK EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

L 74/7

SMĚRNICE KOMISE

ze dne 11. února 1974,

**kterou se přizpůsobuje technickému pokroku směrnice Rady ze dne 26. července 1971
o sblížování právních předpisů členských států týkajících se brzdových zařízení určitých
kategorií motorových vozidel a jejich přípojných vozidel**

(74/132/EHS)

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

blokování kol zadní nápravy motorových vozidel nebo kol
náprav přípojných vozidel, a to i při poměrně malých zpoma-
leních; že se pak vozidlo nebo jízdní souprava může dostat do
smyku nebo se „zlomit“;

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského hospodářského
společenství,

vzhledem k tomu, že díky technickému pokroku je nyní
možné opatřit motorová vozidla a jejich přípojná vozidla za-
řízením regulujícím brzdny účinek v závislosti na zatížení;

s ohledem na směrnici Rady 70/156/EHS ze dne 6. února 1970
o sblížování právních předpisů členských států týkajících se
schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozi-
del⁽¹⁾, ve znění aktu o přistoupení nových členských států
k EHS a ESAE, připojeného ke Smlouvě a podepsaného
v Bruselu dne 22. ledna 1972⁽²⁾, a zejména na články 11, 12
a 13 uvedené směrnice,

vzhledem k tomu, že opatření této směrnice jsou v souladu se
stanoviskem Výboru pro přizpůsobování směrnic
o odstraňování technických překážek obchodu v oboru moto-
rových vozidel technickému pokroku,

PŘIJALA TUTO SMĚRNICI:

s ohledem na směrnici Rady 71/320/EHS ze dne 26. čer-
vence 1971 o sblížování právních předpisů členských států
týkajících se brzdových zařízení určitých kategorií motorových
vozidel a jejich přípojných vozidel⁽³⁾, ve znění aktu
o přistoupení nových členských států k EHS a ESAE, připoje-
ného ke Smlouvě a podepsaného v Bruselu dne
22. ledna 1972⁽⁴⁾, a zejména na článek 5 uvedené směrnice,

Článek 1

vzhledem k tomu, že mnoho nehod je způsobeno buď bloko-
váním kol zadní nápravy nenaloženého nákladního automobilu
nebo tahače návěsu, nebo rovněž blokováním kol přívěsu nebo
návěsu při brzdění na vozovce s nízkou adhezí; že za těchto
podmínek se rozložení brzdnych sil na nápravy, které je vý-
borné u naloženého vozidla, stane naprosto nevhodným pro
provozní podmínky u nenaloženého vozidla a může způsobit

Přílohy II a IX směrnice Rady 71/320/EHS ze dne 26. čer-
vence 1971 se mění v souladu s přílohou této směrnice.

Článek 2

⁽¹⁾ Úř. věst. L 42, 23.2.1970, s. 1.

⁽²⁾ Úř. věst. L 73, 27.3.1972, s. 115 a 157.

⁽³⁾ Úř. věst. L 202, 6.9.1971, s. 37.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 73, 27.3.1972, s. 118, 119 a 158.

1. Od 1. října 1974 nesmějí členské státy z důvodů týkají-
cích se brzdových zařízení

- odmítnout udělit EHS schválení typu nebo vydat doklad uvedený v čl. 10 odst. 1 poslední odrážce směrnice Rady 70/156/EHS ze dne 6. února 1970 nebo odmítnout udělit vnitrostátní schválení typu pro typ motorového vozidla, ani
- zakázat první uvedení do provozu vozidla, pokud brzdová zařízení tohoto typu vozidla nebo vozidel splňují požadavky směrnice Rady 71/320/EHS ze dne 26. července 1971 ve znění této směrnice.

2. Od 1. ledna 1975 členské státy

- nesmějí již vydat doklad uvedený v čl. 10 odst. 1 poslední odrážce směrnice Rady 70/156/EHS ze dne 6. února 1970 pro typ vozidla, jehož brzdová zařízení nesplňují požadavky směrnice Rady 71/320/EHS ze dne 26. července 1971 ve znění této směrnice;
- mohou odmítnout udělit vnitrostátní schválení typu pro typ vozidla, jehož brzdová zařízení nesplňují požadavky směrnice Rady 71/320/EHS ze dne 26. července 1971 ve znění této směrnice.

3. Od 1. října 1975 mohou členské státy zakázat první uvedení do provozu vozidla, jehož brzdová zařízení nesplňují požadavky směrnice Rady 71/320/EHS ze dne 26. července 1971 ve znění této směrnice.

4. Členské státy do 1. června 1974 přijmou a zveřejní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí a neprodleně o nich uvědomí Komisi.

Článek 3

Tato směrnice je určena členskými státy.

V Bruselu dne 11. února 1974.

Za Komisi

François-Xavier ORTOLI

předseda

PŘÍLOHA

Změny příloh směrnice Rady ze dne 26. července 1971 (71/320/EHS)

PŘÍLOHA II: ZKOUŠKY BRZDĚNÍ A ÚČINKY BRZDOVÝCH ZAŘÍZENÍ

Bod 1.1.3.4 se nahrazuje tímto: „Aniž jsou dotčeny požadavky uvedené dále v bodě 1.1.4.2, musí mít vozovka povrch s dobrými adhezními vlastnostmi.“

Za bod 1.1.4.1 se vkládá nový bod, který zní:

„1.1.4.2 Chování vozidel kategorií M_1 , M_2 , M_3 , N_1 , N_2 , N_3 , O_3 a O_4 na vozovce se sníženou adhezí musí splňovat požadavky uvedené v dodatku

Dodatek (viz bod 1.1.4.2): ROZLOŽENÍ BRZDNÝCH SIL NA NÁPRAVY VOZIDLA

1. OBECNÁ USTANOVENÍ

Vozidla kategorií M_1 , M_2 , M_3 , N_1 , N_2 , N_3 , O_3 a O_4 , která nejsou vybavena protiblokovacím zařízením, musí splňovat požadavky tohoto dodatku.

2. ZNAČKY

i = index označení nápravy ($i = 1$, přední náprava; $i = 2$, zadní náprava)

P_i = normálová reakce vozovky na nápravu i za statických podmínek

N_i = normálová reakce vozovky na nápravu i při brzdění

T_i = brzdná síla na nápravě i

f_i = T_i/N_i , využití adheze nápravou i

J = zpomalení vozidla

g = gravitační zrychlení, $g = 10 \text{ m/s}^2$

z = poměrné zpomalení vozidla ⁽¹⁾, $z = J/g$

P = hmotnost vozidla

h = výška těžiště

E = rozvor nápravy

k = teoretický součinitel adheze mezi pneumatikou a vozovkou

Křivkami využití adheze vozidlem se rozumějí křivky, které pro stanovené naložení vozidla udávají využití adheze přední nápravou a zadní nápravou v závislosti na poměrném zpomalení vozidla.

3. POŽADAVKY NA MOTOROVÁ VOZIDLA

3.1 Dvounápravová vozidla

3.1.1 ⁽²⁾ Pro všechny stavy naložení vozidla musí být křivka využití adheze přední nápravou situována nad křivkou využití adheze zadní nápravou:

— pro všechna poměrná zpomalení v rozsahu 0,15 až 0,8 u vozidel kategorie M_1 ;

— pro všechna poměrná zpomalení v rozsahu 0,15 až 0,30 u vozidel ostatních kategorií, s výjimkou městských autobusů.

Kromě toho pro hodnoty k v rozsahu od 0,2 do 0,8:

$$z \geq 0,1 + 0,85 (k - 0,2)$$

3.1.2 Výše uvedené požadavky se musí splnit automaticky.

⁽¹⁾ Pro návěsy je z brzdná síla dělená statickým zatížením náprav návěsu.

⁽²⁾ Požadavky bodu 3.1.1 nelze vykládat tak, že požadují brzdící účinky větší, než jsou předepsány přílohou II.

- 3.1.3 Tlak ve spojkové hlavici motorového vozidla určeného k tažení přípojného vozidla s pneumatickým brzdovým systémem nesmí být ovlivněn činností zařízení regulujících tlak na nápravách tažného vozidla.
- 3.1.4 Pro ověření, že jsou splněny požadavky bodu 3.1.1, musí výrobce předložit křivky využití adheze přední nápravou a zadní nápravou sestrojené z hodnot vypočítaných podle těchto vzorců:

$$f_1 = \frac{T_1}{N_1} = \frac{T_1}{P_1 + z \frac{h}{E} P}; \quad f_2 = \frac{T_2}{N_2} = \frac{T_2}{P_2 - z \frac{h}{E} P}$$

3.1.4.1 Vozidla jiná než tahače návěsů

Křivky se sestojí pro oba následující stavy zatížení:

- nenaložené vozidlo, v provozním stavu, s řidičem,
- naložené vozidlo. V případě, kdy je určeno více možností rozložení zatížení na nápravy, vezme se v úvahu stav, při němž je přední náprava nejvíce zatížena.

Pro h se vezmou hodnoty uvedené výrobcem.

3.1.4.2 Tahače návěsů

- 3.1.4.2.1 Tahače návěsů samotné. Křivky se sestojí pro nenaložené vozidlo v provozním stavu s řidičem a pro h se vezme hodnota udaná výrobcem.
- 3.1.4.2.2 Naložené tahače návěsů. Dynamické zatížení, kterým působí návěs na tahač, je představováno statickým zatížením P_s působícím v místě návěsného čepu a rovnajícím se:

$$P_s = P_{so} (1 + 0,45 z)$$

kde P_{so} je rozdíl mezi maximální hmotností naloženého tahače a jeho hmotností v nenaloženém stavu.

Za h se dosazuje hodnota:

$$h = \frac{h_o P_o + h_s P_s}{P},$$

kde:

- h_o je hodnota specifikovaná v bodě 3.1.4.2.1,
- h_s je výška dosedací plochy návěsu na točnici nad vozovkou,
- P_o je hmotnost nenaloženého tahače samotného,
- $P = P_o + P_s$.

3.2 Vozidla s více než dvěma nápravami

Požadavky bodu 3.1 platí rovněž pro vozidla s více než dvěma nápravami. Tyto požadavky se pokládají za splněné, pokud je v rozsahu poměrného zpomalení 0,15 až 0,30 adheze využita přední nápravou větší než adheze využitá nejméně jednou ze zadních náprav.

4. POŽADAVKY NA NÁVĚSY

- 4.1 Následující požadavky platí pouze pro návěsy s pneumatickými brzdovými systémy.
- 4.2 Brzdová zařízení návěsů musí být taková, aby křivka závislosti poměrné brzdné síly náprav návěsu na tlaku ve spojkové hlavici ovládací větve spojovacího potrubí ležela uvnitř šrafovaného pásma diagramu, který je připojen k dodatku.
- 4.3 Tento požadavek musí být splněn pro všechny přípustné stavy zatížení náprav návěsu.

5. POŽADAVKY NA PŘÍVĚSY

- 5.1 Následující požadavky platí pouze pro přívěsy s pneumatickým brzdovým systémem. Neplatí pro jednonápravové přívěsy ani pro dvounápravové přívěsy s rozvorem náprav menším než 2 m.

5.2 Pro dvounápravové přívěsy, které nejsou vyjmuty bodem 5.1, platí požadavky bodu 3.1.

5.3 Pro přívěsy s více než dvěma nápravami platí požadavky bodu 3.2.

6. POŽADAVKY, KTERÉ MUSÍ BÝT SPLNĚNY PŘI SELHÁNÍ SYSTÉMU PRO ROZLOŽENÍ BRZDNÝCH SIL NA NÁPRAVY

Jsou-li požadavky tohoto dodatku splněny zvláštním zařízením (např. ovládaným mechanicky od zavěšení náprav vozidla), musí být možné v případě poruchy tohoto zařízení nebo jeho ovládání vozidlo zastavit za podmínek stanovených pro nouzové brzdění.

7. OZNAČENÍ

7.1 Vozidla jiná než vozidla kategorie M₁, která splňují požadavky tohoto dodatku zařízením, které je ovládáno mechanicky od zavěšení náprav, musí být opatřena označením udávajícím užitečný zdvih zařízení mezi polohami pro nenaložený a naložený stav vozidla.

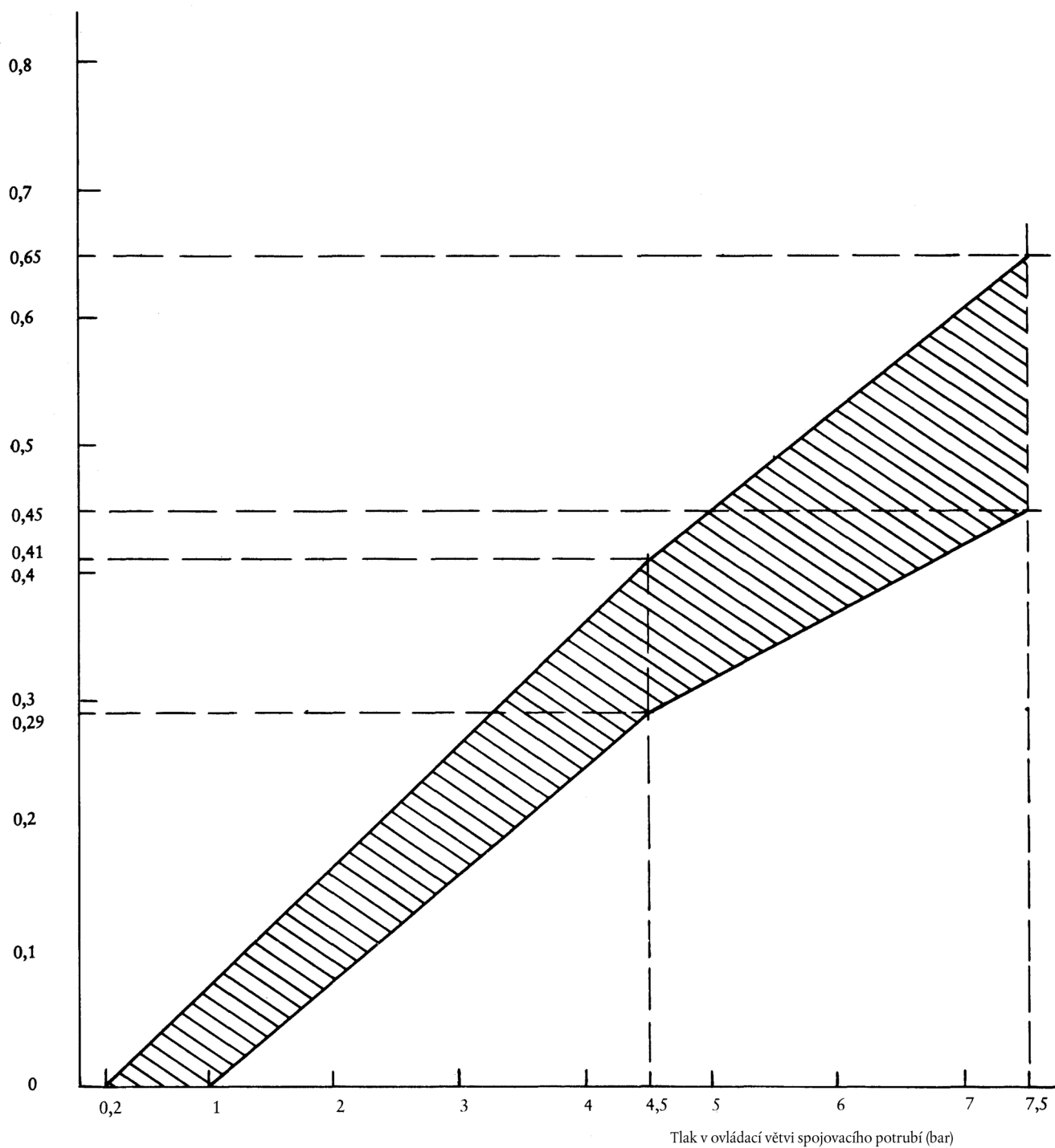
7.2 Pokud se požadavky tohoto dodatku splňují zařízením, které upravuje tlak vzduchu, musí být vozidlo opatřeno označením udávajícím hodnoty tlaku na výstupu ze zařízení při brzdění s plným zdvihem brzdového pedálu, a to pro vozidlo jak v nenaloženém, tak v naloženém stavu.

7.3 Označení uvedená v bodech 7.1 a 7.2 musí být na dobře viditelném místě a musí být nesmazatelná.

8. PŘEZKOUŠENÍ VOZIDLA

Technická zkušebna ověří při zkouškách pro schválení typu vozidla, zda jsou splněny požadavky tohoto dodatku, a popřípadě provede jakékoli doplňkové zkoušky, které bude k tomuto účelu pokládat za potřebné. Protokol o doplňkových zkouškách se přiloží k certifikátu ES schválení typu.

Diagram (viz bod 4.2 dodatku)

 z = poměrné zpomalení

“

PŘÍLOHA IX: VZOR SDĚLENÍ O EHS SCHVÁLENÍ TYPU VOZIDLA Z HLEDISKA BRZDĚNÍ

Za bod 17 se vkládají nové body 17 a) a 17 a) 1, které znějí:

„17 a) Rozložení brzdných sil na nápravy vozidla

17 a) 1 Vozidlo splňuje požadavky obsažené v dodatku (viz bod 1.1.4.2) ano/ne(*).“
