

31992L0024

L 129/154

ÚŘEDNÍ VĚSTNÍK EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

14.5.1992

**SMĚRNICE RADY 92/24/EHS****ze dne 31. března 1992****o omezovačích rychlosti nebo podobných palubních systémech omezení rychlosti u některých kategorií motorových vozidel**

RADA EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

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

s ohledem na návrh Komise <sup>(1)</sup>,ve spolupráci s Evropským parlamentem <sup>(2)</sup>,s ohledem na stanovisko Hospodářského a sociálního výboru <sup>(3)</sup>,

vzhledem k tomu, že je důležité přijmout opatření, jejichž cílem je postupné vytváření vnitřního trhu v období do 31. prosince 1992; že vnitřní trh zahrnuje oblast bez vnitřních hranic, v níž je zajištěn volný pohyb zboží, osob, služeb a kapitálu;

vzhledem k tomu, že technické požadavky, které musí motorová vozidla splňovat podle vnitrostátních právních předpisů, se mimo jiné týkají omezení rychlosti vozidel určitých kategorií;

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 proto, aby bylo možné použít u všech typů vozidel postup EHS schválení typu, který je předmětem směrnice 70/156/EHS <sup>(4)</sup>;

vzhledem k tomu, že s ohledem na zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a snížení vážnosti úrazů při nehodách těžkých nákladních vozidel a autobusů se považuje za naléhavě nutné, aby motorová vozidla těchto kategorií byla vybavena omezovači rychlosti;

vzhledem k tomu, že z hlediska ochrany životního prostředí a hospodárnosti lze dosáhnout snížení exhalací a spotřeby paliva;

vzhledem k tomu, že ve všech případech, kdy Rada zmocnila Komisi k provádění předpisů pro oblast motorových vozidel, by Komise měla nejprve jednat s členskými státy v rámci poradního výboru;

vzhledem k tomu, že je účelné a užitečné uskutečnit v rámci programu Drive výzkum zaměřený na vývoj omezovačů s měnitelným omezením rychlosti v závislosti na převládajícím stavu vozovky a podmínkách provozu,

PŘIJALA TUTO SMĚRNICI:

**Článek 1**

Pro účely této směrnice:

— „vozidlem“ se rozumí každé motorové vozidlo kategorie N<sub>2</sub> a M<sub>3</sub> s maximální přípustnou hmotností větší než 10 t a motorové vozidlo kategorie N<sub>3</sub> podle definice v příloze I směrnice 70/156/EHS určené k provozu na silnici, které má nejméně čtyři kola a maximální konstrukční rychlost větší než 25 km/h,

— „omezovačem rychlosti“ se rozumí zařízení omezující rychlost, pro které může být uděleno schválení typu samostatného technického celku podle článku 9a směrnice 70/156/EHS. Vestavěné systémy pro omezení maximální rychlosti vozidla, které jsou od počátku součástí konstrukce vozidel, musí splňovat stejné požadavky jako omezovače rychlosti.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. C 229, 4.9.1991, s. 5.<sup>(2)</sup> Úř. věst. C 13, 20.1.1992, s. 505 a Úř. věst. C 67, 16.3.1992, s. 1.<sup>(3)</sup> Úř. věst. C 40, 17.2.1992, s. 54.<sup>(4)</sup> 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 (Úř. věst. L 42, 23.2.1970, s. 1), naposledy pozměněná směrnicí 87/403/EHS (Úř. věst. L 220, 8.8.1987, s. 44).

*Článek 2*

Členské státy nesmějí odmítnout

- EHS schválení typu nebo vnitrostátní schválení typu pro určité vozidlo nebo odmítnout nebo zakázat prodej, registraci, uvedení do provozu nebo používání vozidla z důvodů týkajících se jeho vybavení omezovačem rychlosti,
- EHS schválení typu samostatného technického celku nebo vnitrostátní schválení typu pro určitý omezovač rychlosti nebo zakázat prodej nebo používání omezovače rychlosti,

jsou-li splněny požadavky stanovené v přílohách této směrnice.

*Článek 3*

Změny nezbytné k přizpůsobení požadavků příloh této směrnice technickému pokroku se přijímají postupem podle článku 13 směrnice 70/156/EHS.

*Článek 4*

Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do 1. ledna 1993. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

Tato opatření přijatá členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

*Článek 5*

Od 1. ledna 1994 členské státy

- nesmějí vydat dokument podle čl. 10 odst. 1 třetí odrážky směrnice 70/156/EHS pro typ vozidla, jehož omezovač rychlosti nesplňuje požadavky této směrnice,
- mohou odmítnout udělit vnitrostátní schválení typu pro typ vozidla, jehož omezovač rychlosti nevyhovuje ustanovením této směrnice.

Od 1. října 1994 mohou členské státy zakázat uvedení vozidel, která nejsou vybavena omezovačem rychlosti vyhovujícím ustanovením této směrnice, do provozu.

*Článek 6*

Tato směrnice je určena členskými státním.

V Bruselu dne 31. března 1992.

*Za Radu*

*předseda*

Vitor MARTINS

## PŘÍLOHA I

## 1. OBLAST PŮSOBNOSTI

- 1.1 Tato směrnice se vztahuje na omezovače rychlosti s uděleným EHS schválením typu samostatného technického celku pro motorová vozidla a na vybavení motorových vozidel podle článku 1 těmito schválenými zařízeními nebo podobnými systémy pro omezení rychlosti, které splňují požadavky příloh této směrnice.

Omezovači rychlosti nebo systémy pro omezení rychlosti nemusí být vybavena motorová vozidla, jejichž maximální konstrukční rychlost je nižší než nastavená rychlost podle směrnice Rady 92/6/EHS ze dne 10. února 1992 o montáži a používání omezovačů rychlosti u určitých kategorií motorových vozidel ve Společenství<sup>(1)</sup>.

Účelem této směrnice je omezit maximální rychlost jízdy těžkých nákladních vozidel a vozidel pro přepravu osob na určitou stanovenou hodnotu. Toho se dosahuje omezovačem rychlosti nebo palubním systémem pro omezení rychlosti, jehož základním úkolem je řízení dodávky paliva do motoru.

## 2. DEFINICE

- 2.1 Pro účely této směrnice:

2.2 „mezní rychlostí  $V$ “ se rozumí maximální rychlost vozidla, jehož konstrukce nebo zařízení nedovoluje odezvu na další pozitivní aktivaci akcelérátoru;

2.3 „nastavenou rychlostí  $V_{set}$ “ se rozumí požadovaná střední rychlost vozidla jedoucího v ustáleném režimu;

2.4 „stabilizovanou rychlostí  $V_{stab}$ “ se rozumí rychlost vozidla při provozu v podmínkách podle bodu 1.1.4.2.3 přílohy III;

2.5 „omezovačem rychlosti“ se rozumí zařízení, jehož základní funkcí je řízení dodávky paliva do motoru za účelem omezení rychlosti vozidla na stanovenou hodnotu;

2.6 „hmotností v nenaloženém stavu“ se rozumí hmotnost vozidla v provozním stavu, včetně chladicí kapaliny, olejů, paliva, náradí a popřípadě náhradního kola;

2.7 „typem vozidla“ se rozumějí vozidla, která se neliší v těchto podstatných ohledech:

- 2.7.1 — značka a typ systému pro omezení rychlosti nebo omezovače rychlosti,
  - 2.7.2 — rozsah rychlostí, na které může být nastaveno omezení v rámci rozsahu stanoveného pro zkoušené vozidlo,
  - 2.7.3 — poměr maximálního výkonu motoru k hmotnosti v nenaloženém stavu, který není větší než tento poměr u zkoušeného vozidla,
  - 2.7.4 — největší poměr otáček motoru k rychlosti vozidla při nejvyšším převodovém stupni, který je menší než tento poměr u zkoušeného vozidla;
- 2.8 „typem omezovače rychlosti“ se rozumějí omezovače rychlosti, které se neliší, pokud se týká těchto hlavních vlastností:
- značka a typ omezovače,
  - rozsah rychlostí, na které může být omezovač rychlosti nastaven,
  - způsob řízení dodávky paliva do motoru.

## 3. ŽÁDOST O EHS SCHVÁLENÍ TYPU VOZIDLA

3.1 Žádost o schválení typu vozidla z hlediska omezení rychlosti předkládá výrobce vozidla nebo jeho zplnomocněný zástupce.

3.2 K žádosti musí být přiloženy tyto dokumenty ve trojím vyhotovení a tyto náležitosti:

3.2.1 podrobný popis typu vozidla a konstrukčních částí vozidla souvisejících s omezením rychlosti, který zahrnuje údaje a dokumenty podle přílohy II dodatku I;

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 57, 2.3.1992, s. 27.

- 3.2.2 technické zkušebně odpovědné za zkoušky pro schválení typu se předá vozidlo reprezentující typ, který má být schválen;
- 3.2.3 ke zkouškám může být přijato vozidlo, které nemá všechny konstrukční části příslušející k typu, za předpokladu, že žadatel může ke spokojenosti příslušného orgánu prokázat, že nepřítomnost vynechaných částí nemá vliv na výsledky ověření z hlediska požadavků této směrnice.
- 3.3 Před udělením schválení typu příslušný orgán ověří, zda existují uspokojivá opatření pro zajištění účinné kontroly shodnosti výroby.
4. EHS SCHVÁLENÍ TYPU
- 4.1 Schválení typu vozidla se udělí, jestliže vozidlo předané ke schválení podle této směrnice splňuje požadavky bodu 7.
- Schválení, rozšíření schválení nebo odmítnutí schválení typu vozidla podle této směrnice musí být oznámeno členským státům na formuláři podle vzoru v příloze II dodatku 2 této směrnice.
- 4.2 Každému schválenému typu se přidělí číslo schválení typu. Tentýž členský stát nesmí přidělit stejné číslo jinému typu vozidla.
5. ŽÁDOST O EHS SCHVÁLENÍ TYPU SAMOSTATNÉHO TECHNICKÉHO CELKU PRO OMEZOVAČ RYCHLOSTI
- 5.1 Žádost o EHS schválení typu pro omezovač rychlosti jako samostatný technický celek předkládá výrobce omezovače rychlosti nebo jeho zplnomocněný zástupce.
- 5.2 Pro každý typ omezovače rychlosti musí být k žádosti přiloženy:
- 5.2.1 dokumentace v trojím vyhotovení podávající popis technických vlastností omezovače rychlosti a způsob jeho montáže na jeden nebo více typů vozidel, pro které je omezovač rychlosti určen k montáži;
- 5.2.2 pět vzorků typu omezovače rychlosti; vzorky musí být zřetelně a nesmazatelně označeny obchodní firmou nebo značkou žadatele a označením typu;
- 5.2.3 vozidlo nebo motor (v případě, kdy se zkouší na motorové brzdě) s namontovaným omezovačem rychlosti, který má být schválen; vozidlo nebo motor vybere žadatel po dohodě s technickou zkušebnou odpovědnou za zkoušky pro schválení typu.
- 5.3 Před udělením schválení typu příslušný orgán ověří, zda existují uspokojivá opatření pro zajištění účinné kontroly shodnosti výroby omezovače rychlosti.
6. SCHVÁLENÍ
- 6.1 Schválení typu pro omezovač rychlosti se udělí, jestliže omezovač rychlosti předaný ke schválení podle této směrnice splňuje požadavky bodu 7.
- 6.2 Každému schválenému typu omezovače rychlosti se přidělí číslo schválení. Jeho první dvě číslice (00 pro tuto směrnici v jejím původním znění) udávají pořadové číslo poslední zásadní technické změny této směrnice v době vydání schválení. Tentýž členský stát nesmí přidělit stejné číslo jinému typu omezovače rychlosti.

- 6.3 Schválení, rozšíření schválení nebo odmítnutí schválení typu omezovače rychlosti podle této směrnice musí být oznámeno členskými státy na formuláři podle vzoru v příloze II dodatku 4 této směrnice.
- 6.4 Na každém omezovači rychlosti, který je shodný s typem omezovače rychlosti schváleným podle této směrnice, se viditelně a na snadno přístupném místě uvedeném ve formuláři schválení umístí mezinárodní značka schválení typu, která se skládá:
- 6.4.1 z obdélníku, ve kterém je vepsáno malé písmeno „e“ a rozlišovací číslo státu, který schválení udělil;
- 6.4.2 z čísla schválení typu uvedeného v certifikátu EHS schválení typu (viz příloha II dodatek 4) a umístěného v blízkosti obdélníku značky schválení typu.
- 6.5 Značka schválení typu musí být zřetelně čitelná a nesmazatelná.
- 6.6 Příklad značky schválení typu je uveden v příloze II dodatku 6 této směrnice.
7. POŽADAVKY
- 7.1 **Všeobecně**
- 7.1.1 Omezení rychlosti musí být takové, aby vozidlo v obvyklém provozu, navzdory vibracím, kterým může být vystaveno, vyhovovalo ustanovením této směrnice. Omezovač rychlosti musí být navržen, vyroben a montován tak, aby umožnil vozidlu s namontovaným omezovačem rychlosti v obvyklém provozu vyhovět ustanovením této směrnice.
- 7.1.2 Omezovač rychlosti vozidla zejména musí být navržen, vyroben a montován tak, aby odolával korozi a stárnutí, kterým může být vystaven, jakož i neoprávněným zásahům.
- 7.1.2.1 Na vozidlech v provozu nesmí být v žádném případě možno práh omezení zvýšit nebo dočasně či trvale odstranit. Bezpečnost proti zvýšení prahu se technické zkušebně prokáže na základě dokumentace obsahující analýzu možnosti poruchy, pro kterou bude systém celkově přezkoušen.
- Tato analýza má se zřetelem k různým stavům systému ukázat následky změny vstupních a výstupních stavů na funkci zařízení, možnosti vzniku takových změn závadou nebo neoprávněným zásahem a možnosti jejich výskytu. Analyzuje se vždy do úrovně první poruchy.
- 7.1.2.2 Musí existovat možnost ochrany funkce omezení rychlosti, zařízení omezovače rychlosti a kabeláže potřebné k jeho činnosti, s výjimkou kabeláže nezbytné pro jízdu vozidla, proti neoprávněnému zásahu nebo přerušení dodávky energie použitím plomb a/nebo nutností použít speciální nářadí.
- 7.1.3 Funkce omezení rychlosti ani zařízení omezovače rychlosti nesmí působit na systém provozní brzdy. Trvalá brzda (např. odlehčovací brzda) se může zapojit a uvést v činnost pouze tehdy, pokud funkce omezení rychlosti omezila dodávku paliva do polohy minima paliva.
- 7.1.4 Funkce omezení rychlosti nebo zařízení omezovače rychlosti musí být takové, aby pozitivní aktivace akcelérátoru neovlivnila rychlost jízdy vozidla jedoucího nastavenou rychlostí.
- 7.1.5 Funkce omezení rychlosti a zařízení omezovače rychlosti má umožňovat obvyklé ovládání akcelérátoru pro účely řazení.
- 7.1.6 Porucha nebo neoprávněný zásah nesmí vést ke zvýšení výkonu motoru nad hodnotu odpovídající poloze řidičova akcelérátoru.
- 7.1.7 Existuje-li více než jeden ovládač akcelérátoru dosažitelný ze sedadla řidiče, musí být funkce omezení rychlosti zabezpečena bez ohledu na používaný ovládač akcelérátoru.
- 7.1.8 Funkce omezení rychlosti nebo zařízení omezovače rychlosti musí uspokojivě fungovat ve svém elektromagnetickém prostředí, aniž by v okolí vyvolávaly nepříjemné elektromagnetické rušení.
- 7.1.9 Veškeré součásti potřebné k plné funkci omezení rychlosti a zařízení omezovače rychlosti musí být napájeny, kdykoli je vozidlo v pohybu.

**7.2 Zvláštní požadavky**

- 7.2.1 Mezní rychlost V se pro jednotlivé kategorie motorových vozidel nastaví podle směrnice 92/6/EHS.
- 7.2.2 Tohoto omezení rychlosti lze dosáhnout buď vybavením motorových vozidel omezovači rychlosti s uděleným EHS schválením typu, nebo podobnými palubními systémy vozidel, které plní stejnou funkci omezení rychlosti.
- 7.2.3 Nastavená rychlost musí být zřetelným způsobem uvedena na štítku v kabině řidiče každého vozidla.

**8. ZKOUŠKY**

Zkoušky omezení rychlosti, kterým se podrobuje vozidlo nebo omezovač rychlosti předané k EHS schválení typu, jakož i požadovaná účinnost omezení, jsou popsány v příloze III této směrnice.

Vozidla, jejichž vypočítaná neomezená maximální rychlost nepřekračuje nastavenou rychlost, která je pro ně stanovena, mohou být na žádost výrobce a se souhlasem schvalovacího orgánu osvobozena od zkoušek podle přílohy III za předpokladu, že jsou splněny požadavky této směrnice.

**9. ÚPRAVA TYPU VOZIDLA NEBO OMEZOVAČE RYCHLOSTI A ROZŠÍŘENÍ EHS SCHVÁLENÍ TYPU**

- 9.1 Každá úprava typu vozidla nebo typu omezovače rychlosti musí být oznámena správním orgánu, který typ vozidla schválil. Tento orgán pak může:
- 9.1.1 buď dospět k závěru, že provedené úpravy nemají znatelný negativní vliv a že vozidlo nebo omezovač rychlosti v každém případě ještě splňuje požadavky, nebo
- 9.1.2 požádat technickou zkušebnu odpovědnou za zkoušky o nový protokol o zkoušce.
- 9.2 Potvrzení nebo odmítnutí schválení s uvedením úprav se oznámí členským státům postupem podle bodu 4.1.
- 9.3 Příslušný orgán který uděluje rozšíření schválení, přidělí každé zprávě o rozšíření pořadové číslo.

**10. SHODNOST VÝROBY**

- 10.1 Všechna vozidla nebo omezovače rychlosti schválené podle této směrnice musí být vyrobeny tak, aby byly shodné se schváleným typem tím, že splňují požadavky stanovené v bodě 7.
- 10.2 Splnění požadavků bodu 10.1 se ověřuje vhodnou kontrolou výroby.
- 10.3 Držitel schválení typu je zejména povinen:
- 10.3.1 zajistit postupy účinného řízení jakosti vozidla nebo omezovače rychlosti;
- 10.3.2 mít přístup ke zkušebnímu zařízení nezbytnému pro kontrolu shodnosti výroby u každého schváleného typu;
- 10.3.3 zajistit, aby byly zaznamenávány výsledky zkoušek a aby příložené dokumenty byly dostupné po dobu stanovenou v dohodě se správním orgánem;
- 10.3.4 analyzovat výsledky každého druhu zkoušek s cílem ověření a zajištění stálosti vlastností vozidla nebo omezovače rychlosti se zřetelem k přípustným odchylkám při průmyslové výrobě;
- 10.3.5 zajistit, aby se u každého typu vozidla nebo omezovače rychlosti prováděl dostatečný počet kontrol a zkoušek podle postupů schválených příslušným orgánem;

- 10.3.6 zajistit, aby v případě, kdy některý ze vzorků nebo zkoušených objektů prokáže při určité zkoušce neshodu s typem, byly odebrány nové vzorky a provedena nová zkouška. Je třeba učinit všechna potřebná opatření k obnovení shodnosti příslušné výroby.
- 10.4 Příslušný orgán, který udělil schválení typu, může kdykoli ověřit postupy řízení shodnosti používané kteroukoli výrobní jednotkou.
- 10.4.1 Při každé inspekci musí být přítomnému inspektorovi předloženy záznamy ze zkoušek a z výroby.
- 10.4.2 Inspektor může náhodně odebrat vzorky, které se podrobí zkoušce v laboratoři výrobce. Minimální počet vzorků může být stanoven podle výsledků kontrol provedených výrobcem.
- 10.4.3 Pokud se úroveň jakosti jeví neuspokojivá nebo pokud se ukazuje potřeba ověřit platnost zkoušek provedených podle bodu 10.4.2, je inspektor povinen odebrat vzorky, které se předají technické zkušebně, která provedla zkoušky pro schválení typu.
- 10.4.4 Příslušný orgán může provést kteroukoli zkoušku předepsanou v této směrnici. Obvyklá četnost inspekcí z pověření příslušného orgánu je jedna inspekce za dva roky. Jestliže se při některé z těchto inspekcí dospěje k neuspokojivým výsledkům, je příslušný orgán povinen zajistit přijetí veškerých nezbytných opatření k co nejrychlejšímu obnovení shodnosti výroby.
11. POSTIHY PŘI NESHODNOSTI VÝROBY
- 11.1 Nejsou-li splněny požadavky stanovené v bodě 7, může být schválení typu vozidla nebo typu omezovače rychlosti udělené podle této směrnice odejmuto.
- 11.2 Jestliže členský stát odejme EHS schválení typu, které dříve udělil, oznámí to neprodleně ostatním členským státům kopií certifikátu EHS schválení typu podle vzoru v příloze II dodatku 2 nebo 4.
-

## PŘÍLOHA II

## Dodatek 1

## INFORMAČNÍ DOKUMENT č. ...

podle přílohy I směrnice Rady 70/156/EHS, týkající se EHS schválení typu motorového vozidla z hlediska omezení rychlosti nebo vybavení omezovači rychlosti

(směrnice 92/24/EHS)

Následující informace, přicházejí-li v úvahu, se spolu se soupisem obsahu dodávají trojmo. Předkládají-li se výkresy, musí být kresleny ve vhodném měřítku na formátu A4 a musí být dostatečně podrobné nebo musí být na takový rozměr složeny. Předkládají-li se fotografie, musí zobrazovat dostatečně podrobně. V případě funkcí řízených mikroprocesorem se uvedou informace o vlastnostech systému.

- 0. VŠEOBECNĚ
- 0.1 Značka (obchodní firma výrobce): .....
- 0.2 Typ a obchodní označení: .....
- .....
- 0.3 Způsob identifikace typu, je-li na vozidle vyznačen (b) <sup>(1)</sup>: .....
- .....
- 0.3.1 Umístění tohoto označení: .....
- 0.4 Kategorie vozidla (c): .....
- 0.5 Název a adresa výrobce: .....
- .....
- 0.6 Umístění povinných štítků a údajů a způsob jejich připevnění:
- 0.6.1 na podvozku .....
- 0.6.2 na karoserii: .....
- 0.7 U konstrukčních částí a samostatných technických celků umístění a způsob připevnění značky EHS schválení typu: .....
- .....
- 0.8 Adresa montážního závodu (závodů): .....
- .....
- .....

<sup>(1)</sup> Očíslování bodů a číselné a písmenné označení poznámek k bodům tohoto informačního dokumentu odpovídají těm, které jsou užitý v příloze I směrnice 70/156/EHS, naposledy pozměněné směrnicí 87/403/EHS. Body, které nesouvisí s účelem této směrnice, jsou vynechány.



1. VŠEOBECNÉ KONSTRUKČNÍ VLASTNOSTI VOZIDLA
  - 1.1 Fotografie a/nebo nákresy představitele typu vozidla: .....
  2. HMOTNOSTI A ROZMĚRY (e) (údaje v kg a mm) (v případě potřeby odkaz na výkres):
  - 2.6 Hmotnost vozidla s karoserií v provozním stavu nebo hmotnost podvozku s kabinou, pokud výrobce karoserií nemontuje (včetně chladicí kapaliny, olejů, paliva, náradí, náhradního kola a řídiče) (o) (maximální a minimální hodnoty pro každou verzi): .....
  - .....
  - .....
  - .....
  - .....
  - .....
  - .....
  - 2.8 Maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla podle údaje výrobce (maximální a minimální hodnoty pro každou verzi) (y): .....
  - .....
  3. MOTOR (q)
    - 3.1 Výrobce: .....
    - 3.1.1 Kód motoru podle výrobce (podle označení na motoru nebo jiných prostředků identifikace): .....
    - .....
    - 3.2 Spalovací motor: .....
    - 3.2.1 Specifické údaje o motoru: .....
    - 3.2.1.1 Pracovní princip: zážehový/vznětový, čtyřtakt/dvoutakt<sup>2</sup>:
    - 3.2.1.3 Zdvihový objem (S): ..... cm<sup>3</sup>
    - 3.2.1.4 Kompresní poměr: .....
    - 3.2.1.8 Maximální netto výkon (\*): ..... KW při ..... min<sup>-1</sup>
    - 3.2.1.9 Maximální přípustné otáčky motoru podle předpisu výrobce: ..... min<sup>-1</sup>
    - 3.2.1.10 Maximální netto točivý moment (\*): ..... Nm při ..... min<sup>-1</sup>
  4. PŘEVODY<sup>v</sup>
    - 4.2 Druh (mechanický, hydraulický, elektrický apod.): .....
    - 4.5 Převodovka: .....
    - 4.5.1 Druh (manuální/samočinná/CVT <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup>):
    - 4.6 Převodové poměry:

Stupeň	Vnitřní převodové poměry (poměr otáček hřídele motoru k otáčkám výstupního hřídele převodovky)	Výsledný převodový poměr (poměry) (poměr otáček výstupního hřídele převodovky k otáčkám hnaných kol)	Celkové převody
Maximální pro CVT			
1			
2			
3			
...			
Minimální pro CVT			
Zpětný chod			

<sup>(1)</sup> Nehodící se škrtněte.

<sup>(2)</sup> CVT: Continuously Variable Transmission – plynule měnitelný převod.

- 4.7 Maximální rychlost vozidla a rychlostní stupeň, při kterém je dosahována (v km/h)<sup>w</sup>: .....
6. ZAVĚŠENÍ
- 6.6 Pneumatiky a kola:
- 6.6.1 Kombinace pneumatika/kolo: .....
- .....
- (U pneumatik udejte označení rozměru, minimální index únosnosti, značka minimální kategorie rychlosti; u kol udejte rozměry ráfku a přesazení.)
- 6.6.1.1 náprava 1: .....
- 6.6.1.2 náprava 2: .....
- atd.
- 6.6.2 Horní a dolní mez poloměru valení:
- 6.6.2.1 náprava 1: .....
- 6.6.2.2 náprava 2: .....
- atd.
- 6.6.3 Tlak pneumatik podle doporučení výrobce vozidla: ..... kPa.
-

## Dodatek 2

## VZOR

(maximální formát: A4 [210 × 297 mm])

**CERTIFIKÁT EHS SCHVÁLENÍ TYPU**

(vozidlo)

razítko správního orgánu
-----------------------------

Sdělení týkající se:

- schválení typu <sup>(1)</sup>,
- rozšíření schválení typu <sup>(1)</sup>,
- odmítnutí schválení typu <sup>(1)</sup>,

pro typ vozidla podle směrnice 92/24/EHS týkající se omezovačů rychlosti nebo podobných palubních systémů pro omezení rychlosti u určitých kategorií motorových vozidel.

Číslo EHS schválení typu: ..... Číslo rozšíření: .....

## ČÁST I

0. **Všeobecně**
- 0.1 Značka (obchodní firma výrobce): .....
- .....
- 0.2 Typ a obchodní označení (uveďte případné varianty): .....
- .....
- 0.3 Způsob identifikace typu, je-li na vozidle vyznačen (b) (\*): .....
- .....
- 0.3.1 Umístění tohoto označení:
- 0.4 Kategorie vozidla (c): .....
- 0.5 Název a adresa výrobce: .....
- .....
- 0.8 Adresa montážního závodu (závodů): .....
- .....
- .....

<sup>(1)</sup> Nehodící se škrtněte.

(\*) Očíslování bodů a číselné a písmenné označení poznámek k bodům tohoto informačního dokumentu odpovídají těm, které jsou užity v příloze I směrnice 70/156/EHS, naposledy pozměněné směrnicí 87/403/EHS. Body, které nesouvisejí s účelem této směrnice, jsou vynechány.

## ČÁST II

1. **Doplňkové informace**
- 1.1 Značka a typ případného omezovače (omezovačů) rychlosti s uděleným EHS schválením typu; čísla schválení typu: .....
- 1.2 Značka a typ palubního systému pro omezení rychlosti: .....  
.....
- 1.3 Rychlost nebo rozsah rychlostí, na které může být omezení rychlosti nastaveno: ..... km/h
- 1.4 Poměr maximálního výkonu motoru k hmotnosti v nenaloženém stavu typu vozidla: .....
- 1.5 Největší poměr otáček motoru k rychlosti vozidla při nejvyšším převodovém stupni typu vozidla: .....
2. Technická zkušebna odpovědná za provádění zkoušek: .....
3. Datum protokolu o zkoušce: .....
4. Číslo protokolu o zkoušce: .....
5. Důvody rozšíření schválení typu: .....
6. Případné poznámky: .....  
.....  
.....
7. Místo: .....
8. Datum: .....
9. Podpis: .....
10. Je přiložen seznam dokumentace schválení typu uložené u správního orgánu udělujícího schválení typu, kterou lze obdržet na požádání.

---

## Dodatek 3

## INFORMAČNÍ DOKUMENT č. ... (a) (\*)

## podle přílohy I směrnice Rady 70/156/EHS, týkající se EHS schválení typu samostatného technického celku pro omezovač rychlosti motorových vozidel

(směrnice 92/24/EHS)

Tyto informace, přicházejí-li v úvahu, se spolu se soupisem obsahu dodávají trojmo. Předkládají-li se výkresy, musí být kresleny ve vhodném měřítku na formátu A4 a musí být dostatečně podrobné nebo musí být na takový rozměr složeny. Předkládají-li se fotografie, musí zobrazovat dostatečně podrobně. V případě funkcí řízených mikroprocesorem se uvedou informace o vlastnostech systému.

- 0. Všeobecně
- 0.1 Značka (obchodní firma výrobce): .....
- 0.2 Typ a obchodní označení: .....
- 0.3 Způsob identifikace typu, je-li na vozidle vyznačen (b): .....
- 0.3.1 Umístění tohoto označení: .....
- 0.5 Název a adresa výrobce: .....
- 0.7 U konstrukčních částí a samostatných technických celků umístění a způsob připevnění značky EHS schválení typu: .....
- 12.8 Omezovač rychlosti:
  - 12.8.1 Typ omezovače rychlosti: mechanický/elektrický/elektronický <sup>(1)</sup>
  - 12.8.2 Opatření proti neoprávněnému zásahu do omezovače rychlosti: .....
  - 12.8.3 Typ vozidla nebo motoru, na kterém byl omezovač zkoušen: .....
  - 12.8.4 Rychlost nebo rozsah rychlostí, na které může být omezovač nastaven v rámci rozsahu stanoveného pro zkoušené vozidlo: .....
  - 12.8.5 Poměr výkonu motoru k hmotnosti v nenaloženém stavu zkoušeného vozidla: .....
  - 12.8.7 Typ (typy) vozidel, na která může být omezovač namontován: .....
  - 12.8.8 Rychlost nebo rozsah rychlostí, na které může být omezovač nastaven v rámci rozsahu stanoveného pro vozidlo (vozidla), na které může být omezovač montován: .....
  - 12.8.9 Poměr výkonu motoru k hmotnosti v nenaloženém stavu vozidla (vozidel), na které může být omezovač montován: .....
  - 12.8.10 Největší poměr otáček motoru k rychlosti vozidla při nejvyšším převodovém stupni vozidla (vozidel), na které může být omezovač montován: .....
  - 12.8.11 Použitý způsob řízení dodávky paliva do motoru: .....

(\*) Očíslování bodů a číselné a písmenné označení poznámek k bodům tohoto informačního dokumentu odpovídají těm, které jsou užity v příloze I směrnice 70/156/EHS, naposledy pozměněné směrnicí 87/403/EHS. Body, které nesouvisí s účelem této směrnice, jsou vynechány.

(<sup>1</sup>) Nehodící se škrtněte.

## Dodatek 4

VZOR (a) (\*)  
(maximální formát A4 [210 × 297 mm])

**CERTIFIKÁT EHS SCHVÁLENÍ TYPU**  
(samostatný technický celek)

Razítko správního orgánu
--------------------------

Sdělení týkající se:

- schválení typu <sup>(1)</sup>,
- rozšíření schválení typu <sup>(1)</sup>,
- odmítnutí schválení typu <sup>(1)</sup>,

pro typ samostatného technického celku podle směrnice 92/24/EHS týkající se omezovačů rychlosti nebo podobných palubních systémů pro omezení rychlosti u určitých kategorií motorových vozidel.

EHS schválení typu č.: ..... Rozšíření č.: .....

## ČÁST I

0. **Všeobecně**
- 0.1 Značka (obchodní firma výrobce): .....
- .....
- 0.2 Typ a obchodní označení: .....
- .....
- 0.3 Způsob identifikace typu, je-li na vozidle vyznačen (b): .....
- .....
- 0.3.1 Umístění tohoto označení: .....
- 0.5 Název a adresa výrobce: .....
- .....
- 0.7 U konstrukčních částí a samostatných technických celků umístění a způsob připevnění značky EHS schválení typu: .....
- .....

(\*) Očíslování bodů a číselné a písmenné označení poznámek k bodům tohoto informačního dokumentu odpovídají těm, které jsou užity v příloze I směrnice 70/156/EHS, naposledy pozměněné směrnicí 87/403/EHS. Body, které nesouvisí s účelem této směrnice, jsou vynechány.

<sup>(1)</sup> Nehodící se škrtněte.

## ČÁST II

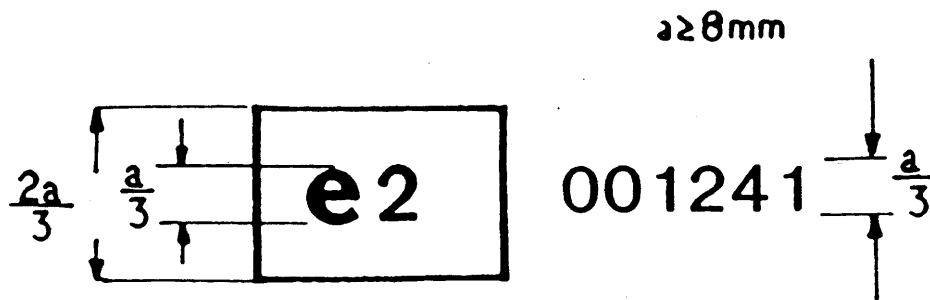
1. **Doplňkové informace**
- 1.1 Omezovač rychlosti: mechanický/elektrický/elektronický <sup>(1)</sup>
- 1.2 Typ (typy) vozidel, na která může být omezovač montován: .....  
.....
- 1.3 Rychlost nebo rozsah rychlostí, na které může být omezovač nastaven v rámci rozsahu stanoveného pro vozidlo (vozidla), na které může být omezovač montován: .....  
.....
- 1.4 Poměr maximálního výkonu motoru k hmotnosti v nenaloženém stavu typu vozidla(vozidel), na které může být omezovač montován: .....
- 1.5 Největší poměr otáček motoru k rychlosti vozidla při nejvyšším převodovém stupni vozidla (vozidel), na které může být zařízení montováno: .....
- 1.6 Pokyny pro montáž zařízení na každý typ vozidla:.....  
.....  
.....  
.....
2. Technická zkušebna odpovědná za provádění zkoušek: .....
3. Datum protokolu o zkoušce: .....
4. Číslo protokolu o zkoušce: .....
5. Důvody rozšíření schválení typu: .....
6. Případné poznámky: .....
7. Místo: .....
8. Datum: .....
9. Podpis: .....
10. Je přiložen seznam dokumentace schválení typu uložené u správního orgánu udělujícího schválení typu, kterou lze obdržet na požádání.

---

<sup>(1)</sup> Nehodící se škrtněte.

## Dodatek 5

## Příklad značky EHS schválení typu



Tato značka schválení typu samostatného technického celku umístěná na omezovači rychlosti udává, že samostatný technický celek byl schválen ve Francii (e2) podle této směrnice pod číslem schválení typu 001241. První dvě číslice udávají, že omezovač rychlosti byl schválen podle výchozího znění této směrnice.



## PŘÍLOHA III

## ZKOUŠKY A POŽADAVKY

## 1. ZKOUŠKY OMEZOVAČŮ RYCHLOSTI

Podle přání žadatele o schválení se zkoušky provádějí podle bodu 1.1, 1.2 nebo 1.3.

## 1.1 Měření na zkušební dráze

## 1.1.1 Příprava vozidla

1.1.1.1 Technické zkušebně se podle účelu předá buď vozidlo jako představitel typu vozidla, který má být schválen, nebo zařízení jako představitel typu omezovače rychlosti.

1.1.1.2 Seřízení motoru zkušebního vozidla, zejména dodávky paliva (karburátoru nebo vstřikovacího systému), musí odpovídat údajům výrobce vozidla.

1.1.1.3 Osazení pneumatikami a jejich tlak musí odpovídat údajům výrobce vozidla.

1.1.1.4 Hmotností vozidla je hmotnost vozidla v nenaloženém stavu podle údajů výrobce.

## 1.1.2 Vlastnosti zkušební dráhy

1.1.2.1 Povrch dráhy musí být vhodný pro udržování stabilizované rychlosti a bez nerovností. Sklony nesmějí překročit 2 % a nesmějí se měnit o více než 1 % s výjimkou vlivů zakřivení povrchu.

1.1.2.2 Na zkušebním povrchu nesmí stát voda, být sníh nebo námraza.

## 1.1.3 Povětrnostní podmínky

1.1.3.1 Střední rychlost větru měřená ve výšce nejméně 1 m nad vozovkou musí být menší než 6 m/s s nárazy nepřekračujícími 10 m/s.

## 1.1.4 Metoda akcelerační zkoušky

1.1.4.1 Vozidlo jedoucí rychlostí o 10 km/h nižší než nastavená rychlost se uvedením akceleratoru do plně otevřené polohy maximálně zrychlí.

Po ustálení rychlosti se tato poloha akceleratoru podrží po dobu nejméně 30 s. Během zkoušky se zaznamenává okamžitá rychlost vozidla, aby se získala křivka závislosti rychlosti na čase v průběhu aktivace funkce omezení rychlosti nebo omezovače rychlosti. Přesnost měření rychlosti musí být  $\pm 1\%$ . Přesnost měření času musí být lepší než 0,1 s.

## 1.1.4.2 Kritéria vyhovění akcelerační zkoušce

Zkouška se považuje za uspokojivou, jsou-li splněny tyto podmínky:

1.1.4.2.1 Dosažená stabilizovaná rychlost vozidla  $V_{stab}$  musí být rovna nastavené rychlosti  $V_{set}$  nebo nižší. Přípustná je odchylka 5 % hodnoty  $V_{set}$  nebo 5 km/h, podle toho, která z těchto hodnot je větší.

## 1.1.4.2.2 Přeřadovací odezva (viz obr. 2 v dodatku)

Po prvním dosažení stabilizované rychlosti:

- maximální rychlost nesmí překročit stabilizovanou rychlost  $V_{stab}$  o více než 5 %;
- změna rychlosti měřená v časovém úseku větším než 0,1 s nesmí překročit 0,5 m/s<sup>2</sup>;
- podmínek stabilizované rychlosti podle bodu 1.1.4.2.3 se musí dosáhnout do 10 s od prvního dosažení stabilizované rychlosti  $V_{stab}$ .

## 1.1.4.2.3 Stabilizovaná rychlost (viz obr. 2 v dodatku)

Po dosažení kontroly nad ustálenou rychlostí:

- rychlost se nesmí měnit o více než 4 % stabilizované rychlosti  $V_{stab}$  nebo 2 km/h, podle toho, která z těchto hodnot je větší;
- změna rychlosti měřená v časovém úseku větším než 0,1 s nesmí překročit 0,2 m/s<sup>2</sup>;

- c) stabilizovanou rychlostí  $V_{\text{stab}}$  je střední rychlost vypočtená pro časový úsek nejméně 20 s začínající 10 s po prvním dosažení stabilizované rychlosti.
- 1.1.4.2.4 Akcelerační zkouška se provede a kritéria přijetí ověří pro každý převodový stupeň, který teoreticky umožňuje překročení nastavené mezní rychlosti.
- 1.1.5 *Metoda zkoušky při rovnoměrné rychlosti*
- 1.1.5.1 Vozidlo se za plné akcelerace urychlí až do rovnoměrné rychlosti a na této rychlosti se pak udržuje bez jakékoli změny zkušebních podmínek na úseku zkušební dráhy dlouhém nejméně 400 m. Měření střední rychlosti se pak stejným postupem opakuje za stejných zkušebních podmínek při jízdě v opačném směru.
- Stabilizovanou rychlostí celé zkoušky je průměr středních rychlostí naměřených při obou jízdách. Celá zkouška včetně výpočtu stabilizované rychlosti se uskuteční pětkrát. Rychlost se musí měřit s přesností  $\pm 1 \%$ , čas s přesností 0,1 s.
- 1.1.5.2 *Kritéria přijetí pro zkoušku při rovnoměrné rychlosti*
- Zkoušky se považují za uspokojivé, jsou-li splněny tyto podmínky:
- 1.1.5.2.1 Při žádné ze zkušebních jízd nepřekročí dosažená stabilizovaná rychlost  $V_{\text{stab}}$  hodnotu nastavené rychlosti  $V_{\text{set}}$ . Přípustná je odchylka 5 % hodnoty  $V_{\text{set}}$  nebo 5 km/h, podle toho, která z těchto hodnot je větší.
- 1.1.5.2.2 Rozpětí mezi krajními stabilizovanými rychlostmi dosaženými během zkoušek nesmí být větší než 3 km/h.
- 1.1.5.2.3 Zkoušky při rovnoměrné rychlosti se provedou a kritéria přijetí ověří pro každý převodový stupeň, který teoreticky umožňuje překročení nastavené rychlosti.
- 1.2 **Zkoušky na válcovém dynamometru**
- 1.2.1 *Vlastnosti válcového dynamometru*
- Ekvivalentní setrvačnost hmotnosti vozidla musí být na válcovém dynamometru napodobena s přesností  $\pm 10 \%$ . Rychlost vozidla se musí měřit s přesností  $\pm 1 \%$ , čas s přesností 0,1 s.
- 1.2.2 *Metoda akcelerační zkoušky*
- 1.2.2.1 Výkon odebíraný během zkoušky brzdou válcového dynamometru se nastaví tak, aby odpovídal odporu vozidla vůči dopřednému pohybu zkušební rychlostí (rychlostmi). Tento výkon může být stanoven výpočtem a nastaven s přesností  $\pm 10 \%$ . Na přání žadatele a se souhlasem příslušného orgánu může být odebíraný výkon alternativně nastaven na  $0,4 P_{\text{max}}$  ( $P_{\text{max}}$  je maximální výkon motoru). Vozidlo jedoucí rychlostí o 10 km/h nižší než nastavená rychlost se uvedením akcelérátoru do plně otevřené polohy maximálně zrychlí. Po ustálení rychlosti se tato poloha akcelérátoru podrží po dobu nejméně 20 s. Během zkoušky se zaznamenává okamžitá rychlost vozidla, aby se získala křivka závislosti rychlosti na čase v průběhu aktivace omezovače rychlosti.
- 1.2.2.2 *Kritéria splnění akcelerační zkoušky*
- Zkouška se považuje za úspěšnou, jsou-li splněny tyto podmínky:
- 1.2.2.2.1 Dosažená stabilizovaná rychlost vozidla  $V_{\text{stab}}$  musí být rovna nastavené rychlosti  $V_{\text{set}}$  nebo nižší. Přípustná je odchylka 5 % hodnoty  $V_{\text{set}}$  nebo 5 km/h, podle toho, která z těchto hodnot je větší.
- 1.2.2.2.2 *Přechodová odezva (viz obr. 2 v dodatku)*
- Po prvním dosažení stabilizované rychlosti:
- a) maximální rychlost nesmí překročit stabilizovanou rychlost  $V_{\text{stab}}$  o více než 5 %;
- b) změna rychlosti měřená v časovém úseku větším než 0,1 s nesmí překročit  $0,5 \text{ m/s}^2$ ;
- c) podmínek stabilizované rychlosti podle bodu 1.2.2.2.3 se musí dosáhnout do 10 s od prvního dosažení stabilizované rychlosti  $V_{\text{stab}}$ .

### 1.2.2.2.3 Stabilizovaná rychlost (viz obr. 2 v dodatku)

Po dosažení kontroly nad ustálenou rychlostí:

- a) rychlost se nesmí měnit o více než 4 % stabilizované rychlosti  $V_{\text{stab}}$  nebo 2 km/h, podle toho, která z těchto hodnot je větší;
- b) změna rychlosti měřená v časovém úseku větším než 0,1 s nesmí překročit  $0,2 \text{ m/s}^2$ .

### 1.2.2.2.4 Akcelerační zkouška se provede a kritéria přijetí se ověří pro každý převodový stupeň, který teoreticky umožňuje překročení nastavené mezní rychlosti.

### 1.2.3 Metoda zkoušky při rovnoměrné rychlosti

1.2.3.1 Vozidlo se umístí na válcový dynamometr. Při postupně se měnícím výkonu absorbovaném válcovým dynamometrem od maximálního výkonu  $P_{\text{max}}$  do hodnoty  $0,2 P_{\text{max}}$  by měla být splněna níže uvedená kritéria přijetí. V celém uvedeném intervalu výkonu se zaznamenává rychlost vozidla a stanoví se maximální rychlost. Tato zkouška se záznamem se provede pětkrát.

### 1.2.3.2 Kritéria splnění zkoušky při rovnoměrné rychlosti

Zkoušky se považují za uspokojivé, jsou-li splněny tyto podmínky:

1.2.3.2.1 Žádná z dosažených stabilizovaných rychlostí  $V_{\text{stab}}$  nepřekročí hodnotu nastavené rychlosti  $V_{\text{set}}$ . Přípustná je odchylka 5 % hodnoty  $V_{\text{set}}$  nebo 5 km/h, podle toho, která z těchto hodnot je větší.

1.2.3.2.2 Rozpětí mezi krajními stabilizovanými rychlostmi dosaženými během zkoušky nesmí být větší než 3 km/h.

1.2.3.2.3 Zkoušky při rovnoměrné rychlosti se provedou a kritéria přijetí se ověří pro každý rychlostní stupeň, který teoreticky umožňuje překročení nastavené rychlosti.

### 1.3 Zkouška na motorové brzdě

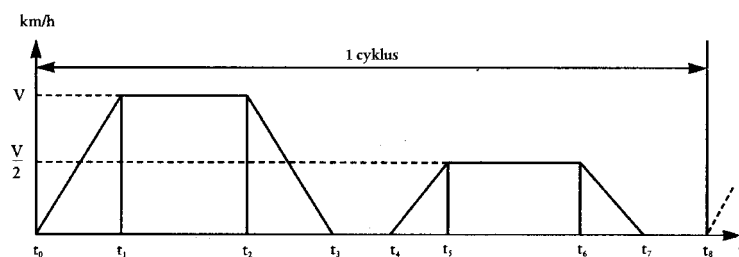
Tato zkouška může být použita pouze tehdy, je-li žadatel schopen prokázat k plné spokojenosti technické zkušební, že tato metoda je rovnocenná měření na zkušební dráze.

## 2. ZKOUŠKA ŽIVOTNOSTI

Omezovač rychlosti se podrobí níže popsané zkoušce životnosti. Zkoušku však není nutno provádět, jestliže žadatel prokáže odolnost omezovače rychlosti proti účinkům stárnutí.

2.1 Omezovač rychlosti se podrobí určitému počtu cyklů na zkušební zařízení, které simuluje polohu a pohyb omezovače rychlosti ve vozidle.

2.2 Pracovní cyklus je zajišťován řídicím systémem dodaným výrobcem. Diagram cyklu znázorňuje obrázek:



$t_0 - t_1 - t_2 - t_3 - t_4 - t_5 - t_6 - t_7$ : doby jednotlivých fází pracovního cyklu

$$t_1 - t_2 = 2 \text{ s}$$

$$t_3 - t_4 = 1 \text{ s}$$

$$t_5 - t_6 = 2 \text{ s}$$

$$t_7 - t_8 = 1 \text{ s}$$

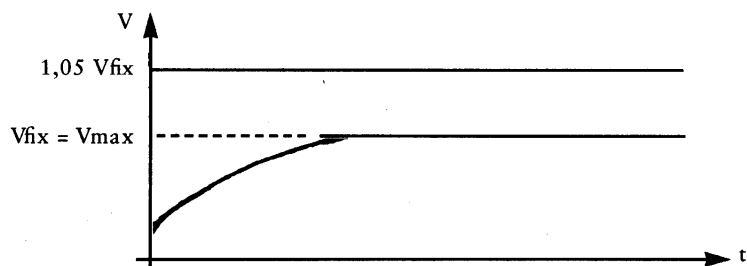
Je definováno pět podmínek prostředí při zkoušce životnosti. Vzorky omezovače rychlosti typu, který má být schválen, se podrobí zkouškám za podmínek podle tabulky:

	1. vzorek	2. vzorek	3. vzorek	4. vzorek
Klimatotechnologická zkouška 1	x			
Klimatotechnologická zkouška 2		x		
Klimatotechnologická zkouška 3		x		
Klimatotechnologická zkouška 4			x	
Klimatotechnologická zkouška 5				x

- 2.2.1 *Klimatotechnologická zkouška 1*: zkoušky při teplotě okolí ( $293 \text{ K} \pm 2 \text{ K}$ ); počet cyklů: 50 000.
- 2.2.2 *Klimatotechnologická zkouška 2*: zkoušky při vysokých teplotách.
- 2.2.2.1 Elektronické části
- Části se cyklují v klimatické komoře. Během celé zkoušky se udržuje teplota ( $338 \pm 5$ ) K. Počet cyklů: 12 500.
- 2.2.2.2 Mechanické části
- Části se cyklují v klimatické komoře. Během celé zkoušky se udržuje teplota ( $373 \pm 5$ ) K. Počet cyklů: 12 500.
- 2.2.3 *Klimatotechnologická zkouška 3*: zkoušky při nízké teplotě.
- V klimatické komoře použité ke klimatotechnologické zkoušce 2 se během celé zkoušky udržuje teplota ( $253 \pm 5$ ) K. Počet cyklů: 12 500.
- 2.2.4 *Klimatotechnologická zkouška 4*: zkouška ve slaném prostředí; pouze pro části vystavené vnějšímu prostředí silnice.
- Zařízení se cykluje v komoře se slanou atmosférou. Koncentrace chloridu sodného je 5 % a teplota uvnitř klimatické komory je ( $308 \pm 2$ ) K. Počet cyklů: 12 500.
- 2.2.5 Klimatotechnologická zkouška 5: vibrační zkouška.
- 2.2.5.1 Omezovač rychlosti se namontuje podobným způsobem, jako je namontován ve vozidle.
- 2.2.5.2 Aplikují se sinusové kmity ve všech třech rovinách; použije se logaritmické přeladování 1 oktáva za minutu.
- 2.2.5.2.1 První zkouška: kmitočtové pásmo 10 Hz až 24 Hz, amplituda  $\pm 2$  mm.
- 2.2.5.2.2 Druhá zkouška: kmitočtové pásmo 24 Hz až 1 000 Hz, buzení 2,5 g pro technické celky montované na podvozku a na kabině. Buzení 5 g pro technické celky montované na motoru.
- 2.3 Kritéria přijetí pro zkoušky životnosti
- 2.3.1 Na konci zkoušek životnosti nesmí být zjištěny žádné změny vlastností omezovače rychlosti, pokud se týká nastavené rychlosti.
- 2.3.2 Pokud však dojde při jedné ze zkoušek životnosti k poruše omezovače rychlosti, může být na žádost výrobce dodán pro dotýčnou zkoušku druhý omezovač.

## Dodatek

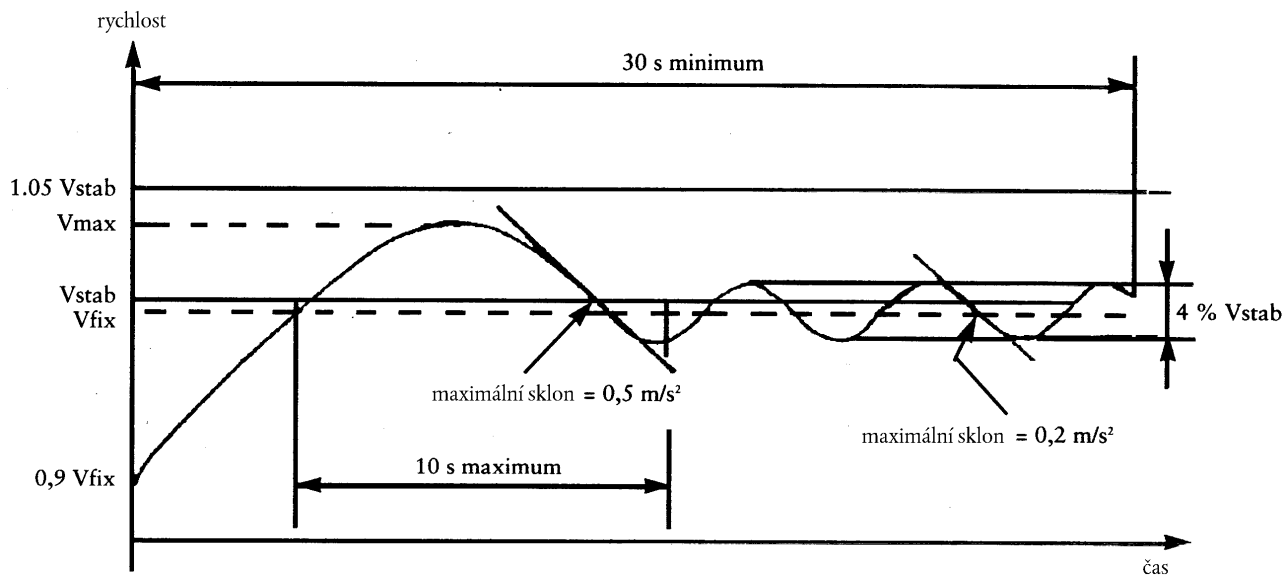
## 1. ASYMPTOTICKÁ KŘIVKA



Obr. 1

V daném případě  $V_{\text{set}} = V_{\text{max}}$ ; splněna musí být pouze podmínka maximální rychlosti.

## 2. OSCILAČNÍ KŘIVKA



Obr. 2.

$V_{\text{max}}$  je nejvyšší rychlost dosažená vozidlem v první půlperiodě křivky odezvy.

$V_{\text{stab}}$  je stabilizovaná rychlost vozidla. Je to vypočtená průměrná rychlost během minimálního časového úseku 20 s, který začíná 10 s po dosažení stabilizované rychlosti.