

Metodický pokyn č. 27/2020,
ktorým sa mení a dopĺňa Metodický pokyn č. 75/2018 na vykonávanie kontrol
brzdových sústav vozidiel kategórií T a R na valcových skúšobniach brzd

Článok I

Metodický pokyn č. 75/2018 na vykonávanie kontrol brzdových sústav vozidiel kategórií T a R na valcových skúšobniach brzd, sa mení a dopĺňa takto:

1. Poznámka pod čiarou k odkazu č. 2 znie:

„2) Metodický pokyn na vykonávanie kontroly brzdného účinku a súmernosti pôsobenia prevádzkovej brzdy vozidiel kategórií L, M, N, O, T, R, PS a C jazdnou skúškou pri technických kontrolách.“

2. Článok 6 znie:

„Článok 6
Vyhodnotenie brzdného účinku prevádzkovej brzdy (kontrolná položka č. 1.2.2.)
vozidiel kategórie R

(1) Meranie na valcovej skúšobni brzd sa vykonáva len na vozidlách kategórie Rb; v prípade, ak ide o vozidlá kategórie Ra, vykoná sa jazdná skúška podľa osobitného predpisu.²⁾

(2) Ak sa pri meraní na valcovej skúšobni brzd dosiahne blokovanie na všetkých kolesách vozidla, potom sa považuje za preukázané, že vozidlo je schopné prevádzkovou brzdou dosiahnuť predpísaný minimálny brzdny účinok. V takomto prípade nie je potrebné vykonávať ďalší výpočet brzdného účinku.

Poznámka: pre presnejšie overenie podmienky na dosiahnutie blokovania kolies pri meraní na valcovej skúšobni brzd sa musí odmerať každé koleso osobitne (musí nastať blok kolesa), avšak do informačného systému musí technik preniesť meranie, pri ktorom boli merané obe kolesá (ľavé aj pravé) jednej nápravy súčasne, a z tohto merania je možné posúdiť aj súmernosť pôsobenia prevádzkovej brzdy podľa čl. 7.

(3) Ak pri meraní na VSB niektoré z kolies vozidla nezablokovalo, vypočíta sa zbrzdienie vozidla Z pri skúšobnej hmotnosti podľa vzťahu

$$Z = 10,2 \cdot \frac{\sum B_{v_{\max i}}}{m_s} \quad (\%), \quad (7)$$

v ktorom je význam symbolov nasledovný

$\sum B_{v_{\max i}}$ súčet brzdnych síl na obode kolies nápravy i v (N),

m_s skúšobná hmotnosť vozidla v (kg).

(4) Na účel výpočtu podľa ods. 3 tohto článku sa predpokladá, že skúšobná hmotnosť vozidla bez nákladu je rovná buď pohotovostnej hmotnosti, alebo prevádzkovej hmotnosti, podľa toho, ktorý z týchto údajov je uvedený v predloženom doklade vozidla. Ak ide o návesovú súpravu vozidiel, použije sa pre náves pohotovostná alebo prevádzková hmotnosť návesu zmenšená o časť hmotnosti návesu pripadajúcu na točnicu ťahača. Ak údaj o hmotnosti návesu pripadajúcej na točnicu nie je známy, potom sa za ňu pokladá

a) na viacnápravovom návese 1/3 pohotovostnej alebo prevádzkovej hmotnosti návesu,

b) na jednonápravovom návese 1/2 pohotovostnej alebo prevádzkovej hmotnosti návesu.

Ak v konkrétnom prípade vzniknú pochybnosti o použiteľnosti uvedeného predpokladu, je možné vychádzať zo skutočného rozloženia zaťaženia zisteného vážením vozidla alebo dokladovaného predloženým vážnym lístkom.

(5) Ak pre zbrzdzenie Z vypočítané podľa ods. 3 tohto článku v porovnaní s predpísaným minimálnym zbrzdením Z_{\min} ³⁾ pre prevádzkovú brzdú platí

$$Z \geq Z_{\min} \quad (\%), \quad (8)$$

potom sa považuje za preukázané, že vozidlo je schopné prevádzkovou brzdou dosiahnuť predpísaný minimálny brzdny účinok. V opačnom prípade, ak platí

$$Z < Z_{\min} \quad (\%), \quad (9)$$

vozidlo prevádzkovou brzdou predpísaný minimálny brzdny účinok nedosahuje.

(6) V prípade vozidiel kategórií R1 a R2 môže funkciu prevádzkovej brzdy plniť nájazdová brzda, pričom nemusí byť vybavená cúvacou automatikou. Pri kontrole sa v tomto prípade postupuje podľa ustanovení osobitného metodického pokynu.⁵⁾“

3. V článku 7 odsek 1 prvá veta znie:

„Brzdne sily B_{v1} a B_{v2} použité v ďalšom výpočte zodpovedajú silám odčítaným (kolesá na tej istej náprave sa merajú súčasne) pri rovnakej ovládacej sile tesne pred hranicou blokovania toho kolesa, ktoré blokuje pri nižšej ovládacej sile.“.

Článok II

Tento metodický pokyn nadobúda účinnosť dňa 15. mája 2020.

JUDr. Bohuš Chochlík v. r.
riaditeľ štátneho dopravného úradu