

Najdôležitejšie zmeny v metodickom pokyne č.j. 11524 – 2100 / 06 na vykonávanie kontrol brzdových sústav vozidiel kategórie M₁, N₁, L_{5e} a L_{7e} pri technických kontrolách od 1.11.2017

Dňom 1.11.2017 nadobúda účinnosť Metodický pokyn č. 30/2017, ktorým sa mení a dopĺňa Metodický pokyn č. j. 11524 – 2100 / 06 navykonávanie kontrol brzdových sústav vozidiel kategórie M₁, N₁, L_{5e} a L_{7e} pri technických kontrolách. Medzi najdôležitejšie zmeny patrí:

1. V prípade zistenia podhustenia pneumatík vozidla sa dopĺňa povinnosť technika nahustiť ich na hodnotu tlaku, ktorú stanovil výrobca vozidla.
2. Ak je potrebné vykonať kontrolu bŕzd jazdnou skúškou, stanovuje sa technikovi povinnosť uviesť do ďalších záznamov protokolu o technickej kontrole dôvod, prečo bola vykonaná, napr.: „200 - Kontrola bŕzd jazdnou skúškou - príliš malý rozchod kolies.“
3. Mení sa povinnosť zahrievania bŕzd na dosiahnutie ustálených pomerov v brzdovej sústave, po novom povinnosť platí iba v prípade, ak je zahriatie bŕzd potrebné.
4. V prípade použitia výpočtu zbrzdzenia pomocou lineárnej extrapolácie (bod 4.4) sa stanovuje tolerancia pre ovládaciu silu F_0 . Ovládacia sila na zadnej náprave, pri ktorej boli odmerané brzdne sily, má byť rovnaká, ako ovládacia sila na prednej náprave s toleranciou (+/-) 20N.
5. Dopĺňa sa povinnosť zabezpečiť prenesenie do informačného systému pre všetky relevantné údaje z merania, ktoré boli použité na vyhodnotenie brzdneho účinku, súmernosti pôsobenia brzdneho účinku a kolísanie brzdnej sily. Takto prenesené meranie nesmie byť prerušované, nesmie trvať menej ako 15 sekúnd pre každú nápravu vozidla a súčasne nesmie presiahnuť maximálny časový úsek, ktorý je valcová skúšobňa bŕzd (VSB) schopná preniesť do informačného systému.
6. Pre zjednodušenie možno po novom pri vyhodnotení súmernosti účinku prevádzkovej brzdy vychádzať z grafického záznamu zobrazeného na VSB a zodpovedajúceho príslušnému merania.
7. Zavádza sa povinnosť merať kolísanie brzdnych síl na všetkých vozidlách, a nie len na vozidlách, na ktorých sa prejaví, ako to bolo dosiaľ. To značí, že je potrebné prenesenie hodnotenia kolísania brzdnej sily do informačného systému, a to aj v prípade, ak sa príslušná chyba nevyznačí.
8. Dopĺňa sa možnosť merať účinok parkovacej brzdy na VSB súčasne na oboch kolesách nápravy, na ktorej pôsobí, ak vyhotovenie parkovacej brzdy neumožňuje meranie na každom kolese osobitne, napr. pri elektronickej parkovacej brzde.
9. Neúčinnosti parkovacej brzdy na jednom z kolies nápravy, na ktorú pôsobí, zodpovedá po novom hodnota nesúmernosti $n_p > 95\%$. Dôvodom je zohľadnenie valivých odporov, ktoré sú na VSB zobrazované aj vtedy, keď je parkovacia brzda neúčinná.