

Metodický pokyn č. 71/2018

na vykonávanie kontroly brzdného účinku a súmernosti pôsobenia prevádzkovej brzdy vozidiel kategórií L, M, N, T a PS jazdnou skúškou pri technických kontrolách

Článok 1 Predmet

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo“) podľa ustanovenia § 136 ods. 2 písm. a) tridsiateho ôsmeho bodu zákona č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov vydáva metodický pokyn, ktorým sa ustanovuje postup pri kontrolných položkách¹⁾

- a) č. 1.2.1. (Pôsobenie prevádzkovej brzdy),
- b) č. 1.2.2. (Účinok prevádzkovej brzda),

vykonávaných pri technických kontrolách vozidiel v prípadoch, ak sa kontrola brzdného účinku a súmernosti pôsobenia prevádzkovej brzdy vykonáva v staniciach technickej kontroly (STK) jazdnou skúškou.

Článok 2

Všeobecné ustanovenia

Na účely tohto metodického pokynu sa rozumie

- a) plným brzdným spomalením spomalenie vozidla od ukončenia nábehu brzdenia do ukončenia brzdenia,
- b) stredným plným brzdným spomalením stredná hodnota plného brzdného spomalenia pri nekonštantnom časovom priebehu plného brzdného spomalenia, ktorá je indikovaná meradlom spomalenia vozidla (decelerografom),
- c) blokovaním kolesa stav pri brzdení, kedy sa koleso prestane úplne otáčať, aj keď sa vozidlo pohybuje.

Článok 3

Postup pri jazdnej skúške

(1) Jazdnú skúšku podľa tohto postupu je možné vykonať len na ploche vhodnej na tento účel. Plocha musí byť počas priebehu skúšky vhodným spôsobom vyznačená a zabezpečená pred možnosťou vniknutia osôb, vozidiel, zvierat a pod. Na ploche nesmú byť žiadne predmety, objekty alebo iné prekážky, ktoré by mohli ohroziť bezpečnosť priebehu jazdnej skúšky. Povrch plochy musí byť tvorený asfaltom, betónom alebo iným materiálom

¹⁾ Metodický pokyn č. 48/2018, ktorým sa stanovujú kontrolné položky týkajúce brzdového zariadenia (Kontrolné položky skupiny 1).

s obdobnými vlastnosťami; počas skúšky nesmie mať povrch plochy výrazne zhoršené adhézne vlastnosti (napr. zablatený, mokrý, zľadovatený, zasnežený, znečistený olejom a pod.).

(2) Pri kontrole účinku a súmernosti pôsobenia prevádzkovej brzdy vozidla jazdnou skúškou je nevyhnutné dodržiavať príslušné zásady bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci. Počas skúšky sa nesmie nikto zdržiavať v bezprostrednej blízkosti vozidla alebo jeho predpokladanej trajektórie.

(3) Vozidlo pri jazdnej skúške vedie technik technickej kontroly (ďalej len „technik“), alebo podľa jeho inštrukcií a pod jeho dohľadom vodič vozidla. Vodič vozidla musí byť v takom prípade oboznámený so zásadami bezpečnosti, ktoré musia byť pri jazdnej skúške dodržané.

(4) V prípade vzduchotlakovej alebo zmiešanej brzdovej sústavy (vzduch nad kvapalinou) musí byť pred jazdnou skúškou tlak v brzdovej sústave doplnený na úroveň zodpovedajúcu predpísanému prevádzkovému tlaku (požadovaný tlak vzduchu je spravidla dosiahnutý v okamihu, keď regulátor tlaku uvoľní nadbytočný pretlak).

(5) V prípade vozidiel kategórie T s dvojpedálovým ovládaním prevádzkovej brzdy musí byť západkou zaistený súčasný chod oboch pedálov. V prípade vozidiel kategórie T s jednopedálovým ovládaním musí byť páka hydraulického rozvádzača účinku brzdovania v stredovej polohe.

(6) Meradlo spomalenia vozidla (decelerograf) sa vo vozidle umiestni alebo pripevní podľa návodu na obsluhu meradla; to sa nevzťahuje na vozidlá kategórie L.

(7) Jazdnú skúšku možno vykonať až po vykonaní všetkých ostatných kontrolných položiek skupiny 1 a všetkých kontrolných položiek skupín 2 a 5 vzťahujúcich sa na predmetné vozidlo, ktoré sú súčasťou technickej kontroly. Ak sa v týchto kontrolných položkách na vozidle zistí akákoľvek nebezpečná chyba (C), jazdná skúška sa nevykoná a vyznačia sa príslušné nebezpečné chyby (C) v kontrolných položkách č. 1.2.1. a 1.2.2. Do rubriky „Ďalšie záznamy STK“ protokolu o kontrole technického stavu časť A – technická kontrola (ďalej len „protokol o technickej kontrole“) sa okrem toho vyznačí text: „1.2.1 a 1.2.2. – Jazdnú skúšku nebolo možné vykonať z dôvodu nebezpečných chýb na vozidle“.

(8) Jazdná skúška prevádzkovej brzdy sa vykoná nasledovne:

- a) V prípade vozidiel s vypínateľným pohonom prednej nápravy musí byť pred jazdnou skúškou pohon prednej nápravy vypnutý. V prípade vozidiel s uzávierkou diferenciálu musí byť uzávierka diferenciálu vypnutá.
- b) Vykoná sa predbežná skúška prevádzkovej brzdy bez merania dosiahnutého spomalenia najmenej dvomi zabrzdzeniami z malej rýchlosti. Jej cieľom je oboznámenie sa technika s vlastnosťami skúšaného vozidla. Ak sa pri predbežnej skúške zistí iná dosiaľ nezistená nebezpečná chyba (C) alebo iná skutočnosť, ktorá ohrozuje bezpečnosť ďalšieho priebehu skúšky (napr. vozidlo nie je bezpečne riaditeľné alebo prevádzková brzda zjavne nefunguje a pod.), jazdná skúška sa preruší a vyznačia sa chyby a záznam podľa ods. 7.
- c) Vozidlo sa po rozjazde z východiskového bodu zrýchli na počiatočnú rýchlosť merania. Veľkosť počiatočnej rýchlosti sa stanoví podľa okamžitých podmienok merania a stavu plochy tak, aby neprišlo k ohrozeniu bezpečnosti skúšky a aby bolo vozidlo možné bezpečne zastaviť pred koncom skúšobnej plochy. Za dostatočnú počiatočnú rýchlosť sa považuje rýchlosť vyššia ako $20 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$.

- d) Okamih (miesto na skúšobnej ploche), v ktorom sa po rozjazde vozidla na počiatočnú rýchlosť začne brzdiť, sa stanoví tak, aby bolo možné vozidlo bezpečne zastaviť pred koncom plochy.
- e) Bezprostredne pred začiatkom brzdenia technik (vodič vozidla) vypne spojku (v prípade vozidiel s manuálnou prevodovkou) a intenzívne zošliapne pedál prevádzkovej brzdy, pričom dbá na to, aby vozidlo, ak to okolnosti umožňujú, brzdilo tesne pred hranicou blokovania kolies. Vozidlo sa brzdí až do úplného zastavenia.
- f) Zistí sa stredné plné brzdne spomalenie alebo zbrzdenie vozidla dosiahnuté prevádzkovou brzdou (odmerané meradlom spomalenia vozidla) a prípadné vybočovanie z priameho smeru jazdy počas brzdenia. Získané údaje sa použijú pri vyhodnotení podľa článkov 4 a 5. Na vozidle kategórie L sa stredné plné brzdne spomalenie alebo zbrzdenie vozidla nemeria.

Článok 4

Vyhodnotenie účinku prevádzkovej brzdy (kontrolná položka č. 1.2.2.)

(1) Z hodnoty stredného plného brzdného spomalenia zisteného podľa článku 3 ods. 8 písm. f) sa vyráta ekvivalentná hodnota zbrzdenia vzťahom

$$Z = \frac{a}{g} \cdot 100\% \quad (\%), \quad (1)$$

v ktorom je význam symbolov nasledovný

a stredné plné brzdne spomalenie vozidla dosiahnuté prevádzkovou brzdou v ($\text{m}\cdot\text{s}^{-2}$),

g tiažové zrýchlenie ($9,806 \text{ m}\cdot\text{s}^{-2}$).

Ak meradlo spomalenia vozidla priamo indikuje hodnotu zbrzdenia, potom sa použije indikovaná hodnota a výpočet sa nevykoná.

(2) Ak pre zbrzdenie Z zistené podľa ods. 1 v porovnaní s predpísaným minimálnym zbrzdením Z_{\min}^1) pre prevádzkovú brzdu platí

$$Z \geq Z_{\min} \quad (\%), \quad (2)$$

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

$$Z < Z_{\min} \quad (\%), \quad (3)$$

vozidlo prevádzkovou brzdou predpísaný minimálny brzdny účinok nedosahuje.

(3) Postup podľa ods. 1 a 2 tohto článku sa nevykonáva v prípade vozidiel kategórie L. Dostatočnosť účinku ich prevádzkovej brzdy sa posudzuje subjektívne.

Článok 5

Vyhodnotenie pôsobenia prevádzkovej brzdy (kontrolná položka č. 1.2.1.)

(1) Ak vozidlo pri jazdnej skúške prevádzkovej brzdy nevybočuje z priameho smeru jazdy, potom je preukázané, že účinok prevádzkového brzdovania pôsobí na kolesách všetkých náprav vozidla súmerne k pozdĺžnej strednej rovine vozidla. V opačnom prípade, ak vozidlo zjavne vybočilo z priameho smeru jazdy, účinok prevádzkového brzdovania nepôsobí súmerne

k pozdĺžnej strednej roviny vozidla. Miera vybočenia sa posudzuje subjektívne. V prípade jednostopového vozidla kategórie L sa vybočovanie z priameho smeru neposudzuje.

(2) Ak je to možné, posúdi sa pri jazdnej skúške aj plnenie ostatných predpísaných podmienok kontrolnej položky č. 1.2.1, ako napr. odstupňovateľnosť alebo oneskorenie nábehu pôsobenia prevádzkovej brzdy.

Článok 6 **Záverečné ustanovenia**

Tento metodický pokyn nadobúda účinnosť dňa 20. mája 2018.

Peter Varga, MBA, MSc.

generálny riaditeľ sekcie cestnej dopravy
a pozemných komunikácií ministerstva