

# AUTOPROFI

ČASOPIS PROFESIONÁLŮ V MOTORISMU



Scania G320 hybrid **TEST**



**VOJTEST**

ivo FM450  
H460



# Novinky DAF



**TÉMA**

avby  
JV



**TÉMA** Dvoupodlažní autobusy



**TÉMA**

Dodávky na CNG či elektrinu

# Bezpečnější autobusy

**Od 9. listopadu vstoupí v platnost předpis EHK R66.02, který zamezí registracím autobusů bez zkoušky převrácení s poloviční zátěží.**

■ Před položením otázek řediteli sekce pro homologace vozidel ve společnosti TÜV Süd Czech Martinu Hronovi upřesněme, co na výrobce autobusů a budoucí cestující od listopadu čeká. Pro linkové a turistické autobusy začne platit předpis EHK R66.02, který ukládá vozidlům se šestnácti a více cestujícími splnění zkoušky převrácení s poloviční zátěží sedících cestujících. Jde o zpřísnění současného předpisu EHK R66.01 platného (avšak ne povinného) od 9. listopadu 2005, který naprosto stejně definovanou zkoušku převrácení s polovičním zatížením vyžaduje u linkových a dálkových autobusů až od počtu 23 cestujících. Na první pohled je tedy zřejmé, že letošní listopad se stane přelomovým zejména pro výrobce minibusů a čtené nástavbáře včetně mnoha českých. Pravdou však je, že zásadní bezpečnostní změny (přechod z EHK 66.01 na 66.02) nastávají od listopadu i u velkých autobusů, což výrobci dokládají masivním

odhalováním nových modelů v kategoriích 2 (linkové) a 3 (turistické).

**Co v homologacích způsobil v roce 2005 předpis R66.01 vyžadující pro zkoušku převrácení poloviční zátěží sedících cestujících?**

Upřímně řečeno, přímo v listopadu 2005 nezpůsobil vstup série změn R 66.01 v platnost celkem nic a dalších pět let také ne. Požadavek na přísnější zkoušky totiž byl jen dobrovolný. Povinný, ale jen pro nově homologované autobusy, se stal až 9. listopadu 2010. Takže ten, kdo předpisy sleduje a potřeboval prezentovat zcela nový typ autobusu, se přizpůsobil tak, aby to stihl před listopadem 2010. Nicméně tím, že zpřísnění předpisu bylo známo dlouhou dobu, nebyl to pro výrobce žádný šok. Již začátkem roku 2011 jsme řešili požadavky na homologace dle EHK 66.01.

Série změn R 66.01 také přinesla detailnější popis výpočetních simulací a požadavků na ověřování fyzickými zkouškami, než tomu bylo

dříve, kdy simulace byly zmíněny jen jako alternativa bez dalšího upřesnění.

**Budoucí předpis EHK R66.02 tedy nezpřísnil zkoušku převrácení jen co do počtu přepravovaných osob, ale vynutil si její splnění v reálných registracích nových autobusů?**

Ano, i když jsou tyto požadavky uvedeny v předpisu v jiných odstavcích, od 9. listopadu 2017 musí také všechny nově registrované (tedy nikoliv jen homologované) autobusy třídy II a III splňovat zkoušku převrácení s poloviční zátěží.

**Platnost evropských předpisů většinou mívá datum od začátku roku či měsíce, aby se dal dobře zapamatovat. Proč EHK 66.01 i 66.02 začínají právě 9. listopadu?**

U předpisů vydávaných v EU se datum stanoví napevno, tzn. třeba 1. ledna nebo 1. července. U předpisů EHK, vydávaných v Ženevě při OSN, se datum vstupu v platnost řídí jistým administrativním postupem po schválení ve skupině WP.29, takže obvykle 2-3 měsíce po schválení je daný dokument vydán. A přechodná ustanovení, tzn. odkdy bude platit pro nové homologace a odkdy pro všechna registrovaná vozidla, se odvozuje jako měsíce či roky od data vydání.

**Bezpečnost cestujících v autobusu s postupem času roste díky povinnému zavádění asistenčních systémů při prvních registracích vozidel. Můžete některé připomenout?**

Jak bylo zmíněno výše, se vstupem v platnost daného předpisu se obvykle zásadních změn u vozidel nedočkáme, respektive jen u dražších výrobků jsou tyto novinky využity pro zdůraznění jejich bezpečnostního nebo ekologického přínosu. Až platnost pro všechna registrovaná vozidla zajistí zásadní rozšíření, jako tomu bylo například u ESP, které je již povinné pro všechny autobusy třídy II a III od 1. listopadu 2014 (protože jde o nařízení z Bruselu, máme datum prvního v měsíci).



Foto archiv

*Společnost TÜV Süd usnadňuje a zlevňuje výrobcům autobusů povinné zkoušky převrácení tím, že provádí počítačovou simulaci deformace skeletu. Model zobrazovaný ve 3D lze jakkoli otáčet a zjišťovat míru deformace v toku času.*

Povinný je též systém pro varování při vybočení z jízdního pruhu (LDWS) a pokročilý systém nouzového brzdění (AEBS), nazývaný často předkolizní asistent: oba tyto systémy musejí mít od 1. listopadu 2015 všechny autobusy třídy III.

**Jaký přínos pro bezpečnost cestujících vidíte v povinném vybavení předkolizním asistentem druhého stupně od příštího roku?**

Zpřísnění požadavků na AEBS přichází opět postupně. Novou homologaci lze udělit nyní již jen při splnění přísnějších podmínek. Pro všechna registrovaná vozidla pak toto vstoupí v platnost 1. listopadu 2018. Pro čtenáře jen doplním, že půjde o dvě zásadní věci:

- 1) Méně přísná varianta AEBS bude povinná i pro vozidla kategorie M2, třídy B a pro některá jednodušší vozidla kategorie M3, třídy III, která se dosud mohla požadavkům vyhnout.
- 2) Ta vozidla, pro které bylo nyní AEBS již povinné, budou muset splňovat výrazně přísnější požadavky. Zejména bych zde zmínil to, že budou muset automaticky dobrzdit z rychlosti 80 km/h do potenciální kolony pohybující se rychlostí jen 12 km/h (dosud 32 km/h).

Přínos k bezpečnosti cestujících zde jistě bude, konkrétní studie jsem ale bohužel neviděl, takže přesná čísla si nedovolím odhadovat. Nyní sleduji spíše technické obtíže zejména menších výrobců tyto systémy do svých vozidel implantovat.

**Velkou otázkou zůstává bezpečnost cestujících v horním patře tzv. doubledeckerů. Uvažuje se o něčem či se už připravují změny v ochraně horních cestujících pro případ převrácení vozidla?**

V tuto chvíli o ničem nevím.

Děkuji za rozhovor.  
Ladislav ČERNÝ