

Soubory cookie nám pomáhají poskytovat, chránit a zlepšovat služby. Pokud budete náš web používat i nadále, vyjádříte tím svůj souhlas s našimi zásadami týkajícími se souborů cookie. Souhlasím



VYHLÁŠKA ZE DNE 29.6.1953 O PODMÍNKÁCH PRO PROVOZ VOZIDEL NA SILNICÍCH

29.6.1953 | Sbírka: 197/1953 Ú.I. | Částka: 87/1953



VZTAHY

Nadřazené: 54/1953 Sb.

Aktivní derogace: 286/1952 Ú.I., 41/1952 Ú.I., 328/1951 Ú.I.I

Pasivní derogace: 145/1958 Ú.I., 159/1955 Ú.I., 254/1953 Ú.I.

197/1953 Ú.I.

VYHLÁŠKA ministerstva dopravy ze dne 29. června 1953 o podmínkách pro provoz vozidel na silnicích.

Ministerstvo dopravy stanoví v dohodě se zúčastněnými ústředními úřady podle § 16 písm. b) vládního nařízení č. 54/1953 Sb. o provozu na silnicích:

Část první. TECHNICKÉ PODMÍNKY PRO PROVOZ VOZIDEL.

Oddíl 1.

§ 1.

Všeobecná ustanovení.

(1) Na silnicích se smí užívat jen vozidel, která svou konstrukcí a vybavením neohrožují bezpečnost a plynulost provozu ani bezpečnost osob a majetku a která nepoškozují silnici.

(2) Technické podmínky pro stavbu vozidel stanoví Úřad pro normalisaci v dohodě s příslušnými úřady v technických normách.

(3) Technické podmínky, jimž musí odpovídat vozidlo při provozu na silnicích, jsou stanoveny v § 6 až 48 této vyhlášky.

Oddíl 2.

MOTOROVÁ VOZIDLA.

§ 2.

Způsobilost motorových vozidel k provozu.

V provozu na silnicích se smí užívat motorových vozidel jen:

- a) shodují-li se se schváleným typem (§ 3) nebo byla-li schválena jejich technická způsobilost k provozu a
- b) byla-li pro ně přidělena státní poznávací značka.

§ 3.

Schvalování technické způsobilosti typu motorových vozidel.

(1) O technické způsobilosti motorových vozidel, která mají být vyráběna hromadně (podle typu) nebo která mají být hromadně dovážena, rozhoduje na žádost výrobce nebo dovozce v dohodě se zúčastněnými ústředními úřady ministerstvo dopravy.

(2) Ministerstvo dopravy rozhodne podle skutečného provedení prototypů nebo dovezených vozidel; může předepsat předložení podrobných výkresů brzd a řízení vozidla a schematického náčrtku podvozku s rozložením vah na jednotlivé obruče a provedení jízdních zkoušek vozidla na náklad žadatelův, který je povinen motorové vozidlo dát pro jízdní zkoušku k použití na

přiměřenou dobu. Při schvalování technické způsobilosti typů motorových vozidel se musí dbát toho, aby vozidla odpovídala podmínkám stanoveným podle § 1 a aby jejich provoz byl hospodárný.

(3) Byla-li zjištěna technická způsobilost typu motorového vozidla, schválí ministerstvo dopravy typ; schválení platí pro všechna vyrobená nebo dovezená vozidla, která schválenému typu odpovídají.

(4) Zjistí-li se při zkouškách motorového vozidla závady, určí ministerstvo dopravy přiměřenou lhůtu k jejich odstranění. Vyjdou-li po schválení technické způsobilosti motorového vozidla na jevo konstrukční závady s hlediska bezpečnosti nebo hospodárnosti provozu, nařídí ministerstvo všeobecného strojírenství v dohodě s ministerstvem dopravy i během výroby jejich odstranění a určí k tomu přiměřenou lhůtu.

§ 4.

Osvědčení o schválení způsobilosti motorového vozidla k provozu (typové osvědčení).

(1) Výrobce, po případě dovozce, potvrdí v osvědčení o schválení způsobilosti motorového vozidla k provozu (v typovém osvědčení) pro každé motorové vozidlo vyrobené nebo dovezené, že se vozidlo shoduje se schváleným typem.

(2) Vzory typových osvědčení stanoví ministerstvo dopravy.

(3) Podle typového osvědčení vydá příslušný dopravní inspektorát technický průkaz motorového vozidla.

(4) Schválení technické způsobilosti typu motorového vozidla platí až do jeho vyloučení z provozu, nebyla-li změněna jeho podstatná část.

§ 5.

Výjimky ze schvalování technické způsobilosti typů motorových vozidel k provozu.

Schválení technické způsobilosti typů motorových vozidel není třeba pro motorová vozidla, zejména pro motorové pojízdné stroje, jejichž rychlost nepřesahuje 15 km za hodinu a jejichž motor má výkon nejvýše 6 koní při nejvyšších otáčkách. Technické podmínky pro provoz motorových vozidel a jejich přívěsů.

§ 6.

Rozhled řidiče; obrys motorových vozidel a jejich přívěsů.

(1) Rozhled řidiče dopředu i na strany nesmí být nějak omezován a musí umožňovat bezpečné řízení.

(2) Z obrysů motorového vozidla nebo jeho přívěsů nesmí žádná část tak vyčnívat, aby ohrožovala provoz; zejména na přední části motorového vozidla nesmí být předměty (okrasy a pod.), které mají ostré hrany nebo hroty a výstupky. Dveře a postranice musí být zajištěny proti samovolnému otevření za jízdy. U motorových vozidel, jejichž technická způsobilost byla schválena po 1. lednu 1952, musí být dveřní kliky zapuštěny, jestliže by přesahovaly obrys motorového vozidla nebo jeho přívěsu a dveřní závěsy musí být u osobních automobilů vpředu ve směru jízdy.

§ 7.

Rozměry motorových vozidel a jejich přívěsů.

(1) Nejvyšší přípustné rozměry motorových vozidel a jejich přívěsů jsou:

+-----+		
a) celková šířka	2,50 m	
b) celková výška	4,00 m	
c) celková délka		
nákladního automobilu se dvěma nápravami	10,00 m	
autobusu se dvěma nápravami	12,00 m	
motorového vozidla se třemi a více nápravami	12,00 m	
(tyto délky se rozumějí mimo závěs pro přívěsy)		
motorového vozidla s návěsem	14,00 m	
soupravy motorového vozidla s jedním přívěsem	18,00 m	
soupravy motorového vozidla se dvěma přívěsy	22,00 m	
+-----+		

(2) Plachtové oblouky a plachtová kostra musí být snímatelné; vozidla s dovoleným zatížením větším než 3 t musí mít uprostřed ložnou výšku nejméně 1800 mm nebo musí být možno plachtové oblouky na tuto výšku nastavit, ložná výška nesmí přestoupit 3000 mm.

§ 8.

Tlak náprav a celková váha.

(1) U motorových vozidel a přívěsů s pneumatickými obručemi nebo s jinými pryžovými obručemi stejně pružnými jako pneumatické obruče nesmí tlak nápravy a celková váha v provozu překročit:

	Tlak nápravy v t	Celková váha v t
a) u motorového vozidla se dvěma nápravami	9,0	14,0
b) u motorového vozidla se třemi nápravami	7,25	19,5
c) u motorového vozidla se čtyřmi a více nápravami	6,5	6,5
		násobeno počtem náprav
d) u motorového vozidla s návěsem celkově o třech nápravách	8,0	19,5
celkově o čtyřech a více nápravách	7,25	6,5
		násobeno počtem náprav
e) u přívěsů	6,0	6,0
		násobeno počtem náprav.

(2) Jestliže motorová vozidla nebo přívěsy mají plné pryžové obruče nebo obruče pružností jim rovnocenné, nesmí tlak jedné nápravy být větší než 4 tuny.

(3) O povolování výjimek při provozu jednotlivých motorových vozidel, jejichž váha nebo rozměry přesahují meze uvedené v odstavcích 1 a 2, platí ustanovení vyhlášky ministerstva národní bezpečnosti, č. 196/1953 Ú. I. o provozu na silnicích.

§ 9.

Rozvor náprav.

(1) Celková váha vozidla nesmí v závislosti na vzdálenosti středů krajních náprav přesahovat u jedné skupiny náprav, u jednoho motorového vozidla, u motorového vozidla s přívěsem nebo návěsem tyto váhy:

při vzdálenosti středů krajních náprav v metrech	přípustná celková váha v t
od 1 m včetně do 2 m	14,50
od 2 m včetně do 3 m	15,00
od 3 m včetně do 4 m	16,25
od 4 m včetně do 5 m	17,50
od 5 m včetně do 6 m	18,75
od 6 m včetně do 7 m	20,00
od 7 m včetně do 8 m	21,25
od 8 m včetně do 9 m	22,50
od 9 m včetně do 10 m	23,75
od 10 m včetně do 11 m	25,00
od 11 m včetně do 12 m	26,25
od 12 m včetně do 13 m	27,50
od 13 m včetně do 14 m	28,75
od 14 m včetně do 15 m	30,00
od 15 m včetně do 16 m	31,25
od 16 m včetně do 17 m	32,50
od 17 m včetně do 18 m	33,75
od 18 m včetně do 19 m	35,00
od 19 m včetně do 20 m	36,25

(2) Souprava vozidel, i když vozidla jednotlivě vyhovují předpisům o tlaku náprav podle § 8, může mít dovolené zatížení jen do celkové váhy stanovené v předchozím odstavci.

§ 10.

Celková váha u vozidel hnaných pásy.

Celková váha motorového vozidla, které se pohybuje zcela nebo zčásti na pásech, nesmí být větší než 18 tun.

§ 11.

Soupravy vozidel.

(1) Soupravu vozidel tvoří jedno tažné motorové vozidlo a jeden nebo dva přívěsy.

(2) Motorové vozidlo s návěsem může mít pouze jeden přívěs; je-li však vozidlo s návěsem určeno k dopravě osob, nesmí mít přívěs více než jednu nápravu a nesmí se ho používat k dopravě osob.

§ 12.

Celková váha přívěsu.

Osobní automobily mohou mít přívěs a motocykly postranní nebo přívěsný vozík, jestliže jsou brzděna všechna kola tažného vozidla a jestliže celková váha

- a) přívěsu osobního automobilu není větší než 50 % pohotovostní váhy osobního automobilu,
- b) postranního nebo přívěsného vozíku motocyklu není větší než 60 % celkové váhy motocyklu.

§ 13.

Brzdy motorových vozidel s výjimkou motocyklů.

(1) Motorové vozidlo musí mít dvě brzdy, brzdu provozní a brzdu pomocnou, uspořádané tak, aby každá z nich byla vždy schopna - selže-li brzda druhá - v náležité vzdálenosti vozidlo zastavit i při nejvyšším dovoleném zatížení vozidla a při jakémkoliv sklonu vozovky.

(2) Kola brzděná každou touto brzdou musí být uspořádána souměrně po obou stranách podélné osy vozidla.

(3) Alespoň jedna z obou brzd musí působit přímo na brzdové plochy připojené na kola, buď pevně nebo prostřednictvím součástek, u nichž je vyloučeno selhání.

(4) Motorové vozidlo musí být zařízení tak, aby mohlo být brzděno motorem.

(5) Ústrojí k ovládání pomocné brzdy musí být u motorových vozidel takové, aby zůstalo zajištěno v zabrzděné poloze mechanickým způsobem, i když řidič opustí vozidlo. Tato pomocná brzda musí být tak účinná, aby i bez potíží brzdícího účinku motoru bylo lze zabránit otáčení kol plně zatíženého vozidla na nejvyšším stoupání, které může vozidlo na silnicích vyjet.

(6) U motorových vozidel hnaných elektrickou energií z akumulátorů může jedna z obou brzd být brzdou odporovou nebo brzdou na krátko.

(7) Traktory, které jsou používány k tahu přívěsů o větší celkové váze než 3500 kg, musí být nejpozději od 1. ledna 1955 opatřeny vzduchotlakovým zařízením pro brzdění přívěsů.

§ 14.

Brzdy motocyklů.

Motocykly musí mít dvě brzdy na sobě nezávislé, ovládané rukou nebo nohou a zastavující rychle, jistě a účinně; obě brzdy mají být uspořádány tak, aby mohly být obsluhovány odděleně. Motocykly musí být zařízení tak, aby mohly být brzděny motorem.

§ 15.

Brzdy přívěsů.

(1) Přívěs, jehož celková váha přesahuje 750 kg, musí být - s výjimkou podle odstavce 3 - opatřen alespoň jednou brzdou; tato brzda musí působit nejméně na polovinu počtu všech kol, jež musí být uspořádána souměrně po obou stranách podélné osy přívěsu.

(2) Ustanovení předchozího odstavce platí také pro přívěsy, jejichž celková váha nepřesahuje 750 kg, je však větší než polovina pohotovostní váhy tažného vozidla.

(3) Brzdou nemusí být opatřeny:

a) dvoukolové přívěsy, jejichž celková váha přesahuje 750 kg, jsou-li taženy vozidlem o dovoleném zatížení nejméně 3000 kg, které má brzdu působící na všechna kola,

b) přívěsy s protipožárním zařízením o celkové váze nepřesahující 900 kg.

(4) Brzdy přívěsu, jehož celková váha přesahuje 3500 kg, musí být zařízení tak, aby mohly být uvedeny v pohyb pedálem provozní brzdy tažného vozidla. Jestliže celková váha přívěsu nepřesahuje 3500 kg, může mít do doby, kterou určí ministerstvo dopravy v dohodě se zúčastněnými ústředními úřady, brzdu konstruovanou tak, aby byla uváděna v činnost sblížením přívěsu a tažného vozidla (brzdění setrvačností, nájezdová brzda), avšak jen tehdy, není-li celková váha přívěsu větší, než pohotovostní váha tažného vozidla.

(5) Brzda musí být tak účinná, aby bylo lze zabránit otáčení kol plně zatíženého odpojeného přívěsu při jakémkoliv sklonu vozovky.

(6) Přívěs, který je podle ustanovení předchozích odstavců opatřen brzdami, musí být vybaven zařízením, které zajišťuje jeho samočinné zastavení, jestliže se přívěs odpojí; toto ustanovení neplatí pro dvoukolové přívěsy obytné ani pro přívěsy zavazadlové, jejichž celková váha přesahuje 750 kg, jsou-li tyto přívěsy opatřeny mimo hlavní závěs ještě pomocným spřáhlem (řetězem nebo lanem).

(7) Nemohou-li být brzdy přívěsů o celkové váze do 3500 kg, jichž se užívá výlučně za motorovými vozidly s omezenou rychlostí do 30 km/hod., obsluhovány řidičem tažného vozu, nebo nejsou-li nájezdové, musí být obsluhovány brzdáři, kteří musí mít volný rozhled na vozovku. Toto ustanovení neplatí, jestliže pohotovostní váha tažného vozidla činí alespoň dvojnásobek celkové váhy přívěsu.

(8) V soupravě motorových vozidel smí být užito pouze jediného přívěsu, opatřeného nájezdovou brzdou. Přívěsy s nájezdovou brzdou nesmějí mít vzadu závěs k přivěšení dalšího přívěsu.

(9) Ustanovení předchozího odstavce se nevztahuje na

- a) zemědělské a lesní hospodářské pracovní stroje, které mohou vykonávat práci podle svého určení jen při jízdě (pluhy, žací stroje a pod.),
- b) přívěsy, které mají kromě nájezdové brzdy ještě jinou brzdou.

§ 16.

Brzdy vozidel s návěsem.

(1) Motorové vozidlo s návěsem, jestliže celková váha návěsu přesahuje 750 kg, musí být zařízeno tak, aby brzda návěsu byla uváděna v činnost pedálem provozní brzdy motorového vozidla.

(2) Brzda návěsu musí být tak účinná, aby bylo lze zabránit otáčení kol plně zatíženého odpojeného návěsu při jakémkoliv sklonu vozovky.

(3) Každý návěs opatřený brzdou musí mít brzdové zařízení zajišťující jeho samočinné zastavení, odpojí-li se návěs.

§ 17.

Účinnost brzd.

(1) Brzdy motorových vozidel, jejichž technická způsobilost k provozu byla schválena před 1. lednem 1953, musí být schopny zastavit vozidlo na vzdálenost (brzdnou dráhu)

+-----+			
	provozní brzdou, která působí		ruční brzdou
	na všechna kola	jen na některá kola	
a) jde-li o motorová vozidla o nejvyšší rychlosti 30 km/hod., při rychlosti 20 km/hod.	5,2 m	7,7 m	10,25 m
b) jde-li o motorová vozidla o rychlosti přes 30 km/hod., při rychlosti 40 km/hod.	20,5 m	30,8 m	41,00 m
+-----+			

(2) Brzdy motorových vozidel, jejichž technická způsobilost byla schválena po 1. lednu 1953, musí být schopny zastavit vozidlo na vzdálenost (brzdnou dráhu)

	provozní brzdou, která působí		ruční brzdou
	na všechna kola	jen na některá kola	
a) jde-li o motorová vozidla o nejvyšší rychlosti 30 km/hod., při rychlosti 20 km/hod.	3,8 m	5,2 m	7,7 m
b) jde-li o motorová vozidla o rychlosti přes 30 km/hod., nejvýše do 100 km/hod., při rychlosti 40 km/hod.	15,4 m	-	30,8
c) jde-li o motorová vozidla o rychlosti přes 100 km/hod., při rychlosti 40 km/hod.	12,5	-	30,8

(3) Brzdy přívěsů musí mít stejnou účinnost jako brzdy motorových vozidel podle ustanovení odstavce 2.

(4) Brzdy musí zastavit vozidlo na brzdnou dráhu uvedenou v předchozích odstavcích za normálních atmosférických poměrů na vodorovné, suché silnici s pevným povrchem, za použití obvyklé síly, při plně naloženém vozidle a s ohřátými brzdovými bubny, aniž by vozidlo změnilo přímý směr své jízdy.

(5) Účinnost brzd může být při rychlostech podle předchozích odstavců zkoušena také brzdoměrem; jeho typ a způsob použití výsledků měření musí být schváleny ministerstvem dopravy nebo orgánem jím zmocněným.

§ 18.

Světlomety motorových vozidel s výjimkou motocyklů.

(1) Motorové vozidlo, jehož rychlost na rovině může přesahovat 20 km/hod., musí být opatřeno dvěma dálkovými světly s bílým nebo žlutým světlem, umístěnými vpředu, jež jsou schopny účinně osvětlit vozovku za noci bez atmosférických poruch na vzdálenost nejméně 100 m dopředu.

(2) Mimo to musí být motorová vozidla uvedená v odstavci 1 opatřena dvěma tlumenými bílými nebo žlutými světly, umístěnými vpředu, jež jsou v případě potřeby schopny účinně osvětlit vozovku za noci 1,20 m nad vozovkou. Světla musí být na vozidle bez atmosférických poruch na vzdálenost nejméně 30 m dopředu, aniž by oslňovaly uživatele silnice v kterémkoliv směru. Tlumená světla mohou být vestavěna do světlometů dálkových.

(3) Světla musí být zařízeny tak, aby řidič mohl současně zapínat jen jeden druh světla.

(4) Při zapnutí dálkových světlometů u motorových vozidel se musí v zorném poli řidiče rozsvítit tmavomodré světlo. U zemědělských traktorů může zapnutí dálkových světlometů být návěštěno polohou páčky vypínače. Toto ustanovení platí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. lednem 1953, až od 1. června 1954.

(5) Světla musí být ve stejné výši a ve stejné vzdálenosti od roviny souměrnosti vozidla. Spodní hrana zrcadla nesmí být výše než 1 m, u traktorů, jichž se užívá v polním a lesním hospodářství, ne výše než upevněny tak, aby nemohla nastat nezamýšlená změna v jejich seřízení nebo samovolná změna namáháním během provozu.

(6) U autobusů a nákladních automobilů musí být přední světla nezatíženého vozidla upraveny tak, aby střední paprsky světla jimi vrhaného dopadaly na vodorovnou vozovku ve vzdálenosti nejvýše 80 m, vozidla zatíženého ve vzdálenosti nejvýše 100 m.

(7) Příkon žárovek ve světlometech smí být při středním provozním napětí na patci žárovky nejvýše 35 W. Rozptýlení světla musí být dosaženo žlábkováním zrcadel světlometů nebo jejich krycích skel nebo vsazenými čočkami.

(8) Pozorovací okénka, i barevná, na pouzdech osvětlovacích zařízení musí být umístěna tak, aby nemohla být zaměňována s ukazateli směru nebo jinými znameními.

(9) Motorová vozidla o rychlosti větší než 10 km/hod., ale menší než 20 km/hod., musí být opatřena dvěma světly s bílým nebo žlutým světlem, umístěnými vpředu, jež jsou schopny účinně osvětlovat vozovku za noci bez atmosférických poruch na vzdálenost nejméně 30 m dopředu, aniž by oslňovaly uživatele silnice v kterémkoliv směru.

(10) Pro světla motorových vozidel, jejichž nejvyšší rychlost nepřesahuje 10 km/hod., platí ustanovení § 48 odst. 1.

§ 19.

Světlomety motocyklů.

Motocykl musí být opatřen nejméně jedním dálkovým světlometem a jedním tlumeným světlem podle ustanovení § 18 odst. 1 až 3.

§ 20.

Pomocné světlomety.

(1) Kromě světlometů předepsaných v § 18 může být použito k osvětlení vozovky jednoho neb dvou pomocných světlometů (světlometu do mlhy, do začátky, široce zářících světlometů atd.). Pomocné světlomety nesmí být umístěny výše, než světlomety předepsané v § 18; musí být zařízeny tak, aby je bylo možno zapínat jen společně s uvedenými světly nebo s obrysovými světly. Příkon každého z nich smí být nejvýše 35 W. O barvě světél pomocných světlometů platí ustanovení § 18 odst. 1, o jejich upevnění § 18 odst. 5, a o pozorovacích okénkách § 18 odst. 8.

(2) Motorová vozidla mohou mít ještě hledací světlomet a světlomet zpětný. Na tyto světlometry se ustanovení odstavce 1 ne vztahují. Hledací světlomet může mít bílé nebo slabě žluté světlo. Jeho zapínání musí být uspořádáno tak, aby mohl být zapnut jen společně s osvětlením státní poznávací značky a s obrysovými světly. Světlomet zpětný s bílým nebo slabě žlutým světlem je přípustný, jestliže je tak skloněn, že osvětluje vozovku do dálky, nejvýše 10 m za vozidlem a jestliže může svítit jen při zapnutí zpětné rychlosti; toto ustanovení se nevztahuje na světlometry umístěné na zádi zemědělských traktorů a motorových pojízdných strojů a určené k osvětlování přívěsného nářadí výlučně při práci mimo silnice.

§ 21.

Obrysová světla.

(1) Každé motorové vozidlo - kromě motocyklů - musí být opatřeno vpředu dvěma bílými obrysovými světly.

(2) Motocykl s postranním vozíkem musí být opatřen obrysovým světlem na vnější straně vozíku. Přívěsný vozík za motocyklem musí být opatřen dvěma obrysovými světly, je-li širší než šířka řidiček motocyklu; jinak stačí bílá odrazová skla na přední stěně přívěsného vozíku co nejbliže boční hraně.

(3) Přívěs musí být opatřen dvěma obrysovými světly, přesahují-li boční obrysy přívěsu obrys tažného vozidla.

(4) Obrysová světla musí svítit dopředu bílým světlem; musí být viditelná za noci bez atmosférických poruch zpředu ze vzdálenosti 150 m od vozidla. Nesmí oslňovat; příkon každého z nich nesmí být větší než 10 W. O pozorovacích okénkách platí ustanovení § 18 odst. 8.

(5) Obrysová světla musí označovat přibližně boční obrysy vozidla; musí být proto umístěna vpředu co nejbliže k vnějším okrajům vozidla ve stejné vzdálenosti od podélné roviny souměrnosti vozidla. Nejsou-li okraje svítící ploch světlometů vzdáleny víc než 40 cm od vnějších okrajů motorového vozidla, mohou být obrysová světla vestavěna do světlometů; u přívěsů musí být obrysová světla vždy umístěna těsně u vnějších okrajů přívěsu.

§ 22.

Koncová a brzdová světla; osvětlení zadní státní poznávací značky.

(1) Motorová vozidla, s výjimkou motocyklů solo, musí mít vzadu dvě červená stejně silně svítící koncová světla umístěná ve stejné výši a ve stejné vzdálenosti od osy zadní stěny vozidla.

(2) Motocykly solo musí mít jedno koncové červené světlo.

(3) Koncová světla musí být viditelná za noci bez atmosférických poruch na vzdálenost 150 m dozadu od vozidla. Účinná svítící plocha koncového světla smí být nejvýše 20 cm²; použití čoček nebo zrcadel není přípustné. Koncová světla musí být ve výši mezi 40 až 125 cm nad vozovkou. Jejich vzájemná vzdálenost musí být nejméně 100 cm, jejich vzdálenost od bočních okrajů vozidla nesmí být větší než 40 cm. Každé koncové světlo musí mít vlastní bezpečné vedení. Má-li motorové vozidlo ukazatele směru ve tvaru ramene, musí být koncové světlo umístěno níže než rameno ukazatele.

(4) Každé motorové vozidlo musí mít vzadu jedno nebo dvě brzdová světla, která se rozsvítí i při vypnutém zapalování, jakmile se uvede v činnost provozní brzda motorového vozidla. Brzdová světla musí být oranžová nebo výjimečně červená, musí za dne zřetelně svítit a za tmy musí být snadno rozpoznatelná od koncových světél. Při použití dvou brzdových světél musí být tato světla umístěna bezprostředně u světél koncových; jediné brzdové světlo musí být umístěno u levého koncového světla nebo uprostřed mezi oběma koncovými světly. Je-li výjimečně brzdové světlo červené, musí být jeho světelná intensita větší než u červeného koncového světla, je-li s ním seskupeno nebo do něho zasazeno.

(5) Ustanovení odstavce 4 neplatí pro traktory užívané v zemědělském a lesním hospodářství a pro motorové pojízdné stroje, nejsou-li opatřeny vzduchotlakovými brzdami a nemohou-li překročit rychlost 30 km/hod., jakož i pro motocykly solo, jejichž technická způsobilost k provozu byla schválena před 1. lednem 1953.

(6) Jsou-li připojeny přívěsy, musí být koncová a brzdová světla, pokud jsou předepsána pro tažné motorové vozidlo, umístěna také na konci soupravy. Ustanovení odstavců 1, 3 a 4 platí obdobně.

(7) Zadní státní poznávací značka motorového vozidla nebo přívěsu musí být osvětlena světlem dopadajícím nebo prosvětlujícím tak, aby byla čitelná za noci bez atmosférických poruch alespoň na vzdálenost 20 m dozadu od vozidla.

(8) Červené koncové světlo a světlo zadní státní poznávací značky motorového vozidla nebo přívěsu se musí rozsvítit současně s kterýmkoliv světlem obrysoвым, tlumeným, dálkovým nebo pomocnými světly a zhasnout teprve, zhasnou-li tato světla.

§ 23.

Odrasová skla.

(1) Motorová vozidla - kromě motocyklů solo - a přívěsy musí být opatřeny dvěma červenými odrazovými skly, která musí být umístěna vzadu na vozidle souměrně po obou stranách; dvounápravové přívěsy musí být mimo to opatřeny po jednom červeném odrazovém skle na konci bočních stěn, a to na jejich dolejší okraji.

(2) Motocykly solo musí mít vzadu jedno červené odrazové sklo.

(3) Přívěsy musí být opatřeny dvěma bílými odrazovými skly, umístěnými vpředu na dolejší vnějším okraji přední stěny souměrně po obou stranách.

(4) Odrasové sklo může být kruhové nebo oválné; u přívěsu může být tvaru rovnostranného trojúhelníku, jehož jeden vrchol je obrácen nahoru. Odrasové sklo musí být mimo to opatřeny po jednom červeném odrazová skla nesmí být umístěna výše než 100 cm nad zemí; umístěna musí být co nejbližší k bočním okrajům vozidla, ne však dále od nich než 40 cm; nesmí být ničím zakryta ani zašpiněna. Červená odrazová skla mohou být zasazena do koncových červených světél, jestliže tato vyhovují shora uvedeným podmínkám.

(5) Odrasová skla musí být viditelná za noci bez atmosférických poruch na vzdálenost nejméně 100 m, jsou-li osvětlena dvěma dálkovými světly.

§ 24.

Ukazatel směru jízdy.

(1) Motorová vozidla musí mít ukazatele směru jízdy. Ukazatelem směru může být jen

a) pohyblivé rameno, které se vysune po té straně motorového vozidla, na kterou řidič hodlá odbočit; toto rameno musí mít nepřerušované oranžové světlo, nebo

b) pevná přerušovaná oranžová světla umístěná po obou stranách vozidla na jeho bočních stěnách tak, aby byla viditelná ze předu i ze zadu, nebo

c) pevná přerušovaná světla po každé straně na nejzazším okraji napřed a vzadu vozidla s bílým nebo oranžovým světlem kupředu a s červeným nebo oranžovým světlem nazad.

Žádné jiné světlo na vozidlo nesmí být přerušované.

(2) Ustanovení odstavce 1 se nevztahuje na motorové vozíky pro invalidy, na motocykly a na traktory, které nemají budku pro řidiče.

(3) Jsou-li ukazatele směru ve tvaru ramene, musí být ramena tak velká, aby - jsou-li vysunuta - změnila obrys vozidla. Nejsou-li vysunuta, nesmějí být viditelná. Ramena mohou vykonávat kývavý pohyb.

(4) Není-li ukazatel směru jízdy umístěn v zorném poli řidiče, musí být jeho poloha řidiči návěštěna světlem na přístrojové desce. Ramena ukazatele směru jest nutno umístit přibližně v místě, kde řidič nebo jeho spolujezdec mohou dát znamení rukou; rozhled řidiče nesmí být jimi rušen.

(5) Viditelnost ukazatelů nesmí být rušena vyčnívajícími částmi jako záložními obručemi, upevňovacími šrouby střechy a pod. Zařízení a světla, která by bylo možno zaměňovat s ukazatelem, nejsou přípustná.

§ 25.

Řízení motorového vozidla a jeho umístění.

(1) Řízení motorového vozidla a zatížení řízených kol musí být takové, aby se zřetelem k celkové váze a největší rychlosti vozidla bylo stále zajištěno snadné, rychlé a jisté vyhýbání, zatáčení a otáčení. Spojovací části řídicího ústrojí se nesmí opotřebením tak uvolnit, aby mohlo dojít k jejich přerušování; šroubové spoje musí být dostatečně zajištěny.

(2) Všechna zařízení sloužící k obsluze motorového vozidla za jízdy (pedály, páky, rukojeti, vypínače, klíčky a pod.) musí být umístěna tak, aby je řidič mohl snadno a bez nebezpečí změny i ve tmě ovládat, aniž by musel odvracet pozornost od vozovky. Osvětlení přístrojové desky musí mít samostatný vypínač a nesmí, je-li zapnuto, oslňovat řidiče.

§ 26.

Zařízení pro zvukovou výstrahu.

(1) Motorová vozidla - s výjimkou vozidel se železnými obručemi a vozidel pásových (§ 29 odst. 4 až 7) - musí mít alespoň jedno zařízení pro dostatečně hlasitou zvukovou výstrahu (houkačku).

(2) Zařízení musí být způsobilé dát výstrahu vždy, jakmile je vozidlo v pohybu, a to i při vypnutém zapalování.

(3) Zařízení musí vyvozovat nepřetržitý rovnoměrný zvuk stejné výše (také harmonický akord). Zařízení, která vydávají příliš silný nebo pronikavý zvuk nebo skřek, jako píšťaly, sirény, zvonky, gongy a pod., nejsou přípustná; výjimky stanoví vyhláška č. 196/1953 Ú. I.

§ 27.

Nádrže a potrubí na tekuté palivo.

(1) Nádrž na tekuté palivo - s výjimkou motorových vozidel s pohonem naftovým a traktorů - musí obsahovat záložní zásobu paliva aspoň na 30 km jízdy, oddělenou od hlavní zásoby nebo motorové vozidla musí mít pro tuto zálohu zvláštní nádrž pomocnou, třeba přenosnou. Oddělenou zásobou je i zásoba vyznačená ukazatelem paliva nebo zásoba zajištěná trojcestným kohoutem.

(2) Těsnost potrubí na palivo nesmí být porušena otřásáním vozidla. Za potrubí pro palivo lze použít i bezešvých pružných kovových trubek nebo jiných trubek z nepropustného materiálu; potrubí musí být chráněno před mechanickým poškozením. Spoje musí být těsné šroubením nebo zasunutím, bez spájení (letování) na měkko.

(3) Potrubí na palivo musí mít - s výjimkou potrubí traktorů a naftových motorů - uzavírací kohout, který lze uzavřít i za jízdy s místa řidiče. Toto zařízení nemusí být na vozidle, jestliže přívod paliva ke karburátoru nebo ke vstřikovacímu čerpadlu se děje zařízením, které při zastavení motoru přestane palivo dodávat.

(4) Potrubí pro palivo, karburátor a všechny ostatní součástky, jimiž je vedeno palivo, musí být chráněny před nadměrným teplem a uspořádány tak, aby kapající nebo vypařující se palivo nemohlo se nahromadit, ani zapálit horkými součástmi nebo zkratem v elektrických zařízeních.

(5) Karburátor musí být zařízen a umístěn tak, aby z něho nekapala pohonná látka na výfukové potrubí nebo na součásti zapalovacího, osvětlovacího a spouštěcího zařízení.

§ 28.

Elektrické vedení.

Elektrické vedení musí být dobře izolováno a vhodně položeno, aby byl pokud možno zamezen vznik zkratu nebo poškození kabelu. Akumulátory musí být umístěny ve vozidle tak, aby se kapalina nerozstříkovala; nesmí být v prostoru pro cestující osoby. Je-li akumulátor umístěn pod sedadlem, musí být zapuštěn ve skřínce s těsně přiléhajícími bočními stranami i víkem.

§ 29.

Obruče a pásy.

(1) Kola motorových vozidel rychlejších než 30 km/hod. a kola jejich přívěsů musí mít pneumatické obruče nebo obruče jiného druhu stejně pružné; obruči se nesmí použít, jsou-li ojety více než na hloubku vzorku, nejvýše na světlou vrstvu gumy pod běhounem, nebo jsou-li poškozeny; pláště použité na motorových vozidlech a přívěsech motorových vozidel mohou být nejvýše dvakrát obnoveny. Obruče a duše musí být včas a řádně opraveny.

(2) Duše používané do plášťů musí být stejných nebo přípustných rozměrů a musí být huštěny na tlak uvedený v příloze I, který odpovídá jejich únosnosti a nejvyšší rychlosti; obruče přiměřených rozměrů musí být montovány vždy na ráfky v řádném stavu příslušných rozměrů. Předepsaný tlak obručí musí být na motorových vozidlech s výjimkou motocyklů, motorových vozíků pro invalidy, motorových tříkolek a osobních automobilů, vyznačen na blatnících nebo na jiném vhodném místě, a to v desetinách atmosféry.

(3) Obruče musí být voleny tak, aby jejich rozměry a způsob konstrukce odpovídaly podmínkám provozu, zejména celkové váze vozidla (tlaku náprav) a rychlosti. Obruče nebo jiné oběžné plochy nesmí mít žádných nerovností, které by mohly poškodit pevnou vozovku.

(4) Železné obruče s měrným tlakem do 125 kg váhy na 1 cm šířky obruče jsou přípustné jen u motorových vozidel, jejichž nejvyšší rychlost nemůže přestoupit 8 km/hod. a u přívěsů a pracovních strojů, tažených těmito vozidly.

(5) Železné obruče musí mít hrany zaoblené. Hřby musí být zapuštěny. Tak zv. ostruhy (dráčky) musí být snímatelné nebo musí být jinak (na př. ochrannými obručemi) zajištěny, aby nemohly poškozovat povrch silnice.

(6) U vozidel hnaných pásy nesmí řetěz nebo pás vykonávat takový pohyb, kterým by se vozovka porušila. Hrany styčných desek a jejich žebra musí být sraženy pod úhlem 15 stupňů a zaobleny. Zaoblení na podélných stranách musí mít poloměr nejméně 60 mm. Tlak opěrné plochy pásu, zatíženého nosnou kladkou na vozovku v rovině, nesmí být větší než 15 kg/cm².

(7) Nejvyšší přípustná rychlost vozidel hnaných řetězovými pásy činí:

a) všeobecně 9 km/hod.,

b) 16 km/hod., jestliže nosné kladky pásů mají 4 cm vysoké pryžové obruče, nebo jestliže opěrné plochy řetězových pásů mají pryžový polštář. Mají-li běžné plochy pryžové polštáře a mají-li kladky 4 cm vysoké pryžové obruče nebo jsou-li zvláště odpérovány, je přípustná rychlost nejvýše 30 km/hod.

§ 30.

Tlumič výfuku; topení, izolace proti hluku.

(1) Každé motorové vozidlo musí mít tlumič výfuku v neustálé činnosti upraven tak, aby řidič nemohl během jízdy jeho činnost přerušit. Páry a zplodiny hoření musí být bezpečně odvedeny dobře utěsněným výfukovým potrubím. Je-li výfukové potrubí přímo pod podlahou vozidla, musí být podlaha chráněna vhodným způsobem před vznícením. Vyústění výfukové trouby nesmí směřovat k ploše vozovky nebo k pravé boční straně vozidla. U nákladních automobilů, používaných také k dopravě osob a

u autobusů, musí být výfuková trouba vyvedena až k blízkosti zadní hrany vozidla a potom vodorovně doleva pod úhlem 30 stupňů až 45 stupňů k podélné ose vozidla; musí sahat přibližně k zadnímu obrysu vozidla.

(2) Je-li topení ve voze prováděno výfukovými plyny, nesmí být spoje potrubí nad podlahou.

(3) Budka pro řidiče u nákladních vozidel musí být tak zvukově izolována, aby do ní vnikalo co nejméně hluku.

§ 31.

Zařízení pro zpětnou jízdu, pro zajištění vozidla na svahu a pro omezení rychlosti.

(1) Přesahuje-li pohotovostní váha motorového vozidla 400 kg, musí být vozidlo opatřeno zařízením pro zpětnou jízdu (couvání), jež je ovladatelné se sedadla řidiče.

(2) Přesahuje-li vlastní váha motorového vozidla 3500 kg, musí být motorové vozidlo kromě předepsaných brzd vybaveno zařízením, kterým je lze zastavit proti sjetí dopředu nebo dozadu (klín a pod.).

(3) Vozidla s omezenou rychlostí musí mít zařízení, které zamezuje překročení této rychlosti; je-li toto omezení provedeno vložkou v převodovce, musí být vložka přinýtována.

§ 32.

Závěs pro přívěsy.

(1) Nákladní automobil s pohonem na více než jednu nápravu nebo s dovoleným zatížením 3 t a více a traktory s motorem od 15 koní musí být nejpozději do 1. července 1954, pokud to konstrukce karoserie dovoluje, opatřeny závěsným zařízením.

(2) Nákladní automobily s dovoleným zatížením 1,5 t a více musí mít vpředu, pokud to konstrukce vozidla dovoluje, zařízení dostatečných rozměrů k upevnění vlečné tyče.

§ 33.

Pohon parou nebo plynem.

(1) Ustanovení této vyhlášky platí též pro motorová vozidla, která jsou poháněna parou, stlačeným plynem, plynem zkapalněným, plynem v kapalině rozpuštěným nebo generátorovým.

(2) Pro provoz motorových vozidel na druhy pohonů uvedené v odstavci 1 platí podmínky uvedené v příloze II.

§ 34.

Výrobní štítky na vozidlech; vyznačení nejvyšší rychlosti.

(1) Všechna motorová vozidla musí mít výrobní štítek obsahující výrobní údaje o vozidle, a to nejméně údaj výrobce, typ, rok výroby, výrobní číslo a váhu vozidla, obsah válců a výkon motoru v koních (otáčkách). Výrobní štítek musí být přinýtován - nikoli přišroubován - na součást, která není snadno odnímatelná a údaje na něm musí být vyraženy nebo vyryty.

(2) Mimo to musí být vyraženo nebo vyryto na snadno přístupném místě spodku nebo tam, kde strojový spodek není, na karoserii, výrobní číslo nebo seriové číslo výrobce, na motoru pak výrobní číslo motoru.

Není-li výrobní nebo seriové číslo výrobce zjistitelné, musí být nahrazeno úředním označením, shodným se záznamem v technickém průkazu vozidla.

(3) Údaje podle předchozích odstavců nesmí držitel vozidla měnit. Musí být umístěny na místě přístupném, a to vpravo ve směru jízdy, a musí být dobře znatelné. Nesmějí být snadno měnitelné nebo odstranitelné.

(4) Přívěsy musí mít výrobní štítek na přední straně.

(5) Traktory s rychlostí do 30 km/hod., motorové pojezdové stroje, jakož i motorová vozidla s přívěsy, které nemají na všech kolech pryžové obruče (s výjimkou vozidel hnaných řetězovými pásy), musí mít vyznačenu nejvyšší rychlost, jakou smí jet. Vyznačení je nutné provést na zvláštním štítku nebo nápisem na pravé straně vozidla bílým písmem; číslice musí být vysoké 75 až 80 mm, písmena 30 mm, síla číslice 12 mm.

(6) Traktory bez vzduchotlakového zařízení pro brzdění přívěsů musí mít od 1. ledna 1954 na pravé straně vyznačenu celkovou váhu přívěsu nejvýše přípustnou pro ztížená provozní poměry (§ 66 odst. 2.), a to slovy „Přívěs do kg celkové váhy při ztížených provozních poměrech.“

§ 35.

Ochranné sklo před řidičem; stírač skla a stínítko.

(1) Ochranné sklo před řidičem musí být z pevného materiálu, dokonale průhledného, jehož zlomky nemohou způsobit vážné zranění; jeho průhledem nesmějí být předměty zkreslovány. Ostatní skla mohou být i z jiného průhledného materiálu; osobní automobily určené k dopravnímu podnikání, autobusy a jejich přívěsy a všechna motorová vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena po 1. lednu 1953, však musí mít i ostatní skla těchto vlastností jako ochranné sklo před řidičem.

(2) Autobusy, osobní a nákladní automobily musí být od 1. října 1954 opatřeny zařízením nebo vybaveny prostředkem proti tvoření námrazy na ochranném skle před řidičem.

(3) Motorové vozidlo, které má ochranné sklo, musí být opatřeno alespoň jedním samočinným stíračem; toto ustanovení se nevztahuje na motocykly opatřené ochranným štítem.

(4) Autobusy a nákladní automobily musí být od 1. ledna 1955 vybaveny stínítkem, které lze sklopit tak, aby řidič nebyl při jízdě oslňován sluncem.

§ 36.

Zpětné zrcátko.

(1) Motorové vozidlo musí mít alespoň jedno dostatečně velké, vhodně umístěné zpětné zrcátko; zpětné zrcátko však nemusí mít motocykly, motorové vozíky pro invalidy a motorová vozidla s menší rychlostí než 30 km/hod., pokud nemají budku pro řidiče.

(2) Autobusy, které nemají motor před budkou řidiče, musí být vybaveny zrcátkem, z něhož je vidět s místa řidiče prostor těsně před vozidlem.

§ 37.

Počítač kilometrů a rychloměr.

(1) Motorové vozidlo musí mít počítač kilometrů a měřič rychlosti. Jejich údaje se smějí odchýlovat nejvýše

a) u počítačů kilometrů o 5 % skutečně projeté vzdálenosti,

b) u rychloměrů v posledních dvou třetinách stupnice o 5 % skutečné rychlosti vozidla.

(2) Počítače kilometrů a rychloměry nemusí mít motorové vozidlo s plnými pryžovými obručkami, vozidlo s řetězovými pásy, motorové vozíky pro invalidy, motorová vozidla o rychlosti nižší než 30 km za hodinu a motocykly vyrobené před 1. lednem 1945.

§ 38.

Zdravotnické prostředky.

(1) Při provozu motocyklů musí být pohotově kapesní obvaz a patentní lahvička kožního desinfekčního prostředku. Vybavení zemědělských traktorů zdravotnickými prostředky upraví ministerstvo zdravotnictví v dohodě se zúčastněnými ministerstvy.

(2) V ostatních motorových vozidlech musí být za jejich provozu pohotově souprava zdravotnických prostředků (po 1 kuse: kalikové obinadlo 10 cm x 5 m, hotový obvaz č. 4, balíček obvazové vaty lisované 25 g, hydrofilová gáza 1/2 m, náplast 4 cm x 1 m, náplast s polštářkem 6 cm x 10 cm a jodové pero v pouzdře). V autobusech a trolejbusích musí být za jejich provozu na místě zřetelně označeném uloženo pro každých 8 sedadel po jedné soupravě zdravotnických prostředků; aspoň jedna souprava musí být pohotově v nákladních automobilech, dopravujících-li hromadně osoby.

(3) Zdravotnické prostředky musí být v nepropustném obalu a v upotřebitelném stavu.

§ 39.

Stínění rušivých elektromagnetických vln.

Motorová vozidla musí být ode dne, který určí ministerstvo dopravy v dohodě s ministerstvem spojů a všeobecného strojírenství, vybavena zařízením, které zamezuje nad stanovenou mez šíření rušivých elektromagnetických vln při jiskření elektrických zařízení vozidla.

§ 40.

Doplňující podmínky pro některé druhy motorových vozidel.

(1) Autobusy a osobní automobily určené k dopravě osob v dopravním podnikání musí být opatřeny nejméně jedním spolehlivým hasicím přístrojem s mrazuvzdornou náplní, kterou je možno hasit i hořlavé tekutiny (benzin a jeho směsi a pod.). V autobusech musí náplň vážit aspoň 8 kg nebo musí hasicí přístroj mít obsah nejméně 5 litrů, v osobních automobilech aspoň 1,6 kg, po případě 2 litry. V autobusech musí být přístroj umístěn tak, aby byl přístupný řidiči i cestujícím.

(2) Sedadla řidičů musí být vhodně vypořádkována nebo vypružena; musí být umístěna tak, aby řidič a jeho průvodci nebyli omezováni ve svých pohybech a vezou-li náklad, aby jím nebyli ohrožováni.

(3) Nákladní automobily a traktory s rychlostí nad 30 km/hod. musí být opatřeny ochranným sklem před řidičem a také stříškou nad jeho sedadlem.

§ 41.

Vybavení motocyklu sedlem pro spolujezdce.

(1) Bylo-li při schválení technické způsobilosti motocyklu dovoleno opatřit motocykl dalším sedlem, musí být toto sedlo umístěno za sedlem pro řidiče, pevně spojeno s nosičem zavazadel nebo se zvlášť vyztuženou částí blatníku a pérováno zvláštními pery nebo zhotoveno z materiálu zaručujícího dostatečné pérování; obě sedla mohou být uspořádána jako dvojsedlo.

(2) Na motocyklu s dalším sedlem musí být zvláštní stupačky pro spolujezdce.

§ 42.

Výstroj motorových vozidel (přívěsů).

(1) Motorové vozidlo musí být při provozu vystrojeno nářadím, nástroji a náhradními součástmi (výstroj), aby bylo možno opravit běžné závady vzniklé na vozidle za jízdy tak, aby byla co nejvíce zajištěna plynulost provozu.

(2) Osobní automobily, autobusy, národní automobily a traktory (s výjimkou zemědělských traktorů) musí mít tuto výstroj:

1. Roztáčecí kliku (pokud možno odnímatelnou), nejde-li o motorová vozidla s pohonem naftovým nebo o vozidla, která nemají zařízení pro roztáčení motoru klikou,
2. autobusy a nákladní automobily o vlastní váze nad 3.500 kg zásuvku pro přenosnou elektrickou svítilnu,
3. u nákladních automobilů se sedadlem řidiče za motorem s dovoleným zatížením 5 t a více a u autobusů, jejichž strojový spodek odpovídá dovolenému zatížení těchto nákladních automobilů, vyznačení šířky vozidla (tykadla),
4. náhradní kolo s obručí v předepsaném stavu,
5. 4 matice k diskovým šroubům (k použití na obou stranách),
6. 2 zapalovací svíčky s těsněním u vozidel s motory s elektrickým zapalováním ve zvláštním obalu,
7. náhradní pojistky (5 kusů),
8. po jedné náhradní žárovce od každého druhu použitého na vozidle (ve zvláštním obalu),
9. hustilku nebo láhev se stlačeným vzduchem, pokud vozidlo nemá kompresor a pokud nejde o vozidla s obručemi o předepsaném tlaku 3 atmosféry a výše,
10. zvedák odpovídající typu automobilu,
11. dvě montážní páky odpovídající druhu ráfku,
12. kladivo (u osobních automobilů 250 - 500 g, u nákladních automobilů a autobusů 2.000 - 3.000 g),
13. přestavitelný (francouzský) klíč,
14. sekáč křížový,
15. dva šroubováky (větší a menší),
16. nejméně tyto klíče: 5,5/7, 9/10, 11/12, 14/17, 19/22,
17. klíč na svíčky,
18. kombinované kleště 180 mm,
19. kolovrátek (klíč na matice kol),
20. měřítko o stavu paliva, pokud vozidlo nemá ukazatel stavu paliva a konstrukce dovoluje měření zvláštním měřítkem,
21. měřič tlaku obručí,
22. půlkulatý pilník,
23. průbojník,
24. materiál pro drobné opravy (vázací železný drát, kruhové podložky, matice, šrouby, izolační tkanice, závlačky),
25. nejméně dvě vložky do ventilů duše.

Ustanovení o povinnosti mít výstroj uvedenou pod číslem 18 - 25 nabývá účinnosti dnem 1. ledna 1954.

(3) Těžký přívěs musí mít tuto výstroj:

1. držák náhradního kola,
2. klíče potřebné k udržování vozidla,
3. náhradní kolo s obručí v předepsaném stavu.

(4) Motocykl musí mít tuto výstroj:

1. jednu zapalovací svíčku s těsněním,
2. náhradní pojistku,
3. po jedné náhradní žárovce každého druhu,
4. hustilku,
5. montážní páky,
6. šroubovák,
7. klíč pro menší opravy,
8. klíč na svíčku,
9. soupravu na opravu duší.

(5) Traktory, pokud mají zařízení na roztáčení klikou, musí mít roztáčení kliku a klíče potřebné k udržování vozidla.

(6) Pro autobusy a nákladní automobily o dovoleném zatížení od 1 t výše a pro speciální automobily musí být pohotově dvě nádoby na záložní palivo po 20 l obsahu, pro ostatní automobily jedna taková nádoba; ustanovení nabývá účinnosti od 1. července 1955. Tyto nádoby nemusí být na vozidle při jeho provozu.

§ 43.

Udržování motorových vozidel.

(1) Držitel motorového vozidla a za jízdy jeho řidič jsou povinni udržovat motorové vozidlo v řádném stavu a věnovat soustavnou a pravidelnou péči jeho technickému stavu.

(2) Zejména jsou povinni:

- a) udržovat vozidlo čisté, pozorovat chod všech ústrojí a podle potřeby je seřizovat a mazat, jakož i starat se o chlazení motoru a co nejdříve odstraňovat vzniklé závady,

- b) provádět přesně práce podle předpisů o plánované údržbě (vyhláška ministerstva dopravy č. 367/1952 Ú. I.) a v jejich rámci dbát pokynů vydaných výrobcem vozidla,
- c) dbát pokynů udělených pro technické kontrole vozidla orgány dopravních inspektorátů.

§ 44.

Technická nezpůsobilost motorových vozidel k provozu.

(1) Neodpovídají-li motorová vozidla technickým podmínkám stanoveným pro jejich provoz (§ 1 až 43) v takové míře, že bezprostředně ohrožují bezpečnost provozu, musí být vyloučena z provozu.

(2) Za takové závady se pokládají zejména:

1. vůli převyšující na volantu 36 stupňů,
2. kmitání předních kol znesnadňující podstatně udržování přímého směru jízdy,
3. značněji poškozené disky,
4. pojíždění vozidla se strany na stranu,
5. nedostatečně upevněný sloupek řízení nebo volant,
6. ohnutá přední náprava,
7. viditelné stopy po unikání benzínu nebo oleje, jakož i vady plynového zařízení u vozidel s pohonem plynem,
8. poškozené pérování,
9. nedostatečně upevněná karoserie k podvozku vozidla,
10. trvale malá účinnost brzd tak, že brzdná dráha jest o 20 % delší než dráha uvedená v § 17,
11. blokování jednoho nebo více kol,
12. nutnost opětovného sešlápnutí pedálu brzdy před vyvoláním brzdícího účinku,
13. zhasnutí buď levého nebo obou předních světlometů,
14. nemožnost tlumit dálková světla,
15. špatně seřazené světlomety způsobující oslnění řidiče protijedoucího vozidla i při tlumeném světle.

(3) U zemědělských traktorů a jiných pracovních strojů, u nichž to způsob jejich konstrukce vyžaduje, může dopravní inspektorát povolit vyšší vůli volantu než 36 stupňů, ne však vyšší než 50 stupňů, úleva musí být vyznačena v technickém průkaze a osvědčení.

§ 45.

Ustanovení pro trolejbusy.

Ustanovení § 1 až 4 platí i pro trolejbusy s výjimkou jejich pohonného a rozvodného zařízení a s výjimkou ustanovení o jízdních zkouškách a státní poznávací značce. Ustanovení §§ 5 až 40 platí pro trolejbusy s výjimkou ustanovení vztahujících se na motor, jeho příslušenství a na pohonné látky.

Oddíl 3.

Technické podmínky pro provoz ostatních vozidel (nemotorových).

§ 46.

Řídicí ústrojí.

Řídicí ústrojí vozidel musí vždy zajišťovat jejich snadné řízení a otáčení.

§ 47.

Brzdy.

(1) Všechna vozidla musí být opatřena brzdou; toto ustanovení se netýká saní a vozíků, ovladatelných silou řidiče a zemědělských a lesních pracovních strojů, pokud při odpojení tažného vozidla je odpory způsobené jejich vlastní vahou zastaví samy na bezpečnou vzdálenost.

(2) Brzda čtyřkolových vozidel musí být umístěna tak, aby ji bylo možno obsluhovat s pravé strany ve směru jízdy nebo musí mít zezadu obsluhovatelnou brzdu zadních kol (brzdu vřetenovou).

(3) Brzdou se musí docílit zmírnění rychlosti plně zatíženého vozidla a jeho zastavení na jakémkoliv sklonu vozovky, aniž by vozovka byla poškozována.

(4) Brzdících botek, dřev a řetězů smí být použito jako pomocných prostředků k brzdění jen ve stavu nouze, jestliže není možno vozidlo zabrzdit brzdou.

§ 48.

Osvětlení vozidla, odrazová skla.

(1) Za snížené viditelnosti musí mít vozidla na silnicích nejméně jednu neoslňující svítilnu; má-li vozidlo jednu svítilnu, musí být umístěna vpředu tak, aby světlo bylo viditelné zepředu i zezadu. Má-li vozidlo dvě svítilny, musí být umístěny ve stejné vzdálenosti od podélné osy vozidla a jejich světla musí být viditelná zepředu i zezadu.

(2) Každé vozidlo - i přivěšené - musí být vzadu opatřeno dvěma červenými odrazovými skly. Červená odrazová skla musí být umístěna ve stejné vzdálenosti od podélné osy vozidla, ne dále než 40 cm od vnějšího okraje vozidla a ne výše než 100 cm nad vozovkou.

(3) Každé vozidlo - i přivěšené - musí být opatřeno na levém okraji přední strany bílým odrazovým sklem, které nesmí být umístěno ve vzdálenosti větší než 40 cm od vnějšího okraje vozidla a ne výše, než 100 cm nad vozovkou. Musí být umístěno tak, aby nebylo zakrýváno potahem.

(4) O vlastnostech odrazových skel platí ustanovení § 23 odst. 4, věta první a druhá a odst. 5.

(5) Ustanovení předcházejících odstavců o odrazových sklech neplatí pro vozidla, která není třeba ani za snížené viditelnosti podle pravidel silničního provozu osvětlovat a pro zemědělské a lesní pracovní stroje, které není třeba opatřovat brzdou (§ 47 odst. 1).

§ 49.

Světla a vybavení jízdních kol.

(1) Jízdní kolo musí mít za snížené viditelnosti vpředu svítilnu s bílým nebo slabě žlutým neoslňujícím světlem, které musí být viditelné na 300 m zepředu. Svítilna musí být skloněna tak, aby světelný kužel dopadal na rovinu nejdále do vzdálenosti 20 m před svítilnou; svítilna musí být upevněna tak, aby se její sklon za jízdy nemohl měnit.

(2) Jízdní kola musí mít dvě na sobě nezávislé účinné brzdy a jasně znějící zvonek, slyšitelný na dostatečnou vzdálenost; jiné zvukové výstražné znamení není přípustné.

(3) Jízdní kola musí být opatřena vzadu červeným odrazovým sklem ne výše než 100 cm nad vozovkou; mohou mít vzadu i červené světlo. Mimo to mohou mít červená nebo žlutá odrazová skla na okraji obou šlapadel. O opatření přívěsných vozíků za jízdními koly odrazovými skly a o vlastnostech odrazových skel platí ustanovení § 48 odst. 2 a 4; účinná plocha odrazového skla smí být však nejméně 10 cm

2

.

§ 50.

Ostatní podmínky pro způsobilost nemotorových vozidel k provozu.

Pro nemotorová vozidla platí obdobně předpisy o rozměrech, tlaku a rozvoru náprav a předpisy o obručích motorových vozidel a jejich přívěsů, platné pro motorová vozidla (§ 6 až 9 a § 29).

§ 51.

Výjimky.

(1) Ministerstvo dopravy nebo orgán jím pověřený může předepsat i jiná technická zařízení a stanoví další podmínky nebo povolit úlevy pro provoz vozidel, jejichž určení, rychlost nebo zvláštní konstrukce to vyžadují nebo dovolují.

(2) Povolení úlev technických podmínek pro typy motorových vozidel nebo pro provoz motorových vozidel nebo pro jejich část musí být vyznačeno v typovém osvědčení a technickém průkazu vozidla, pokud není v povolení úlev stanoveno jinak nebo pokud nejde o výjimku povolenou pro jednotlivý provoz vozidel podle ustanovení vyhlášky č. 196/1953 Ú. I..

Část druhá.

PODMÍNKY PRO HOSPODÁRNÉ POUŽÍVÁNÍ TYPŮ MOTOROVÝCH VOZIDEL.

§ 52.

Působnost.

(1) O stavbách, přestavbách a trvalém odnětí způsobilosti motorových vozidel rozhodují dopravní inspektoráty podle ustanovení vyhlášky č. 196/1953 Ú. I.

(2) Posuzování hospodářských důvodů staveb, přestaveb a trvalého vyřazení motorových vozidel přísluší krajským národním výborům v mezích dalších ustanovení.

§ 53.

Stavby jednotlivých motorových vozidel (přívěsů):

Souhlas krajského národního výboru se stavbou jednotlivého motorového vozidla může být udělen jen, jde-li o

- a) motorové vozidlo k závodním účelům, nebo
- b) vozidlo s novými konstrukčními prvky, jež je vhodné vyzkoušet v provozu, nebo
- c) vozidlo speciální určené k hospodářským nebo k jiným obecně důležitým účelům, nebo
- d) motorový vozík pro invalidy.

§ 54.

Změna druhu motorového vozidla nebo změna jeho pohonu.

(1) Souhlasu krajského národního výboru je třeba, jde-li o přestavbu motorového vozidla

- a) na jiný druh vozidla, nebo
- b) na jiný druh pohonu.

(2) Krajský národní výbor může držiteli vozidla uložit přestavbu motorového vozidla na jiný druh vozidla nebo pohonu, nebo uložit prodej (převod) zařízení, které sloužilo dosavadnímu pohonu; při tom může určit držitele vozidla, jemuž má být zařízení prodáno (převedeno), pokud zařízení nepotřebuje jiný podnik téhož hospodářského odvětví.

§ 55.

Trvalé vyřazení motorových vozidel.

(1) Souhlasu krajského národního výboru s trvalým vyřazením motorových vozidel je třeba, jde-li o trvalé vyřazení osobních, nákladních a speciálních automobilů a vozidel.

(2) Krajský národní výbor rozhoduje, má-li být uloženo držiteli vozidla trvalé vyřazení vozidla, protože

- a) oprava motorového vozidla se zřetelem k jeho stavu, druhu a typu není hospodárná, nebo
- b) provoz motorového vozidla je se zřetelem k rozsahu oprav, době schopnosti provozu, typu a spotřeba pohonných látek nevhodný.

Při tom krajský národní výbor přihlíží k úkolům vozidel socialistického sektoru.

(3) Opravy motorových vozidel jsou povinny hlásit okresnímu národnímu výboru, v jehož obvodu leží, motorová vozidla, u nichž pokládají provedení opravy za nevhodné.

§ 56.

Soustředování typů a hospodárné používání motorových vozidel.

(1) K zajištění hospodárného provádění plánované údržby a oprav motorových vozidel jsou držitelé nákladních automobilů povinni používat značek a typů, stanovených ministerstvem doprav v dohodě s příslušnými ústředními úřady pro obvody krajských národních výborů.

(2) Držitelé nákladních automobilů, autobusů a traktorů jsou povinni používat takových jejich typů a druhů, které odpovídají převážným druhům a způsobům přepravy; držitelé takových vozidel socialistického sektoru jsou povinni je převést do závodů, v nichž budou vyhovovat uvedené podmínce. Nestane-li se tak, může krajský národní výbor držiteli vozidla uložit, aby je převedl i do podniku jiného hospodářského odvětví. Jsou-li vozidla dosavadního držitele dostatečně využita způsobem odpovídajícím povaze přepravy příslušného hospodářského odvětví, má držitel nárok na výměnu vozidla za vozidlo vhodné pro převážný druh jeho přepravy.

§ 57.

Záznamy o provozu motorových vozidel a jejich obručí.

(1) Držitelé motorových vozidel socialistického sektoru jsou povinni vést o výsledcích provozu každého motorového vozidla záznam, který obsahuje zejména výkony vozidla za určité období, náklady na jeho opravy, práce plánované údržby a náklady na ně; toto ustanovení nabude účinnosti dnem, který pro jednotlivá hospodářská odvětví určí ministerstvo dopravy v dohodě se zúčastněným ústředním úřadem.

(2) Držitelé motorových vozidel socialistického sektoru jsou povinni sledovat ve zvláštních záznamech výkony a použití obručí v provozu motorových vozidel, s výjimkou obručí motocyklů a motorových vozíků pro invalidy.

(3) Při provozu osobních automobilů socialistického sektoru musí být od 1. ledna 1954 veden záznam, z něhož jsou patrné zejména účel cesty a osoba, která k ní dala příkaz; řidič je povinen předložit tento záznam na požádání dopravním orgánům k nahlédnutí.

(4) Vzory záznamů a podrobnosti o jejich vedení stanoví ministerstvo dopravy v dohodě se zúčastněnými ústředními úřady.

§ 58.

Jiná opatření k zajištění hospodárnosti provozu motorových vozidel.

Ministerstvo dopravy může v dohodě s příslušnými ústředními úřady učinit i jiná opatření k zajištění hospodárného provozu motorových vozidel, zejména může stanovit

- a) množství náhradních automobilových součástí, jejichž spotřebu je možno se zřetelem k podmínkám provozu a ke konstrukci motorových vozidel pokládat pro stanovené výkony motorových vozidel za hospodárnou a která proto nesmí být překročena,
- b) množství náhradních automobilových součástí, které mohou držitelé motorových vozidel se zřetelem ke spotřebě podle písm. a) mít na skladě pro svá vozidla,
- c) způsob hlášení potřeby náhradních součástí a povinnost vrátit opotřebovanou součást při koupi nové,
- d) povinnost plánovat potřebu generálních oprav motorových vozidel a hlásit ji v určitých lhůtách a povinnost platit penále v případě, že vozidlo nebylo přistaveno k opravě podle plánu, ač jeho technický stav opravy vyžadoval, nebo že

oprava nebyla podle plánu provedena,

e) vymezení činnosti, rozsahu a rozmístění automobilových oprav,

f) povinné vybavení motorových vozidel, zvyšující hospodárnost jejich provozu, zejména hospodárnou spotřebu pohonných látek a obručí (na př. teploměry, termostaty, olejové čističe, magnetické chytáče nečistoty v oleji, clony chladičů a pod.),

g) omezení užívání zvláštních zařízení k úspoře pohonných hmot na taková zařízení, jejichž užívání po vyzkoušení povolilo.

§ 59.

Působnost okresních národních výborů; určení podrobností.

(1) Krajský národní výbor může podle směrnic ministerstva dopravy svěřit v jednotlivých případech výkon své působnosti podle § 53 až 57 příslušnému okresnímu národnímu výboru.

(2) Podrobnosti k provedení ustanovení § 52 až 59 odst. 1 stanoví ministerstvo dopravy v dohodě se zúčastněnými ústředními úřady.

(3) Ministerstvo dopravy může povolit z ustanovení § 53 až 58 v jednotlivých případech výjimku, vyžadují-li to hospodářské nebo jiné zvláštní důvody.

Část třetí.

PODMÍNKY VÝCVIKU V ŘÍZENÍ MOTOROVÝCH VOZIDEL.

§ 60.

Oprávnění k výcviku.

Výcvik řidičů motorových vozidel mohou provádět, splní-li stanovené podmínky (§ 61), ve svých učilištích, kursech a kroužcích

a) Svaz pro spolupráci s armádou,

b) závody a orgány státní správy pro své zaměstnance nebo pro příslušníky dobrovolných sborů,

c) školy pro své žáky, pokud je výcvik obsažen v jejich učební osnově,

d) ve výjimečných a jednotlivých případech odborně způsobilí řidiči, není-li možnost výcviku podle písm. a) až c).

§ 61.

Podmínky provádění výcviku.

(1) Podmínkou provádění výcviku je

a) souhlas dopravního inspektorátu příslušného podle místa výcviku; před udělením souhlasu není zahájení výcviku přípustné,

b) zajištění řádného chodu výcviku, a to:

1. provádění výcviku v jízdě ve stanoveném rozsahu oprávněným učitelem výcviku, pokud nejde o případ podle § 60 písm. d),

2. užívání vozidel opatřených zařízeními zajišťujícími bezpečnost výcviku,

3. provádění teoretického výcviku způsobilými učiteli, kteří vyhovují podmínkám stanoveným vyhláškou č. 196/1953 Ú. I.,

4. pomůcky k výcviku v rozsahu předepsaném osnovou.

(2) Veškerý výcvik se provádí podle jednotných zásad; jeho rozsah, podrobné podmínky a způsob, jakož i výjimky z ustanovení odstavce 1 stanoví učební osnova, kterou vydává ministerstvo dopravy s ministerstvy národní bezpečnosti a národní obrany.

Část čtvrtá.

USTANOVENÍ SPOLEČNÁ, PŘECHODNÁ A ZÁVĚREČNÁ.

§ 62.

Platnost pro motorová vozidla; jejich druhy.

(1) Ustanovení platná pro motorová vozidla se vztahují na silniční vozidla poháněná motorickou silou jakéhokoliv druhu pohonu, která nejsou vázána na koleje ani na elektrické vedení.

(2) Ustanovení platná pro osobní automobily se vztahují na motorová vozidla, která jsou zvlášť zařízena pro dopravu nejvýše 8 osob mimo řidiče; na motorová vozidla, zařízená pro dopravu více než 8 osob mimo řidiče, se vztahují ustanovení platná pro autobusy.

(3) Ustanovení pro nákladní automobily se vztahují na motorová vozidla zvlášť zařízená k dopravě nákladů, a to i na vozidla dodávková (o dovoleném zatížení do 900 kg a s podvozkem osobních automobilů).

(4) Motocykl může mít vozík po straně nebo za sebou (vozík postranní nebo přívěsný); na motorové tříkolky se však vztahují ustanovení o automobilech; jen jde-li o motorové tříkolky, které vykazují podstatné znaky motocyklů, vztahují se na ně ustanovení platná pro motocykly s přívěsným vozítkem; za podstatný znak motocyklu se pokládá řízení řídítka a motocyklový rám, na němž je umístěno sedlo řidiče. Na scootery se vztahují ustanovení platná pro motocykly.

(5) Za motorový vozík pro invalidy se pokládá motorové vozidlo tří - nebo čtyřkolové o nejvyšší pohotovostní váze 300 kg a o rychlosti nepřesahující 30 km/hod., jež je určeno a stavěno výhradně pro potřebu osob postižených nemocí nebo tělesnou vadou.

(6) Ustanovení platná pro motorová vozidla se vztahují také na pracovní stroje, které se mohou vlastní motorickou silou pohybovat po silnicích (motorové pluhy, pojízdné drtiče štěrku, silniční válce a pod.).

§ 63.

Platnost pro městská kolejová vozidla, pro jízdní kola s pomocným motorem a zvláštní druhy vozidel.

(1) Na městská kolejová vozidla se vztahují počínajíc dnem 1. ledna 1955 ustanovení této vyhlášky platná pro motorová vozidla o ukazatelích směru a o zpětném zrcátku.

(2) Ustanovení platná pro motorová vozidla se nevztahují na jízdní kola s pomocným motorem o nejvyšším obsahu válců 50 ccm (u typu Sachsonette 60 ccm) za předpokladu, že jejich konstrukce zachovává všechny normální znaky jízdních kol, a na jiná vozidla poháněná pomocným motorem o obsahu válců nejvýše 50 ccm, je-li jejich pohotovostní váha menší než 50 kg.

(3) Ustanovení této vyhlášky se nevztahují na zvláštní motorová vozidla ozbrojených sborů, která určí příslušná ministerstva.

§ 64.

Platnost pro motorová vozidla cizozemská a pro přívěsy.

(1) Pro motorová vozidla cizozemská platí ustanovení této vyhlášky, pokud zvláštními předpisy, zejména mezinárodními úmluvami, není stanoveno jinak.

(2) Pokud není stanoveno jinak, platí ustanovení této vyhlášky přiměřeně též pro přívěsné vozy motorových vozidel (přívěsy).

§ 65.

Výklad některých pojmů.

(1) Přívěsným vozem (přívěsem) se rozumí vozidlo svou konstrukcí určené k tomu, aby bylo taženo motorovým vozidlem; ustanovení platná pro přívěsy se vztahují i na přívěsné vozíky motocyklů.

(2) Lehkým přívěsem se rozumí přívěs, jehož celková váha nepřesahuje 750 kg; ostatní přívěsy jsou těžké.

(3) Návěsem se rozumí přívěs, jehož přední část spočívá na tažném motorovém vozidle (vozidlo s návěsem), na které se přenáší i podstatná část jeho váhy a váhy jeho nákladu.

(4) Vlastní vahou vozidla se rozumí čistá váha podvozku (chassis), a váha karoserie bez předepsané výstroje a bez obsluhy.

(5) Pohotovostní vahou se rozumí vlastní váha vozidla, váha provozních hmot a váha předepsané výstroje bez obsluhy, stanovená orgánem, který schválil technickou způsobilost vozidla k provozu.

(6) Dovolným zatížením (nosností vozidla) se rozumí nejvýše přípustná čistá váha nákladu nebo dopravovaných osob, a to u osobních vozidel včetně váhy řidiče, u nákladních automobilů a autobusů bez řidiče, závozníků nebo průvodčího (obsluhy).

(7) Celkovou vahou zatíženého vozidla se rozumí součet pohotovostní váhy vozidla, dovoleného zatížení a obsluhy.

(8) Ložnou výškou nákladních automobilů, přívěsů a návěsů s valníkovou karoserií se rozumí vzdálenost mezi podlahou karoserie a nejvyšším místem plachtového oblouku.

§ 66.

Přechodná ustanovení.

(1) Na motorová vozidla a přívěsy, jejichž technická způsobilost k provozu byla schválena před 1. lednem 1953, se nevztahují ustanovení této vyhlášky:

a) o maximální výšce koncových světel (§ 22 odst. 3) a odrazových skel u traktorů (§ 23 odst. 4), u nichž výška blatníků takové umístění nedovoluje,

b) o tlumičích výfuku u traktorů dosud konstruovaných bez tlumičů (§ 30 odst. 1).

(2) Pro přívěsy o celkové váze přes 3500 kg, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. lednem 1953, platí až od 1. ledna 1955 ustanovení § 15 odst. 4 o vybavení těchto přívěsů vzduchotlakovou brzdou; do této lhůty mohou být tyto přívěsy opatřeny brzdou nájezdovou, a to za těchto podmínek:

1. celková váha přívěsu nesmí být větší za normálních provozních poměrů než trojnásobek pohotovostní váhy tažného vozidla; za ztížených provozních poměrů je tato nejvyšší váha přípustná jen, jsou-li brzděna kola všech náprav přívěsu a je-li rychlost jízdy se svahu snížena na nejvýše 6 km/hod.,

2. nejsou-li brzděna kola všech náprav přívěsu, nesmí celková váha přívěsu za ztížených provozních poměrů být větší než dvojnásobek pohotovostní váhy tažného vozidla; rychlost jízdy se svahu musí být snížena na nejvýše 6 km/hod.,

3. tažné vozidlo musí být řízeno zkušeným řidičem,

4. normálními provozními poměry se rozumí provoz na silnicích s pevným a suchým povrchem o sklonitosti nejvýše 5 %. Ostatní poměry se považují za ztížené.

(3) Ustanovení odstavce 2 platí i pro opleňové přívěsy (přívěsy s měnitelným rozvorem náprav). Tyto přívěsy musí být však opatřeny spolehlivým dorozumívacím zařízením (táhlem, elektrickou houkačkou, světelným zařízením) mezi řidičem a brzdařem. Váha nákladu musí být rozložena tak, aby pokud možno větší část spočívala na přední nápravě.

(4) Den, kdy nabude účinnosti ustanovení o zdravotnických prostředcích při provozu motocyklů, traktorů a ostatních motorových vozidel (§ 38 odst. 1 a 2), s výjimkou autobusů a trolejbusů, stanoví ministerstvo dopravy v dohodě s příslušnými ústředními úřady.

§ 67.

Ustanovení zrušovací.

(1) Ustanovení dosavadních předpisů o věcech upravených touto vyhláškou, zejména vyhláška č. 328/1951 Ú. I. I, se ruší.

(2) Nedotčena zůstávají ustanovení vyhlášky ministerstva dopravy č. 367/1952 Ú. I. o plánované údržbě a hospodárném provozu motorových vozidel.

§ 68.

Účinnost.

Tato vyhláška nabývá účinnosti dnem 1. července 1953.

Ministr:

A. Pospíšil v. r.

Příl. I.

Tlaky huštění obručí.

A. Všeobecná ustanovení.

(1) Tlaky huštění obručí předepsané v tabulkách v oddílu B je nutno dodržovat, i když vozidlo jede nižší rychlostí, než pro kterou jsou tlaky uvedeny, nebo i když není zatížením vozidla využita únosnost obruče.

(2) Jen tlak huštění obručí motorových vozidel určených k dopravě nemocných může být o 10 % nižší než je tlak předepsaný.

(3) Nižší tlaky než předepsané nebudou výjimečně v provozu pozastavovány jen, nepřesahují-li

a) 10 % u vozidel, u nichž není využito dovolené zatížení aspoň o 1/4,

b) 5 % u ostatních vozidel.

(4) Únosnost obruče udává váhu, jakou smí být obruč nejvýše zatížena; vozidlo může být proto zatíženo nákladem jen tak, aby část jeho celkové váhy připadající na jednu jeho obruč nebyla vyšší, než je v tabulkách udaná únosnost obruče. Výjimka pro autobusy a pro nákladní automobily o rychlosti do 60 km/hod. je uvedena v tabulkách.

(5) Pro huštění obručí o rozměrech, které nejsou v tabulkách uvedeny, platí příslušné technické normy.

B. Tabulky tlaků huštění.

Huštění I. platí pro obruče bez označení nebo pro obruče opravené nebo obnovené (protektorované). Huštění II. platí pro obruče označené značkou RAYON nebo SK.

A. Pro rychlosti do 80 km/hod.

+-----+				
Rozměr obruče	Rozměr ráfku	Tlak huštění v atm.		Únosnost obruče v kg

		I	II	
4,00-19	3x19	1,9	-	260
4,00-15	2,50Cx15	1,7	2	210
4,50-15	3,00Dx15	1,7	2	245
5,00-15	3,00Dx15			
	3,50Dx15	1,7	2	315
5,50-15	3,50Dx15			
	4,00Dx15	1,7	2	350
6,00-15	4,00Ex15			
	4,50Ex15	1,7	2	440
6,50-15	4,50Ex15			
	5,00Fx15	2,0	2,2	515
7,00-15	5,00Fx15			
	5,50Fx15	2	2,2	515
4,75-16	3,00Dx16	1,7	2	310
5,00-16	3,00Dx16			
	3,50Dx16	1,7	2	330
5,25-16	3,00Dx16			
	3,50Dx16	1,7	2	355
5,50-16	3,00Dx16			
	3,50Dx16	1,7	2	365
5,75-16	3,50Dx16			
	4,00Ex16	1,7	2	405
6,00-16+	4,00Ex16			
	4,50Ex16	2	2,2	460
6,50-16	4,50Ex16			
	5,00Fx16	2	2,2	530

7,00-16	5,00Fx16			
	5,50Fx16	2,2	2,5	600
7,50-16	5,50Fx16	2,2	2,5	650
130-40	130x40	1,5	1,7	355
140-40	140x40	1,5	1,7	365
150-40	150x40	1,5	1,7	405
160-40	160x40	1,7	2	460
180-40	180x40	1,7	2	600
155x400	155x400	1,5	1,7	300
165x400	165x400	1,7	2	400
185x400	185x400	1,7	2	500
4,50-17	2,75Dx17	2,2	2,5	325
4,75-17	3,00Dx17	2,2	2,5	375
5,50-17	3,25Ex17	2,5	2,8	525
6,00-17	3,62Fx17	2,7	3	625
6,50-17	4,00Fx17	3	3,3	725
4,50-18	2,75Dx18	2,2	2,5	350
4,75-18	3,00Dx18	2,2	2,5	400
5,25-18	3,25Ex18	2,5	2,8	500
5,50-18	3,25Ex18	2,5	2,8	550
6,00-18	3,62Fx18	2,7	3	650

+ Pro obruče 6,00-16 pro dodávkové vozy zn. Škoda-Tudor se dovoluje zatížení 550 kg při huštění I. = 2,5, při huštění II. = 2,7.

Větší rychlostí než 80 km/hod. mohou jet osobní automobily jen - pokud je to podle pravidel silničního provozu vůbec přípustné - odpovídá-li jejich zatížení snížené únosnosti obručí. Únosnost obručí snižena zvýšenou rychlostí je patrna pro hlavní rozměry obručí z této tabulky:

Únosnost obruče, o rozměru	která při max. rychlosti 80 km/hod. činí	se sníží při rychlostech	
		100 km	120 km na
5,50-16	365 kg	310 kg	-
6,00-16	460 kg	400 kg	310 kg
6,50-16	530 kg	450 kg	350 kg.

Tlaky huštěn se při tom nemění.

Pro volbu obruče, t. j. pro stanovení potřebné únosnosti, se při zjišťování celkové váhy vozidla uvažuje průměrné zatížení dopravovanými osobami (váha 1 osoby se pro tento účel počítá 75 kg), a to:

u automobilů dvou-, tří- a čtyřmístných: zatížení dvěma osobami (na předním sedadle),

u automobilů pětimístných: zatížení třemi osobami (dvěma na předním a jednou na zadním sedadle),

u automobilů šesti a sedmimístných: zatížení čtyřmi osobami (dvěma na předním a dvěma na zadním sedadle).

B. Pro rychlosti do 60 km/hod.

Rozměr obruče	Rozměr ráfku	Tlak huštění v atm.		Únosnost obruče v kg
		I	II	
6,00-18	5"-18L	3,5	3,8	650
6,50-18	5"-18L	3,5	3,8	700
7,00-18	6"-18	4	4,3	850
7,50-18	6"-18	4	4,3	1000
9,00-18	8"-18	4,5	4,8	1460
6,00-20	5"-20L	3,5	3,7	700
6,50-20	5"-20L	3,5	4	835
7,00-20	6"-20	4	4,5	940
7,50-20	6"-20			
	7"-20	4,5	5	1050
8,25-20 10 ply	7"-20	4,5	5	1300
8,25-20 12 ply	7"-20	5	5,5	1400
30x5	5"-20L	5	5,2	850
32x6	6"-20	5,5	5,7	1150
36x6	6"-24	5,5	5,7	1170

Únosnost obručí se zvyšuje v průměru o 5 %, nepřekročí-li vozidlo rychlost 50 km/hod.
C. Pro rychlosti do 50 km/hod.

Rozměr obruče	Rozměr ráfku	Tlak huštění v atm.		Únosnost obruče v kg
		I	II	
34x7	7"-20	5,5	5,7	1340
36x8	8"-20	5,7	6	1745
38x7	7"-24	5,5	5,7	1405
38x9	7"-24	6	6,2	2073
40x8	8"-24	6	6,2	1925
9,00-20 10 ply	8"-20	4,5	5,0	1600
9,00-20 12 ply	8"-20	5	5,5	1740
9,75-20	8"-20	5,2	5,7	1890
10,00-20	8"-20	5,2	5,7	1890
10,50-20	10"-20	5,5	5,8	2050
11,00-20	10"-20	5,5	5,8	2150
12,00-20	10"-20	5,5	6	2500
12,00-22	10"-22	5,5	6	2670
9,00-16	7,00I-16	4,6	4,8	1270
10,50-16	7,00I-16	5	5,3	1770

Motorová vozidla s obručkami o rozměrech uvedených v oddílu C nemají překročit rychlost 50 km/hod. stanovenou se zřetelem k tlaku huštění a únosnosti obručí.

Větší zatížení vozidla, než odpovídá stanovené únosnosti obruče, nebude v provozu pozastavováno jen u autobusů, připouští-li to stav jejich konstrukce, není-li tím ohroženo jejich bezpečné řízení a je-li úměrně snížena jejich rychlost; o tom platí zvláštní směrnice ministerstva dopravy.

Příl.II.

Podmínky pro provoz motorových vozidel s pohonem plynem nebo parou.

Část I.

Provoz motorových vozidel s pohonem tekutým plynem.

§ 1.

Povolání k provozu.

(1) Používání tekutého plynu k pohonu motorových vozidel je přípustné jen se souhlasem krajského národního výboru podle § 54 vyhlášky.

(2) Průkaz o povolení, jehož vzor stanoví ministerstvo dopravy, musí mít řidič motorového vozidla při provozu při sobě a prokázat se jím na požádání dopravním orgánům a při odběru plynu; bez předložení průkazu není odběr plynu přípustný.

(3) Souhlas podle odstavce 1 může být udělen jen

- a) pro pohon nákladních automobilů do 1 t nosnosti,
- b) pro pohon traktorů a osobních automobilů socialistického sektoru,
- c) pro pohon osobních automobilů ostatních, je-li to v obecném zájmu,
- d) budou-li splněny podmínky uvedené v § 2.

§ 2.

Podmínky pro přestavbu a provoz.

Při úpravě motorového vozidla na pohon tekutým plynem a při jeho provozu musí být zachovány tyto podmínky:

- (1) Přestavba musí být provedena jen v odborném závodě, který určí povolující orgán.
- (2) Přestavba je možná jen u vozidel technicky k ní způsobilých a vhodných; po přestavbě musí být způsobilost vozidel k provozu schválena.
- (3) Pro zkapalněný plyn smí být použito jen ocelových lahví s červeným nátěrem vyzkoušených a opatřených razítkem zkušebního místa a značkou. Štítek lahve musí obsahovat tyto údaje: jméno majitele, značku výrobce, číslo lahve, označení plynu, váhu prázdné lahve, váhu náplně, použitý zkušební tlak v kg/cm² a data zkoušek.
- (4) Láhev musí být zajištěna proti přetlaku; pojistka lahvového ventilu nesmí být u vozidel pro hromadnou dopravu osob umístěna v blízkosti dveří.
- (5) Montáž lahví na vozidle musí být provedena tak spolehlivě a pevně, aby kroucení rámu vozidla nemělo ani na lahve, ani na jejich upevnění vliv a aby bylo zabráněno poškození ventilu nebo lahví.
- (6) Láhev musí být upevněny pomocí držáků s upínacími pásy a dřevěnými nebo jinými měkkými podložkami.
- (7) Přípustné je umístění lahví v poloze vodorovné, kolmo k podélné ose vozidla s ventilem ku pravé straně na přední stěně ložného prostoru. Láhve mohou být umístěny buď nad sebou, nebo pod ložnou plochou, po případě ve směru podélné osy za sebou po levé i pravé straně vozidla s ventilem směřujícím dozadu. Láhve musí být umístěny tak, aby jejich osa měla spád k ventilu, a to 40 - 50 mm měřeno v závěsech lahve, které musí být od sebe vzdáleny aspoň 800 mm. Při tom musí být láhve kryty proti přímému tepelnému záření ochrannou barvou, obalem a pod. Umístění lahve na voze nesmí nadměrně měnit polohu těžiště vozu. Váha lahve má být rozdělena do stran a pokud možno i na nápravy.
- (8) Rovněž je přípustné umístění lahví v poloze svislé po levé i pravé straně ložného prostoru u přední stěny, nebo mezi budkou řidiče a ložným prostorem, nebo - u vozidel pro dopravu osob - vodorovně na zadní vnější stěně vozidla. Lahve postavené svisle musí mít ventil umístěný dole a musí být podloženy plstí nebo kůží. Při tomto umístění se u převislých karoserií podstatně zvýší zatížení zadní nápravy, takže je nutno zmenšit přípustné zatížení vozidla. Umístění lahví uvnitř karoserie autobusů v prostoru pro cestující není dovoleno. Láhve však mohou být umístěny v karoserii ve zvláštním, od prostoru pro cestující těsně odděleném místě, obsahujícím spodní větrací otvory o ploše nejméně 200 cm² pro 1 lahev. Tyto větrací otvory nesmí být uzavíratelné. Vyměňují-li se láhve uvnitř karoserie, musí utěsnění skříně i při delším použití být zaručeno. U ostatních vozidel s uzavřenou karosérií lze láhve umístit buď svisle, při čemž ventil prochází podlahou a vyčnívá pod ní, nebo lze je umístit příčně nebo podélně uvnitř karoserie, avšak ventil lahve musí směřovat do otvoru na vnější stranu karoserie.
- (9) Láhve nesmějí přechínat boční obrysy vozidla a při montáži pod ložnou plochou musí být nejnižší místo držáku lahve včetně potrubí nejméně 30 cm nad vozovkou.
- (10) Jsou-li láhve svojí polohou dostatečně chráněny, není třeba zvláštní ochrany proti nárazům zvenčí. Není-li však chráněn ventil lahve nejbližším blatníkem proti úderům vržených předmětů (kamenů a pod.), musí být tento ventil chráněn přiměřeným krytem, avšak tak, aby kryt nebránil rychlému uzavření ventilu při požáru. Leží-li láhve pod vstupními dveřmi, musí být chráněny a umístěny tak, aby jich nebylo možno používat jako stupátek. Ventily u lahví umístěných vpředu nebo vzadu vozidla nesmí být vystaveny bezprostřednímu nebezpečí nárazu a musí být chráněny proti zablácení.
- (11) Láhve musí být umístěny v takové vzdálenosti, aby byly chráněny proti sálavému teplu výfukových plynů, nebo musí být chráněny ochranným obalem a pod. Láhve, které nejsou svojí polohou na voze dostatečně chráněny před přímými účinky tepla slunečních paprsků, musí být vhodně zakryty plechem, plachtovinou a pod.
- (12) Vodorovně umístěnou lahev nutno natočit tak, aby ponorná trubice ventilu, kterou vychází z lahve kapalina, směřovala svisle dolů.
- (13) Pro potrubí musí být použito ocelových trubek beze švů, zkoušených na tlak 25 kg/cm², které musí být spojovány mezi sebou zvláštními spojkami, na př. značky Ermeto. Nesmí být použito trubek měděných. Sváření trubek je zakázáno. Spájet smí se jen ve výjimečných případech a plně spolehlivým způsobem. Potrubí musí být vedeno jen v chráněných místech podvozku a připevněno objímkami ve vzdálenosti nejméně 100 cm od sebe. Ve vedení musí být na vhodných místech upraveny dilatační smyčky. V místech, kde je kmitání podvozku velmi značné, smí být použito - místo smyček - jen pancéřové hadice. Volný konec potrubí až k první objímce nesmí být delší než 40 cm. Ve vysokotlakém potrubí je přípustná největší délka 60 cm pancéřových hadic; jejich konce musí být zajištěny dvěma objímkami. Konce trubek, na něž je hadice nasunuta, musí být od sebe vzdáleny aspoň 10 cm. Objímky nesmí být na duši, nýbrž na pancéřování hadice.
- (14) Potrubí musí být vedeno nejméně 10 cm od výfukového potrubí a 15 cm od tlumiče výfuku a nejméně 60 cm od vyústění výfuku. U vozidel sloužících k veřejné dopravě osob nesmí být potrubí umístěno v prostoru pro cestující. Od zdrojů

vysokého napětí musí být trubky vzdáleny aspoň 10 cm. Nízkotlaká gumová hadice má být aspoň 15 cm od výfukového potrubí a její konce musí být zajištěny dvěma objímkami.

(15) Uzavírací ventily musí být naprosto těsné. Přívod ke každému ventilu musí být samostatný, odvod ze skupiny ventilů musí být společný. Ventily nesmí být umístěny v budce pro řidiče, musí však být s tohoto místa ovladatelný.

(16) Přívod od ventilu k předehřívači musí mít alespoň jednu spirálovou smyčku (kruh) o průměru 12 cm, má-li trubka průměr 8 mm a smyčku o průměru 15 cm, má-li trubka průměr 10 mm. Uspořádání smyček musí být takové, aby bylo dosaženo měkkého pérování a aby bylo zamezeno ostrým ohybům potrubí. Spojení redukčního ventilu s předehřívačem gumovou hadicí je zakázáno. Předehřívač musí být umístěn tak, aby výfukového plynu z posledního válce proudily přímo do předehřívače. Na spodní straně předehřívače budiž na nejnižším místě vyvrtána díрка, opatřená trubkou o vnějším průměru 6 mm a o vnitřním 4 mm, která vede pod motor a slouží k odtékání sražené vodní páry a k zamezení vniknutí výfukových plynů do prostorů karoserie. Odvod předehřívače do redukčního ventilu musí být opatřen spirálou (kruhem) o stejných rozměrech jako přívod od ventilu. Je dovoleno používat předehřívače umístěného v horním vodním okruhu, není-li brzděn průtok chladicí vody.

(17) Redukční ventil musí být namontován blízko karburátoru tak, aby vzdálenost mezi ním a karburátorem nebyla větší než 50 cm. Redukční ventil musí být dobře přístupný a namontovaný na těch částech vozidla, která se nechvějí (na př. na motoru). Po zastavení motoru nesmí z redukčního ventilu unikat žádný plyn.

(18) Je-li při zařízení namontován odpařovač, možno jej upevnit vhodným způsobem na výfukové potrubí. Přívodní trubice musí být napojena na odpadovou trubku, vycházející ze spodní strany redukčního ventilu. Tato přívodní trubice musí ústít pokud možno do spodní části odpařovače, který musí být níže než redukční ventil. Odvodní trubice z odpařovače musí vycházet z vyššího místa odpařovače ke kolénku na pravé straně horní polovice redukčního ventilu nebo přímo do hlavního přívodního potrubí u aparatury. Je třeba dbát toho, aby nenastala záměna těchto trubic, čímž by byl odpařovač vyřazen z provozu.

(19) Skříň zpětného ventilu se vsuvkou je nejcitlivější částí celé aparatury. Musí být naprosto přesně montována. Vsuvku nutno umístit do nejužšího průměru difusoru, kolmo na jeho podélnou osu a směrem na střed. Volnoběžné kolénko se montuje do hrdla sacího potrubí za škrticí klapku.

(20) Před uvedením zařízení pro pohon zkapačněm plynem do provozu musí být celé potrubí profouknuto stlačeným vzduchem; zařízení na původní pohon nesmí být odstraněno. Plovák karburátoru je třeba vyjmout a řádně uložit. Mezi palivové čerpadlo a karburátor je nutno zamontovat uzavírací kohout. Stav vozidla musí připouštět kdykoliv užívat jeho původního pohonu.

(21) Motor musí být v náležitém pořádku, nesmí se přehřívat víc než při použití obvyklých paliv. Výfukové potrubí musí být těsné a u elektrického zařízení musí být vyloučeno jakékoliv vnější jiskření.

(22) Plyn nesmí nikdy unikat (jeho směs se vzduchem je výbušná). Je zakázáno osvětlovat zařízení tekutého plynu otevřeným plamenem a v jejich blízkosti kouřit a používat zápalek, zapalovačů a pod.

(23) Před uvedením vozidla do provozu musí být odstraněny všechny netěsnosti. Netěsná místa se poznají podle zápachu, syčení a ojiňného potrubí. Zkoušení potrubí je přípustné výhradně mýdlovou vodou nebo podobným prostředkem tvořícím pěnu, nikdy otevřeným plamenem.

(24) Těsnost zařízení budiž při provozu stále kontrolována.

(25) Lahve bud'těž vyměňovány pouze na volném prostranství a pokládány do sedel jen s uzavřeným lahvovým ventilem a při vypnutém motoru.

(26) Není-li motor v chodu, musí být uzavírací ventil u řidiče vždy uzavřen.

(27) Lahvový ventil budiž za provozu otevřen úplně (až na doraz).

(28) Na pojistce lahvového ventilu nesmí být nic měněno.

(29) U vozidel, kde jsou nejčastěji montovány dvě nebo více lahví, musí být v případě, že v provozu je pouze jedna láhev a ostatní jsou odpojeny, připojeny lahvové přípojky na zaslepovací šrouby upevněné bud' na držáku nebo na nejbližším místě podvozku (levý závit). Volně se pohybující konce lahvových přípojek, je-li motor v provozu, jsou nebezpečné, protože plyn může unikat pod vůz a způsobit nebezpečí exploze, nehledíc ke ztrátě uniklé pohonné látky.

(30) Při provozu vozidla smí být odebírán plyn pouze z jedné lahve, a proto musí být otevřena pouze ta láhev, ze které je přiváděn tekutý plyn. Ventily u ostatních lahví, jakož i příslušné uzavírací ventily, musí být vždy uzavřeny.

(31) Uzavírací ventil budiž při otevírání pootočen pouze o 3/4 závitu. Nebud' otevírán úplně (až na doraz), ježto membrána se příliš namáhá, ventil se mnohem dříve opotřebuje a netěsní.

(32) Před přepnutím motoru z vyprázdněné lahve na plnou nutno nejdříve uzavřít jak lahvový, tak i příslušný uzavírací ventil vyprázdněné lahve. Při výměně vyprázdněných lahví bud'tě uzavřeny veškeré ventily i lahvi ostatních.

(33) Při delších přestávkách provozu a po skončení jízdy bud'těž všechny ventily (lahvové i uzavírací) uzavřeny.

(34) Za účelem snazšího rozjezdu u některých motorů je možné stisknout tlačítko redukčního ventilu, avšak jen zcela krátce, ježto dlouhé stisknutí způsobuje vytažení membrány a netěsnost redukčních ventilů, i když je motor v klidu. Nepřetržitě ucházení plynu způsobuje omrznutí redukčního ventilu. Jede-li se delší dobu na benzin, doporučuje se sejmut hadici ke karburátoru, aby membrána redukčního ventilu nebyla zbytečně v činnosti.

(35) Náhodné omrznutí redukčního ventilu je přípustno odstranit takto:

a) zavřením uzavíracího ventilu a po kratší době normálním startováním se zbylou pohonnou látkou v redukčním ventilu a odpařovači,

b) ohřátím regulátoru buď horkou vodou nebo mokřými, po případě suchými teplými hadry, pytlí s horským pískem a pod. Otevřeného plamene nesmí být nikdy použito.

(36) Opravy potrubí i celého zařízení nesmějí být prováděny, je-li zařízení pod tlakem a potrubí naplněno pohonnou látkou.

(37) Při opravách vozidel musí být veškeré ventily uzavřeny a lahve chráněny před tepelnými zdroji. Letovací a řezací práce smějí být prováděny jen s největší opatrností; lahve s plynem musí být vždy předem sňaty a uloženy v bezpečné vzdálenosti.

(38) Montážních ručních lamp smí být použito jen, jsou-li uzavřené a utěsněné skleněným zvonem a ochranným košem.

(39) Vozidla musí být garážována v místnostech, které lze dobře větrat a nesmějí být uchovávána v garážích, jejichž podlahy jsou pod úrovní terénu nebo v garážích podzemních (unikající plyn, který je těžší vzduchu, by se mohl hromadit u podlahy nebo v montážních jamách a vytvořit výbušnou směs). Před uvedením vozidla do provozu budiž garáž nejprve řádně provětrána.

(40) Před odstavením vozidla do garáže musí být jak lahvé tak uzavírací ventily uzavřeny.

(41) Lahve s tekutým plynem mohou být uloženy pouze venku nebo v místnostech, které jsou od garážních místností odděleny a mají řádné spodní větrání.

(42) S lahvěmi se musí opatrně zacházet a nesmí být vystaveny přímému účinku tepla.

(43) Lahve nesmějí být uskládány v průjezdech, v průchodech a na místech, kde by mohly být povaleny.

(44) Jakýkoliv zásah do armatury lahve je zakázán. Při převzetí uživatelem buďtež lahve řádně prohlédnuty a zjištěné závady pozastaveny. Lahve musí být vyměňovány jen venku, nikoliv v uzavřených místnostech (garážích, dílnách a pod.).

(45) Budiž dbáno též opatrnosti před působením plynu v tekutém stavu, aby se zamezilo jeho doteku s pokožkou těla a tím omrzlinám a těžko zhojitelným ranám. Také oči nutno před plynem chránit.

§ 3.

Dozor.

(1) Dozor na zachovávání předpisů uvedených v § 2 vykonávají dopravní inspektoráty.

(2) Vedle dozoru při provozu podléhají vozidla s pohonem na tekutý plyn nejméně jednou za rok pravidelné technické prohlídce, kterou provádí dopravní inspektorát; držitel vozidla je povinen vozidlo přistavit k prohlídce v určenou dobu a vyčištěné.

§ 4.

Přechodná ustanovení.

(1) Pohon tekutým plynem osobních automobilů soukromých osob je přípustný - bylo-li pro ně uděleno povolení podle dosavadních předpisů a jsou-li splněny podmínky § 2 této přílohy - jen, je-li jejich provoz v obecném zájmu.

(2) U nákladních automobilů a autobusů socialistického sektoru zůstávají v platnosti dosud udělená povolení.

(3) Je-li držitel vozidla uloženo, aby přestal užívat tekutého plynu k pohonu motorového vozidla, může mu být též uloženo, aby prodal zařízení závodům, které určí příslušný národní výbor.

Část II.

Provoz motorových vozidel s pohonem na generátorový plyn.

§ 5.

Všeobecná ustanovení.

Používání generátorového plynu k pohonu motorových vozidel je přípustné jen se souhlasem krajského národního výboru podle § 54 vyhlášky; provedení změny druhu pohonu musí odpovídat technickým podmínkám uvedeným v § 6. Po přestavbě musí být schválena technická způsobilost motorového vozidla k provozu.

§ 6.

Podmínky pro provoz.

Při úpravě motorového vozidla na pohon generátorovým plynem a při jeho provozu musí být zachovány tyto podmínky:

(1) Zařízení k pohonu generátorovým plynem musí být upevněna tak, aby se nemohla uvolnit a aby jejich provozem nebyl nadměrně obtěžován nebo ohrožován řidič ani osoby a věci vozidlem dopravované.

(2) Montáž generátorové soupravy musí být provedena tak spolehlivě a pevně, aby kroucení rámu nemělo vliv na upevnění vyvíječe, potrubí a ostatního příslušenství.

(3) Vyvíječ musí být umístěn tak, aby nebránil řidiči v rozhledu, nezakrýval pohled na ukazatele směru a nevyčínal z obrysu vozidla. U nákladních automobilů smí být jeho vestavením ložná plocha zmenšena co nejmenší měrou. Je-li vyvíječ umístěn na boční straně vozu, musí být na pravé straně ve směru jízdy.

(4) Dno vyvíječe musí být při plném zatížení vozidla vzdáleno aspoň 40 cm od povrchu vozovky. Je-li vyvíječ umístěn blízko podélných nosníků rámu motorového vozidla, musí být mezi ním a těmito nosníky ponechána mezera aspoň 20 mm veliká.

(5) Je-li vyvíječ připevněn blízko stěny řidičské budky, nebo stěny karoserie, nesmí být mezera mezi ním a touto stěnou menší než 15 cm. Stěny karoserie a řidičské budky musí být v tomto případě ještě pobity do výše 500 mm plechem silným 1 mm podloženým 5 mm silnou vrstvou osinku.

(6) Vyvíječ může zasahovat též částečně do budky řidiče; toto umístění nesmí však bránit v užívání obou dveří budky. V tomto případě musí být kryt proveden v celé výši řidičské budky, a to jako stěna složená ze dvou vrstev plechu, vzdálených od sebe aspoň 15 cm, z nichž vnější vrstva je z plechu aspoň 2,5 mm silného a vnitřní z plechu silného 1 mm. Vnější vrstva nesmí být přerušena žádnými otvory, ani švy. Její spojení s podlahou a střechou řidičské budky musí být provedeno vzduchotěsně.

(7) Od ložné plochy, sloužící k dopravě nákladů, musí být vyvíječ oddělen pevně připevněným krytem zhotoveným z plechu silného aspoň 2,5 mm, sahajícím nejméně 500 mm nad podlahu ložné plochy.

(8) U nákladních automobilů se zavřenou karoserií musí tento kryt sahat až ke střeše. U vozidel s otevřenou karoserií opatřených plachtou, musí být kryt proveden až k hornímu okraji vyvíječe. Plachta musí být upevněna tak, aby se během jízdy nedostala s vyvíječem do styku.

(9) Víky vyvíječe musí být usazeno tak, aby řádně těsnilo a musí být přitlačováno do sedla perem, nebo pákovým zařízením. Totéž platí i o víku ostatních otvorů ve vyvíječi a o víku čističe.

(10) Trouba odvádějící plyn z vyvíječe musí být vedena tak, aby mezi ní a vyvíječem nebo mezi ní a stěnami karoserie nemohly uváznouti dřevěné špalíky odpadlé při plnění generátoru.

(11) Potrubí odvádějící plyn od vyvíječe k motoru musí být vedeno nejkratší cestou bez zbytečných oblouků. Pokud jsou oblouky nutné, musí být provedeny s velkým poloměrem zakřivení.

(12) Světlý průměr potrubí musí být pokud možno stálý; přechody na jiný světlý průměr musí být provedeny nenáhle. Je-li potrubí vedeno pod podlahou karoserie, zejména tehdy, jsou-li v ní dopravovány osoby, nebo pod podlahou řidičské budky, musí být tato podlaha zvlášť dokonale utěsněna, aby bylo zamezeno každé unikání plynu do vnitřku karoserie. V potrubí vedeném pod budkou řidiče nebo pod karoserií, v níž jsou dopravovány osoby, nesmí být žádných svařovaných míst.

(13) Nemá-li potrubí dostatečný spád, musí být na svém nejnižším místě opatřeno k vypouštění kondensátů otvorem, který lze těsně uzavřít.

(14) V místech, kde by vedení plynu mohlo být poškozeno chvěním vozidla při jízdě nebo nárazy vznikajícími při jízdě, musí být kovové potrubí přerušeno a nahrazeno pružnými spojkami (gumovými hadicemi staženými ocelovými pásky); těchto pružných spojek nesmí však být použito v části potrubí mezi vyvíječem a odlučovačem.

(15) Všechny sváry v potrubí musí být provedeny tak, aby bylo úplně zamezeno jejich povolení a rozevření. V části potrubí mezi vyvíječem a odlučovačem nesmí být potrubí svářeno, nýbrž musí být použito ke spojení přírub s vhodným těsněním. Tyto nesmí být k potrubí ani přivařeny, ani přileťovány. Části potrubí, které by se mohly při jízdě značně pohybovat, musí být k vozidlu pevně přichyceny.

(16) Čističe, odlučovače a chladiče plynu vložené do potrubí musí být umístěny na místech dobře přístupných a tak vysoko nad vozovkou, aby nemohly být při jízdě poškozeny odletujícími předměty (kameny a pod.). Jejich víka musí být provedena tímž způsobem jako víko vyvíječe.

(17) Je-li chladič generátorového plynu umístěn před vodním chladičem motoru, musí být mezi oběma chladiči ponechána mezera, umožňující zakrývání obou chladičů v době zimní. Chladič plynu může sedět na podélných nosnících rámu motorového vozidla, nesmí však být k těmto nosníkům přivařen; spoj smí být proveden toliko přišroubováním s podloženými gumovými kroužky.

(18) Spoje mezi odlučovačem a chladičem musí být co nejkratší a musí mít dobrý spád.

(19) Ventilátor musí být umístěn tak, aby byl dostatečně chráněn před znečištěním a deštěm. Jeho výfuková trouba musí být skloněna dolů nebo musí vyústovat vodorovným směrem. Její hrdlo (vyústění) nesmí přesahovat obrys vozidla, ani směřovat na chodník pro chodce, nýbrž vždy musí být namířeno do vozovky. Vozidla, u nichž této podmínce není možno vyhovět, musí zastavovat tak daleko od chodníku, aby při uvádění vyvíječe v činnost nemohl dosáhnout vyšlehnuvší plamen na chodník.

(20) Při každé přestávce v jízdě musí řidič stále kontrolovat těsnost celého zařízení, a to nejen těsnost potrubí, nýbrž i těsnost plášťů generátoru a všech čističů. Zejména musí dbát toho, aby plyn neunikal do řidičské budky a do prostoru karoserie určené k dopravě osob.

(21) Okraje vík vyvíječe i čističů musí být udržovány naprosto čisté tak, aby jejich těsnění bylo zabezpečeno. Víka vyvíječe a čističů smí být otevírána jen tehdy, je-li motor v chodu. Je zakázáno naklánět se nad otevřený vyvíječ a čistič.

(22) Uzavřené karoserie vozidel poháněných generátorovým plynem a zvláště jejich řidičské budky musí být zařízeny tak, aby mohly být dobře větrány.

(23) Čištění roštů a vypouštění kapaliny z čističů nebo chladičů smí být prováděno jen v místech, kde vozovka nemůže být poškozena nebo znečištěna nebo kde nemůže vzniknout požár.

(24) Vozidla poháněná generátorovým plynem nesmí být uváděna do chodu v zavřené garáži.

(25) Vozidla poháněná generátorovým plynem smí být uchovávána jen v dobře větraných místnostech. V hromadných garážích musí být ponechána mezi vozidlem poháněným benzinem a vozidlem poháněným generátorovým plynem mezera aspoň 1 m široká. Je zakázáno uchovávat vozidla poháněná generátorovým plynem v garážích podzemních. V garážích, v nichž jsou postavena vozidla poháněná generátorovým plynem, nesmí být uchovávány žádné hořlavé předměty.

Část III.

Provoz motorových vozidel s pohonem na stlačený plyn (methan, zemní plyn, svítiplyn).

§ 7.

Všeobecná ustanovení.

(1) Používání pohonu stlačeným plynem (methanem, zemním plynem, svítiplynem) k pohonu motorových vozidel je přípustné jen se souhlasem krajského národního výboru podle § 54 vyhlášky.

(2) Průkaz o povolení, jehož vzor stanoví ministerstvo dopravy, musí mít řidič vozidla při provozu při sobě a prokázat se jím na požádání dopravním orgánům a při odběru plynu; bez předložení průkazu o povolení není odběr plynu přípustný.

(3) Povolení podle odstavce 1 může být uděleno jen

- a) pro pohon nákladních automobilů do 1 t nosnosti,
- b) jsou-li splněny podmínky stanovené v § 8.

§ 8.

Podmínky provozu.

Při úpravě motorového vozidla na pohon stlačeným plynem a při jeho provozu musí být zachovány tyto podmínky:

(1) Přestavba na pohon stlačeným plynem smí být provedena jen v odborném závodě, který určí příslušný národní výbor.

(2) Přestavba je přípustná jen u vozidel technicky způsobilých a vhodných; po přestavbě musí být technická způsobilost k provozu schválena.

(3) Pro stlačený plyn smí být použito jen lahví vyzkoušených podle předpisů o zkoušení tlakových přenosných nádob; tlak plynu nesmí překročit hodnotu udanou v osvědčení láhve.

(4) Lahve nesmí být umístěny v prostorách určených pro dopravu osob, nýbrž jen na vnější straně vozidla a vždy výše než je jeho světlá výška tak, aby byly bezpečně chráněny před nečistotou a poškozením.

(5) Lahve musí být upevněny takovým způsobem, aby se nemohly otřesy vozidla uvolnit.

(6) Leží-li lahve na pevné části karoserie (na př. střeše), musí být podloženy vhodnými podložkami, nejlépe dřevěnými. Též připevňovací třmeny nebo objímky nesmí přiléhat kovovou plochou přímo k povrchu lahve, nýbrž musí být opatřeny pružnými podložkami.

(7) Jsou-li lahve podloženy napříč vozidla, nesmí přesahovat jeho boční obrysy. Lahve mohou být vezeny též na přívěsech. V tomto případě musí být postaráno o vhodné spojení s motorovým vozidlem, vylučující přetržení hadice nebo netěsnost spojek.

(8) Lahve musí být natřeny světle šedou barvou s červeným proužkem na hrdle o šířce 10 cm. Lahve vystavené přímému ozáření sluncem musí být zastíněny nebo natřeny bílou barvou.

(9) Poloha lahví musí být volena tak, aby jejich výrobní čísla byla dobře viditelná.

(10) Vedení plynu mezi lahvemi a hlavním uzavíracím ventilem musí být provedeno z ocelových, bezešvých, za studena tažených trubek, zkoušených tlakem 1,5krát vyšším, než je nejvyšší tlak plynu, který bude trubkami procházet. Potrubí musí být vedeno po vnější, pravé straně vozidla. Spoje musí být provedeny vhodným, plasticky utěsněným šroubením.

(11) K zachování potřebné pružnosti při otřesech a deformacích karoserie nebo vozidla musí být trubky stočeny na vhodných místech (zejména mezi jednotlivými lahvemi) do jednoho nebo více kruhů o průměru nejméně 10 cm.

(12) Přístup k trubkám a zejména ke spojkám musí být snadný. Potrubí musí být pevně připojeno k chassis (rámu) nebo ke karoserii příchytkami. Vzdálenost mezi dvěma příchytkami nesmí být větší než 80 cm. Je zakázáno vést trubky v bezprostřední blízkosti výfukové trouby.

(13) Tam, kde trubka prochází stěnou karoserie, budiž dbáno toho, aby se neprodřela. Otvor musí být dostatečně velký nebo aspoň vyložen měkkou vložkou. Potrubí se připojí k lahvím buď prostřednictvím uzavíracího ventilu láhve (jsou-li lahve tímto ventilem uzavřeny) nebo spojem T.

(14) Všechny lahve na voze spolu s potrubím musí být opatřeny aspoň jedním (hlavním) uzavíracím ventilem, který musí být umístěn mimo prostor určený k dopravě osob tak, aby jej mohl řidič dobře ovládat. Je-li uzavírací ventil namontován pod krytem motoru, musí být jeho uzavírací kolečko opatřeno prodlouženou hřídelkou a umístěno tak, aby na ni mohl řidič pohodlně rukou dosáhnout.

(15) Hlavní uzavírací ventil musí dokonale těsnit. Řidič je povinen i během provozu se častěji přesvědčit, je-li této podmínce úplně vyhověno. Připevnění ventilu musí být provedeno velmi pevně, aby potrubí netrpělo.

(16) Při plnění lahví musí být hlavní uzavírací ventil uzavřen.

(17) Manometr může být umístěn mimo řidičskou budku nebo přímo v ní. V krajním případě musí být dbáno toho, aby manometr netrpěl vlivy povětrnostními a aby řidič mohl jeho údaje vždy vidět, a to i v zimě při námraze. V druhém případě musí být ciferník manometru zasklen nerozbitným sklem a opatřen drátěným košem. Mimo to musí být v tomto případě manometr opatřen trubicí, která vede od jeho zadní stěny pod vůz tak, aby plyn mohl při náhodném prasknutí spirály snadno unikat ven z vozu a nehromadil se v řidičské budce. Řidič je povinen údaje manometru pozorně sledovat.

(18) Plnicí ventil budiž umístěn vždy na pravé straně vozidla, a to tak, aby byl snadno přístupný. Spojení mezi ním a lahví smí být provedeno jen ocelovými bezešvými trubicími, pro jejichž položení platí ustanovení č. 9 až 12.

(19) Redukční ventil musí být řádně upevněn. Jeho činnost, jakož i těsnost spojů, smí otřesy vozidla trpět jen měrou co nejmenší. Spojení mezi hlavním uzavíracím ventilem a ventilem redukčním, jakož i spojení mezi redukčním ventilem a karburátorem, může být provedeno z gumových dobře vyztužených (pancéřových) trubek.

(20) Do vedení mezi redukčním ventilem a karburátorem musí být vložen ventil zpětných nárazů.

(21) U vozidel poháněných stlačeným plynem je řidič povinen dbát zvláštní opatrnosti, zejména:

a) ventily i spoje denně prohlížet a co nejčastěji zkoušet na těsnost mýdlovou vodou; tato zkouška nesmí být nikdy prováděna otevřeným ohněm,

b) nesmí kouřit při prohlídce potrubí a zařízení,

c) po jízdě, před postavením vozidla do garáže, musí se přesvědčit o tom, že všechny ventily jsou řádně uzavřeny a že těsní.

(22) Vozidla poháněná stlačeným plynem musí být uchovávána jen v garážích, které lze dobře větrat. Používání podzemních garáží je zakázáno. Přibližovat se k vozidlu poháněným stlačeným plynem s otevřeným ohněm není dovoleno.

(23) Na lahvích nesmí držitel vozidla provádět o své újmě žádné úpravy. Utrpí-li láhev při provozu motorového vozidla náraz nebo je-li poškozena, je držitel vozidla povinen předvést vozidlo k prohlídce dopravnímu inspektorátu, který rozhodne, má-li být láhev vyřazena nebo mimořádně přezkoušena.

(24) Držitel vozidla je povinen dát občas zjistit stav šroubení plnicího ventilu a plnicí hadice; zjištěné závady musí ihned odstranit.

(25) Plnění lahví je dovoleno pouze na přetlak 200 kg/cm

2

, při 15 stupních Celsia teploty plynu. Při nižších teplotách je nutno plnit na přiměřeně nižší tlaky. Při mrazu do - 10 stupňů Celsia na 190 kg/cm

2

, při mrazu do - 20 stupňů Celsia na 180 kg/cm

2

, při mrazu - 30 stupňů Celsia na 170 kg/cm

2

.

(26) Je zakázáno plnit lahve, od jejichž poslední zkoušky uplynula doba delší než 2 roky.

(27) Plnit lahve u vozidel určených pro dopravu osob, pokud tato vozidla ještě užívají tohoto druhu pohonu, jest přípustno pouze při neobsazeném vozidle.

(28) Jsou-li motorová vozidla poháněna nestlačeným svítiplynem, musí být tento plyn dopravován na vozidle ve inovacích z těsné, zvláště připravené látky, která zaručuje za všech okolností, že plyn nebude unikat. Ochranný obal přes tento vak musí být proveden tak, aby látka se neprodřela. Plyn musí být zbaven vlhkosti do té míry, aby se zmrzlá voda neusazovala na vnitřní straně obalu.

§ 9.

Zkoušení lahví na stlačený plyn; dozor.

(1) Láhve na stlačený plyn musí být nejméně jednou za 2 roky přezkoušeny v dílnách určených k tomu krajským národním výborem, a to orgánem k tomu oprávněným. Pro provádění zkoušek platí všeobecné předpisy o zkoušení tlakových nádob. Výsledek přezkoušení musí být vyznačen v povolení (§ 7 odst. 2 této přílohy).

(2) Zkoušení lahví přímo na vozidlech není dovoleno.

(3) Dozor na ustanovení § 8 této přílohy vykonávají dopravní inspektoráty.

(4) Vedle dozoru při provozu podléhají vozidla s pohonem na stlačený plyn pravidelné technické prohlídce nejméně jednou za rok, kterou provádí dopravní inspektorát; držitel vozidla je povinen vozidlo přistavit k prohlídce v určitou dobu a vyčistěné.

§ 10.

Přechodná ustanovení.

(1) Pro používání pohonu stlačeným plynem u osobních automobilů, jimž bylo uděleno povolení podle dosavadních předpisů, platí obdobně ustanovení § 4 této přílohy; dosavadní povolení udělená pro pohon nákladních automobilů socialistického sektoru zůstávají v platnosti.

(2) Používat stlačeného plynu k pohonu autobusů a autodrožek není přípustné.

Část IV.

Provoz motorových vozidel s pohonem parním.

§ 11.

Všeobecná ustanovení.

(1) Používání pohonu parního k provozu motorových vozidel nevyžaduje povolení podle § 54 vyhlášky.

(2) Přestavba je přípustná jen u vozidel technicky způsobilých a vhodných; po přestavbě musí být schválena technická způsobilost vozidla.

(3) Při provozu motorových vozidel s parním pohonem musí být splněny tyto podmínky:

1. Parní kotle musí být schváleny a přezkoumány podle všeobecných předpisů o stavbě a provozu pro ně platných. Ohniště musí být uspořádáno tak, aby za všech okolností bylo zabráněno vypadávání oharků a vyšlehnutí plamene. Je-li kotel umístěn v blízkosti karoserie, musí být izolován a ohniště musí být pod podlahou karoserie.

2. Stav vody v kotli musí být udržován na předepsané výši; zvláště před zatápěním je nutno kontrolovat její stav, pojistný ventil a stav celé armatury kotle.

3. Hlavní uzavírací ventil musí být otevřen tak dlouho, až odvodňovacím ventilem začne unikat pára, která zároveň předejde parnímu stroji.

4. Při stoupajícím tlaku páry je nutno se přesvědčit, zda všechny šrouby přírub a ucpávek jsou řádně přitaženy. Mimo to je nutno se přesvědčit o správné funkci injektoru.

5. K zamezení škodlivých vibrací kotle nutno přikládat palivo na rošt rovnoměrně a ve slabších vrstvách.

6. Při plnění vodní nádrže čerpadlem během jízdy z přírodních zdrojů (potoků, řek a pod.) nutno dbát, aby sací koš se nedotýkal dna; používat lze jen čisté a měkké vody, bez minerálních látek. Tvrdou vodu nutno předem změkčit sodou nebo jiným vhodným způsobem. V zimním období nutno nechat řádně odkapat sací hadice, aby voda v nich nezmrzla. Sací koš se musí často čistit.

7. Je nutno používat vhodného paliva o dokonalé spalitelnosti (málo popela, škváry a kouře) a dokonale suchého.

8. Filtry ejektoru a vodního čerpadla musí být čistěny nejméně jednou týdně.

9. Bezpečnostní tavicí zátka, zašroubovaná v plamenci, která se v případě mimořádně nízkého stavu vody roztaví, musí být často kontrolována.

10. Po jízdě nebo při dlouho trvajícím stání vozidla musí být kohouty ukazatele stavu vody uzavřeny, aby se zabránilo prasknutí skla.

11. Odstranění ohně s roštu před odstavením vozidla je kotli škodlivé a smí se provést jen v nejkrajnějších případech, a to při prasknutí plamence nebo vodní trubky.

12. Nejméně jednou týdně se musí před odstavením vozidla odstranit usazené saze a popel s vnitřních stěn plamence a vodních trubek, a to profouknutím parou a pročistit u ukazatele stavu vody průchozí otvory příslušných kohoutů a hlav.

13. Nejméně jednou týdně musí být kotel po vychladnutí důkladně vymyt a vystříkán silným proudem vody, aby se odstranilo usazené bahno, jakož i rozpuštěné minerální látky tvořící kotelní kámen.

14. Jednou za půl roku, při používání méně vhodné vody a silném provozu i častěji, musí být důkladně vyčištěny vnitřní stěny kotelního pláště a trubek po vychladnutí od usazeného bahna i kotelního kamene pomocí drátěných kartáčů, tupých kladiv a speciálního čistícího nářadí.

15. Těsnost přírub nýtů a šroubení jednotlivých šroubů musí být stále kontrolována; netěsnosti se musí odstranit v nejkratší době. Zvláště pozorně musí být odstraněny poruchy u pojišťovacích ventilů (poškození ventilových per nebo dosedacích ploch ventilových kuželů).

