

Nr. **„Direktyvos dėl motorinių transporto priemonių priekinių žibintų reguliavimo tikrinimo atliekant bendrąją patikrą pagal StVZO 29 straipsnį (HU priekinių žibintų bandymų direktyva) pakeitimas. 2018 m. lapkričio 12 d. BMVI/StV 22/7345.2/80-4, Verkehrsblatt 2018, p. 834, ir 2019 m. sausio 3 d. pataisa, Verkehrsblatt 2019, p. 23.**

Bona, xx.xx.xxxx
RV 3/7341.1/40-00

Paskelbus HU priekinių žibintų bandymų direktyvą, techniniai pokyčiai ir praktiniai aspektai (išimtinės subzonos) reikalauja pritaikymo. Direktyva dėl motorinių transporto priemonių priekinių žibintų reguliavimo tikrinimo atliekant bendrąją patikrą pagal StVZO 29 straipsnį (HU priekinių žibintų bandymų direktyva). 2018 m. lapkričio 12 d. BMVI/StV 22/7345.2/80-4, 2018 m. Verkehrsblatt, p. 834, ir 2019 m. sausio 3 d. pataisa, 2019 m. Verkehrsblatt, p. 23“ yra iš dalies keičiami¹.

Pakeitimas taikomas ne vėliau kaip per dvylika mėnesių nuo jo paskelbimo.

Federalinė skaitmeninių reikalų ir transporto
ministerija
p.
Iris Reimold

Direktyvos dėl motorinių transporto priemonių priekinių žibintų reguliavimo tikrinimo atliekant bendrąją patikrą pakeitimas pagal StVZO 29 straipsnį (HU priekinių žibintų bandymo direktyva). 2018 m. lapkričio 12 d. BMVI/StV 22/7345.2/80-4, Verkehrsblatt 2018, p. 834, ir 2019 m. sausio 3 d. pataisa, Verkehrsblatt 2019, p. 23:

1. 4 priedo 4.1.1 punktas performuluojamas taip:

4.1 Mažiausi juostų matmenys

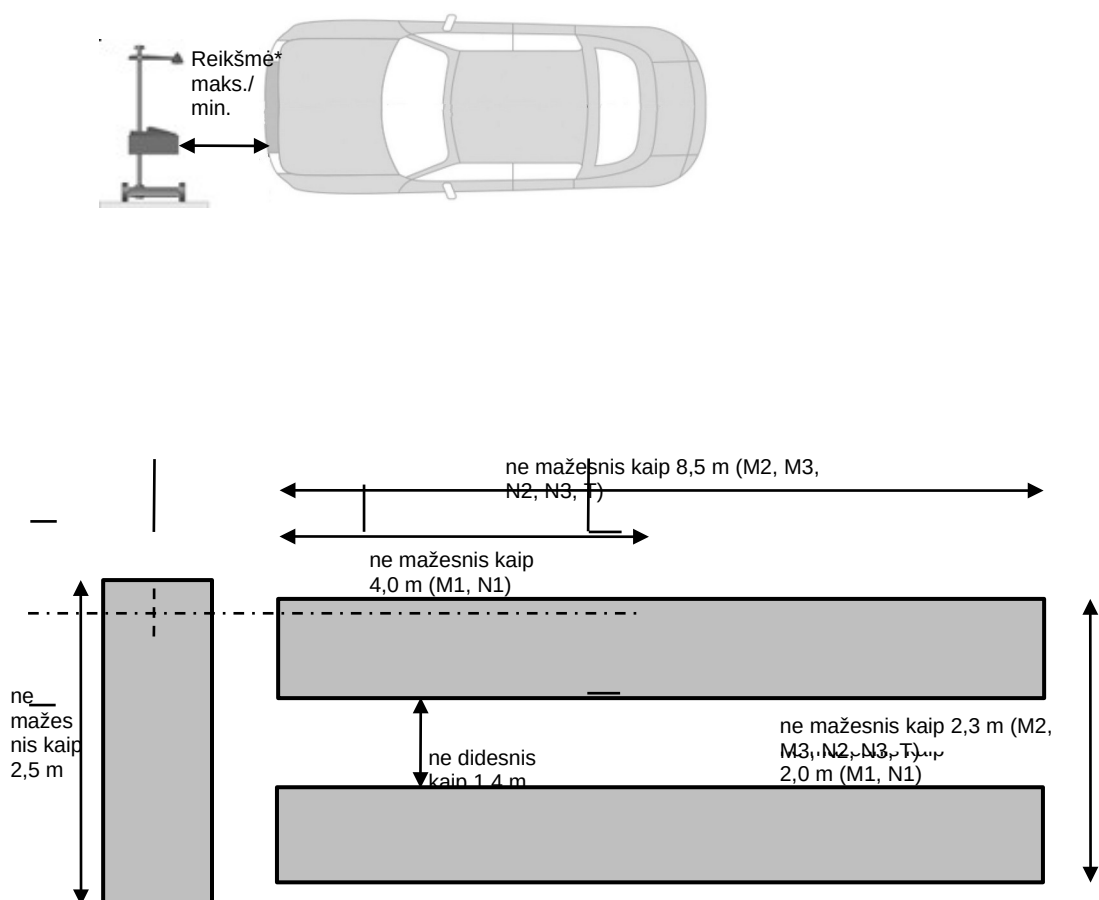
Didžiausias atstumas tarp eismo juostų	1,4 m ²
a) Mažiausias plotis M1 ⁷⁾ , N1	2,0 m

¹ Pranešta pagal 2015 m. rugsėjo 9 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą (ES) Nr. 2015/1535, kuria nustatoma informacijos apie techninius reglamentus ir informacinės visuomenės paslaugų taisyklės teikimo tvarka, (OL L 241, 2015 9 17, p. 1).

	N2, N3, M2, M3, T	2,3 m
b) Mažiausias ilgis	M1, N1:	4,0 m
	N2, N3, M2, M3, T:	8,5 m
	L:	2,5 m

Siekiant patikrinti nacionaliniam transporto priemonių tipui priskirtų transporto priemonių priekinių žibintų reguliavimą, turi būti parinktos jų matmenims tinkamos sistemos. Jeigu transporto priemonių negalima išbandyti pėdsake dėl jų konstrukcinių savybių (pvz., transporto priemonės ilgio, pločio), įrengimo vieta turi būti tinkamai pritaikyta.

Dviejų juostų motorinių transporto priemonių pėdsaką sudaro dvi juostos, kurios SEP atveju sudaro atskirą zoną. Šių zonų dydis, vieta ir ženklavimas turi atitikti šią iliustraciją.



*leistiną atstumo vertę galima rasti atitinkamo SEP tipo patvirtinimo dokumentuose arba naudojimo instrukcijose. Kad atitiktų reikalavimus, transporto priemonė turi būti atitinkamai judinama palei juostas.

2. 4 priedo 4.1 punkte įterpiama ši išnaša: 7.

⁷ Transporto priemonių kategorijos pagal XXIX StVZO priedą

3. 4 priedo 4.1.1 punktas performuluojamas taip:

4.1.1 Priekinio žibinto reguliavimo sistemos reikalavimai

Nuolydžiai neturi viršyti 1,5 %. Abiejų juostų išilginių nuolydžių skirtumas neturi viršyti 1,5 %. Jei variklinės transporto priemonės ir SEP pėdsakas turi būti užregistruotas kaip turintis kitokį nei 0 % nuolydį, tai turi būti pažymėta bandymų ataskaitoje (nurodant vertę tiek važiavimo kryptimi, tiek skersai važiavimo krypties). Nustatytas nuolydis judėjimo kryptimi tampa SEP atskaitos verte (nuline verte) atliekant kalibravimą.

4. 4 priedo 4.1.3 punkto paskutinė pastraipa performuluojama taip:

4.1.3 Jei tam tikrame pėdsako subzonoje nesilaikoma lygumo nuokrypio ribinių verčių, subzona gali būti išbraukta nepagerinant juostų lygumo:

M1 ir N1 kategorijų transporto priemonių arba joms priskirtų nacionalinių tipų transporto priemonių pėdsako atveju bendras neįtrauktos išimtinės subzonos ilgis turi būti ne didesnis kaip 150 cm. Išimtinė subzona turi būti bent 60 cm nuo pėdsako pradžios į SEP atgręžtoje pusėje.

M2, M3, N2, N3 ir T kategorijų transporto priemonių arba joms priskirtų nacionalinių tipų transporto priemonių pėdsakų atveju, bendras išimtinės subzonos ilgis turi būti ne didesnis kaip 270 cm ir negali būti padalytas į daugiau kaip dvi atskiras subzonas. Išimtinė subzona turi būti bent 90 cm nuo pėdsako pradžios į SEP atgręžtoje pusėje. Tarp išimtinių subzonų turi būti ne mažesnis kaip 100 cm atstumas.

L3e, L4e ir L5e kategorijų transporto priemonių (motociklų ir triračių motorinių transporto priemonių) pėdsakuose neleidžiama taikyti išimtinių subzonų.

Jeigu naudojamos išimtinės subzonos, kurios viršija ankstesnį statusą Nr. 4.1.3 (2018 m. lapkričio 12 d.), variklinės transporto priemonės ratų apibrėžto pėdsako ir (arba) juostų

reikalavimai tikrinami pagal 15 išnašos nuostatas, laikantis 4 priedėlio 2 priede nustatytos tvarkos.

Atsižvelgiant į pėdsako subzonos (-ų), kuriai (-ioms) taikoma išimtis, dydį, tikrinamų transporto priemonių naudojimo plotas turi būti atitinkamai apribotas. HU atveju užtikrinama, kad atliekant bandymą nė viena iš atitinkamų transporto priemonės ašių nebūtų įtaisyta subzonoje ir (arba) išimtinoje subzonoje. Abiejose eismo juostose šioms zonoms taikoma vienoda išimtis. Smulkių akmeninių konstrukcijų, kurių pailgėjimas judėjimo kryptimi yra mažesnis nei 10 cm (kabelių kanalai, nuleidžiamieji įtaisai, drenažo kanalai ir t. t.), sukeltas padidėjimas ar įdubimas, kurie nėra dengiami tinklelio taško pagal 2 priedo 1 pav., neįtraukiami į išimtines subzonas. Vis dėlto ženklas pagal 4.1.4 punktą turi būti pateiktas siekiant užtikrinti, kad naudojant SEP ten nebūtų statoma jokia transporto priemonė. Išimtinos zonos ir mažų akmeninių statinių vieta bei mastas nurodomi 5 priedo 4 punkte nurodytuose bendruosiuose dokumentuose. Pageidautina, kad ne subzonos būtų pašalintos, o plotas būtų pagerintas.

5. 4 priedo 4.1.4 punkto paskutinė pastraipa performuluojama taip:

Ženklavimo dizainas turi būti nuolatinis, akivaizdus ir visada aiškiai atpažįstamas.

6. 4 priedėlio 1 priedo 2 punkto 1 papunktis išdėstomas taip:

2. Motorinės transporto priemonės pėdsakų / juostų ženklavimas

Reikalingi bent keturi kampiniai ženklai, identifikuojantys pėdsako išorinius kraštus. Toliau pateikiami trys galimi pėdsako ženklavimo pavyzdžiai – dvi kairiosios lygiagrečios linijos, kurių kiekviena simbolizuoja (SEP) pėdsaką.

7. 4 priedėlio 2 priedo 4 dalies pirmame sakinyje pabraukiamas žodis „lygumas“.

8. 4 priedėlio 2 priedo 5 punktas performuluojamas taip:

Siekiant nustatyti atskaitos matmenį, pradedama nuo mažiausio įmanomo matavimo taško atstumo m_{kl} pėdsako pradžioje ir toliau matuojami atstumai, kurie didinami tinklelio taškų atstumo kartotinais dydžiais (kaip parodyta 2 priedo 2 paveiksle) iki pėdsako pabaigos. (Pavyzdys, kai tinklelio taškų atstumas yra 25 cm: $m_{kl} = m_1 = 0,5$ m, $m_2 = 0,75$ m, $m_3 = 1,0$ m, $m_4 = 1,25$ m ir t. t.). Tarpinių matavimo taškų skaičius priklauso nuo pasirinkto tinklelio. DIN

18202:2013-04 5 paveikslas naudojamas nustatant lygumo nuokrypių ribines vertes matavimo taškų atstumams, kurie nėra nurodyti minėtos direktyvos 4.1.2 punkto brėžinyje.

9. 4 priedėlio 2 priedo 9 punktas performuluojamas taip:

Jeigu tinklelio taškai patenka į leidžiamą intervalą, kuris gali būti neįtrauktas kaip pėdsakas, šiose zonose esančių matavimo taškų altitudės turi būti nustatomos ne matuojant, o apskaičiuojamos atliekant tiesinę interpoliaciją tarp tinklelio taško, esančio tiesiai prieš neįtrauktą subzoną, ir tinklelio taško, esančio tiesiai po neįtrauktos subzonos, kad būtų galima apskaičiuoti atskaitos matmenį.

10. 2 priedo 10 punktas ir 4 paveikslas išbraukiami.

11. 4 priedėlio 2 priedo 11 punktas performuluojamas taip:

Kiekvienos eismo juostos lygumo nuokrypiai vertinami atskirai.

12. 5 priedo pirmos žymės penktos įtraukos 2.2 punktas išdėstomas taip:

Skirtumas tarp važiuojamosios dalies išilginių nuolydžių ir skersinių nuolydžių statmenais kampais į juos neturi būti didesnis kaip 1,5 %.