

## 2.6 เอกสารระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มาตรฐาน ISO14001 : 2015

วิธีปฏิบัติงานการจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ





# ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มาตรฐาน ISO 14001 : 2015

---

การจ

งพิเศษ

ผู้

ผู้

ผู้


---

เอกสารเ  
ประกาศใ  
แก้ไขครั้ง  
เอกสารนี้

---

ญาติ




	<b>วิธีปฏิบัติงาน</b> <b>การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ</b>	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๒๐ ก.ค. ๖๖	หน้าที่ ๓ ของ ๓๕

## สารบัญ

	หน้า
๑. วัตถุประสงค์	๕
๒. ขอบเขต	๕
๓. คำนิยาม	๕
๔. ความรับผิดชอบ	๗
๕. เอกสารอ้างอิง	๘
๖. วิธีปฏิบัติงาน	๙
๖.๑ แผนผังวิธีปฏิบัติงานการจัดการจราจร	๙
๖.๒ รายละเอียดวิธีปฏิบัติงานการจัดการจราจร	๑๐
๖.๓ แผนผังวิธีปฏิบัติงานการจัดการจราจร กรณีการจราจรติดขัดบริเวณทางขึ้น ทางลง ทางร่วม ทางแยก ในเขตทางพิเศษ	๑๑
๖.๔ รายละเอียดวิธีปฏิบัติงานการจัดการจราจร กรณีการจราจรติดขัดบริเวณทางขึ้น ทางลง ทางร่วมทางแยกในเขตทางพิเศษ	๑๒
๖.๕ แผนผังวิธีปฏิบัติงานการจัดการจราจร กรณีการจราจรติดขัดเนื่องจากเกิดเหตุร้ายแรง ในพื้นที่ด้านล่าง	๑๓
๖.๖ รายละเอียดวิธีปฏิบัติงานการจัดการจราจร กรณีการจราจรติดขัดเนื่องจากเกิดเหตุร้ายแรง ในพื้นที่ด้านล่าง	๑๔
๖.๗ แผนผังวิธีปฏิบัติงานการจัดการจราจร กรณีตรวจสอบรถจอดขัดข้องกีดขวาง การจราจรในทางพิเศษ	๑๕
๖.๘ รายละเอียดวิธีปฏิบัติงานการจัดการจราจร กรณีตรวจสอบรถจอดขัดข้องกีดขวาง การจราจรในทางพิเศษ	๑๗
๖.๙ แผนผังวิธีปฏิบัติงานการจัดการจราจร กรณีรถเกิดอุบัติเหตุ	๑๘
๖.๑๐ รายละเอียดวิธีปฏิบัติงานการจัดการจราจร กรณีรถเกิดอุบัติเหตุ	๒๐
๖.๑๑ แผนผังวิธีปฏิบัติงานการขังน้ำหนักรถบรรทุก	๒๑
๖.๑๒ รายละเอียดวิธีปฏิบัติงานการขังน้ำหนักรถบรรทุก	๒๓
๖.๑๓ แผนผังวิธีปฏิบัติงานการตั้งจุดกวดขันวินัยจราจรรถที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย	๒๖
๖.๑๔ รายละเอียดวิธีปฏิบัติงานการตั้งจุดกวดขันวินัยจราจรรถที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย	๒๗



	<b>วิธีปฏิบัติงาน</b>  <b>การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ</b>	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๒๐ ต.ค. ๖๑	หน้าที่ ๔ ของ ๓๕

### สารบัญ

	หน้า
๖.๑๕ แผนผังวิธีปฏิบัติงานการตั้งจุดกวดขันวินัยจราจรรถที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กรณีตั้งจุดตรวจกวดขันบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษที่มีช่องทาง สำหรับรถบรรทุกที่บรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดออก	๒๘
๖.๑๖ รายละเอียดวิธีปฏิบัติงานการตั้งจุดกวดขันวินัยจราจรรถที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กรณีตั้งจุดตรวจกวดขันบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษที่มีช่องทาง สำหรับรถบรรทุกที่บรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดออก	๒๙
๖.๑๗ แผนผังวิธีปฏิบัติงานการตั้งจุดกวดขันวินัยจราจรรถที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กรณีตั้งจุดตรวจกวดขันหลังด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษที่ไม่มีช่องทาง สำหรับรถบรรทุกที่บรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดออก	๓๐
๖.๑๘ รายละเอียดวิธีปฏิบัติงานการตั้งจุดกวดขันวินัยจราจรรถที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กรณีตั้งจุดตรวจกวดขันหลังด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษที่ไม่มีช่องทาง สำหรับรถบรรทุกที่บรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดออก	๓๑
๖.๑๙ รายละเอียดวิธีปฏิบัติงานการตรวจสอบรถบรรทุกวัดอุณหภูมิ ขั้นตอนการขออนุญาตเดินรถบรรทุกวัดอุณหภูมิในทางพิเศษ	๓๒
๖.๒๐ รายละเอียดวิธีปฏิบัติงานการตรวจสอบรถบรรทุกวัดอุณหภูมิ ขั้นตอนการตรวจสอบรถบรรทุกวัดอุณหภูมิที่ขออนุญาตเดินรถในทางพิเศษ	๓๔
๗. แบบฟอร์มที่ใช้	๓๕

	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
	การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๒๐ ส.ค. ๖๑	หน้าที่ ๕ ของ ๓๕

## ๑. วัตถุประสงค์

เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ใช้บริการทางพิเศษเดินทางได้อย่างสะดวกรวดเร็วและปลอดภัย

## ๒. ขอบเขต

วิธีปฏิบัติงานการจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ ให้ใช้กำกับการปฏิบัติงานของพนักงาน และลูกจ้างประจำของฝ่ายควบคุมการจราจรที่ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องในเขตทางพิเศษที่ระบุไว้ในคู่มือสิ่งแวดล้อม

## ๓. คำนิยาม

๓.๑ ศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ หมายถึง ศูนย์ประสานงานในการติดต่อสื่อสารด้านการจราจร และการรับแจ้งเหตุฉุกเฉินต่างๆ รวมทั้งการให้ข้อมูลข่าวสารด้านการจราจรและเหตุฉุกเฉินให้กับพนักงานที่ปฏิบัติงานบนทางพิเศษ เจ้าหน้าที่ตำรวจทางด่วน ผู้ใช้ทางพิเศษ สถานีวิทยุกระจายเสียง และประสานงานกับหน่วยงานภายนอกเพื่อขอให้ความช่วยเหลือด้านการกู้ภัยบนทางพิเศษ ตลอดจนหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางพิเศษ


๓.๒ ศูนย์อำนวยการเฉพาะกิจ (War Room) หมายถึง ศูนย์สั่งการในการแก้ไขปัญหาด้านจราจร กรณีมีเหตุผิดปกติในทางพิเศษ เช่น เกิดอุบัติเหตุร้ายแรง มีกลุ่มผู้ประท้วงขึ้นใช้ทางพิเศษ น้ำท่วมทางพิเศษ หรือมีเหตุการณ์พิเศษที่จะต้องดูแลความปลอดภัย เพื่อให้ผู้ใช้ทางได้รับความสะดวกในการใช้ทางพิเศษโดยมีหัวหน้ากะพนักงานจัดการจราจร หรือหัวหน้ากะพนักงานกู้ภัยเป็นผู้สั่งการ และมีหัวหน้าแผนกเป็นผู้ควบคุมการสั่งการ

๓.๓ เวรอำนวยความสะดวก หมายถึง พนักงานระดับหัวหน้าแผนกในสังกัดฝ่ายควบคุมการจราจรหรือพนักงานที่ได้รับมอบหมายให้ทำหน้าที่อำนวยความสะดวก สั่งการ และตรวจสอบดูแลความเรียบร้อยบนทางพิเศษรวมทั้งประสานงานกับหน่วยงานภายนอกในการแก้ไขสถานการณ์ที่เกี่ยวกับอุบัติเหตุที่มีขนาดใหญ่หรืออุบัติเหตุร้ายแรงที่เกิดขึ้นบนทางพิเศษให้คลี่คลายด้วยความรวดเร็ว

๓.๔ ด่านซังน้ำหนักร หมายถึง สถานที่สำหรับตรวจสอบรถบรรทุกที่จะใช้ทางพิเศษ โดยการชั่งน้ำหนัก และควบคุมมิให้รถบรรทุกที่มีน้ำหนักเกินพิกัดใช้ทางพิเศษ และตรวจรถบรรทุกที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงไม่ปกปิดสิ่งของที่บรรทุกอย่างรัดกุมดีพอ หรือยื่นล้ำออกมาจากตัวรถรวมทั้งรถยนต์ที่บรรทุกทุกคนในกระเบียดโดยไม่จัดให้มีหลังคาปกปิดมิดชิดและที่นั่งสองแถวมั่นคงแข็งแรง และรถยนต์ที่บรรทุกสัตว์ สิ่งของในกระเบียดหรือส่วนท้ายรถโดยไม่จัดให้มีสิ่งป้องกันไม่ให้สัตว์หรือสิ่งของที่บรรทุกตกหล่น รั่วไหล หรือปลิวไปจากรถ เพื่อมิให้เกิดอันตรายต่อผู้ใช้ทางพิเศษ

๓.๕ หน่วยเฉพาะกิจ หมายถึง พนักงานจัดการจราจรที่ได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติงานในชุดเฉพาะกิจของแผนกจัดการจราจร ใช้รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่หรือรถยนต์สายตรวจพร้อมอุปกรณ์ ปฏิบัติงานเบื้องต้นในการแก้ไขปัญหาการจราจรคับคั่ง รถเสีย รถขัดข้อง หรือการเกิดอุบัติเหตุ



	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
	การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๒๐๕-๑-๖๑	หน้าที่ ๖ ของ ๓๕

๓.๖ เจ้าหน้าที่ตำรวจทางด่วน หมายถึง เจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติงานบนทางพิเศษ ซึ่งอยู่ในสังกัด ตำรวจจราจรงานศูนย์ควบคุมจราจรทางด่วน ๑ กองบังคับการตำรวจจราจร ตำรวจจราจรศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจรบนทางพิเศษบูรพาวิถี กองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรปราการ ตำรวจจราจรกองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดฉะเชิงเทรา ตำรวจจราจรกองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดชลบุรี

๓.๗ คู่กรณี หมายถึง ผู้ใช้ทางที่เกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษ

	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
	การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๒๐ ก.ค. ๖๑	หน้าที่ ๗ ของ ๓๕

#### ๔. ความรับผิดชอบ

๔.๑ พนักงานสื่อสาร มีหน้าที่ในการรับแจ้งเหตุต่างๆ บนทางพิเศษ และประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อดำเนินการให้ความช่วยเหลือ รวมทั้งบันทึกเหตุการณ์แต่ละขั้นตอน ตั้งแต่เริ่มต้นจนเสร็จสิ้นการให้ความช่วยเหลือลงในระบบงานเหตุการณ์บนทางพิเศษ (TFC) และเมื่อเกิดปัญหาการจราจรหรืออุบัติเหตุบนทางพิเศษ จะต้องแจ้งให้พนักงานจัดการจราจรและพนักงานกู้ภัยไปดำเนินการแก้ไข และรายงานข้อมูลข่าวสารด้านการจราจรให้กับผู้ใช้ทางพิเศษ ผ่านป้ายปรับเปลี่ยนข้อความ (VMS) สถานีวิทยุกระจายเสียง พนักงานที่ปฏิบัติหน้าที่บนทางพิเศษ เจ้าหน้าที่ตำรวจทางด่วน และหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

๔.๒ พนักงานกู้ภัย มีหน้าที่ในการให้ความช่วยเหลือรถจอดเสีย รถขัดข้อง และรถอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนทางพิเศษให้พ้นการกีดขวางการจราจรโดยเร็ว และนำรถที่เกิดอุบัติเหตุและ/หรือคู่กรณีส่งสถานีดำรวจที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งรายงานผลการดำเนินการในแต่ละขั้นตอนให้ศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ได้รับทราบ

๔.๓ พนักงานจัดการจราจรและหน่วยเฉพาะกิจ มีหน้าที่อำนวยความสะดวกจัดการจราจรบริเวณที่มีการจราจรคับคั่ง หรือจุดที่มีอันตราย หรือเกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษและปิดการจราจรในบริเวณที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นจนกว่าการจราจรจะเป็นปกติ รวมทั้งควบคุมและตรวจสอบการขังน้ำหนักรถบรรทุกให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด และตรวจสอบห้ามรถผิดระเบียบหรือข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในทางพิเศษใช้ทางพิเศษ

๔.๔ เจ้าหน้าที่ตำรวจทางด่วน มีหน้าที่ในการอำนวยความสะดวกจัดการจราจรที่มีการจราจรคับคั่ง หรือจุดที่มีอันตราย หรือเกิดอุบัติเหตุ และปิด-เปิดการจราจรในบริเวณทางร่วมทางแยก และทางขึ้น-ลงทางพิเศษ เพื่อช่วยเร่งระบายการจราจรมิให้รถยนต์ที่ใช้ทางพิเศษตกค้าง และดำเนินคดีเกี่ยวกับรถยนต์ที่กระทำผิดกฎหมาย



	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
	การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๒๐ ส.ค. ๖๖	หน้าที่ ๘ ของ ๓๕

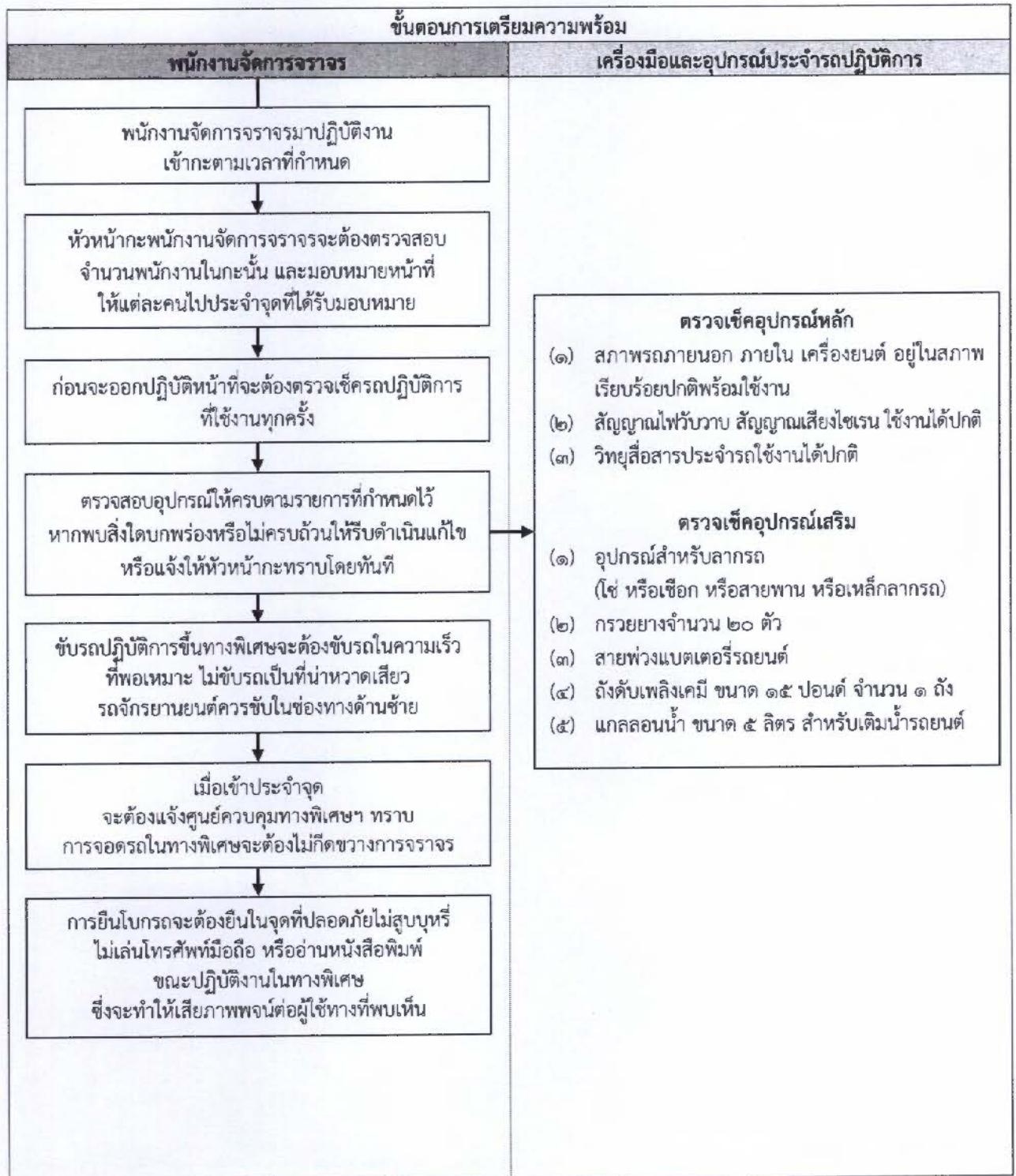
## ๕. เอกสารอ้างอิง

- ๕.๑ พระราชบัญญัติ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ.๒๕๕๐
- ๕.๒ ระเบียบเกี่ยวกับการจราจรในทางพิเศษ
- ๕.๓ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ (แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ ๗ พ.ศ.๒๕๕๐)
- ๕.๔ ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในทางพิเศษ (เรื่องห้ามเดินรถบรรทุกน้ำมันในเวลาที่กำหนด พ.ศ.๒๕๕๕)
- ๕.๕ ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในทางพิเศษ (เรื่องห้ามเดินรถบรรทุกในเวลาที่กำหนด พ.ศ.๒๕๕๕)
- ๕.๖ ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในทางพิเศษ (เรื่องห้ามเดินรถบรรทุกวัตถุอันตราย พ.ศ.๒๕๕๕)
- ๕.๗ ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในทางพิเศษ (เรื่องการห้ามรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักบรรทุก น้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่กำหนดเดินในทางพิเศษ พ.ศ.๒๕๕๖)
- ๕.๘ กฎกระทรวง ฉบับที่ ๔ (พ.ศ.๒๕๒๒) ว่าด้วยหลักเกณฑ์การบรรทุกสิ่งของ
- ๕.๙ กฎกระทรวง ฉบับที่ ๔ (พ.ศ.๒๕๒๒) การกำหนดความเร็วของรถ
- ๕.๑๐ คู่มือการปฏิบัติงานของพนักงานจัดการจราจร “พนักงานเจ้าหน้าที่ในทางพิเศษ”
- ๕.๑๑ นโยบายสิ่งแวดลอม
- ๕.๑๒ วัตถุประสงค์และเป้าหมาย
- ๕.๑๓ แผนงานสิ่งแวดลอม
- ๕.๑๔ โครงสร้างหน้าที่และความรับผิดชอบ
- ๕.๑๕ คู่มือสิ่งแวดลอม (EM-01)
- ๕.๑๖ ขั้นตอนการปฏิบัติงานการระบุประเมินลักษณะปัญหาสิ่งแวดลอมและความเสี่ยงด้านสิ่งแวดลอม (PR-612)
- ๕.๑๗ ขั้นตอนการปฏิบัติงานการระบุกฎหมายและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับระบบการจัดการสิ่งแวดลอม (PR-613)
- ๕.๑๘ ขั้นตอนการปฏิบัติงานการฝึกอบรม (PR-723)
- ๕.๑๙ ขั้นตอนการปฏิบัติงานการสื่อสารและประชาสัมพันธ์ (PR-740)
- ๕.๒๐ ขั้นตอนการปฏิบัติงานการควบคุมเอกสารสิ่งแวดลอม (PR-750)
- ๕.๒๑ ขั้นตอนการปฏิบัติงานการเฝ้าระวังและวัดผล (PR-910)
- ๕.๒๒ ขั้นตอนการปฏิบัติงานการป้องกันและให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุบนทางพิเศษ (PR-820-01)
- ๕.๒๓ วิธีปฏิบัติงานการให้ความช่วยเหลือรถขัดข้องบนทางพิเศษ (WI-810-15)


	<b>วิธีปฏิบัติงาน</b> <b>การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ</b>	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๒๐ ก.ค. ๖๑	หน้าที่ ๙ ของ ๓๕

## ๖. วิธีปฏิบัติงาน

### ๖.๑ แผนผังวิธีปฏิบัติงานการจัดการจราจร





	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
	การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๒๐ ก.ค. ๖๖	หน้าที่ ๑๐ ของ ๓๕

## ๖.๒ รายละเอียดวิธีปฏิบัติงานการจัดการจราจร

### ขั้นตอนการเตรียมความพร้อม

เมื่อพนักงานจัดการจราจรมาปฏิบัติงานเข้ากะตามเวลาที่กำหนด หัวหน้ากะพนักงานจัดการจราจรจะต้องตรวจสอบจำนวนพนักงานในกะนั้นและมอบหมายหน้าที่ให้แต่ละคนไปประจำจุดที่ได้รับมอบหมาย หากเป็นเวลากลางคืนจะต้องสวมใส่เสื้อสะท้อนแสง ก่อนจะออกปฏิบัติหน้าที่จะต้องตรวจเช็ครถปฏิบัติการที่ใช้งานทุกครั้ง ดังนี้

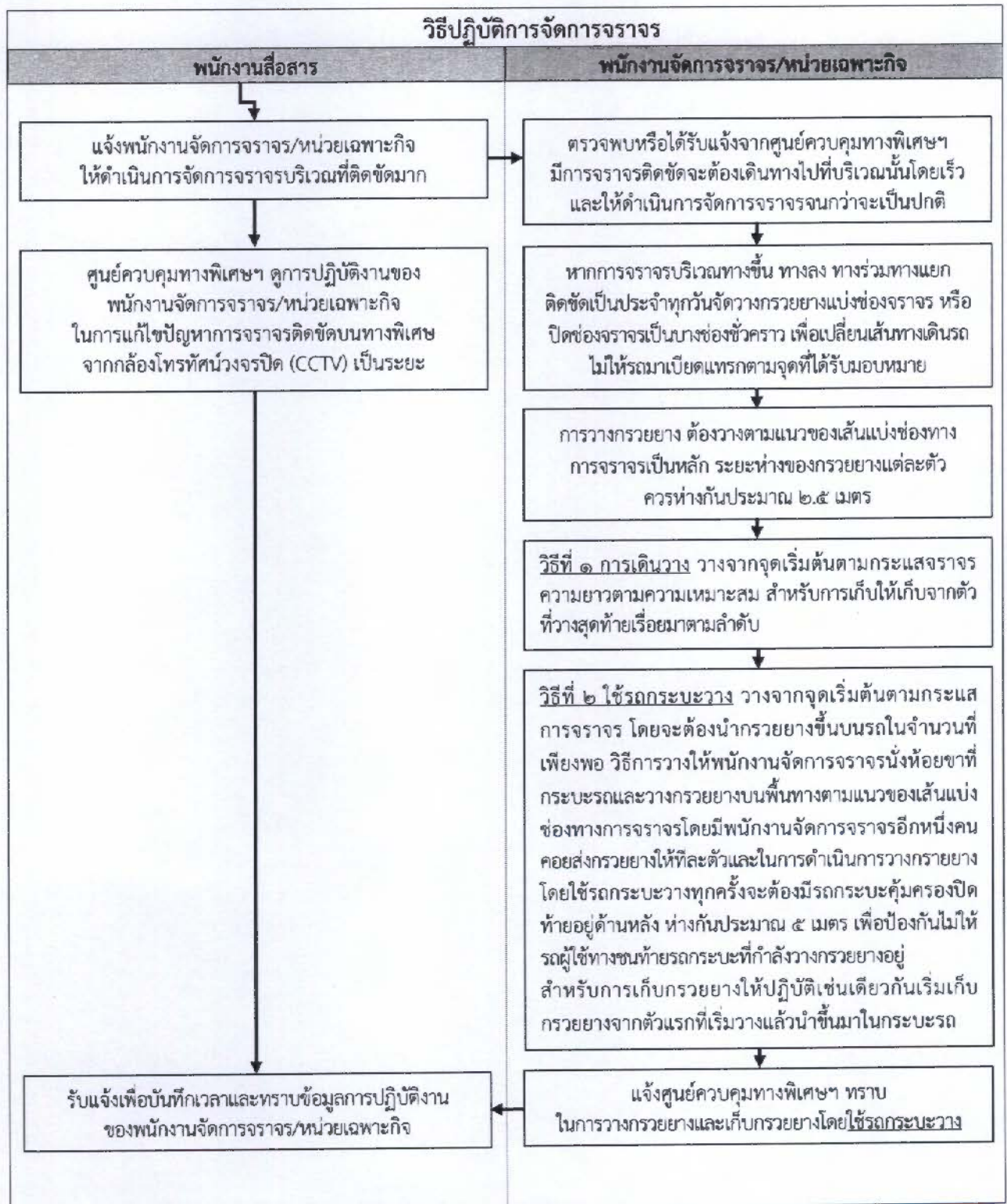
ตรวจเช็คอุปกรณ์หลัก	ตรวจเช็คอุปกรณ์เสริม
(๑) สภาพรถภายนอก ภายใน เครื่องยนต์ อยู่ในสภาพเรียบร้อยปกติพร้อมใช้งาน	(๑) อุปกรณ์สำหรับลากรถ (โซ่หรือเชือก หรือสายพานหรือเหล็กลากรถ)
(๒) สัญญาณไฟวับวาบ สัญญาณเสียงไซเรน ใช้งานได้ปกติ	(๒) กรวยยางจำนวน ๒๐ ตัว
(๓) วิทยุสื่อสารประจำรถใช้งานได้ปกติ	(๓) สายพ่วงแบตเตอรี่รถยนต์
	(๔) ถังดับเพลิงเคมีขนาด ๑๕ ปอนด์ จำนวน ๑ ถัง
	(๕) แกลลอนน้ำขนาด ๕ ลิตร สำหรับเติมน้ำรถยนต์

และเมื่อขับรถขึ้นทางพิเศษจะต้องขับรถในความเร็วที่พอเหมาะ ไม่ขับรถเป็นที่น่าสนใจ หากใช้รถจักรยานยนต์ควรขับในช่องทางด้านซ้าย เมื่อเข้าประจำจุดจะต้องแจ้งศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ทราบ การจอดรถในทางพิเศษจะต้องไม่กีดขวางการจราจร การยืนโบกรถจะต้องยืนในจุดที่ปลอดภัยไม่สับสนหรือ ไม่เล่นโทรศัพท์มือถือหรืออ่านหนังสือพิมพ์ขณะปฏิบัติงานในทางพิเศษ ซึ่งจะทำให้เสียภาพพจน์ต่อผู้ใช้ทางที่พบเห็น


กรณีที่มีการจราจรติดขัดในทางพิเศษ	พนักงานจัดการจราจรจะต้องปฏิบัติ
กรณีการจราจรติดขัดบริเวณทางขึ้น-ลง ทางร่วมทางแยกในเขตทางพิเศษ	ตามรายละเอียดหน้า ๑๑ - ๑๒ ของ ๓๕
กรณีการจราจรติดขัดเนื่องจากเกิดเหตุร้ายแรงในพื้นที่ด้านล่าง	ตามรายละเอียดหน้า ๑๓ - ๑๔ ของ ๓๕
กรณีตรวจสอบพบรถจอดขัดข้องกีดขวางการจราจรในทางพิเศษ	ตามรายละเอียดหน้า ๑๕ - ๑๗ ของ ๓๕
กรณีรถเกิดอุบัติเหตุ	ตามรายละเอียดหน้า ๑๘ - ๒๐ ของ ๓๕

	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
	การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๒๐ ก.ค. ๖๖	หน้าที่ ๑๑ ของ ๓๕

๖.๓ แผนผังวิธีปฏิบัติงานการจัดการจราจร กรณีการจราจรติดขัดบริเวณทางขึ้น ทางลง ทางร่วม ทางแยก ในเขตทางพิเศษ





	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
	การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๒๐ ก.ค. ๖๙	หน้าที่ ๑๒ ของ ๓๕

## ๖.๔ รายละเอียดวิธีปฏิบัติงานการจัดการจราจร กรณีการจราจรติดขัดบริเวณทางขึ้น ทางลง ทางร่วม ทางแยกในเขตทางพิเศษ

๑) เมื่อพนักงานจัดการจราจรหรือหน่วยเฉพาะกิจตรวจพบหรือได้รับแจ้งจากศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ว่าการจราจรติดขัดบริเวณใดจะต้องเดินทางไปที่บริเวณนั้นโดยเร็ว และให้ดำเนินการจัดการจราจรจนกว่าการจราจรจะเป็นปกติ


๒) หากการจราจรบริเวณทางขึ้น-ลง ทางร่วมทางแยกติดขัดเป็นประจำทุกวันจะต้องจัดวางกรวยยาง แบ่งช่องจราจร หรือปิดช่องจราจรเป็นบางช่องชั่วคราว เพื่อเปลี่ยนเส้นทางการเดินรถในทางพิเศษหรือไม่ให้รถมาเบียดแทรกตามจุดที่ได้รับมอบหมาย

๓) การวางกรวยยาง จะต้องวางตามแนวของเส้นแบ่งช่องทางการจราจรเป็นหลัก ระยะห่างของกรวยยาง แต่ละตัวควรห่างกันประมาณ ๒.๕ เมตร การวางกรวยยางกระทำได้ ๒ วิธี คือ

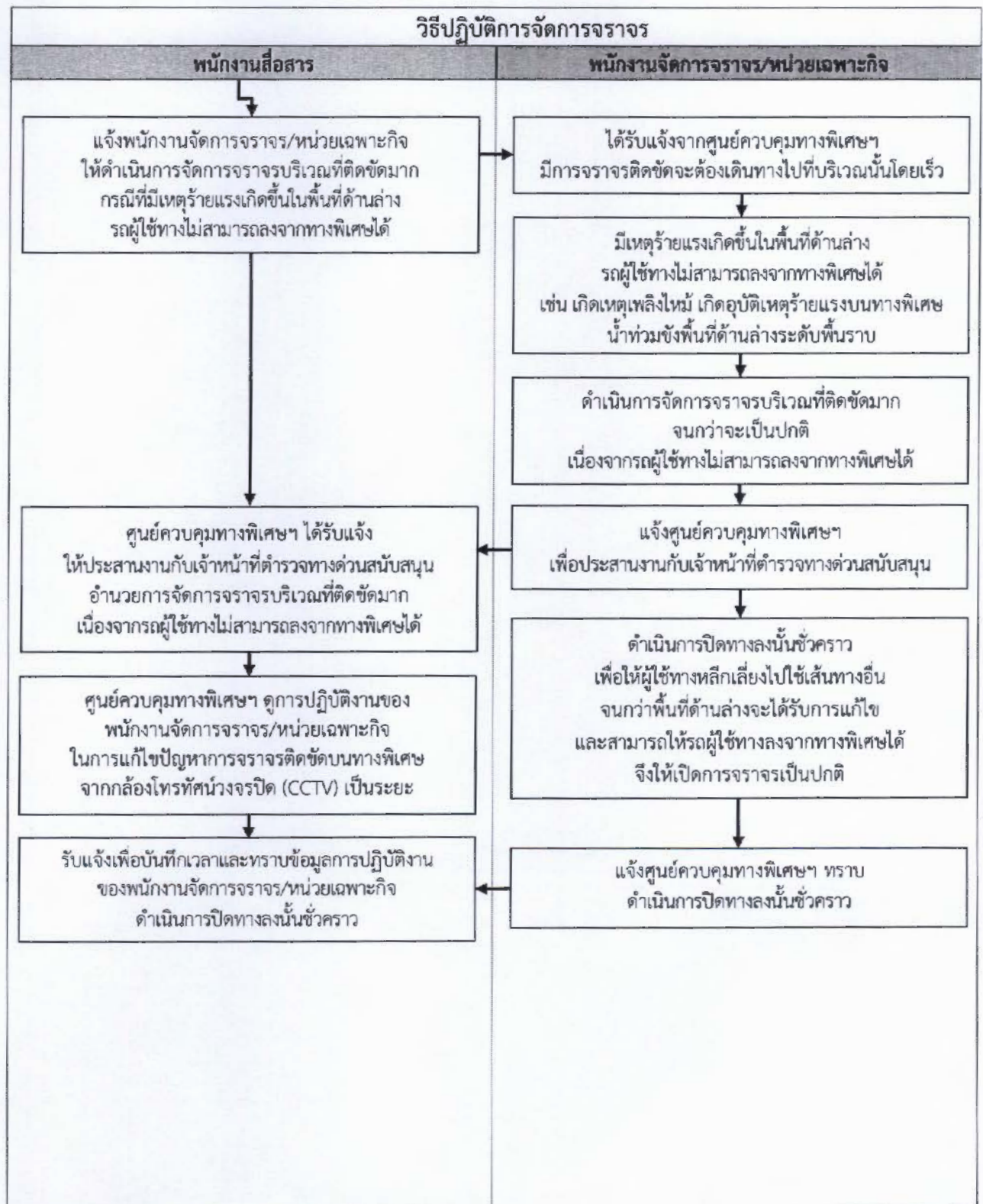
(๓.๑) วิธีที่ ๑ การเดินวาง โดยจะต้องวางจากจุดเริ่มต้นตามกระแสจราจร ด้วยความระมัดระวัง ความยาวตามความเหมาะสม สำหรับการเก็บให้เก็บจากตัวที่วางสุดท้ายเรื่อยมาตามลำดับ

(๓.๒) วิธีที่ ๒ ใช้รถกระบะวาง จะต้องวางจากจุดเริ่มต้นตามกระแสการจราจร โดยจะต้องนำกรวยยางขึ้นบนรถในจำนวนที่เพียงพอ วิธีการวางให้พนักงานจัดการจราจรนั่งห้อยขาที่กระบะรถและวางกรวยยางบนพื้นทางตามแนวของเส้นแบ่งช่องทางการจราจรโดยมีพนักงานจัดการจราจรอีกหนึ่งคนคอยส่งกรวยยางให้ทีละตัวและในการดำเนินการวางกรวยยางโดยใช้รถกระบะวางทุกครั้งจะต้องมีรถกระบะคุ้มครองปิดท้ายอยู่ด้านหลัง ห่างกันประมาณ ๕ เมตร เพื่อป้องกันไม่ให้รถผู้ใช้ทางชนท้ายรถกระบะที่กำลังวางกรวยยางอยู่


การเก็บกรวยยางให้ปฏิบัติเช่นเดียวกัน โดยให้พนักงานจัดการจราจรนั่งห้อยขาที่ท้ายกระบะรถ และเริ่มเก็บกรวยยางจากตัวแรกที่เริ่มวางแล้วนำขึ้นมาในกระบะรถ พนักงานจัดการจราจรที่อยู่ในกระบะรถ จะต้องคอยจัดเรียงตั้งกรวยยางซ้อนกันให้เป็นระเบียบ โดยจะต้องมีรถกระบะอีกคันหนึ่งคอยคุ้มครองปิดท้ายอยู่ด้านหลังเช่นเดียวกัน

	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
	การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๒๐ ก.ค. ๖๑	หน้าที่ ๑๓ ของ ๓๕

๖.๕ แผนผังวิธีปฏิบัติงานการจัดการจราจร กรณีการจราจรติดขัดเนื่องจากเกิดเหตุร้ายแรงในพื้นที่ด้านล่าง





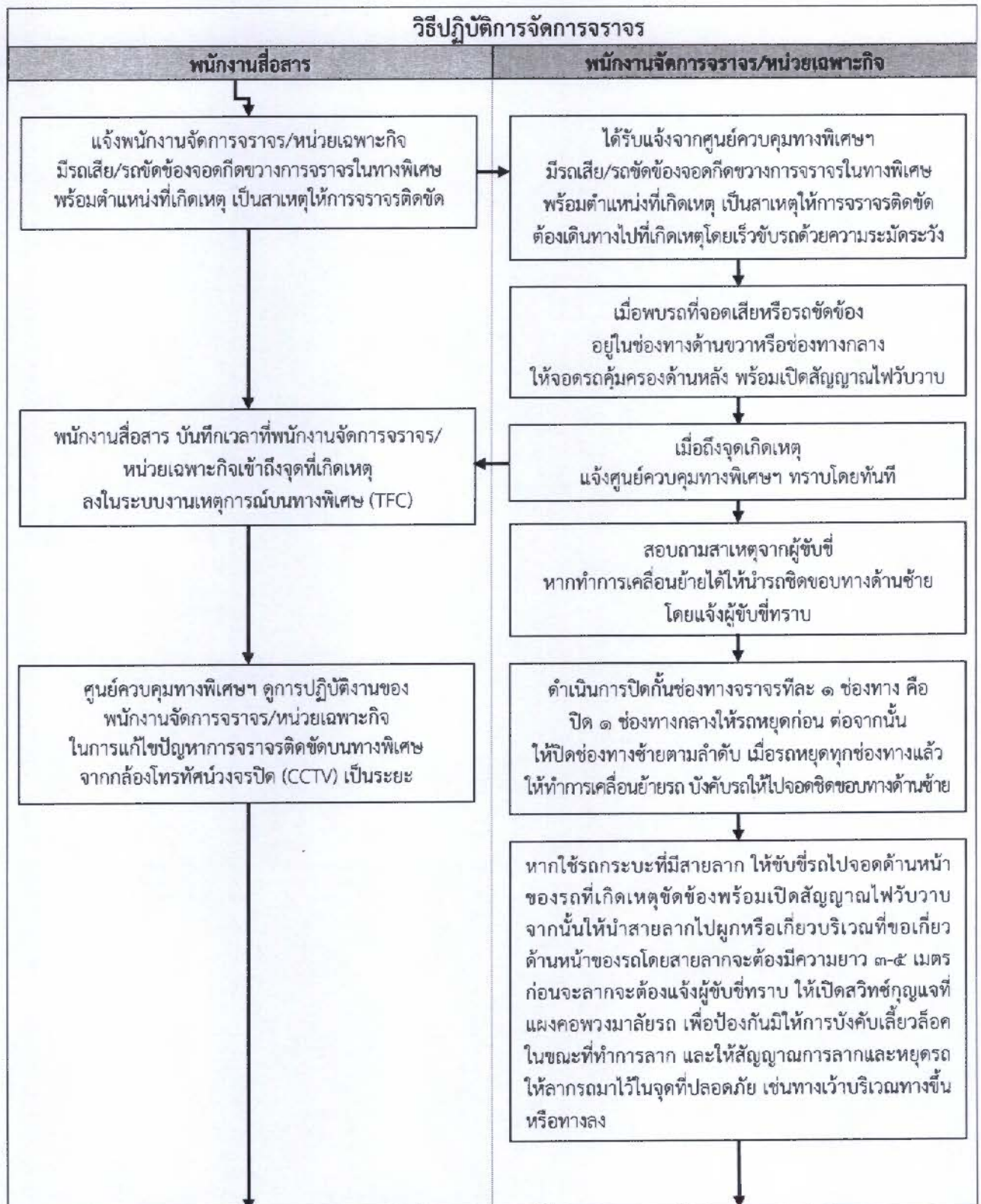
	<b>วิธีปฏิบัติงาน</b>  <b>การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ</b>	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๒๐๓-๑-๖๑	หน้าที่ ๑๔ ของ ๓๕

#### ๖.๖ รายละเอียดวิธีปฏิบัติงานการจัดการจราจร กรณีการจราจรติดขัดเนื่องจากเกิดเหตุร้ายแรงในพื้นที่ด้านล่าง

กรณีที่มีเหตุร้ายแรงเกิดขึ้นในพื้นที่ด้านล่างรถผู้ใช้ทางไม่สามารถลงจากทางพิเศษได้ เช่น เกิดเหตุเพลิงไหม้ เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงบนทางพิเศษ น้ำท่วมขังพื้นที่ด้านล่างระดับพื้นราบ เป็นต้น ให้แจ้งศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ เพื่อประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจทางด่วนสนับสนุนและให้ดำเนินการปิดทางลงนั้นชั่วคราวเพื่อให้ผู้ใช้ทางหลีกเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่น จนกว่าพื้นที่ด้านล่างจะได้รับการแก้ไขและสามารถให้รถผู้ใช้ทางลงจากทางพิเศษได้ จึงให้เปิดการจราจรเป็นปกติ

	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
	การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๒๐๓.๑.๖๖	หน้าที่ ๑๕ ของ ๓๕

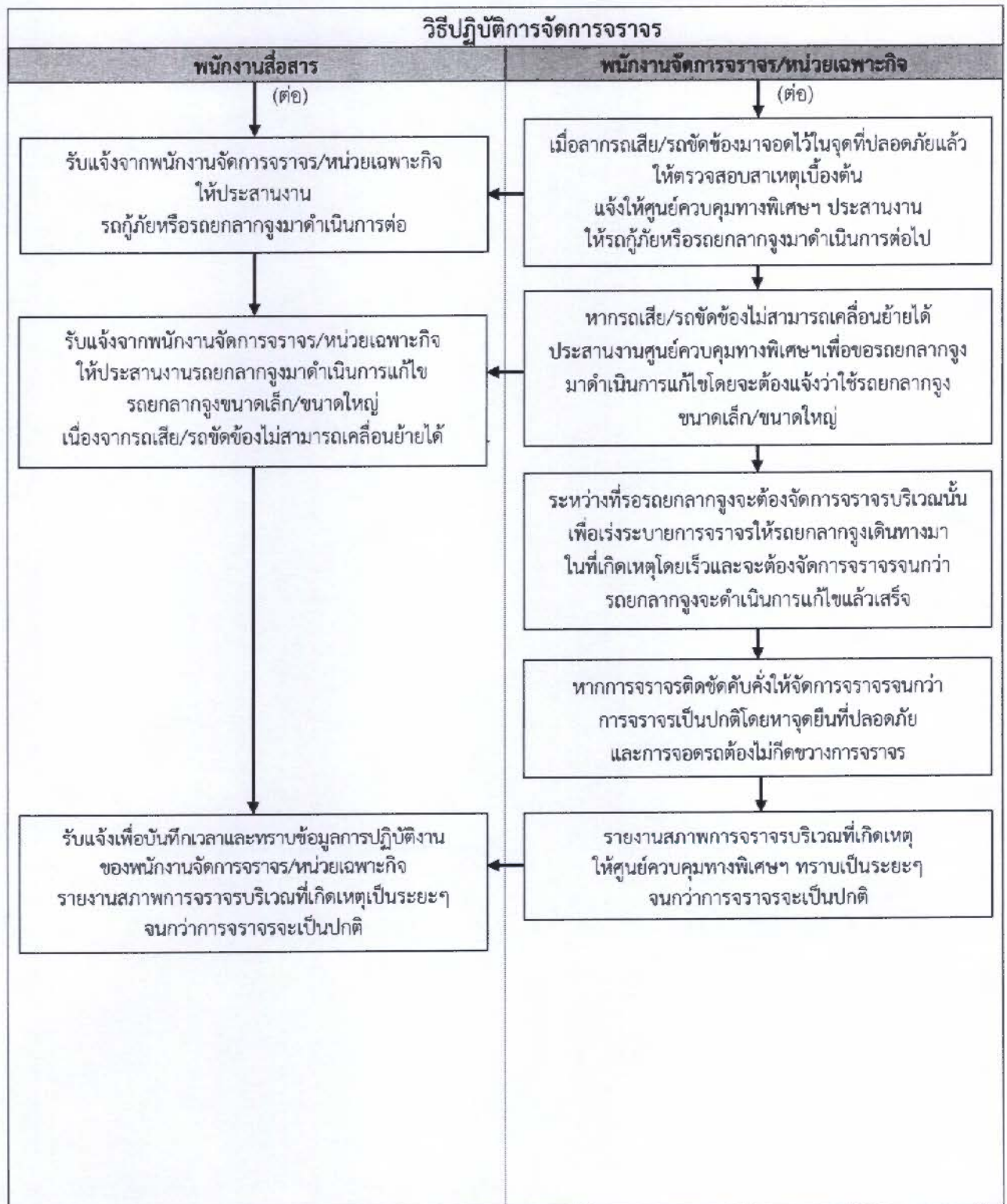
๖.๗ แผนผังวิธีปฏิบัติงานการจัดการจราจรกรณีตรวจสอบพบรถจอดขัดข้องกีดขวางการจราจรในทางพิเศษ





	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
	การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๒๐ ส.ค. ๖๖	หน้าที่ ๑๖ ของ ๓๕

๖.๗ แผนผังวิธีปฏิบัติงานการจัดการจราจร กรณีตรวจสอบพบรถจอดขัดข้องกีดขวางการจราจรในทางพิเศษ  
(ต่อ)



	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
	การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๒๐๙-๑-๖๖	หน้าที่ ๑๗ ของ ๓๕

#### ๖.๘ รายละเอียดวิธีปฏิบัติงานการจัดการจราจร กรณีตรวจสอบพบรถจอดขัดข้องกีดขวางการจราจรในทางพิเศษ

๑) เมื่อพนักงานจัดการจราจรหรือหน่วยเฉพาะกิจ ตรวจสอบพบหรือได้รับแจ้งจากศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ว่ามีรถเสีย/รถขัดข้องกีดขวางการจราจรในทางพิเศษ พร้อมตำแหน่งที่เกิดเหตุ เป็นสาเหตุให้การจราจรติดขัด จะต้องเดินทางไปที่เกิดเหตุโดยเร็วและขับรถด้วยความระมัดระวัง


๒) เมื่อพบรถที่จอดเสียหรือรถขัดข้องอยู่ในช่องทางด้านขวา หรือช่องทางกลาง ให้จอดรถคุ้มครองด้านหลัง พร้อมเปิดสัญญาณไฟวับวาบ และสอบถามสาเหตุจากผู้ขับขี่ หากทำการเคลื่อนย้ายได้ให้นำรถชิดขอบทางด้านซ้ายโดยแจ้งผู้ขับขี่ทราบ ปิดกั้นช่องทางจราจรทีละ ๑ ช่องทาง คือ ปิด ๑ ช่องทางกลางให้รถหยุดก่อน ต่อจากนั้นให้ปิดช่องทางซ้ายตามลำดับ เมื่อรถหยุดทุกช่องทางแล้วให้พนักงานจัดการจราจรทำการเคลื่อนย้ายรถ บังคับรถให้ไปจอดชิดขอบทางด้านซ้าย

๓) หากใช้รถกระบะที่มีสายลาก ให้ขับขึ้นรถไปจอดด้านหน้าของรถที่เกิดเหตุขัดข้องพร้อมเปิดสัญญาณไฟวับวาบจากนั้นให้นำสายลากไปผูกหรือเกี่ยวบริเวณที่ขอเกี่ยวด้านหน้าของรถโดยสายลากจะต้องมีความยาว ๓-๕ เมตร ก่อนจะลากจะต้องแจ้งผู้ขับขี่ทราบ ให้เปิดสวิตช์กุญแจที่แผงคอปวงมาลัยรถ เพื่อป้องกันมิให้การบังคับเลี้ยวล้อในขณะทำการลาก และให้สัญญาณการลากและหยุดรถให้ลากรถมาไว้ในจุดที่ปลอดภัย เช่นทางเข้าบริเวณทางขึ้นหรือทางลง

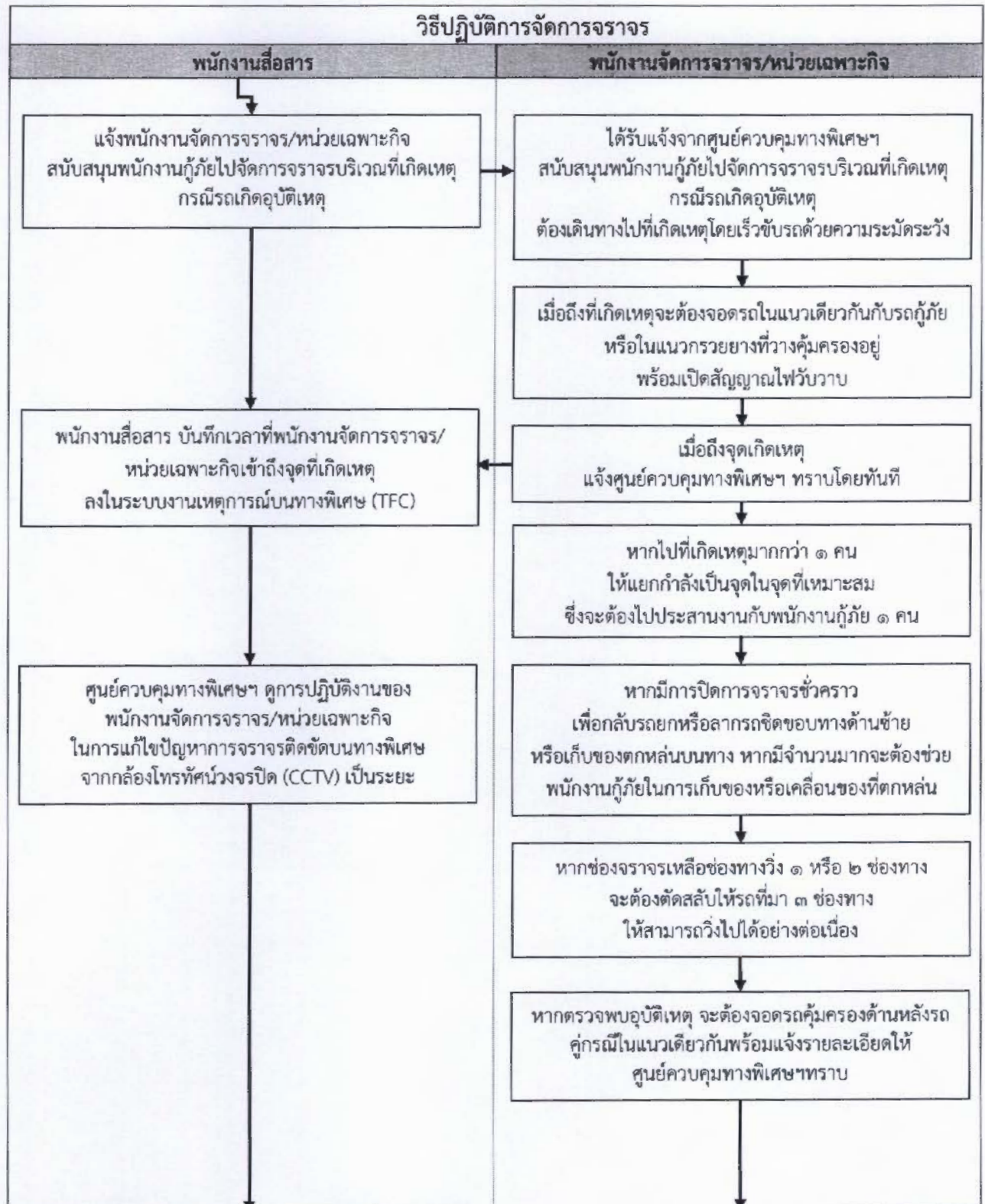
๔) เมื่อลากรถเสีย/รถขัดข้องมาจอดไว้ในจุดที่ปลอดภัยแล้ว ให้ตรวจสอบสาเหตุเบื้องต้นและแจ้งให้ศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ประสานงานแจ้งให้รถกู้ภัยหรือรถยกลากจูงมาดำเนินการต่อไป


๕) หากรถเสีย/รถขัดข้องไม่สามารถเคลื่อนย้ายได้ให้ประสานงานศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ เพื่อขอรถยกลากจูงมาดำเนินการแก้ไขโดยจะต้องแจ้งศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ว่าใช้รถยกลากจูงขนาดเล็กหรือขนาดใหญ่ด้วย และระหว่างที่รอรถยกลากจูงพนักงานจัดการจราจรจะต้องจัดการจราจรบริเวณนั้นเพื่อเร่งระบายการจราจรให้รถยกลากจูงเดินทางมาในที่เกิดเหตุโดยเร็วและจะต้องจัดการจราจรจนกว่ารถยกลากจูงจะดำเนินการแก้ไขแล้วเสร็จ หรือหากการจราจรติดขัดคั่งค้างให้จัดการจราจรจนกว่าการจราจรเป็นปกติโดยหาจุดยืนที่ปลอดภัยและการจอดรถ ต้องไม่กีดขวางการจราจรและรายงานสภาพการจราจรบริเวณที่เกิดเหตุให้ศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ทราบเป็นระยะๆ จนกว่าการจราจรจะเป็นปกติ



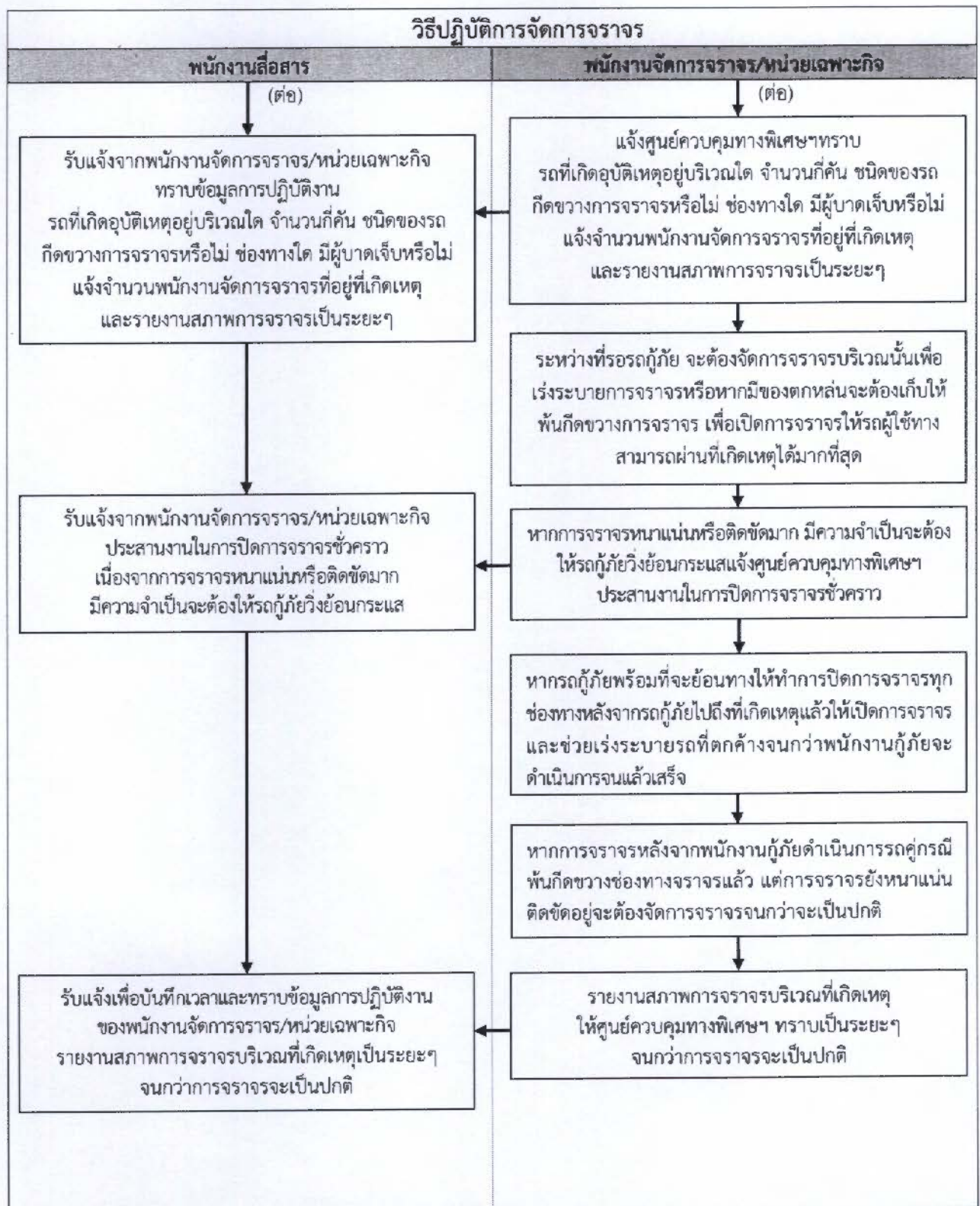
	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
	การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๒๐ ก.ค. ๖๑	หน้าที่ ๑๘ ของ ๓๕

### ๖.๙ แผนผังวิธีปฏิบัติงานการจัดการจราจร กรณีรถเกิดอุบัติเหตุ



	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
	การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๒๐ ก.ค. ๖๑	หน้าที่ ๑๙ ของ ๓๕

๖.๙ แผนผังวิธีปฏิบัติงานการจัดการจราจร กรณีรถเกิดอุบัติเหตุ (ต่อ)






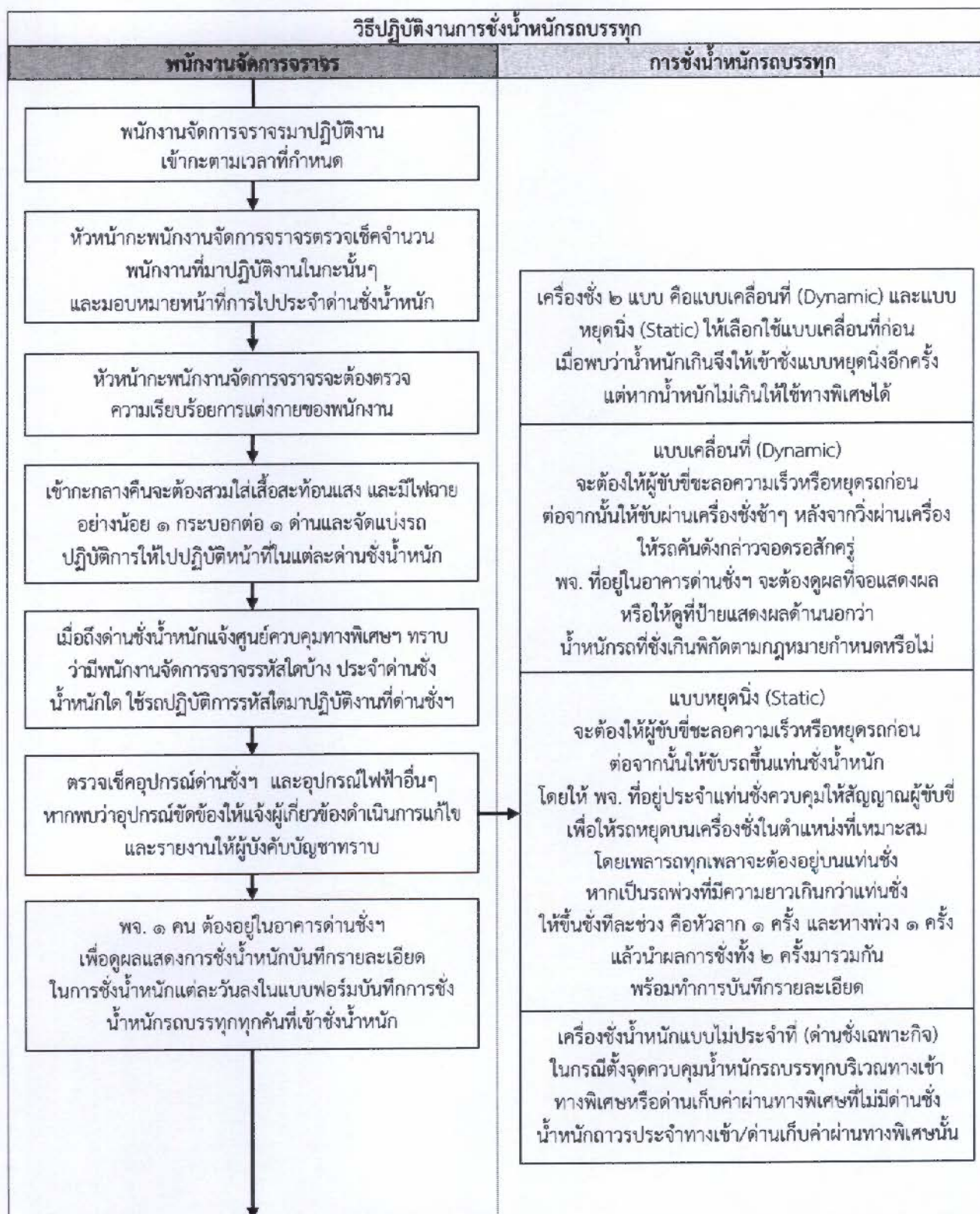
	<b>วิธีปฏิบัติงาน</b>  <b>การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ</b>	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๒๐ ก.ค. ๖๑	หน้าที่ ๒๐ ของ ๓๕

#### ๖.๑๐ รายละเอียดวิธีปฏิบัติงานการจัดการจราจร กรณีรถเกิดอุบัติเหตุ

- ๑) เมื่อพนักงานจัดการจราจรหรือหน่วยเฉพาะกิจได้รับแจ้งจากศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ร้องขอให้การสนับสนุนพนักงานกู้ภัย ช่วยไปดำเนินการจัดการจราจรบริเวณที่เกิดเหตุจะต้องเดินทางไปที่เกิดเหตุโดยเร็วและขับรถด้วยความระมัดระวัง
- ๒) เมื่อถึงที่เกิดเหตุจะต้องจอดรถในแนวเดียวกันกับรถกู้ภัย หรือในแนวกรวยยางที่วางค้ำครองอยู่ และจะต้องเปิดสัญญาณไฟวับวับที่รถด้วย
- ๓) หากไปที่เกิดเหตุมากกว่า ๑ คนให้แยกกำลังเป็นจุดในจุดที่เหมาะสมซึ่งจะต้องไปประสานงานกับพนักงานกู้ภัย ๑ คนหากมีการปิดการจราจรชั่วคราวเพื่อกลับรถยกหรือลากรถติดขอบทางด้านซ้าย หรือเก็บของตกหล่นบนทาง หากของที่ตกหล่นมีจำนวนมากจะต้องช่วยพนักงานกู้ภัยในการเก็บของหรือเคลื่อนของที่ตกหล่น
- ๔) หากช่องจราจรเหลือช่องทางวิ่ง ๑ หรือ ๒ ช่องทาง จะต้องตัดสลับให้รถที่มา ๓ ช่องทางให้สามารถวิ่งไปได้อย่างต่อเนื่อง
- ๕) หากพนักงานจัดการจราจรหรือหน่วยเฉพาะกิจ ตรวจพบอุบัติเหตุ จะต้องจอดรถค้ำครองด้านหลังรถคู่กรณีในแนวเดียวกันพร้อมแจ้งรายละเอียดให้ศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ทราบว่ารถที่เกิดอุบัติเหตุอยู่บริเวณใด จำนวนกี่คัน ชนิดของรถกีดขวางการจราจรหรือไม่ ช่องทางใด มีผู้บาดเจ็บหรือไม่ ต้องการพนักงานกู้ภัยหรือรถยกกู้ภัยขนาดใด แจ้งจำนวนพนักงานจัดการจราจรที่อยู่ที่เกิดเหตุและรายงานสภาพการจราจรเป็นระยะๆ
- ๖) ระหว่างรอรถกู้ภัยให้จัดการจราจร หรือหากมีของตกหล่นจะต้องเก็บให้พ้นกีดขวางการจราจรเพื่อเปิดการจราจรให้รถผู้ใช้ทางสามารถผ่านที่เกิดเหตุได้มากที่สุด
- ๗) หากการจราจรหนาแน่นหรือติดขัดมาก มีความจำเป็นจะต้องให้รถกู้ภัยวิ่งย้อนกระแสให้แจ้งศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ประสานงานในการปิดการจราจรชั่วคราว หากรถกู้ภัยพร้อมที่จะย้อนทางให้ทำการปิดการจราจรทุกช่องทางหลังจากรถกู้ภัยไปถึงที่เกิดเหตุแล้วให้เปิดการจราจรและช่วยเร่งระบายรถที่ติดค้างจนกว่าพนักงานกู้ภัยจะดำเนินการจนแล้วเสร็จ
- ๘) หากการจราจรหลังจากพนักงานกู้ภัยดำเนินการรถคู่กรณีพ้นกีดขวางช่องทางจราจรแล้วแต่การจราจรยังหนาแน่นติดขัดอยู่ พนักงานจัดการจราจรจะต้องจัดการจราจรจนกว่าจะเป็นปกติ

	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
	การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๒๐๕.๑.๖๑	หน้าที่ ๒๑ ของ ๓๕

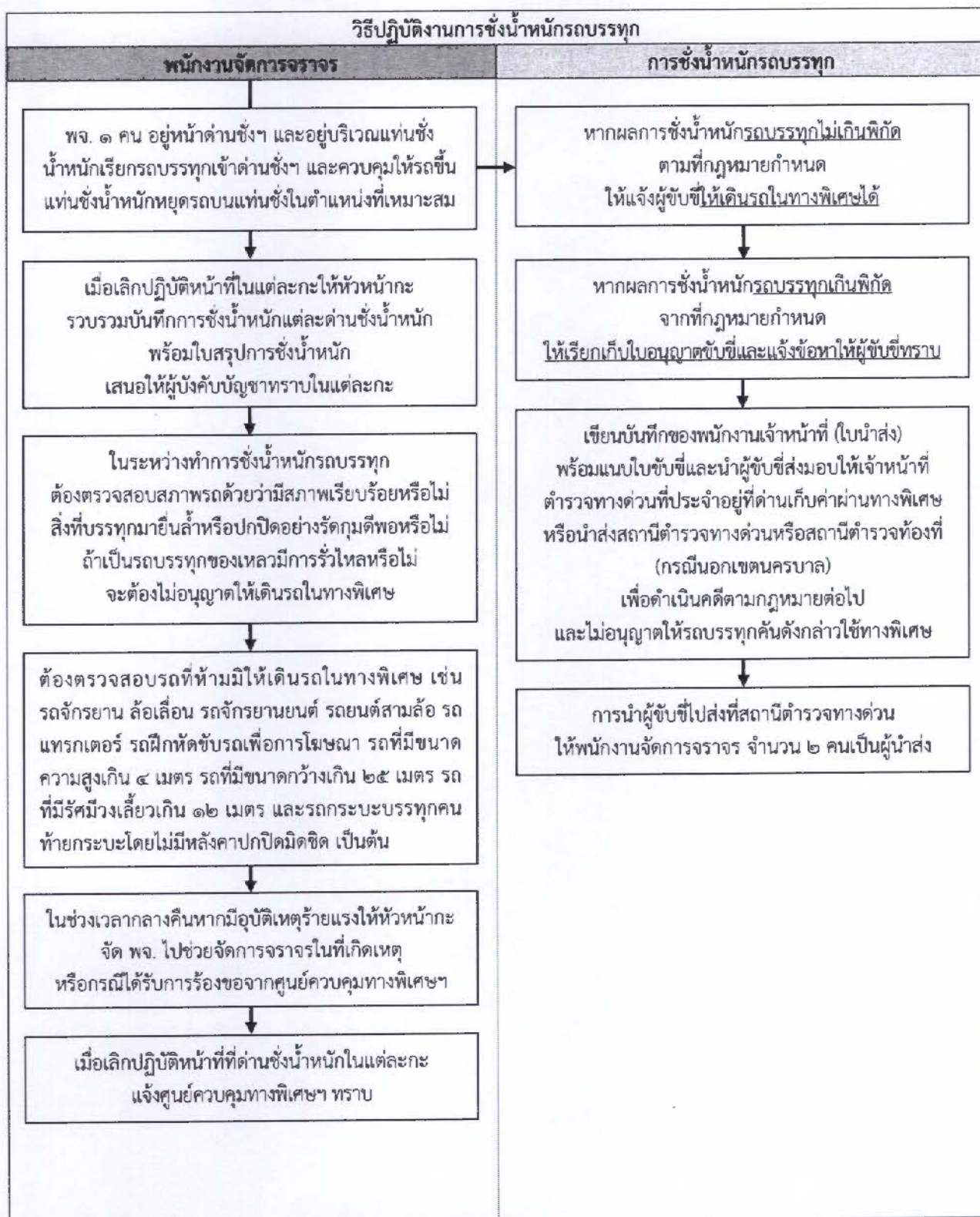
### ๖.๑๑ แผนผังวิธีปฏิบัติงานการชั่งน้ำหนักรถบรรทุก






	<b>วิธีปฏิบัติงาน</b> <b>การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ</b>	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๒๐ ก.ค. ๖๑	หน้าที่ ๒๒ ของ ๓๕

### ๖.๑๑ แผนผังวิธีปฏิบัติงานการขังน้ำหนักรถบรรทุก (ต่อ)






	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
	การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๒๐ ค.ค. ๖๖	หน้าที่ ๒๓ ของ ๓๕

## ๖.๑๒ รายละเอียดวิธีปฏิบัติงานการชั่งน้ำหนักรถบรรทุก

- ๑) เมื่อพนักงานจัดการจราจรมาเข้ากะตามเวลาที่กำหนด หัวหน้ากะพนักงานจัดการจราจร ตรวจสอบเช็คจำนวนพนักงานที่มาปฏิบัติงานในกะนั้นๆ และมอบหมายหน้าที่การไปประจำด่านชั่งน้ำหนัก
- ๒) หัวหน้ากะพนักงานจัดการจราจรจะต้องตรวจสอบความพร้อมการแต่งกายของพนักงานด้วย หากเข้ากะกลางคืนจะต้องสวมใส่เสื้อสะท้อนแสง และมีไฟฉายอย่างน้อย ๑ กระบอกต่อ ๑ ด้านและจัดแบ่งรถปฏิบัติการให้ไปปฏิบัติหน้าที่ในแต่ละด่านชั่งน้ำหนัก และเมื่อถึงด่านชั่งน้ำหนักแล้วให้แจ้งศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ทราบว่ามีพนักงานจัดการจราจรหัดไต่บ้าง ประจำด่านชั่งน้ำหนักใด ใช้รถปฏิบัติการหัดไต่ มาปฏิบัติงานที่ด่านชั่ง
- ๓) เมื่อพนักงานจัดการจราจรไปถึงที่ด่านชั่งน้ำหนัก จะต้องตรวจสอบอุปกรณ์ด่านชั่งฯ และอุปกรณ์ไฟฟ้าอื่นๆ หากพบว่าอุปกรณ์ขัดข้องให้แจ้งผู้เกี่ยวข้องดำเนินการแก้ไขและรายงานให้ผู้บังคับบัญชาทราบ
- ๔) พนักงานจัดการจราจรส่วนหนึ่งต้องอยู่ในอาคารด่านชั่งน้ำหนัก เพื่อแสดงผลแสดงการชั่งน้ำหนักและบันทึกรายละเอียดในการชั่งน้ำหนักแต่ละวันลงในแบบฟอร์มบันทึกการชั่งน้ำหนักรถบรรทุกทุกคันที่เข้าชั่งน้ำหนักและพนักงานจัดการจราจรอีกส่วนหนึ่งอยู่หน้าด่านชั่งฯ และอยู่บริเวณแท่นชั่งน้ำหนักทำหน้าที่เรียกรถบรรทุกเข้าด่านชั่งฯ และควบคุมให้รถขึ้นแท่นชั่งน้ำหนักและหยุดรถบนแท่นชั่งในตำแหน่งที่เหมาะสม
- ๕) พนักงานจัดการจราจรที่ทำหน้าที่เรียกรถบรรทุกเข้าด่านชั่งฯ จะต้องสังเกตดูรถบรรทุกที่จะใช้ทางพิเศษว่าบรรทุกสิ่งของมาหรือไม่ หากบรรทุกมาให้เรียกรถเข้าด่านชั่งน้ำหนัก โดยใช้สัญญาณนกหวีดควบคู่กันด้วย
- ๖) ด่านชั่งน้ำหนักทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์แต่ละด่านชั่งฯ จะมีเครื่องชั่ง ๒ แบบ คือ (๑) แบบเคลื่อนที่ (Dynamic) และ (๒) แบบหยุดนิ่ง (Static) ให้เลือกใช้แบบเคลื่อนที่ก่อนเมื่อพบว่าน้ำหนักเกินจึงให้เข้าชั่งแบบหยุดนิ่งอีกครั้งแต่หากน้ำหนักไม่เกินให้ใช้ทางพิเศษได้
- ๗) การใช้เครื่องชั่งแบบเคลื่อนที่ (Dynamic) จะต้องให้ผู้ขับชั่งชะลอความเร็วหรือหยุดรถก่อนต่อนั้นให้ขับผ่านเครื่องชั่งช้าๆ หลังจากวิ่งผ่านเครื่องชั่งแล้วให้รถคันดังกล่าวจอดรอสักครู่ พนักงานจัดการจราจรที่อยู่ในอาคารด่านชั่งฯ จะต้องดูผลที่จอแสดงผลหรือให้ดูที่ป้ายแสดงผลด้านนอกว่าน้ำหนักที่ชั่งเกินพิกัดตามกฎหมายกำหนดหรือไม่
- ๘) การใช้เครื่องชั่งแบบหยุดนิ่ง (Static) จะต้องให้ผู้ขับชั่งชะลอความเร็วหรือหยุดรถก่อนต่อนั้นให้ขับรถขึ้นแท่นชั่งน้ำหนักโดยให้พนักงานจัดการจราจรที่อยู่ประจำแท่นชั่งควบคุมและให้สัญญาณผู้ขับเพื่อให้รถหยุดบนเครื่องชั่งในตำแหน่งที่เหมาะสม โดยเพลารถทุกเพลจะต้องอยู่บนแท่นชั่ง หากเป็นรถพ่วงที่มีความยาวเกินกว่าแท่นชั่ง ให้ขึ้นชั่งทีละช่วง คือหัวลาก ๑ ครั้งและหางพ่วง ๑ ครั้ง แล้วนำผลการชั่งทั้ง ๒ ครั้งมารวมกัน พร้อมทำการบันทึกรายละเอียด



	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
	การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๒๐ ธ.ค. ๖๑	หน้าที่ ๒๔ ของ ๓๕

๙) การใช้เครื่องชั่งน้ำหนักแบบไม่ประจำที่ (ด้านข้างเฉพาะกิจ) ในกรณีตั้งจุดควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกบริเวณทางเข้าทางพิเศษหรือด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษที่ไม่มีด้านชั่งน้ำหนักถาวรประจำทางเข้าหรือด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษนั้น ให้ทำการจัดให้มีด้านชั่งน้ำหนักแบบไม่ประจำที่เป็นการเฉพาะกิจโดยปฏิบัติดังนี้

(๙.๑) จัดให้มีพนักงานจัดการจราจรปฏิบัติงานอย่างน้อยจำนวน ๔ คน ได้แก่

- พนักงานเรียกรถเข้าชั่ง จำนวน ๑ คน
- พนักงานควบคุมเครื่องชั่งน้ำหนัก จำนวน ๒ คน
- ผู้ควบคุมการปฏิบัติ จำนวน ๑ คน

(๙.๒) ตรวจสอบอุปกรณ์การชั่งน้ำหนักได้แก่

- แผ่นเครื่องชั่งน้ำหนักพร้อมอุปกรณ์
- เครื่องพิมพ์รายงานผลการชั่งน้ำหนัก
- สายอุปกรณ์ต่อเชื่อมต่างๆ
- ระบบไฟที่ใช้กับเครื่องชั่งให้พร้อมใช้งานตลอดเวลา

(๙.๓) การตั้งจุดสำหรับการชั่งน้ำหนักให้ปฏิบัติดังนี้

(๙.๓.๑) เลือกจุดสำหรับชั่งน้ำหนักที่สามารถมองเห็นรถบรรทุกได้ในระยะไกล


(๙.๓.๒) จุดชั่งน้ำหนักต้องไม่เป็นทางโค้ง ทางหักศอก มีแสงสว่างที่เพียงพอและไม่กีดขวางการจราจร โดยตั้งจุดชั่งน้ำหนักด้านซ้ายก่อนเข้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ มีระยะห่างจากด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษเพียงพอสำหรับให้รถบรรทุกน้ำหนักเกินสามารถเปลี่ยนช่องทางไม่ใช่ทางพิเศษได้หรือในกรณีไม่มีทางออกให้จัดพนักงานจัดการจราจรขับรถยนต์ตรวจนำรถบรรทุกน้ำหนักเกินลงทางลงที่ใกล้ที่สุดและหากกรณีทางเข้าหรือด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษมีทิศทางการจราจรสำหรับรถบรรทุกเดินรถได้ในทางด้านขวาให้ตั้งจุดชั่งน้ำหนักทางด้านขวาในลักษณะเดียวกัน

(๙.๓.๓) ให้มีป้ายหยุดตรวจและแสดงว่าเป็นด้านชั่งน้ำหนักพร้อมสัญญาณไฟวับวาบตั้งไว้ก่อนถึงบริเวณที่ทำการชั่งน้ำหนักไม่น้อยกว่า ๒๐ เมตร เพื่อแสดงให้ผู้ขับขี่มองเห็นได้ในระยะไกลเพื่อจะได้ชะลอความเร็วของรถลง

(๙.๓.๔) จัดให้มีรถสายตรวจหนึ่งคันที่มีสัญญาณไฟวับวาบจอดท่ามุม ๓๐ องศากับขอบไหล่ทางด้านซ้าย ณ บริเวณปลายจุดด้านชั่งน้ำหนักเพื่อทำการติดตามยานพาหนะที่มิยอมหยุดตรวจหรือกรณีต้องนำลงทางลงที่ใกล้ที่สุด

(๙.๓.๕) จุดที่ทำการวางแผ่นเครื่องชั่งต้องเป็นพื้นที่ที่มีความราบเสมอกันและทำการวางกรวยยางบังคับให้รถบรรทุกวิ่งเข้ามาในจุดชั่งน้ำหนักและวางกรวยยางจนสิ้นสุดพื้นที่ชั่งน้ำหนักถึงจุดที่รถบรรทุกออกโดยพนักงานที่ทำการชั่งน้ำหนักต้องให้สัญญาณแก่ผู้ขับขี่ขับรถขึ้นบนเสื่อชั่งน้ำหนักพร้อมกันทั้ง ๒ ล้อ และให้รถหยุดชั่งบนแผ่นชั่งน้ำหนักพร้อมทั้งจดบันทึกค่าน้ำหนักที่ได้และทำการชั่งน้ำหนักให้ครบทุกเพลลา โดยให้รถเคลื่อนตัวอย่างช้าๆ จนเพลลาสุดท้ายพ้นจากเสื่อเครื่องชั่งและให้ผู้ขับขี่หยุดรอเพื่อรวมผลการชั่งน้ำหนักพร้อมทำการบันทึกรายละเอียด



	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
	การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๒๐ กันยายน ๖๖	หน้าที่ ๒๕ ของ ๓๕

(๙.๓.๖) หากพบว่ารถที่เข้าช่วงบรรทุกน้ำหนักรถเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดให้ดำเนินการตามที่กำหนดไว้ตามข้อ ๑๑) และกรณีห้ามใช้ทางพิเศษให้จัดการจราจรให้รถคันดังกล่าวออกจากทางพิเศษ แต่หากไม่มีทางออกให้นารถคันดังกล่าวลงจากทางพิเศษในทางลงที่ใกล้ที่สุด

(๙.๓.๗) เมื่อเลิกปฏิบัติงานซึ่งน้ำหนักรถแบบไม่ประจำที่ (ด้านซึ่งเฉพาะกิจ) ให้จัดทำรายงานส่งผู้บังคับบัญชาเช่นเดียวกับการปฏิบัติงานด้านซึ่งน้ำหนักรถประจำที่

๑๐) หากผลการซึ่งน้ำหนักรถบรรทุกไม่เกินพิกัดตามที่กฎหมายกำหนดให้พนักงานจัดการจราจรแจ้งผู้ขับขี่รถคันดังกล่าวให้เดินรถในทางพิเศษได้

๑๑) หากผลการซึ่งน้ำหนักรถบรรทุกเกินพิกัดจากที่กฎหมายกำหนดให้พนักงานจัดการจราจรเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่พร้อมกับแจ้งข้อหาให้ผู้ขับขี่ทราบและให้เขียนบันทึกของพนักงานเจ้าหน้าที่ (ใบนำส่ง) พร้อมแนบใบขับขี่และนำผู้ขับขี่ส่งมอบให้เจ้าหน้าที่ตำรวจทางด่วนที่ประจำอยู่ที่ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ หรือนำส่งสถานีตำรวจทางด่วนหรือสถานีตำรวจท้องที่(กรณีนอกเขตนครบาล)เพื่อดำเนินคดีตามกฎหมายต่อไป และไม่อนุญาตให้รถบรรทุกคันดังกล่าวใช้ทางพิเศษ

๑๒) การนำผู้ขับขี่ไปส่งที่สถานีตำรวจทางด่วนหรือสถานีตำรวจท้องที่(กรณีนอกเขตนครบาล) ให้พนักงานจัดการจราจร จำนวน ๒ คนเป็นผู้นำส่ง ส่วนพนักงานจัดการจราจรที่เหลือให้ปฏิบัติหน้าที่ตามปกติ

๑๓) เมื่อเลิกปฏิบัติหน้าที่ในแต่ละกะให้หัวหน้ากะพนักงานจัดการจราจรรวบรวมบันทึกเกี่ยวกับการซึ่งน้ำหนักแต่ละด่านซึ่งน้ำหนัก พร้อมใบสรุปการซึ่งน้ำหนักเสนอให้ผู้บังคับบัญชาทราบในแต่ละกะ

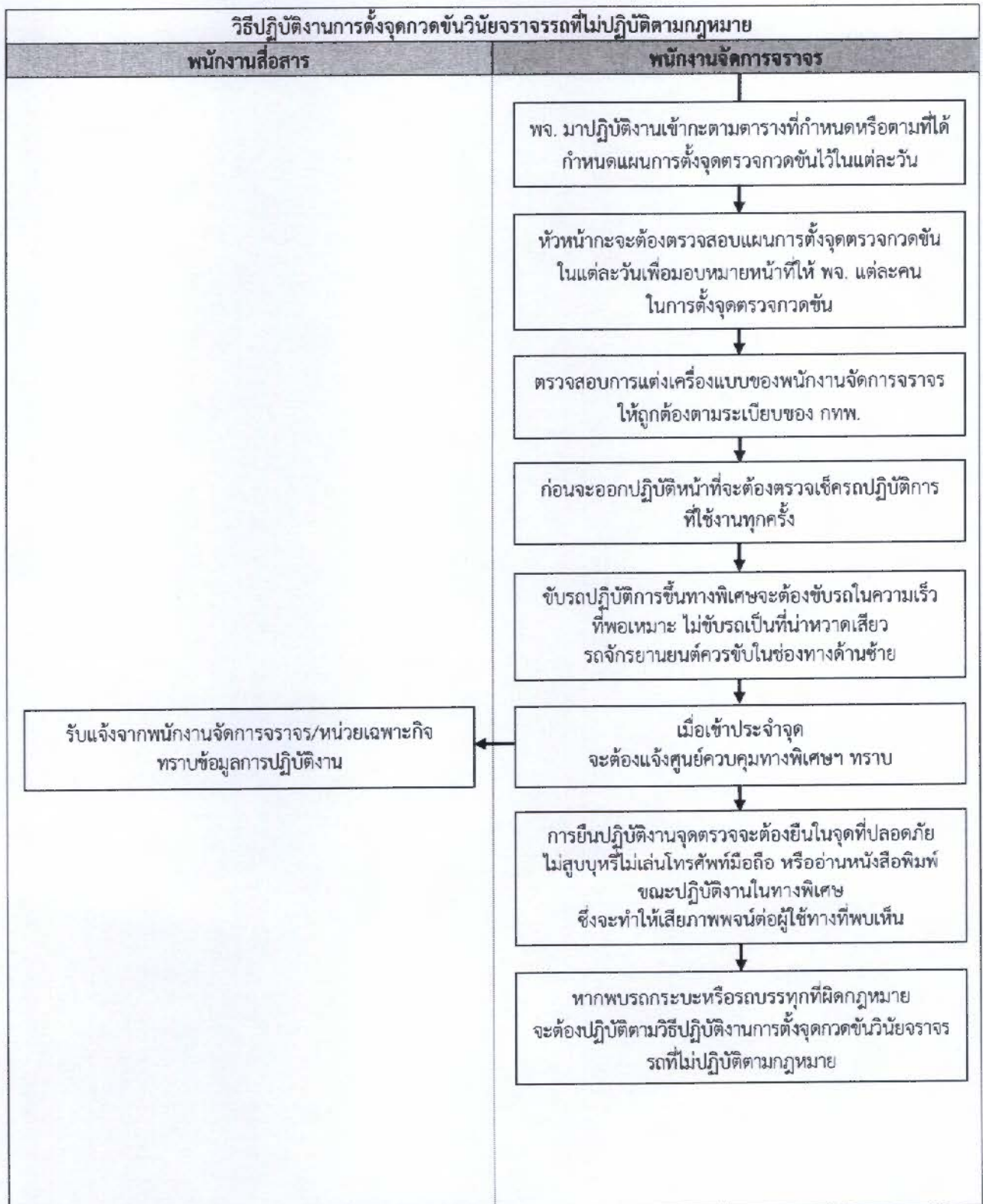
๑๔) ในระหว่างทำการซึ่งน้ำหนักรถบรรทุก จะต้องตรวจสอบสภาพรถด้วยว่ามีสภาพเรียบร้อยหรือไม่ สิ่งที่ยึดติดมาที่ยื่นล้ำหรือปกปิดอย่างรัดกุมดีพอหรือไม่ ถ้าเป็นรถบรรทุกของเหลวมีการรั่วไหลหรือไม่ เช่น สารเคมี น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันพืช และอื่นๆ ซึ่งอาจจะเกิดอันตรายต่อผู้ใช้ทางได้ จะต้องไม่อนุญาตให้เดินรถในทางพิเศษ

๑๕) นอกจากการซึ่งน้ำหนักรถบรรทุกแล้วพนักงานจัดการจราจรจะต้องตรวจสอบรถที่ห้ามมิให้เดินรถในทางพิเศษ เช่น รถจักรยาน ล้อเลื่อน รถจักรยานยนต์ รถยนต์สามล้อ รถแทรกเตอร์ รถฝึกหัดขับรถเพื่อการโฆษณา รถที่มีขนาดความสูงเกิน ๔ เมตร รถที่มีขนาดกว้างเกิน ๒.๕ เมตร รถที่มีรัศมีวงเลี้ยวเกิน ๑๒ เมตร และรถกระบะบรรทุกคนท้ายกระบะโดยไม่มีหลังคาปกปิดมิดชิด เป็นต้น

๑๖) ในช่วงเวลากลางคืนหากมีอุบัติเหตุร้ายแรง ให้หัวหน้ากะพนักงานจัดการจราจรจัดพนักงานจัดการจราจรไปช่วยจัดการจราจรในที่เกิดเหตุ หรือกรณีได้รับการร้องขอจากศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ

	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
	การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๒๐ ส.ค. ๖๖	หน้าที่ ๒๖ ของ ๓๕

๖.๑๓ แผนผังวิธีปฏิบัติงานการตั้งจุดกวดขันวินัยจราจรรถที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย






	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
	การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๒๐ ต.ค. ๖๙	หน้าที่ ๒๗ ของ ๓๕

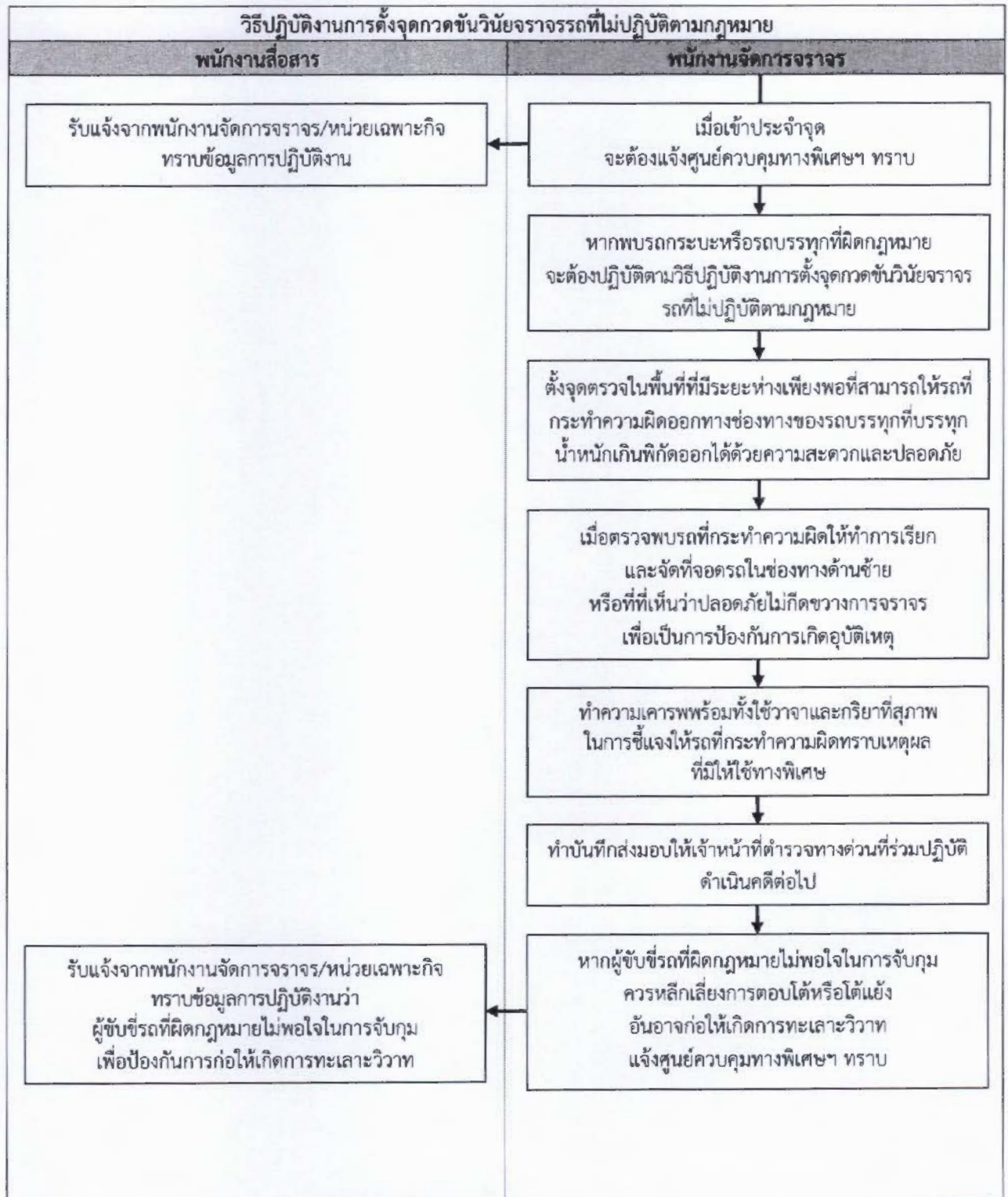
#### ๖.๑๔ รายละเอียดวิธีปฏิบัติงานการตั้งจุดกวดขันวินัยจราจรที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย

เมื่อพนักงานจัดการจราจรมาปฏิบัติงานเข้ากะตามตารางที่กำหนดหรือตามที่ได้กำหนดแผนการตั้งจุดตรวจกวดขันไว้ในแต่ละวัน หัวหน้ากะพนักงานจัดการจราจรจะต้องตรวจสอบแผนการตั้งจุดตรวจกวดขันในแต่ละวัน เพื่อมอบหมายหน้าที่ให้พนักงานจัดการจราจรแต่ละคนในการตั้งจุดตรวจกวดขันพร้อมทั้งตรวจสอบการแต่งเครื่องแบบของพนักงานจัดการจราจรให้ถูกต้องตามระเบียบของ กทพ.ก่อนจะออกปฏิบัติหน้าที่ที่จะต้องตรวจสอบการแต่งเรียบร้อยของรถปฏิบัติการทุกครั้งเมื่อขับรถปฏิบัติการขึ้นทางพิเศษให้ขับรถโดยใช้ความเร็วตามกฎหมายกำหนด ไม่ขับรถเป็นที่น่าหวาดเสียว หากใช้รถจักรยานยนต์ควรขับในช่องทางด้านซ้าย เมื่อเข้าประจำจุดจะต้องแจ้งศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ทราบการตั้งจุดตรวจจำนวนพนักงานจัดการจราจรและเจ้าหน้าที่ตำรวจทางด่วนที่ร่วมปฏิบัติงานพร้อมรหัสประจำตัว เมื่อเลิกจุดตรวจให้รวบรวมผลการตั้งจุดตรวจแจ้งศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ทราบอีกครั้ง การยืนปฏิบัติงานจุดตรวจจะต้องยืนอยู่ในที่ปลอดภัยและเห็นเด่นชัดไม่สับสนหรือ ไม่เล่นโทรศัพท์มือถือขณะปฏิบัติงานในทางพิเศษ หรืออ่านหนังสือพิมพ์ซึ่งจะทำให้เสียภาพพจน์ต่อผู้ใช้ทางที่พบเห็น และหากพบรถกระบะหรือรถบรรทุกที่ผิดกฎหมายจะต้องปฏิบัติดังนี้


- กรณีตั้งจุดตรวจกวดขันบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษที่มีช่องทางสำหรับรถบรรทุกที่บรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดออก
- กรณีตั้งจุดตรวจกวดขันหลังด่านจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษที่ไม่มีช่องทางสำหรับรถที่บรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดออก

	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
	การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๒๐ ธ.ค. ๖๖	หน้าที่ ๒๘ ของ ๓๕

๖.๑๕ แผนผังวิธีปฏิบัติงานการตั้งจุดกวดขันวินัยจราจรรถที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายกรณีตั้งจุดตรวจกวดขันบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษที่มีช่องทางสำหรับรถบรรทุกที่บรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดออก





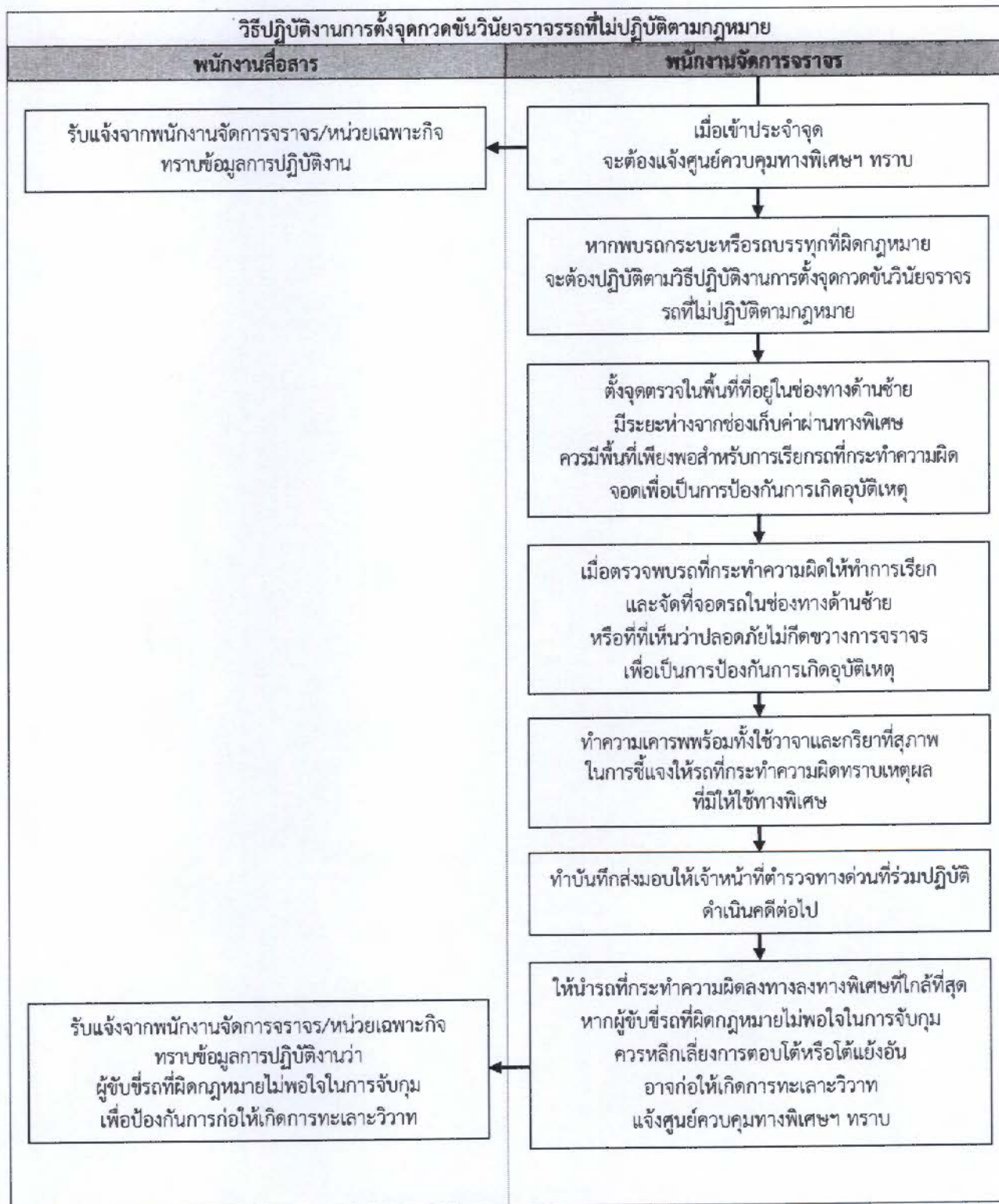
	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
	การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๒๐ ก.ค. ๖๑	หน้าที่ ๒๙ ของ ๓๕

**๖.๑๖ รายละเอียดวิธีปฏิบัติงานการตั้งจุดกวดขันวินัยจราจรรถที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายกรณีตั้งจุดตรวจกวดขันบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษที่มีช่องทางสำหรับรถบรรทุกที่บรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดออก**

- ๑) ตั้งจุดตรวจในพื้นที่ที่มีระยะห่างเพียงพอที่สามารถให้รถที่กระทำความผิดออกทางช่องทางของรถบรรทุกที่บรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดออกได้ด้วยความสะดวกและปลอดภัย
- ๒) เมื่อตรวจพบรถที่กระทำความผิดให้ทำการเรียกและจัดที่จอดรถในช่องทางด้านซ้ายหรือที่ที่เห็นว่าปลอดภัยไม่กีดขวางการจราจรเพื่อเป็นการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ
- ๓) ทำความเคารพพร้อมทั้งใช้วาจาและกริยาที่สุภาพในการชี้แจงให้รถที่กระทำความผิดทราบเหตุผลที่มีให้ใช้ทางพิเศษ และทำบันทึกส่งมอบให้เจ้าหน้าที่ตำรวจทางด่วนที่ร่วมปฏิบัติดำเนินการคดีต่อไป
- ๔) หากผู้ขับขี่รถที่ผิดกฎหมายไม่พอใจในการจับกุม พนักงานจัดการจราจรควรหลีกเลี่ยงการตอบโต้หรือโต้แย้งอันอาจก่อให้เกิดการทะเลาะวิวาทและแจ้งศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ทราบ

	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
	การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๒๐ ก.ค. ๖๖	หน้าที่ ๓๐ ของ ๓๕

๖.๑๗ แผนผังวิธีปฏิบัติงานการตั้งจุดกวดขันวินัยจราจรรถที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย  
หลังด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษที่ไม่มีช่องทางสำหรับรถที่บรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดออก






	<b>วิธีปฏิบัติงาน</b>  <b>การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ</b>	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๒๐ ค.ค. ๖๖	หน้าที่ ๓๑ ของ ๓๕

**๖.๑๘ รายละเอียดวิธีปฏิบัติงานการตั้งจุดกวดขันวินัยจราจรรถที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายกรณีตั้งจุดตรวจกวดขันหลังด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษที่ไม่มีช่องทางสำหรับรถที่บรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดออก**

- ๑) ตั้งจุดตรวจในพื้นที่ที่อยู่ในช่องทางด้านซ้ายมีระยะห่างจากช่องเก็บค่าผ่านทางพิเศษ และควรมีพื้นที่เพียงพอสำหรับการเรียกรถที่กระทำความผิดจุดเพื่อเป็นการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ
- ๒) เมื่อตรวจพบรถที่กระทำความผิดให้ทำการเรียกและจัดที่จอดรถในช่องทางด้านซ้ายหรือที่ที่เห็นว่าปลอดภัยไม่กีดขวางการจราจรเพื่อเป็นการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ
- ๓) ทำความเคารพพร้อมทั้งใช้วาจาและกริยาที่สุภาพในการชี้แจงให้รถที่กระทำความผิดทราบเหตุผลที่มีให้ใช้ทางพิเศษ และทำบันทึกส่งมอบให้เจ้าหน้าที่ตำรวจทางด่วนที่ร่วมปฏิบัติดำเนินคดีต่อไป
- ๔) ให้นำรถที่กระทำความผิดลงทางลงทางพิเศษที่ใกล้ที่สุด หากผู้ขับขี่รถที่ผิดกฎหมายไม่พอใจในการจับกุมพนักงานจัดการจราจรควรหลีกเลี่ยงการตอบโต้หรือโต้แย้งอันอาจก่อให้เกิดการทะเลาะวิวาทและแจ้งศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ทราบ

	<b>วิธีปฏิบัติงาน</b> <b>การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ</b>	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
		วันประกาศใช้ ๒๐ ก.ค. ๖๖	หน้าที่ ๓๒ ของ ๓๕

**๖.๑๙ รายละเอียดวิธีปฏิบัติงานการตรวจสอบรถบรรทุกวัตถุอันตรายขึ้นคอนการขออนุญาตเดินรถบรรทุกวัตถุอันตรายในทางพิเศษ**

เพื่อเป็นการควบคุมการเดินรถวัตถุอันตราย จำนวน ๖๓ ชนิด ตามที่ กทพ. ได้ประกาศข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในทางพิเศษ เรื่องการห้ามรถบรรทุกวัตถุอันตรายเดินในทางพิเศษ พ.ศ. ๒๕๕๕ โดยวัตถุอันตราย ทั้ง ๖๓ ชนิด ซึ่งหากผู้ประกอบการขนส่งวัตถุอันตรายจะใช้ทางพิเศษ ต้องแจ้งเส้นทางและวัตถุอันตรายที่บรรทุก ให้ กทพ. ทราบ โดยจะต้องดำเนินการขออนุญาตเดินรถในทางพิเศษที่แนกสื่อสาร ๒ กองสื่อสารและปฏิบัติการพิเศษ จนได้รับสติ๊กเกอร์อนุญาตเดินรถในทางพิเศษ และพนักงานจัดการจราจรจะต้องตรวจสอบรถบรรทุกวัตถุอันตรายตามแนวทางอย่างเคร่งครัด

ผู้ประกอบการสามารถยื่นขอเดินรถบรรทุกวัตถุอันตรายได้ โดยผ่านทางเว็บไซต์ของการทางพิเศษฯ ดังนี้

๑) เปิดให้ผู้ประกอบการยื่นกรอกข้อมูลขอสติ๊กเกอร์ เพื่อใช้เดินรถในทางพิเศษ ตั้งแต่ ๑ ตุลาคม - ๓๑ ธันวาคมของทุก ๒ ปีผ่านช่องทางระบบเว็บไซต์

๒) ผู้ประกอบการเข้าเว็บไซต์ของ กทพ. [www.exat.co.th](http://www.exat.co.th)

๓) เลือกเข้าเมนู e-service

๔) เลือกเมนู “ขอสติ๊กเกอร์รถบรรทุกวัตถุอันตราย”

๕) ผู้ประกอบการทำการลงทะเบียนใช้งานระบบโดยคลิก “ลงทะเบียนใช้งานระบบ”

๖) กรอกข้อมูลบริษัทให้ครบถ้วนกำหนดรหัสผู้ใช้งานรหัสผ่านและทำการบันทึก

๗) ใส่รหัสผู้ใช้งานและรหัสผ่าน คลิก “เข้าสู่ระบบ”

๘) เลือกเมนู “ยื่นคำร้องขอสติ๊กเกอร์” ระบุจำนวนรถที่ต้องการขอสติ๊กเกอร์ และด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษที่ขึ้นเป็นประจำและทำการบันทึกข้อมูล


๙) กรอกข้อมูลรถให้ครบถ้วนตามจำนวนที่ขอสติ๊กเกอร์และทำการบันทึกข้อมูล

๑๐) ผู้ประกอบการจะต้องพิมพ์คำร้องขอสติ๊กเกอร์และดาวน์โหลดแบบฟอร์มขอแจ้งการเดินรถเพื่อขนส่งวัตถุอันตรายในทางพิเศษและส่งเอกสารถึง “ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ๒๓๘๐ ถนนพหลโยธิน แขวงเสนานิคม เขตจตุจักร กรุงเทพฯ ๑๐๙๐๐” หลังจากกรอกข้อมูลในระบบเรียบร้อยแล้ว และทำการถ่ายสำเนาเก็บไว้ด้วย ๑ ชุด

๑๑) เมื่อการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้รับเอกสาร (ทางไปรษณีย์) เจ้าหน้าที่แผนกสื่อสาร ๒ จะทำการออกเลขรับและกำหนดวันที่นั้นได้รับสติ๊กเกอร์

๑๒) ผู้ประกอบการสามารถติดตามคำร้องขอสติ๊กเกอร์ทางเว็บไซต์ของ กทพ. ได้ โดยเลือกเมนู “ติดตามคำร้องขอสติ๊กเกอร์” หลังจากกรอกข้อมูลแล้ว ๑๐ วันทำการ เพื่อดูเลขรับวันที่นั้นได้รับสติ๊กเกอร์ และตรวจสอบเอกสารว่าครบถ้วนหรือไม่ หากไม่ครบถ้วนให้ผู้ประกอบการจัดเตรียมเอกสารมาให้ครบในวันที่มารับสติ๊กเกอร์



	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
	การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๒๐ ส.ค. ๖๖	หน้าที่ ๓๓ ของ ๓๕

๑๓) ในวันมารับสติ๊กเกอร์จะต้องนำสำเนาเอกสารที่ส่งไปให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยมาด้วย และสำเนาบัตรประชาชนของผู้มารับสติ๊กเกอร์ พร้อมแจ้งเลขรับของท่านกับเจ้าหน้าที่แผนกสื่อสาร ๒ ที่อาคารกู้ภัย และจัดการจราจร

๑๔) ในวันมารับสติ๊กเกอร์หากนำเอกสารมายื่นไม่ครบจะไม่ทำการออกสติ๊กเกอร์ให้ สามารถรับสติ๊กเกอร์ได้ตั้งแต่ ๑ ธันวาคมของปีที่ขอสติ๊กเกอร์เป็นต้นไป โดยสติ๊กเกอร์มีอายุการใช้งาน ๒ ปี

๑๕) หากมีข้อขัดข้องหรือสงสัยโทรสอบถามได้ที่ แผนกสื่อสาร ๒ กองสื่อสารและปฏิบัติการพิเศษ เบอร์โทร ๐-๒๒๔๗-๖๘๑๖

#### เพิ่มเติม

(๑) ผู้ประกอบการจะต้องนำเอกสารการตรวจสภาพมาประกอบการยื่นขอสติ๊กเกอร์รถบรรทุกทุกตัวอันตราย โดย กทพ. จะขึ้นข้อความแจ้งเตือนหน้าเว็บไซต์ของ กทพ. ให้ผู้ประกอบการส่งเอกสารการตรวจสภาพของแท้งค์ชนิดติดตังที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมของรถบรรทุกขนาดใหญ่ หรือหน่วยงานที่รับรองการตรวจสภาพ ยื่นเพิ่มเติมมาพร้อมเอกสารขอการเดินรถในทางพิเศษเพื่อขนส่งวัตถุอันตราย นำมาประกอบการในการขอสติ๊กเกอร์รถบรรทุกทุกตัวอันตราย

(๒) ช่องทางการกรอกข้อมูลแจ้งการเดินรถขนส่งวัตถุอันตรายบนทางพิเศษ โดยแจ้งผ่านช่องทางระบบการขอสติ๊กเกอร์ทางเว็บไซต์ของ กทพ. ([www.exat.co.th](http://www.exat.co.th)) เพื่อให้ผู้ประกอบการกำหนดวัน เวลาในการเดินรถ และประเภทสารวัตถุอันตราย (UN Number) ที่บรรทุกขนส่งให้ กทพ. ทราบ

(๓) ในการมารับสติ๊กเกอร์ เจ้าหน้าที่แผนกสื่อสาร ๒ จะแจ้งให้ผู้ประกอบการรับทราบวิธีการปฏิบัติในการแจ้งเดินรถเบื้องต้น และให้พนักงานสื่อสารขึ้นข้อความผ่านป้าย VMS ประชาสัมพันธ์บนทางพิเศษ ในช่วงเวลาที่รถขนส่งวัตถุอันตรายวิ่งรถบนทางพิเศษในเวลาปกติ

#### สาระสำคัญของข้อบังคับ


- บังคับเฉพาะวัตถุอันตราย จำนวน ๖๓ ชนิด ตามข้อบังคับพนักงานจราจรในทางพิเศษ เรื่อง การห้ามรถยนต์บรรทุกวัตถุอันตรายในทางพิเศษ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ.๒๕๕๕

- ผู้ประกอบการฯ ต้องแจ้งแผนการขนส่งวัตถุอันตรายล่วงหน้าทุกเส้นทางของทางพิเศษ

- ห้ามรถยนต์บรรทุกวัตถุอันตรายเข้าพื้นที่ทางพิเศษ ช่วงตั้งแต่ทางแยกต่างระดับพญาไทถึงงามวงศ์วาน ตลอดเวลา

- ใช้ความเร็วของรถยนต์ฯ ไม่เกิน ๖๐ กม./ชม. ในทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษฉลองรัช และไม่เกิน ๗๐ กม./ชม. ในทางพิเศษบูรพาวิถี ทางพิเศษอุดรรัถยา ทางพิเศษกาญจนาภิเษก

- ห้ามเดินรถยนต์บรรทุกวัตถุอันตราย ช่วงเวลา ๐๕.๐๐ – ๐๙.๐๐ น. และ ๑๕.๐๐ – ๒๑.๐๐ น. ทุกวัน ในทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษฉลองรัช ยกเว้นรถบรรทุกน้ำมันให้เป็นไปตามข้อบังคับพนักงานจราจรในทางพิเศษ เรื่องการห้ามรถยนต์บรรทุกน้ำมันตั้งแต่ ๖ ล้อขึ้นไป ที่ใช้อยู่เดิม

	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
	การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๒๐ ส.ค. ๖๖	หน้าที่ ๓๔ ของ ๓๕

**๖.๒๐ รายละเอียดวิธีปฏิบัติงานการตรวจสอบรถบรรทุกวัตถุอันตราย ขั้นตอนการตรวจสอบรถบรรทุกวัตถุอันตรายที่ขออนุญาตเดินทางพิเศษ**

๑) พนักงานจัดการจราจรที่ประจำด่านซึ่งนำหนักจะต้องเรียกตรวจสอบรถบรรทุกวัตถุอันตรายทุกคัน โดยให้ตรวจสอบรหัสยูเอ็นดับเบอร์ (UN NUMBER) ข้างรถบรรทุกว่าเป็นวัตถุอันตราย ที่ กทพ. กำหนดใน ๖๓ ชนิดหรือไม่ ซึ่งสามารถตรวจสอบได้จากเอกสารประจำด่านซึ่งนำหนักหรือวิทยุสอบถามจากพนักงานสื่อสาร ประจำศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ

๒) หากรถคันดังกล่าวบรรทุกวัตถุอันตรายตรงตามที่ กทพ. กำหนด จำนวน ๖๓ ชนิด จะต้องดำเนินการตรวจสอบการขออนุญาตให้เดินทางพิเศษ โดยดูจากสติ๊กเกอร์ที่ติดหน้ารถ จะต้องเป็นสติ๊กเกอร์ที่แผนกสื่อสาร ๒ กองสื่อสารและปฏิบัติการพิเศษ ฝ่ายควบคุมการจราจร ออกให้ผู้ประกอบ ซึ่งในสติ๊กเกอร์จะระบุ

(๒.๑) เลขที่ที่ออกใบอนุญาต

(๒.๒) หมายเลขทะเบียนรถ

(๒.๓) ข้อความอนุญาตให้เดินทางในปีใด (ดูได้จากสีใบสติ๊กเกอร์ที่ติดหน้ารถ)

(๒.๔) และด้านหลังสติ๊กเกอร์จะระบุสาระสำคัญของข้อบังคับฯ ไว้ให้ผู้ขับขี่ทราบ

๓) ตรวจสอบใบอนุญาตขับรถต้องเป็นใบอนุญาตขับขี่ประเภทที่ ๔ สำหรับรถบรรทุกวัตถุอันตรายเท่านั้น หากผู้ขับขี่ไม่ได้รับอนุญาตให้เดินทางพิเศษ ห้ามรถคันนั้นใช้ทางพิเศษ


๔) ตรวจสอบใบอนุญาตขนส่งวัตถุอันตรายว่าถูกต้อง เป็นวัตถุชนิดเดียวกันกับฉลาก (UN NUMBER) ที่ติดหน้ารถและเส้นทางที่จะเดินทางถูกต้องตามที่แจ้งไว้กับ กทพ. หรือไม่

๕) ห้ามเดินทางในเส้นทางตั้งแต่ต่างระดับพญาไทถึงถนนงามวงศ์วานตลอดเวลา

๖) ตรวจสอบเดินทางในระหว่างเวลาห้าม ช่วงเวลา ๐๕.๐๐ - ๐๙.๐๐ น. และระหว่างเวลา ๑๕.๐๐ - ๒๑.๐๐ น. หรือไม่ ยกเว้นรถบรรทุกน้ำมันให้เป็นไปตามข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจร เรื่องการห้ามรถบรรทุกน้ำมันตั้งแต่ ๖ ล้อขึ้นไป ฯลฯ พ.ศ. ๒๕๕๕

๗) หากตรวจสอบพบรถที่ไม่ปฏิบัติตามข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจร ให้สั่งห้ามรถบรรทุกวัตถุอันตรายนั้นใช้ทางพิเศษ พร้อมแจ้งศูนย์ควบคุมทางพิเศษฯ ทราบและประสานงานขอเจ้าหน้าที่ตำรวจทางด่วนดำเนินการตามกฎหมายต่อไป



	วิธีปฏิบัติงาน	เอกสารเลขที่ WI-810-07	แก้ไขครั้งที่ ๒
	การจัดการจราจรและการตรวจสอบรถก่อนใช้ทางพิเศษ	วันประกาศใช้ ๒๐ ก.ค. ๖๑	หน้าที่ ๓๕ ของ ๓๕

## ๗. แบบฟอร์มที่ใช้

- ๗.๑ แบบฟอร์มบันทึกข้อความ รายงานการขังน้ำหนักรถบรรทุกและกวดขันวินัยจราจรประจำวัน (FM-810-07-01)
- ๗.๒ แบบฟอร์มรายงานการขังน้ำหนักรถบรรทุกและการกวดขันวินัยจราจร (FM-810-07-02)

# บันทึกข้อความ

## การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

เอกสารเลขที่ FM-810-07-01

ชุดปฏิบัติงาน \_\_\_\_\_ วันที่ \_\_\_\_\_

เรื่อง รายงานการขังน้ำหนักบรรทุกทุกและกวดขันวินัยจราจรประจำวัน

เรียน ท.จ.๓ ผ่าน หัวหน้ากะ

### ๑. ข้อเท็จจริง

พนักงานจัดการจราจร นามเรียกขาน \_\_\_\_\_

ได้ปฏิบัติงานที่ด่านข้างๆ \_\_\_\_\_ เมื่อวันที่ \_\_\_\_\_ เดือน \_\_\_\_\_ พ.ศ. \_\_\_\_\_

เริ่มตั้งแต่เวลา \_\_\_\_\_ น. ถึงเวลา \_\_\_\_\_ น. ผลการปฏิบัติงานสรุปได้ดังนี้

#### (๑) การขังน้ำหนักบรรทุกทุก

- รถกระบะส่วนบุคคล	จำนวน .....	คัน	น้ำหนักเกิน .....	คัน
- รถบรรทุก ๔ ล้อใหญ่	จำนวน .....	คัน	น้ำหนักเกิน .....	คัน
- รถบรรทุก ๖ ล้อ	จำนวน .....	คัน	น้ำหนักเกิน .....	คัน
- รถบรรทุก ๑๐ ล้อ	จำนวน .....	คัน	น้ำหนักเกิน .....	คัน
- รถบรรทุกมากกว่า ๑๐ ล้อ	จำนวน .....	คัน	น้ำหนักเกิน .....	คัน
รวมทั้งหมดจำนวน .....	คัน		น้ำหนักเกิน .....	คัน

#### (๒) การควบคุมรถบรรทุกวัตถุอันตราย

- รถบรรทุกวัตถุอันตรายใช้ทาง	จำนวน .....	คัน
- ถูกระเบียบมีสติ๊กเกอร์	จำนวน .....	คัน
- ไม่ถูกระเบียบ	จำนวน .....	คัน
- เติมน้ำมันเวลาห้าม	จำนวน .....	คัน

#### (๓) การกวดขันวินัยจราจร

- รถจักรยานยนต์ฝ่าฝืนใช้ทาง	จำนวน .....	คัน
- รถกระบะบรรทุกคนไม่มีหลังคา	จำนวน .....	คัน
- รถกระบะบรรทุกสิ่งของปกคลุมไม่มีติด	จำนวน .....	คัน
- รถกว้าง/ยาว/สูง/เกินกำหนด	จำนวน .....	คัน
- เติมน้ำมันเวลาห้าม	จำนวน .....	คัน

(๔) นำส่งตำรวจเพื่อเปรียบเทียบปรับ จำนวน ..... คัน ห้ามใช้ทาง ..... คัน

หมายเหตุ \_\_\_\_\_

### ๒. ข้อเสนอ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ลงชื่อ .....  
(.....)

ตำแหน่ง ..... นามเรียกขาน .....

ผู้ควบคุมการปฏิบัติ (หัวหน้าชุด/รองหัวหน้าชุด)





บัญชีแนบท้าย  
ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในทางพิเศษ  
เรื่อง การห้ามรถบรรทุกวัตถุอันตรายเดินในทางพิเศษ พ.ศ. ๒๕๕๕

ลำดับที่	รหัส UN No.	ชื่อวัตถุอันตราย
๑	๑๐๐๕	AMMONIA, ANHYDROUS
๒	๑๐๑๗	CHLORINE
๓	๑๐๗๓	OXYGEN, REFRIGERATED LIQUID
๔	๑๐๙๐	ACETONE
๕	๑๐๙๓	ACRYLONITRILE, INHIBITED
๖	๑๑๑๔	BENZENE
๗	๑๑๒๙	BUTYRALDEHYDE
๘	๑๑๗๒	ETHYLENE GLYCOL MONOETHYL ETHER ACETATE
๙	๑๑๗๓	ETHYL ACETATE
๑๐	๑๑๙๘	FORMALDEHYDE SOLUTION, FLAMMABLE
๑๑	๑๒๐๘	HEXANES
๑๒	๑๒๑๒	ISOBUTANOL (ISOBUTYL ALCOHOL)
๑๓	๑๒๑๙	ISOPROPANOL (ISOPROPYL ALCOHOL)
๑๔	๑๒๒๓	KEROSENE
๑๕	๑๒๓๐	METHANOL
๑๖	๑๒๔๕	METHYL ISOBUTYL KETONE
๑๗	๑๒๔๗	METHYL METHACRYLATE MONOMER, INHIBITED
๑๘	๑๒๖๒	OCTANES
๑๙	๑๒๖๘	PETROLEUM DISTILLATES, N.O.S. or PETROLEUM PRODUCTS, N.O.S.
๒๐	๑๒๘๐	PROPYLENE OXIDE
๒๑	๑๒๙๔	TOLUENE
๒๒	๑๓๐๐	TURPENTINE SUBSTITUTE
๒๓	๑๓๐๗	XYLENES
๒๔	๑๗๖๐	CORROSIVE LIQUID, N.O.S.
๒๕	๑๗๘๙	HYDROCHLORIC ACID



ลำดับที่	รหัส UN No.	ชื่อวัตถุอันตราย
๒๖	๑๗๙๑	HYPOCHLORITE SOLUTION
๒๗	๑๘๐๕	PHOSPHORIC ACID
๒๘	๑๘๑๔	POTASSIUM HYDROXIDE SOLUTION
๒๙	๑๘๒๔	SODIUM HYDROXIDE SOLUTION
๓๐	๑๘๓๐	SULPHURIC ACID with more than ๕๑% acid
๓๑	๑๘๓๑	SULPHURIC ACID, FUMING
๓๒	๑๘๓๒	SULPHURIC ACID, SPENT
๓๓	๑๙๑๕	CYCLOHEXANONE
๓๔	๑๙๕๑	ARGON, REFRIGERATED LIQUID
๓๕	๑๙๖๕	HYDROCARBON GAS MIXTURE, LIQUEFIED, N.O.S.
๓๖	๑๙๗๗	NITROGEN, REFRIGERATED LIQUID
๓๗	๑๙๘๖	ALCOHOLS, FLAMMABLE, TOXIC, N.O.S.
๓๘	๑๙๘๗	ALCOHOLS, N.O.S.
๓๙	๑๙๙๗	FLAMMABLE LIQUID, N.O.S.
๔๐	๒๐๑๔	HYDROGEN PEROXIDE, AQUEOUS SOLUTION with not less than ๒๐% but not more than ๖๐% hydrogen peroxide (stabilized as necessary)
๔๑	๒๐๓๑	NITRIC ACID, other than red fuming
๔๒	๒๐๕๕	STYRENE MONOMER, INHIBITED
๔๓	๒๑๘๗	CARBON DIOXIDE, REFRIGERATED LIQUID
๔๔	๒๒๐๑	NITROUS OXIDE, REFRIGERATED LIQUID
๔๕	๒๒๐๙	FORMALDEHYDE SOLUTION with not less than ๒๕% formaldehyde
๔๖	๒๒๖๕	N, N-DIMETHYLFORMAMIDE
๔๗	๒๓๑๒	PHENOL, MOLTEN
๔๘	๒๓๔๘	BUTYL ACRYLATES, INHIBITED
๔๙	๒๔๔๘	SULPHUR, MOLTEN
๕๐	๒๕๘๑	ALUMINIUM CHLORIDE SOLUTION
๕๑	๒๕๘๒	FERRIC CHLORIDE SOLUTION

ลำดับที่	รหัส UN No.	ชื่อวัตถุอันตราย
๕๒	๒๖๗๒	AMMONIA SOLUTION, relative density between ๐.๘๘๐ and ๐.๙๕๗ at ๑๕°C in water, with more than ๑๐% but not more than ๓๕% ammonia
๕๓	๒๗๘๙	ACETIC ACID, GLACIAL or ACETIC ACID SOLUTION, more than ๘๐% acid, by mass
๕๔	๒๘๒๑	PHENOL SOLUTION
๕๕	๒๘๘๐	CALCIUM HYPOCHLORITE, HYDRATED, or CALCIUM HYPOCHLORITE, HYDRATED MIXTURE with not less than ๕.๕% but not more than ๑๐% water
๕๖	๓๐๘๒	ENVIRONMENTALLY HAZARDOUS SUBSTANCE, LIQUID, N.O.S.
๕๗	๓๒๕๗	ELEVATED TEMPERATURE LIQUID, N.O.S., at or above ๑๐๐°C and below its flash point (including molten metals, molten salts, etc.)
๕๘	๓๒๙๕	HYDROCARBONS, LIQUID, N.O.S.
๕๙	๓๒๐๑	FUEL OIL
๖๐	๓๒๐๒	GAS OIL or DIESEL FUEL or HEATING OIL LIGHT
๖๑	๓๒๐๓	MOTOR SPIRIT or GASOLINE or PETROL
๖๒	๑๐๗๕	LIQUEFIED PETROLEUM GASES
๖๓	๓๑๖๑	LIQUEFIED GAS FLAMMABLE, N.O.S.



2.7 เอกสารประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม ฉบับที่ 4485 (พ.ศ. 2555)  
และมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม มอก. 2540-2555

## ประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม

ฉบับที่ ๔๔๘๕ (พ.ศ. ๒๕๕๕)

ออกตามความในพระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม

พ.ศ. ๒๕๑๑

เรื่อง กำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม

เครื่องสูบลuftไดนามิก - การทดสอบเพื่อการยอมรับด้านสมรรถนะเชิงไฮดรอลิก -

เกรด 1 และเกรด 2

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๕ แห่งพระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ. ๒๕๑๑ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมออกประกาศกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม เครื่องสูบลuftไดนามิก - การทดสอบเพื่อการยอมรับด้านสมรรถนะเชิงไฮดรอลิก - เกรด 1 และเกรด 2 มาตรฐานเลขที่ มอก. 2554 - 2555 ไว้ ดังมีรายการละเอียดต่อท้ายประกาศนี้

ทั้งนี้ ให้มีผลตั้งแต่วันที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๕๕

หม่อมราชวงศ์พงษ์สวัสดิ์ สวัสดิวัตน์

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม



# มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม

## เครื่องสูบน้ำโรตารีไดนามิก – การทดสอบเพื่อการยอมรับด้าน

### สมรรถนะเชิงไฮดรอลิก – เกรด 1 และเกรด 2

#### 1. ขอบข่าย

- 1.1 มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนี้กำหนดการทดสอบเพื่อการยอมรับด้านสมรรถนะเชิงไฮดรอลิกของเครื่องสูบน้ำแบบโรตารีไดนามิก (เครื่องสูบน้ำแบบแรงเหวี่ยงหนีศูนย์กลาง เครื่องสูบน้ำแบบไหลผสมและเครื่องสูบน้ำแบบไหลตามแกน ซึ่งต่อไปในมาตรฐานนี้จะเรียกว่า “เครื่องสูบน้ำ”) มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนี้ครอบคลุมเครื่องสูบน้ำทุกขนาดและของเหลวที่สูบทุกชนิดที่มีคุณสมบัติเหมือนน้ำเย็นสะอาด (clean cold water) (ดังที่กำหนดไว้ในข้อ 5.4.5.2) แต่ไม่ครอบคลุมถึงรายละเอียดโครงสร้างของเครื่องสูบน้ำและคุณสมบัติทางกลของส่วนประกอบเครื่องสูบน้ำ

มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนี้ระบุความแม่นยำของการวัด 2 เกรด สำหรับเกรด 1 เป็นความแม่นยำสูงกว่าและเกรด 2 เป็นความแม่นยำต่ำกว่า เกรดเหล่านี้รวมถึงค่าความแตกต่างของตัวประกอบความคลาดเคลื่อนสำหรับค่าแกว่งที่ยอมรับได้และค่าความไม่แน่นอนในการวัด

สำหรับเครื่องสูบน้ำที่ผลิตเป็นอนุกรม ซึ่งเลือกจากเส้นโค้งสมรรถนะทั่วไป และสำหรับเครื่องสูบน้ำซึ่งมีกำลังไฟฟ้าด้านเข้าน้อยกว่า 10 กิโลวัตต์ ดูภาคผนวก ก. สำหรับตัวประกอบความคลาดเคลื่อนที่สูงกว่า

มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนี้ใช้กับทั้งเครื่องสูบน้ำที่ไม่มีข้อต่อใด ๆ และเครื่องสูบน้ำที่มีข้อต่อร่วมของเครื่องสูบน้ำด้านต้นทางและ/หรือปลายทางทั้งหมดหรือบางส่วน

#### 2. เอกสารอ้างอิง

เอกสารอ้างอิงที่ระบุต่อไปนี้เป็นข้อกำหนดซึ่งใช้ประกอบกับมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนี้ เอกสารอ้างอิงฉบับที่ระบุปีที่พิมพ์ให้ใช้ฉบับที่ระบุเท่านั้น ไม่ใช้ฉบับที่แก้ไขหรือเพิ่มเติม อย่างไรก็ตามผู้ที่เกี่ยวข้องอาจตกลงกันโดยยึดถือมาตรฐานระหว่างประเทศเพื่อตรวจสอบว่าสามารถใช้เอกสารอ้างอิงฉบับล่าสุดได้เพียงใด ส่วนเอกสารอ้างอิงฉบับที่ไม่ได้ระบุปีที่พิมพ์ให้ใช้ฉบับล่าสุด

ISO 1438-1 *Water flow measurement in open channels using weirs and Venturi flumes – Part 1: Thin-plate weirs.*

ISO 2186 *Fluid flow in closed conduits – Connections for pressure signal transmissions between primary and secondary elements.*

- ISO 3354 *Measurement of clean water flow in closed conduits – Velocity-area method using, current-meters in full conduits and under regular flow conditions.*
- ISO 3966 *Measurement of fluid flow in closed conduits – Velocity area method using Pilot static tubes.*
- ISO 4373 *Measurement of liquid flow in open channels – Water-level measuring devices.*
- ISO 5167-1 *Measurement of fluid flow by means of pressure differential devices – Part 1: Orifice plates, nozzles and Venturi tubes inserted in circular cross-section conduits running full.*
- ISO 5198 *Centrifugal, mixed flow and axial pumps – Code for hydraulic performance tests – Precision grade.*
- ISO 7194 *Measurement of fluid flow in closed conduits – Velocity-area methods of flow measurement in swirling or asymmetric flow conditions in circular ducts by means of current-meters or Pilot-static tubes.*
- ISO 8316 *Measurement of liquid flow in closed conduits – Method by collection of the liquid in a volumetric tank.*
- ISO 9104 *Measurement of liquid flow in closed conduits – Methods of evaluating the performance of electromagnetic flow-meters for liquids.*
- IEC 60034-2 *Recommendations for rotating electrical machinery (excluding machines for traction vehicles) – Part 2: Determination of efficiency of rotating electrical machinery.*
- IEC 60051 *Recommendations for direct acting electrical measuring instruments and their accessories.*

### 3. บทนิยาม

ความหมายของคำที่ใช้ในมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนี้ ให้เป็นดังต่อไปนี้

- หมายเหตุ 1** บทนิยามโดยเฉพาะที่กำหนดสำหรับหัวน้ำ (head) และหัวน้ำด้านดูดสุทธิทางบวก (net positive suction head, NPSH) เหมาะสมสำหรับวัตถุประสงค์ของมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนี้เท่านั้น แต่อาจไม่เหมาะสมสำหรับการใช้งานทั่วไปในไฮโดรไดนามิกส์ คำบางคำที่ใช้อยู่ทั่วไปไม่กำหนดเป็นบทนิยามไว้ในมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนี้
- หมายเหตุ 2** รายการตามลำดับอักษรของสัญลักษณ์ที่ใช้ไว้ในตารางที่ 1 และรายการของตัวห้อยให้ไว้ในตารางที่ 2 ทุกสูตรในมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนี้กำหนดให้สอดคล้องกับหน่วย SI สำหรับการแปลงหน่วยอื่นให้เป็นหน่วย SI ดูภาคผนวก ง.
- หมายเหตุ 3** เพื่อหลีกเลี่ยงความผิดพลาดของการตีความ ควรนิยามซ้ำปริมาณและหน่วยที่กำหนดใน ISO 31 และเพิ่มเติมคำนิยามเหล่านี้ โดยให้ข้อมูลการใช้งานโดยเฉพาะตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนี้

#### 3.1 ความเร็วเชิงมุม (angular velocity)

จำนวนของเรเดียของเพลตต่อหน่วยเวลา

$$\omega = 2\pi n$$



### 3.2 ความเร็วรอบของการหมุน

จำนวนของรอบต่อหน่วยเวลา

### 3.3 ความหนาแน่น (density)

มวลต่อหน่วยปริมาตร

### 3.4 ความดัน (pressure)

แรงต่อหน่วยพื้นที่

หมายเหตุ ความดันทั้งหมดในมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนี้เป็นความดันเกจ คือ วัดเทียบกับความดันบรรยากาศ ยกเว้นความดันบรรยากาศและความดันไอซึ่งเป็นความดันสัมบูรณ์

### 3.5 กำลัง (power)

พลังงานที่ส่งผ่านต่อหน่วยเวลา

### 3.6 ตัวเลขเรย์โนลด์ส (Reynolds number, $Re$ )

$$Re = \frac{UD}{\nu}$$

### 3.7 อัตราการไหลเชิงมวล (mass flow rate)

อัตราการไหลเชิงมวลภายนอกของเครื่องสูบลม คือ อัตราการไหลที่ส่งออกจากช่องทางออกของเครื่องสูบลมเข้าไปในท่อ

หมายเหตุ 1 ความสูญเสียหรือการแยกออกไป ใช้เป็นสมบัติเฉพาะตัวในเครื่องสูบลม ดังนี้

- ก) การส่งออกที่จำเป็นเพื่อให้ได้คุณลักษณะของแรงผลักดันตามแกน
- ข) การหล่อเย็นของรองเลื่อนเครื่องสูบลมเอง
- ค) ของเหลวสำหรับตัวกันรั่ว (packing)

หมายเหตุ 2 การรั่วจากข้อต่อ การรั่วภายใน ฯลฯ ไม่ถูกคิดรวมในอัตราการไหล

ในทางตรงกันข้ามการไหลทั้งหมดที่ได้มาจากจุดประสงค์อื่น เช่น

- การหล่อเย็นของรองเลื่อนมอเตอร์
- การหล่อเย็นของห้องเกียร์ (รองเลื่อน น้ำมันหล่อเย็น) ฯลฯ

ให้คิดรวมในอัตราการไหล

หมายเหตุ 3 การไหลเหล่านี้จะนำมาคิดหรือไม่และอย่างไร ขึ้นอยู่กับตำแหน่งที่ได้มาและภาคตัดของการวัดการไหลตามลำดับ

### 3.8 อัตราการไหลเชิงปริมาตร (volume flow rate)

อัตราการไหลเชิงปริมาตรทางออก มีค่าดังต่อไปนี้

$$Q = \frac{q}{\rho}$$

หมายเหตุ ในมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนี้สัญลักษณ์  $Q$  อาจระบุเป็นอัตราการไหลเชิงปริมาตรในภาคตัดที่กำหนดให้ใดๆ ซึ่งเป็นผลหารของอัตราการไหลเชิงมวลในภาคตัดนี้กับความหนาแน่น (ภาคตัดอาจระบุด้วยตัวห้อย)

### 3.9 ความเร็วเฉลี่ย (mean velocity)

ความเร็วตามแนวแกนเฉลี่ยของการไหล เท่ากับอัตราการไหลเชิงปริมาตรหารด้วยพื้นที่ภาคตัดขวางของท่อ

$$U = \frac{Q}{A}$$

หมายเหตุ คำนึงถึงความจริงที่ว่า ในกรณีนี้  $Q$  อาจเปลี่ยนแปลงตามเหตุผลต่าง ๆ ตลอดวงจร

### 3.10 ความเร็วเฉพาะที่ (local velocity)

ความเร็วของการไหลที่จุดใดๆ

### 3.11 หัวน้ำ (head)

พลังงานต่อหน่วยมวลของของไหล หารด้วยความเร่งเนื่องจากแรงโน้มถ่วง  $g$

### 3.12 ระนาบอ้างอิง (reference plane)

ระนาบแนวระดับใดๆ ที่ใช้เป็นฐานสำหรับการวัดความสูง

หมายเหตุ ในทางปฏิบัติไม่มีขมระนาบอ้างอิงจินตภาพ

### 3.13 ความสูงเหนือระนาบอ้างอิง (high above reference plane)

ความสูงของจุดที่พิจารณาเหนือระนาบอ้างอิง

หมายเหตุ มีค่าเป็น

- บวก ถ้าจุดที่พิจารณาอยู่เหนือระนาบอ้างอิง
- ลบ ถ้าจุดที่พิจารณาอยู่ใต้ระนาบอ้างอิง

ดูรูปที่ 3 และรูปที่ 4

### 3.14 ความดันเกจ (gauge pressure)

ความดันที่วัดได้เทียบกับความดันบรรยากาศ

หมายเหตุ 1 มีค่าเป็น

- บวก ถ้าความดันนี้มากกว่าความดันบรรยากาศ
- ลบ ถ้าความดันนี้น้อยกว่าความดันบรรยากาศ

หมายเหตุ 2 ความดันทั้งหมดในมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนี้เป็นความดันเกจที่อ่านค่าจากแมนอมิเตอร์หรือเครื่องวัดความดันที่คล้ายกัน ยกเว้นความดันบรรยากาศและความดันไอของของเหลวซึ่งแสดงเป็นความดันสัมบูรณ์

### 3.15 หัวน้ำความเร็ว (velocity head)

พลังงานจลน์ต่อหน่วยมวลของของเหลวในขณะเคลื่อนที่หารด้วย  $g$

$$\frac{U^2}{2g}$$

### 3.16 หัวน้ำรวม (total head)

ในภาคตัดใดๆ หัวน้ำรวมหาได้จาก



$$H_x = z_x + \frac{p_x}{\rho g} + \frac{U_x^2}{2g}$$

เมื่อ  $z$  คือความสูงของกึ่งกลางภาคตัดขวางเหนือระนาบอ้างอิง และ  $p$  คือความดันเกจที่วัดตรงกึ่งกลางภาคตัดขวาง

หมายเหตุ หัวน้ำรวมสมบูรณ์ในภาคตัดใดๆ หาได้จาก

$$H_{x(\text{abs})} = z_x + \frac{p_x}{\rho g} + \frac{p_{\text{amb}}}{\rho g} + \frac{U_x^2}{2g}$$

### 3.17 หัวน้ำรวมทางเข้า (inlet total head)

หัวน้ำรวมในภาคตัดทางเข้าของเครื่องสูบ

$$H_1 = z_1 + \frac{p_1}{\rho g} + \frac{U_1^2}{2g}$$

### 3.18 หัวน้ำรวมทางออก (outlet total head)

หัวน้ำรวมในภาคตัดทางออกของเครื่องสูบ

$$H_2 = z_2 + \frac{p_2}{\rho g} + \frac{U_2^2}{2g}$$

### 3.19 หัวน้ำรวมของเครื่องสูบ (pump total head)

ความแตกต่างทางพีชคณิตระหว่างหัวน้ำรวมทางออก  $H_2$  กับหัวน้ำรวมทางเข้า  $H_1$

หมายเหตุ 1 ถ้าสภาพอัดได้สามารถละได้  $H = H_2 - H_1$

ถ้าสภาพอัดได้ของของเหลวที่สูบมีนัยสำคัญ ความหนาแน่น  $\rho$  ควรแทนด้วยค่าเฉลี่ย

$$\rho_m = \frac{\rho_1 + \rho_2}{2}$$

และหัวน้ำรวมของเครื่องสูบควรคำนวณจากสูตร

$$H = z_2 - z_1 + \frac{p_2 - p_1}{\rho_m \cdot g} + \frac{U_2^2 - U_1^2}{2g}$$

หมายเหตุ 2 สัญลักษณ์ที่ถูกต้องทางคณิตศาสตร์จะเป็น  $H_{1-2}$

### 3.20 พลังงานจำเพาะ (specific energy)

พลังงานต่อหน่วยมวลของของเหลว

$$y = gH$$

### 3.21 ความสูญเสียของหัวน้ำที่ทางเข้า (loss of head at inlet)

ความแตกต่างระหว่างหัวน้ำรวมของของเหลวที่จุดวัด กับหัวน้ำรวมของของเหลวในภาคตัดทางเข้าของเครื่องสูบ

### 3.22 ความสูญเสียของหัวน้ำที่ทางออก (loss of head at outlet)

ความแตกต่างระหว่างหัวน้ำรวมของของเหลวที่จุดวัด กับหัวน้ำรวมของของเหลวในภาคตัดทางออกของเครื่องสูบ

### 3.23 สัมประสิทธิ์ความสูญเสียเนื่องจากความเสียดทานในท่อ (pipe friction loss coefficient)

สัมประสิทธิ์สำหรับความสูญเสียหัวน้ำเนื่องจากความเสียดทานภายในท่อ

### 3.24 หัวน้ำด้านดูดทางบวกสุทธิ (net positive suction head (NPSH))

หัวน้ำรวมทางเข้าสัมพันธ์เหนือหัวน้ำซึ่งเท่ากับความดันไอที่วัดเทียบกับระนาบฐาน NPSH

$$\text{NPSH} = H_1 - z_D + \frac{P_{\text{amb}} - P_v}{\rho_1 g}$$

หมายเหตุ NPSH นี้สัมพันธ์กับระนาบฐาน NPSH ส่วนหัวน้ำรวมทางเข้าสัมพันธ์กับระนาบอ้างอิง

### 3.25 ระนาบฐาน NPSH (NPSH datum plane) <เครื่องสูบแบบหลายชั้น>

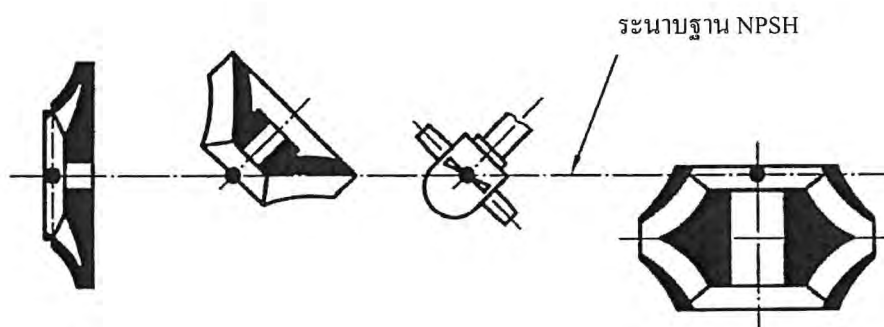
ระนาบแนวระดับผ่านกึ่งกลางวงกลมที่วาดด้วยจุดภายนอกของขอบจานใบพัดด้านเข้า

### 3.26 ระนาบฐาน NPSH (NPSH datum plane) <เครื่องสูบทางเข้าคู่ที่มีแกนอยู่ในแนวตั้งหรือแนวเอียง>

ระนาบผ่านกึ่งกลางที่สูงกว่า

หมายเหตุ ผู้ทำควรชี้บอกตำแหน่งของระนาบนี้โดยอ้างถึงจุดอ้างอิงที่แน่นอนบนเครื่องสูบ

ดูรูปที่ 1



รูปที่ 1 ระนาบฐาน NPSH

### 3.27 NPSH ที่มีได้ (available NPSH (NPSHA))

NPSH ที่มีได้ซึ่งหาได้จากภาวะของการติดตั้งสำหรับอัตราการไหลที่ระบุ

### 3.28 NPSH ที่ต้องการ (required NPSH (NPSHR))



NPSH ต่ำสุดที่ ผู้ทำ/ผู้ส่งมอบ กำหนดให้สำหรับเครื่องสูบเพื่อให้มีสมรรถนะที่ระบุที่อัตราการไหล ความเร็ว และของเหลวที่สูบที่ระบุ (การเกิดคาวิเทชัน(cavitation) ที่มองเห็นได้ การเพิ่มขึ้นของเสียงรบกวนและการสั่นเนื่องจากคาวิเทชันการเริ่มมีการตกของหัวน้ำหรือประสิทธิภาพ การตกของหัวน้ำหรือประสิทธิภาพตามที่ระบุ ชีตจำกัดของการกร่อนเนื่องจากคาวิเทชัน)

### 3.29 NPSH3

NPSH ที่ต้องการเพื่อให้หัวน้ำรวมชั้นแรกของเครื่องสูบตกลงร้อยละ 3 ตามพื้นฐานมาตรฐานสำหรับใช้ในเส้นโค้งสมรรถนะ

### 3.30 เลขแบบ (type number)

ปริมาณไว้มิติซึ่งคำนวณที่จุดประสิทธิภาพดีที่สุดหาได้จากสูตรต่อไปนี้

$$K = \frac{2 \pi n Q'^{1/2}}{(gH')^{3/4}} = \frac{\omega Q'^{1/2}}{y'^{3/4}}$$

เมื่อ  $Q'$  คืออัตราการไหลเชิงปริมาตรต่อรู (volume rate of flow per eye) และ  $H'$  คือหัวน้ำของชั้นแรก  
หมายเหตุ เลขแบบหาได้จากเส้นผ่านศูนย์กลางสูงสุดของใบพัดชั้นแรก

### 3.31 กำลังด้านเข้าเครื่องสูบ (pump power input)

กำลังที่ส่งไปยังเครื่องสูบโดยตัวขับ

### 3.32 กำลังด้านออกเครื่องสูบ (pump power output)

กำลังทางกลที่ถ่ายโอนไปยังของเหลวในระหว่างที่ไหลผ่านเครื่องสูบ

$$P_u = \rho Q g H = \rho Q y$$

### 3.33 กำลังด้านเข้าตัวขับ (driver power input)

กำลังที่ดูดกลืนโดยตัวขับเครื่องสูบ

### 3.34 ประสิทธิภาพเครื่องสูบ (pump efficiency)

กำลังด้านออกเครื่องสูบหารด้วยกำลังด้านเข้าเครื่องสูบ

$$\eta = \frac{P_u}{P}$$

### 3.35 ประสิทธิภาพโดยรวม (overall efficiency)

กำลังด้านออกเครื่องสูบหารด้วยกำลังด้านเข้าตัวขับ

$$\eta_{gr} = \frac{P_u}{P_{gr}}$$

ตารางที่ 1 รายการตัวอักษรพื้นฐานที่ใช้เป็นสัญลักษณ์  
เรียงตามลำดับตัวอักษร

สัญลักษณ์	ปริมาณ	หน่วย
$A$	พื้นที่	$m^2$
$D$	เส้นผ่านศูนย์กลาง	m
$E$	พลังงาน	J
$e$	ความไม่แน่นอนโดยรวม ค่าสัมพัทธ์	%
$f$	ความถี่	$s^{-1}$ , Hz
$g$	ความเร่งเนื่องจากแรงโน้มถ่วง <sup>n</sup>	$m/s^2$
$H$	หัวน้ำรวมของเครื่องสูบ	m
$H_f$	ความสูญเสียในพจน์ของหัวน้ำของเหลว	m
$k$	ความหยาบสม่ำเสมอสมมูล	m
$K$	เลขแบบ	(ไม่มีหน่วย)
$l$	ความยาว	m
$m$	มวล	kg
$n$	ความเร็วรอบ	$s^{-1}$ , $min^{-1}$
NPSH	หัวน้ำค่านุดทางบวกสุทธิ	m
$p$	ความดัน	Pa
$P$	กำลัง	W
$q$	อัตราการไหลเชิงมวล <sup>u</sup>	kg/s
$Q$	อัตราการไหลเชิงปริมาตร <sup>n</sup>	$m^3/s$
$Re$	เลขเรย์โนลด์ส์	(ไม่มีหน่วย)
$t$	ตัวประกอบความคลาดเคลื่อนเป็นค่าสัมพัทธ์	%
$t$	เวลา	s
$T$	ทอร์ก	Nm
$U$	ความเร็วเฉลี่ย	m/s
$v$	ความเร็วเฉพาะที่	m/s
$V$	ปริมาตร	$m^3$
$y$	พลังงานจำเพาะ	J/kg
$z$	ความสูงเหนือระนาบอ้างอิง	m
$z_D$	ความแตกต่างระหว่างระนาบฐาน NPSH (ดูข้อ 3.25) กับระนาบอ้างอิง	m
$\eta$	ประสิทธิภาพ	(ไม่มีหน่วย)
$\theta$	อุณหภูมิ	$^{\circ}C$
$\lambda$	ตัวประกอบความสูญเสียเนื่องจากความเสียดทานในท่อ	(ไม่มีหน่วย)
$\nu$	ความหนืดจลน์	$m^2/s$
$\rho$	ความหนาแน่น	$kg/m^3$
$\omega$	ความเร็วเชิงมุม	rad/s

<sup>n</sup> โดยหลักการ ควรใช้ค่าเฉพาะที่ของ  $g$  แต่อย่างไรก็ตาม สำหรับเกรด 2 เพียงพอที่จะใช้ค่า  $9.81 m/s^2$  สำหรับการคำนวณค่าเฉพาะที่  $g = 9.7803(1+0.0053\sin^2\varphi) - 3 \times 10^{-6} \cdot z$  เมื่อ  $\varphi$  คือละติจูดและ  $z$  คือระดับความสูง

<sup>u</sup> สัญลักษณ์ซึ่งเป็นทางเลือกสำหรับอัตราการไหลเชิงมวลคือ  $q_m$

<sup>n</sup> สัญลักษณ์ซึ่งเป็นทางเลือกสำหรับอัตราการไหลเชิงปริมาตรคือ  $q_v$

ตารางที่ 2 รายการตัวอักษรและตัวเลข  
ที่ใช้เป็นตัวห้อย

ตัวห้อย	ความหมาย
1	ทางเข้า
1'	ภาคตัดที่วัดทางเข้า
2	ทางออก
2'	ภาคตัดที่วัดทางออก
abs	สัมบูรณ์
amb	โดยรอบ
D	ความแตกต่างจากฐาน
f	ของไหลในท่อที่วัด
G	รับประกัน
H	หัวน้ำรวมของเครื่องสูบ
gr	ชุดมอเตอร์/เครื่องสูบรวมกัน (โดยรวม)
m	เฉลี่ย
M	แมนอมิเตอร์
n	ความเร็วรอบ
P	กำลัง
Q	อัตราการไหล (เชิงปริมาตร)
sp	ที่ระบุ
T	ทอร์ก ที่ทำให้เคลื่อนที่
u	ใช้ประโยชน์
v	ไอ (ความดัน)
$\eta$	ประสิทธิภาพ
x	ที่ภาคตัดใดๆ



## 4. การรับประกัน

### 4.1 หัวข้อการรับประกัน

จุดรับประกัน 1 จุดต้องระบุด้วยการไหลรับประกัน  $Q_G$  และหัวน้ำรับประกัน  $H_G$

ผู้ทำ/ผู้ส่งมอบ รับประกันว่าภายใต้ภาวะที่ระบุและที่ความเร็วที่ระบุ (หรือในบางกรณีความถี่และแรงดันไฟฟ้า) เส้นโค้ง  $H(Q)$  ที่วัดได้จะผ่านตลอดพิสัยความคลาดเคลื่อน (ดูตารางที่ 10 และรูปที่ 2) รอบจุดรับประกัน

พิสัยความคลาดเคลื่อนอื่น (เช่น ให้เพียงตัวประกอบความคลาดเคลื่อนทางบวก) อาจตกลงกันในสัญญา

นอกจากนี้ ปริมาณต่อไปนี้ 1 ข้อหรือมากกว่าอาจรับประกันภายใต้ภาวะที่ระบุและที่ความเร็วที่ระบุ

- |   |   |
|---|---|
| ก) ประสิทธิภาพเครื่องสูบ $\eta_G$ หรือประสิทธิภาพรวม $\eta_{\text{grG}}$ ในกรณีของชุดตัวขับเครื่องสูบโดยรวม | } ที่อัตราการไหลซึ่งระบุในข้อ 6.4.2 และรูปที่ 2 |
| ข) หัวน้ำด้านดูดทางบวกสุทธิที่ต้องการ (NPSHR) ที่การไหลรับประกัน  |   |

โดยการตกลงกันเป็นพิเศษ อาจรับประกันจุดรับประกันหลายจุด และค่าต่างๆ ที่เหมาะสมของประสิทธิภาพ และหัวน้ำด้านดูดทางบวกสุทธิที่ต้องการที่อัตราการไหลที่ลดลงหรือที่เพิ่มขึ้น อาจรับประกันกำลังด้านเข้าสูงสุดสำหรับการไหลรับประกันหรือสำหรับพิสัยการทำงาน อย่างไรก็ตาม อาจต้องการพิสัยความคลาดเคลื่อนกว้างขึ้นซึ่งต้องตกลงกันระหว่างผู้ซื้อ กับ ผู้ทำ/ผู้ส่งมอบ

### 4.2 ภาวะอื่นของการรับประกัน

หากมิได้ตกลงไว้เป็นอย่างอื่น ต้องใช้ภาวะต่อไปนี้กับค่าที่รับประกัน

- ก) หากมิได้ระบุสมบัติทางเคมีและทางฟิสิกส์ของของเหลวที่สูบ จุดรับประกันต้องใช้กับน้ำเย็นสะอาด (ดูข้อ 5.4.5.2)
- ข) ความสัมพันธ์ระหว่างค่ารับประกันภายใต้ภาวะน้ำเย็นสะอาดกับสมรรถนะที่น่าจะเกิดขึ้นภายใต้ภาวะของเหลวอื่นต้องตกลงกันในสัญญา
- ค) การรับประกันจะใช้ได้เฉพาะเครื่องสูบที่ทดสอบด้วยวิธีและการจัดเตรียมการทดสอบที่ระบุในมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนี้เท่านั้น
- ง) ผู้ทำ/ผู้ส่งมอบ เครื่องสูบไม่ได้รับผิดชอบในการกำหนด ข้อกำหนดคุณลักษณะของจุดรับประกัน

## 5. การปฏิบัติการทดสอบ

### 5.1 หัวข้อการทดสอบ

#### 5.1.1 ทั่วไป

หากมิได้ตกลงไว้เป็นอย่างอื่นระหว่าง ผู้ทำ/ผู้ส่งมอบ กับผู้ซื้อ ต้องใช้สิ่งต่อไปนี้

- ก) ความแม่นยำตามเกรด 2

ข) การทดสอบต้องทำบนแท่นทดสอบที่โรงงานของผู้ทำ

ค) ไม่รวมการทดสอบ NPSH

การเบี่ยงเบนใดๆ จากสิ่งนี้ต้องตกลงกันระหว่างผู้ซื้อกับผู้ทำ/ผู้ส่งมอบ ซึ่งควรทำเร็วที่สุดเท่าที่เป็นไปได้ และควรอย่างยิ่งที่จะทำให้เป็นส่วนหนึ่งของสัญญา

ท่ามกลางสิ่งอื่นๆ การเบี่ยงเบนนั้นอาจเป็น

- ความแม่นยำตามเกรด 1
- ไม่มีตัวประกอบความคลาดเคลื่อนทางลบ (ดูข้อ 4.1)
- ตัวประกอบความคลาดเคลื่อนที่สมนัยกับภาคผนวก ก.
- การประเมินทางสถิติของผลการวัดตามภาคผนวก ฉ.
- การทดสอบในห้องปฏิบัติการที่เป็นกลางหรือที่หน้างาน
- การเบี่ยงเบนจากข้อกำหนดเกี่ยวกับการติดตั้งเครื่องสูบลมและเครื่องวัด
- การสร้างเครื่องสูบลมที่จำลองขึ้น (เช่น โรเตอร์หลายตัวในเครื่องเดียวกัน)
- ข้อกำหนดสำหรับการทดสอบ NPSH

ภาคผนวก ก. แสดงแผ่นรายการตรวจสอบของรายการซึ่งแนะนำให้ตกลงกันระหว่างผู้ซื้อกับผู้ทำ/ผู้ส่งมอบ

### 5.1.2 การทดสอบตามสัญญา – ปฏิบัติตามการรับประกัน

การทดสอบเจตนาเพื่อให้แน่ใจในสมรรถนะของเครื่องสูบลมและเพื่อเปรียบเทียบสิ่งนี้กับการรับประกันของผู้ทำ/ผู้ส่งมอบ

การรับประกันที่กำหนดไว้สำหรับปริมาณใดๆ ถือว่าเป็นไปตามที่กำหนด ถ้าสมรรถนะที่วัดได้อยู่ภายในความคลาดเคลื่อนที่ระบุสำหรับปริมาณเฉพาะ (ดูข้อ 6.) เมื่อทดสอบตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนี้เมื่อรับประกัน NPSHR ต้องระบุแบบของการทดสอบ (ดูข้อ 11.1.2)

เมื่อซื้อเครื่องสูบลมที่เหมือนกันจำนวนมาก จำนวนเครื่องสูบลมที่ทดสอบต้องตกลงกันระหว่างผู้ซื้อกับผู้ทำ/ผู้ส่งมอบ

### 5.1.3 การตรวจสอบเพิ่มเติม

ในระหว่างการทดสอบ ถ้าลักษณะของเครื่องสูบลมเป็นที่น่าพอใจเกี่ยวกับเรื่องอุณหภูมิของตัวกันรั่วและร่องลื่น การรั่วของอากาศหรือน้ำ การเกิดเสียง และการสั่น อาจทำเป็นข้อสังเกตไว้

## 5.2 การจัดการทดสอบ

### 5.2.1 ทั่วไป

ทั้งผู้ซื้อและผู้ทำ/ผู้ส่งมอบ มีสิทธิที่จะเป็นพยานในการทดสอบเหล่านี้

### 5.2.2 สถานที่ทดสอบ

#### 5.2.2.1 การทดสอบที่โรงงาน



การทดสอบสมรรถนะควรทำที่โรงงานของผู้ทำ หรือที่สถานที่ซึ่งตกลงร่วมกันระหว่าง ผู้ทำ/ผู้ส่งมอบ กับ ผู้ซื้อ

#### 5.2.2.2 การทดสอบที่โรงงาน

จำเป็นต้องมีการตกลงกันเป็นพิเศษสำหรับการทดสอบสมรรถนะที่โรงงาน เพื่อให้สามารถเป็นไปตามข้อกำหนดทั้งหมดของมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนี้ได้ อย่างไรก็ตาม เป็นที่ทราบกันว่าภาวะที่โรงงานส่วนใหญ่ไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดทั้งหมดของมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนี้ ในกรณีเหล่านี้ การทดสอบสมรรถนะที่โรงงานอาจยังคงยอมรับได้หากผู้ที่เกี่ยวข้องร่วมตกลงกันถึงวิธีการยอมรับสำหรับความไม่แม่นยำซึ่งจะส่งผลให้เปลี่ยนแปลงไปจากข้อกำหนดที่ระบุอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

#### 5.2.3 วันที่ทดสอบ

วันที่ทดสอบต้องตกลงร่วมกันระหว่าง ผู้ทำ/ผู้ส่งมอบ กับผู้ซื้อ

#### 5.2.4 เจ้าหน้าที่

การวัดที่แม่นยำไม่ได้ขึ้นอยู่กับคุณภาพของเครื่องวัดที่ใช้เท่านั้น แต่ยังขึ้นอยู่กับความสามารถและความชำนาญของบุคคลที่ทำงานและอ่านค่าจากอุปกรณ์วัดในระหว่างการทดสอบ ต้องมีความระมัดระวังในการเลือกเจ้าหน้าที่ซึ่งมีผลกระทบกับการวัดเช่นเดียวกับการเลือกเครื่องทดสอบ

โดยทั่วไปผู้เชี่ยวชาญที่มีประสบการณ์เพียงพอในการวัดต้องทำงานและอ่านค่าจากเครื่องวัดที่ซับซ้อน ส่วนการอ่านค่าจากอุปกรณ์วัดอย่างง่ายอาจเป็นความรับผิดชอบของผู้ช่วย (ได้รับการแนะนำมาก่อนแล้ว) ผู้ซึ่งเชื่อได้ว่าอ่านค่าได้แม่นยำตามที่ต้องการและใช้ความระมัดระวังอย่างเหมาะสม

ต้องร่วมกันแต่งตั้งผู้ควบคุมดูแลการทดสอบที่มีประสบการณ์เพียงพอในการวัด ตามปกติเมื่อการทดสอบทำที่โรงงานของผู้ทำ ผู้ควบคุมดูแลการทดสอบคือสมาชิกเจ้าหน้าที่ของผู้ทำเครื่องสูบ

ในระหว่างการทดสอบ ทุกคนที่มีผลกระทบกับการวัดต้องอยู่ภายใต้การบังคับบัญชาของหัวหน้างานทดสอบผู้ซึ่งดำเนินการและควบคุมดูแลการวัด รายงานภาวะทดสอบและผลการทดสอบ และร่างรายงานการทดสอบ ข้อสงสัยทั้งหมดที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับการวัดและการปฏิบัติขึ้นอยู่กับการตัดสินใจของหัวหน้างานทดสอบ

ทุกฝ่ายต้องให้ความช่วยเหลือตามที่หัวหน้างานทดสอบเห็นว่าจำเป็น

#### 5.2.5 สถานะของเครื่องสูบ

เมื่อการทดสอบ ไม่ได้ทำที่โรงงานของผู้ทำ ต้องยอมให้มีการปรับตั้งเบื้องต้น โดยทั้งผู้ทำและผู้ติดตั้ง

#### 5.2.6 กำหนดการทดสอบ

กำหนดการและวิธีดำเนินการที่ต้องปฏิบัติในการทดสอบต้องเตรียมโดยผู้ควบคุมดูแลการทดสอบและเสนอให้ทั้ง ผู้ทำ/ผู้ส่งมอบ และผู้ซื้อในเวลาที่เหมาะสมสำหรับการพิจารณาและเห็นชอบ

เฉพาะข้อมูลการทำงานที่รับประกัน (ดูข้อ 4.1) เท่านั้นที่ใช้เป็นพื้นฐานของการทดสอบ ข้อมูลอื่นที่ทำได้จากการวัดในระหว่างการทดสอบเป็นเพียงเชิงชี้แนะ (ข้อเสนอแนะ) และต้องระบุด้วยถ้ารวมอยู่ในกำหนดการ

#### 5.2.7 บริษัททดสอบ

เมื่อตัดสินใจเลือกวิธีดำเนินการวัด ต้องระบุเครื่องวัดและบันทึกที่ต้องการในเวลาเดียวกัน

ผู้ควบคุมดูแลการทดสอบต้องรับผิดชอบการตรวจสอบการติดตั้งที่ถูกต้องของเครื่องทดสอบและการทำหน้าที่ได้อย่างถูกต้อง

เครื่องวัดทั้งหมดต้องมีรายงานการสอบเทียบหรือการเปรียบเทียบตามมาตรฐาน ISO หรือ IEC อื่นซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดข้อ 6.2 รายงานเหล่านี้ต้องสามารถแสดงได้ถ้าต้องการ

คำแนะนำสำหรับคาบที่เหมาะสมระหว่างสอบเทียบเครื่องทดสอบให้ไว้ในภาคผนวก จ.

#### 5.2.8 บันทึก

บันทึกการทดสอบและแผนภูมิตำแหน่งบันทึกทั้งหมดต้องทำขึ้นโดยผู้ควบคุมดูแลการทดสอบและตัวแทนของทั้ง ผู้ทำ/ผู้ส่งมอบ และผู้ซื้อ (ถ้ามี) ซึ่งแต่ละฝ่ายต้องได้รับสำเนาของบันทึกและแผนภูมิทั้งหมด

การประเมินผลการทดสอบต้องทำเท่าที่จะเป็นไปได้ในขณะที่ดำเนินการทดสอบ และต้องทำก่อนหรือถอนชุดเครื่องทดสอบออกเพื่อให้การวัดที่มีข้อสงสัยสามารถทำซ้ำได้โดยไม่ชักช้า

#### 5.2.9 รายงานการทดสอบ

หลังจากการพิจารณาอย่างถี่ถ้วน ต้องสรุปผลการทดสอบในรายงานซึ่งลงนามโดยผู้ควบคุมดูแลการทดสอบเพียงคนเดียวหรือลงนามร่วมกับตัวแทนของ ผู้ทำ/ผู้ส่งมอบ และผู้ซื้อ

ทุกฝ่ายที่ระบุไว้ในสัญญาต้องได้รับสำเนาของรายงาน

รายงานการทดสอบควรมีข้อมูลดังต่อไปนี้

- ก) สถานที่และวันที่ทำการทดสอบเพื่อยอมรับ
- ข) ชื่อผู้ทำ แบบของเครื่องสูบ หมายเลขลำดับเครื่อง และ (ถ้าเป็นไปได้) ปีที่ทำ
- ค) เส้นผ่านศูนย์กลางใบพัด มุมใบพัด หรือการขึ้นใบพัดในรูปแบบอื่น
- ง) ลักษณะเฉพาะที่รับประกัน ภาวะการทำงานในระหว่างการทดสอบเพื่อยอมรับ
- จ) ข้อกำหนดคุณลักษณะของตัวขับเครื่องสูบ
- ฉ) แบบร่างของการจัดเตรียมการทดสอบ เส้นผ่านศูนย์กลางภาคตัดที่วัด คำอธิบายวิธีดำเนินการทดสอบ และเครื่องวัดที่ใช้รวมถึงข้อมูลการสอบเทียบ
- ช) ค่าที่อ่าน

ข) การประเมินและวิเคราะห์ผลการทดสอบ

ฅ) บทสรุป

- การเปรียบเทียบผลการทดสอบกับปริมาณที่รับประกัน
- การได้มาซึ่งสิ่งที่เกี่ยวข้องกับข้อตกลงพิเศษใดๆ
- การแนะนำว่าสามารถยอมรับเครื่องสูบได้หรือไม่ หรือควรปฏิเสธ และภายใต้ภาวะอะไร (ถ้าไม่ เป็นไปตามการรับประกันทั้งหมด การตัดสินใจขั้นสุดท้ายว่าสามารถยอมรับเครื่องสูบได้หรือไม่ ขึ้นอยู่กับผู้ซื้อ)
- ข้อความที่นอกเหนือจากสิ่งที่เกี่ยวข้องกับข้อตกลงพิเศษใดๆ

ใบบันทึกการทดสอบเครื่องสูบที่ให้ไว้เป็นข้อเสนอแนะอยู่ในภาคผนวก ฅ.

### 5.3 การจัดเตรียมการทดสอบ

#### 5.3.1 ทั่วไป

ภาวะที่จำเป็นเพื่อให้แน่ใจว่าการวัดเป็นไปตามข้อกำหนด ในส่วนของลักษณะเฉพาะของการทำงานระบุไว้ในข้อนี้ โดยคำนึงถึงความแม่นยำที่ต้องการสำหรับการทดสอบของเกรด 1 และเกรด 2

หมายเหตุ 1 สมรรถนะของเครื่องสูบในการจัดเตรียมการทดสอบที่ให้ ถึงแม้ว่าจะวัดอย่างแม่นยำก็ไม่สามารถยึดถือเป็นการ ชี้บอกความแม่นยำที่สมนัยกับสมรรถนะของเครื่องสูบในการจัดเตรียมอื่น

หมายเหตุ 2 การแนะนำและคำแนะนำทั่วไปเกี่ยวกับการจัดเตรียมท่อที่เหมาะสมเพื่อให้แน่ใจว่าการวัดเป็นไปตาม ข้อกำหนดให้ไว้ในข้อ 7. และข้อ 8. และ (ถ้าจำเป็น) สามารถใช้ร่วมกับมาตรฐานการวัดอัตราการไหลในท่อ ปิดในวิธีที่ต่างกัน (ดูข้อ 7.)

#### 5.3.2 การจัดเตรียมการทดสอบมาตรฐาน

ภาวะของการวัดที่ดีที่สุดได้มาเมื่อการไหลในภาคตัดที่วัดมี

- การกระจายความเร็วสมมาตรตามแนวแกน
- การกระจายความดันสถิตสม่ำเสมอ
- ปราศจากการหมุนวนที่เกิดขึ้นเนื่องจากการติดตั้ง

สำหรับเกรด 1 และเกรด 2 ไม่จำเป็นต้องทวนสอบ เพราะในทางปฏิบัติไม่สามารถทำให้เป็นไปตาม ข้อกำหนดเหล่านี้ได้ทั้งหมด

เป็นไปได้ที่จะป้องกันการกระจายความเร็วที่ไม่เพียงพอหรือการหมุนวน ด้วยการหลีกเลี่ยงส่วนตัดโค้งหรือ ส่วนที่ประกอบด้วยส่วนตัดโค้งต่างๆ หลายส่วน การต่อขยายใดๆ หรือความไม่ต่อเนื่องใดๆ ในหน้าตัดตาม ขวางในบริเวณใกล้เคียง (น้อยกว่า 4 เท่าของเส้นผ่านศูนย์กลางของท่อ) ภาคตัดที่วัด

โดยทั่วไปผลกระทบของภาวะการไหลทางเข้าจะเพิ่มขึ้นตามเลขแบบ  $K$  ของเครื่องสูบ เมื่อ  $K > 1.2$  แนะนำ ให้จำลองภาวะที่หน้างาน



สำหรับการจัดเตรียมการทดสอบมาตรฐาน แนะนำให้ต่อท่อจากถังเก็บน้ำที่มีพื้นผิวอิสระ หรือจากท่อลดคลื่นขนาดใหญ่ในวงจรปิด ความยาวตรงทางเข้า  $L$  ต้องหาจากสูตร:  $L/D = K + 5$  เมื่อ  $D$  คือเส้นผ่านศูนย์กลางท่อ ซึ่งมีผลใช้ได้เฉพาะสำหรับการทดสอบเกรด 1

สูตรนี้มีผลใช้ได้สำหรับการจัดเตรียมที่รวม (ที่ระยะ  $L$  ด้านต้นทาง) การตัดโค้งมุมฉากอย่างง่ายซึ่งไม่มีใบนำร่องติดตั้งอยู่ ภายใต้ภาวะเหล่านี้ไม่จำเป็นต้องมีตัวตัดการไหลให้ตรง (flow straighter) ในท่อระหว่างส่วนตัดโค้งกับเครื่องสูบลอย อย่างไรก็ตาม ในวงจรปิดซึ่งไม่มีถังเก็บน้ำและท่อลดคลื่นใกล้กับด้านต้นทางของเครื่องสูบลอย จำเป็นต้องแน่ใจว่าการไหลเข้าในเครื่องสูบลอยปราศจากการหมุนวนที่เกิดขึ้นเนื่องจากการติดตั้งและมีการกระจายความเร็วสมมาตรปกติ

การหมุนวนที่มีนัยสำคัญสามารถหลีกเลี่ยงได้โดย

- การออกแบบวงจรทดสอบด้านต้นทางของภาคตัดที่วัดอย่างระมัดระวัง
- การใช้ตัวตัดการไหลให้ตรงอย่างรอบคอบ
- การจัดเตรียมตัวต่อแยกความดันอย่างเหมาะสม เพื่อลดอิทธิพลที่มีกับการวัดให้น้อยที่สุด

ไม่แนะนำให้ติดตั้ง ลิ้นปีกผีเสื้อ (throttle valve) ในท่อด้านดูด (ดูข้อ 5.4.4) แต่อย่างไรก็ตาม ถ้าไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ เช่น การทดสอบการเกิดคาวิเทชัน ความยาวท่อตรงระหว่างวาล์วกับทางเข้าเครื่องสูบลอยควรเป็นไปตามข้อกำหนดข้อ 11.2.2

### 5.3.3 การจัดเตรียมการทดสอบที่จำลองขึ้น

จากเหตุผลที่ให้ไว้ข้างต้น เป็นที่ตกลงกันว่าให้ทดสอบเครื่องสูบลอยในภาวะที่หน้างานที่จำลองขึ้นเป็นสิ่งสำคัญที่ทางเข้าของวงจรที่จำลองขึ้น การไหลควรปราศจากการหมุนวนที่มีนัยสำคัญซึ่งเกิดขึ้นเนื่องจากการติดตั้งและมีการกระจายความเร็วสมมาตรเท่าที่จะเป็นไปได้ การเตรียมที่จำเป็นทั้งหมดต้องทำให้เพื่อให้แน่ใจว่ามีภาวะเหล่านี้

ถ้าจำเป็น สำหรับการทดสอบเกรด 1 การกระจายความเร็วของการไหลเข้าในวงจรที่จำลองขึ้นต้องหาจากการใช้พิทอต์ทิวบ์ (Pitot tube) วัดตามขวางท่ออย่างระมัดระวัง เพื่อให้มีลักษณะเฉพาะการไหลที่ต้องการ ถ้าไม่สามารถทำได้ ลักษณะเฉพาะที่ต้องการสามารถหาได้จากการติดตั้งอุปกรณ์ที่เหมาะสม เช่น ตัวตัดการไหลให้ตรงที่ติดตั้งเพื่อปรับแก้ความผิดพร่องในการไหล (การหมุนวนหรือไม่สมมาตร) ข้อกำหนดคุณลักษณะของตัวตัดการไหลให้ตรงแบบที่ใช้กันส่วนใหญ่สามารถพบได้ใน ISO 7194 แต่ต้องระมัดระวังเพื่อให้แน่ใจว่าภาวะการทดสอบจะไม่มีผลกระทบจากการสูญเสียความดันเนื่องจากอุปกรณ์ติดตั้งบางอย่าง

### 5.3.4 เครื่องสูบลอยที่ทดสอบกับข้อต่อ

ถ้าระบุไว้ในสัญญา การทดสอบมาตรฐานสามารถทำได้กับเครื่องสูบลอยที่รวมกับสิ่งต่อไปนี้:

- ก) ข้อต่อที่เกี่ยวข้องในการติดตั้งที่หน้างานขั้นสุดท้าย หรือ
- ข) การผลิตซ้ำที่ตรงกับตัวเครื่องสูบลอยเอง หรือ

ค) ข้อต่อสำหรับจุดประสงค์การทดสอบและใช้เป็นส่วนหนึ่งของเครื่องสูบเอง  
การไหลที่ทางเข้าและทางออกของชุดรวมต้องเป็นไปตาม ข้อกำหนดที่ระบุในข้อ 5.3.2  
การวัดต้องทำตามข้อ 8.2.2

#### 5.3.5 การติดตั้งเครื่องสูบภายใต้ภาวะจุ่มในของเหลว

ในกรณีที่เครื่องสูบ หรือชุดรวมของเครื่องสูบและข้อต่อของเครื่องสูบ ถูกทดสอบหรือติดตั้งในภาวะที่การติดตั้งห่อมาตรฐานตามที่อธิบายในข้อ 5.3.2 ไม่สามารถทำได้เนื่องจากเข้าถึงไม่ได้หรือจุ่มในของเหลว การวัดต้องทำตามข้อ 8.2.3

#### 5.3.6 เครื่องสูบบแบบหลุมเจาะและแบบบ่อลึก

เครื่องสูบบแบบหลุมเจาะและแบบบ่อลึก โดยทั่วไปไม่สามารถทดสอบกับความยาวสมบูรณ์ของส่วนหลักที่ส่งมอบได้ ดังนั้นความสูญเสียหัวน้ำในส่วนที่แตกต่างกันและกำลังที่ดูดกลืนโดยเพลาดูๆ จึงไม่นำมาคิดรวม ร่องลื่นแบบรับแรงผลัก (trust bearing) จะมีโหลดในระหว่างการทดสอบน้อยกว่าในการติดตั้งขั้นสุดท้าย การวัดต้องทำตามข้อ 8.2.3

#### 5.3.7 เครื่องสูบบแบบเซลฟ์ไพรมิ่ง (self-priming pumps)

โดยหลักการ ความสามารถในการดูดของเครื่องสูบบแบบเซลฟ์ไพรมิ่ง ต้องทวนสอบที่หัวน้ำสถิตด้านดูดตาม สัญญาซึ่งมีท่อทางเข้าที่ติดตั้งเทียบเท่ากับการติดตั้งขั้นสุดท้าย เมื่อการทดสอบไม่สามารถทำอย่างอธิบายได้ การจัดเตรียมการทดสอบที่ใช้ต้องระบุในสัญญา

### 5.4 ภาวะการทดสอบ

#### 5.4.1 วิธีดำเนินการทดสอบ

ระยะเวลาการทดสอบต้องเพียงพอเพื่อให้ได้ผลที่สอดคล้องกับระดับความแม่นยำที่ต้องการ  
การวัดทั้งหมดต้องทำภายใต้ภาวะคงตัวของการทำงานหรือภาวะไม่คงตัวภายในขีดจำกัดที่ให้ไว้ในตารางที่ 4  
การตัดสินใจทำการวัดเมื่อไม่สามารถทำให้มีภาวะเหล่านั้นได้ ต้องเป็นการตกลงกันระหว่างผู้ที่เกี่ยวข้อง  
การทวนสอบจุดรับประกันต้องได้จากการบันทึกจุดวัดอย่างน้อย 3 จุด (การทดสอบเกรด 2) หรือ 5 จุด (การทดสอบเกรด 1) เป็นกลุ่มใกล้เคียงกันและสม่ำเสมอรอบจุดรับประกัน เช่น ระหว่าง  $0.9 Q_G$  กับ  $1.1 Q_G$

ในกรณีที่จำเป็นต้องหาสมรรถนะตลอดพิสัยภาวะการทำงานเนื่องจากมีเหตุผลพิเศษ ต้องมีจำนวนของจุดวัดที่เพียงพอเพื่อให้มีสมรรถนะภายในขีดจำกัดของความไม่แน่นอนตามที่ระบุในข้อ 6.2

ถ้ากำลังขับที่มีได้ในระหว่างการทดสอบบนแท่นทดสอบไม่เพียงพอ และถ้าการทดสอบต้องทำที่ความเร็วรอบที่ลดลง ผลการทดสอบต้องปรับค่าไปที่ความเร็วรอบที่ระบุตามข้อ 6.1.2

#### 5.4.2 เสถียรภาพการทำงาน

#### 5.4.2.1 ข้อสังเกตทั่วไป

สำหรับจุดประสงค์ของมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนี้ ต้องพิจารณาสิ่งต่อไปนี้

- ก) การกระเพื่อม (fluctuation) : การเปลี่ยนแปลงในค่าสั้นๆ รอบค่าเฉลี่ยของค่าปริมาณทางกายภาพที่วัดได้ในระหว่างเวลาที่ทำ การอ่านค่าค่าเดียว
- ข) การแปรผัน (variation) : การเปลี่ยนแปลงค่าซึ่งเกิดขึ้นระหว่างการอ่านค่าครั้งหนึ่งกับการอ่านค่าครั้งถัดไป

#### 5.4.2.2 การกระเพื่อมที่ยอมให้ในการอ่านค่าและการใช้การหน่วง

##### 5.4.2.2.1 การสังเกตด้วยสายตาโดยตรงของสัญญาณที่ได้จากระบบการวัด

สำหรับแต่ละปริมาณที่วัดได้ ขนาดการกระเพื่อมที่ยอมให้ดังในตารางที่ 3

ในกรณีที่การสร้างหรือการทำงานของเครื่องสูบมีขนาดการกระเพื่อมมาก การวัดอาจทำได้โดยมีอุปกรณ์หน่วงในเครื่องวัดหรือสายต่อซึ่งสามารถลดขนาดการกระเพื่อมลงให้อยู่ภายในค่าที่ให้ไว้ในตารางที่ 3

เนื่องจากเป็นไปได้ที่การหน่วงจะมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญกับความแม่นยำของการอ่านค่า จึงต้องใช้ อุปกรณ์หน่วงที่สมมาตรและเป็นเชิงเส้น เช่น หลอดกะพิลลารี (capillary tube) ซึ่งต้องมีการอินทิเกรตตลอดอย่างน้อย 1 วัฏจักรสมบูรณ์ของการกระเพื่อม

ตารางที่ 3 ขนาดของการกระเพื่อมที่ยอมให้เป็นร้อยละของค่าเฉลี่ยของปริมาณที่วัดได้

ปริมาณที่วัดได้	ขนาดของการกระเพื่อมที่ยอมให้	
	เกรด 1 %	เกรด 2 %
อัตราการใช้ หัวน้ำรวมของเครื่องสูบ ทอร์ค กำลังดันเข้า	$\pm 3$	$\pm 6$
ความเร็วรอบ	$\pm 1$	$\pm 2$
เมื่อใช้อุปกรณ์ความดันต่างวัดอัตราการใช้ หัวน้ำรวมของเครื่องสูบ ขนาดการกระเพื่อมที่ยอมให้ของความดันต่างที่สังเกตต้องเป็น $\pm 6\%$ สำหรับเกรด 1 และ $\pm 12\%$ สำหรับเกรด 2		
ในกรณีของการวัดแยกของความดันรวมทางเข้าและความดันรวมทางออก ขนาดการกระเพื่อมที่ยอมให้สูงสุดต้องคำนวณจากหัวน้ำรวมของเครื่องสูบ		

##### 5.4.2.2.2 การบันทึกอัตโนมัติหรือการอินทิเกรตสัญญาณที่ได้จากระบบการวัด

เมื่อสัญญาณที่ได้จากระบบการวัดถูกบันทึกอัตโนมัติหรืออินทิเกรตโดยอุปกรณ์วัด ขนาดการกระเพื่อมที่ยอมให้สูงสุดของสัญญาณเหล่านี้อาจสูงกว่าค่าที่ให้ไว้ในตารางที่ 3 ถ้า



- ก) ระบบการวัดที่ใช้รวมอุปกรณ์อินทิเกรตที่ทำงานอัตโนมัติ โดยมีความแม่นยำที่ต้องการ การอินทิเกรตที่จำเป็นในการคำนวณค่าเฉลี่ยตลอดคาบการอินทิเกรตนานกว่าเวลาตอบสนองของระบบที่สมนัยกันมาก
- ข) การอินทิเกรตที่จำเป็นในการคำนวณค่าเฉลี่ยอาจทำหลังจากบันทึกสัญญาณแอนะล็อก  $x(t)$  แบบต่อเนื่องหรือแบบสุ่ม (ภาวะการสุ่มควรระบุไว้ในรายงานการทดสอบ)

### 5.4.2.3 จำนวนชุดของการสังเกต

#### 5.4.2.3.1 ภาวะคงตัว

ภาวะการทดสอบถือว่าคงตัว ถ้าค่าเฉลี่ยของปริมาณทั้งหมดที่เกี่ยวข้อง (อัตราการไหล ห้วนน้ำรวมของเครื่องสูบลำกำลังด้านเข้า ทอร์ค และความเร็วรอบ) ไม่ขึ้นอยู่กับเวลา ในทางปฏิบัติ ภาวะการทดสอบอาจถือว่าคงตัวถ้าการแปรผันของแต่ละปริมาณ (ที่สังเกตที่จุดทำงานทดสอบเป็นเวลาอย่างน้อย 10 วินาที) ไม่เกินค่าที่ให้ในส่วนบนของตารางที่ 4 ถ้าเป็นไปตามภาวะนี้ และถ้าการกระเพื่อมน้อยกว่าค่าที่ยอมให้ในตารางที่ 3 การอ่านค่าเพียง 1 ชุด ของแต่ละปริมาณจะถูกบันทึกสำหรับจุดทดสอบที่พิจารณา

#### 5.4.2.3.2 ภาวะไม่คงตัว

ในกรณีที่ความไม่คงตัวของภาวะการทดสอบทำให้เกิดข้อสงสัยเกี่ยวกับความแม่นยำของการทดสอบ ต้องทำตามวิธีดำเนินการต่อไปนี้

ที่จุดทดสอบแต่ละจุด การอ่านค่าปริมาณที่วัดได้ซ้ำต้องทำในช่วงเวลาแบบสุ่ม แต่ไม่น้อยกว่า 10 วินาที โดยยอมให้ควบคุมความเร็วรอบและอุณหภูมิเท่านั้น การปรับตั้งทั้งหมดของลิ้นปีกผีเสื้อ ระดับน้ำปลอก(gland) น้ำปรับสมดุล ฯลฯ ต้องปล่อยไว้โดยไม่มีการเปลี่ยนแปลงใดๆ

ความแตกต่างระหว่างค่าที่อ่านซ้ำปริมาณเดียวกันจะวัดความไม่คงตัวของภาวะการทดสอบ ซึ่งอย่างน้อยได้รับอิทธิพลบางส่วนจากเครื่องสูบลูกสูบที่ทดสอบเช่นเดียวกับจากการติดตั้ง

ที่แต่ละจุดทดสอบต้องอ่านค่าอย่างน้อย 3 ชุด และต้องบันทึกค่าจากการอ่านค่าแยกกันแต่ละครั้งและประสิทธิภาพที่หาได้จากการอ่านค่าแต่ละชุด ความแตกต่างเป็นร้อยละระหว่างค่ามากที่สุดกับค่าน้อยที่สุดของแต่ละปริมาณต้องไม่มากกว่าที่ให้ไว้ในตารางที่ 4 ควรสังเกตว่ายอมให้มีความแตกต่างเพิ่มขึ้นถ้าจำนวนการอ่านค่าเพิ่มขึ้น (ดูตารางที่ 4)

**ตารางที่ 4** ขีดจำกัดของการแปรผันระหว่างการวัดซ้ำของปริมาณเดียวกัน  
(บนพื้นฐานของขีดจำกัดความเชื่อมั่นร้อยละ 95)

ภาวะ	จำนวนชุดของการอ่านค่า	ความแตกต่างที่ยอมรับได้ระหว่างค่ามากที่สุดกับค่าน้อยที่สุดที่อ่านได้ของแต่ละปริมาณ เทียบกับค่าเฉลี่ย			
		อัตราการใช้, ห้วนน้ำรวมของเครื่องสูบลม, ท่อ, กำลังด้านเข้า		ความเร็วรอบ	
		เกรด 1 %	เกรด 2 %	เกรด 1 %	เกรด 2 %
คงตัว	1	0.6	1.2	0.2	0.4
ไม่คงตัว	3	0.8	1.8	0.3	0.6
	5	1.6	3.5	0.5	1.0
	7	2.2	4.5	0.7	1.4
	9	2.8	5.8	0.8	1.6
	13	2.9	5.9	0.9	1.8
	>20	3.0	6.0	1.0	2.0

ความแตกต่างที่ยอมรับได้สูงสุดเหล่านี้ออกแบบเพื่อให้แน่ใจว่าความไม่แน่นอนเนื่องจากการกระจายร่วมกับความไม่แน่นอนแบบมีระบบที่ให้ไว้ในตารางที่ 7 จะส่งผลกับความไม่แน่นอนในการวัดโดยรวมไม่มากกว่าที่ให้ไว้ในตารางที่ 8

ค่าเฉลี่ยเลขคณิตของค่าที่อ่านได้ทั้งหมดสำหรับแต่ละปริมาณต้องใช้เป็นค่าจริงสำหรับจุดประสงค์ของการทดสอบ

ถ้าไม่สามารถทำให้ถึงค่าที่ให้ไว้ในตารางที่ 4 ได้ ต้องหาสาเหตุ แกไขภาวะและอ่านค่าใหม่ทั้งชุด นั่นคือต้องไม่นำค่าทั้งหมดในชุดเดิมมาใช้ เพราะอยู่ภายนอกขีดจำกัด

ในกรณีที่ความแปรผันที่เกินไม่ได้มาจากวิธีการหรือความผิดพลาดของเครื่องทดสอบและไม่สามารถขจัดได้ ขีดจำกัดของความผิดพลาดสามารถคำนวณ โดยการวิเคราะห์ทางสถิติ

#### 5.4.3 ความเร็วรอบในการทดสอบ

หากมิได้ตกลงไว้เป็นอย่างอื่น การทดสอบอาจทำที่ความเร็วรอบทดสอบภายในพิสัยร้อยละ 50 ถึงร้อยละ 120 ของความเร็วรอบที่ระบุเพื่อสร้างอัตราการใช้ ห้วนน้ำรวมของเครื่องสูบลม และกำลังด้านเข้า อย่างไรก็ตาม ควรสังเกตว่าเมื่อเปลี่ยนแปลงไปมากกว่าร้อยละ 20 จากความเร็วรอบที่ระบุอาจมีผลกระทบกับประสิทธิภาพ

สำหรับการทดสอบ NPSH ความเร็วรอบทดสอบควรอยู่ภายในพิสัยร้อยละ 80 ถึงร้อยละ 120 ของความเร็วรอบที่ระบุ หากอัตราการไหลอยู่ภายในร้อยละ 50 ถึงร้อยละ 120 ของอัตราการไหลที่สมนัยกับประสิทธิภาพสูงสุดที่ความเร็วรอบทดสอบ

**หมายเหตุ** ถ้าสำหรับการทดสอบที่เป็นไปตามข้อกำหนดข้อ 11.1.2.1 และข้อ 11.1.2.2 อาจยอมให้มีการแปรผันที่กล่าวถึงข้างต้นได้ทุกครั้ง สำหรับการทดสอบที่เป็นไปตามข้อกำหนดข้อ 11.1.2.3 อาจยอมให้สำหรับเครื่องสูบน้ำที่มีเลขแบบ  $K$  น้อยกว่าหรือเท่ากับ 2; สำหรับเครื่องสูบน้ำที่มีเลขแบบ  $K$  มากกว่า 2 ควรตกลงกันระหว่างผู้ที่เกี่ยวข้อง

#### 5.4.4 การปรับตั้งหัวน้ำรวมของเครื่องสูบน้ำ

ภาวะการทดสอบอาจได้มา (หนึ่งในวิธีอื่นๆ) โดยใช้การปรับวาล์วในท่อทางเข้าหรือท่อทางออก หรือทั้งสองท่อ เมื่อใช้การปรับวาล์วในท่อทางเข้า ต้องมีการพิจารณาอย่างถูกต้องถึงความเป็นไปได้ของการเกิดคาวิเทชันหรืออากาศที่ออกมาจากน้ำ ซึ่งอาจมีผลกระทบกับการทำงานของเครื่องสูบน้ำ อุปกรณ์วัดการไหลหรือทั้งสองอย่าง (ดูข้อ 11.2.2)

#### 5.4.5 การทดสอบเครื่องสูบน้ำสำหรับของเหลวอื่นที่ไม่ใช่น้ำเย็นสะอาด

##### 5.4.5.1 ทั่วไป

สมรรถนะของเครื่องสูบน้ำก่อนข้างจะแปรผันตามสภาพของของเหลวที่สูบ ถึงแม้ว่าไม่สามารถตั้งเป็นกฎทั่วไปที่สามารถใช้ได้กับสมรรถนะของน้ำเย็นสะอาดเพื่อคาดคะเนสมรรถนะของของเหลวอื่น บ่อยครั้งที่ผู้ที่เกี่ยวข้องต้องตกลงกันบนกฎโดยประสบการณ์เพื่อให้เหมาะสมกับสถานการณ์เฉพาะ จึงทดสอบเครื่องสูบน้ำด้วยน้ำเย็นสะอาด

อาจพิจารณาภาคผนวก ข. และภาคผนวก ช. เป็นแนวทาง

##### 5.4.5.2 ลักษณะเฉพาะของ “น้ำเย็นสะอาด”

ลักษณะเฉพาะของน้ำที่สมนัยกับสิ่งที่เรียกในมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนี้ว่า “น้ำเย็นสะอาด” ต้องอยู่ในขีดจำกัดที่ระบุในตารางที่ 5

ตารางที่ 5 ข้อกำหนดคุณลักษณะของ “น้ำเย็นสะอาด”

ลักษณะเฉพาะ	หน่วย	ค่าสูงสุด
อุณหภูมิ	°C	40
ความหนืดจลน์	m <sup>2</sup> /s	$1.75 \times 10^{-6}$
ความหนาแน่น	kg/m <sup>3</sup>	1 050
ปริมาณของแข็งอิสระที่ไม่ดูดซึมน้ำ	kg/m <sup>3</sup>	2.5
ปริมาณของแข็งที่ละลาย	kg/m <sup>3</sup>	50



ปริมาณก๊าซอิสระและก๊าซที่ละลายรวมของน้ำต้องไม่เกินปริมาณอิมิต์ที่สัมพัทธ์กับ

- ความดันและอุณหภูมิในอ่างเครื่องสูบ สำหรับวงจรเปิด (open circuit)
- ความดันและอุณหภูมิในแท้งก์ สำหรับวงจรรอบปิด (closed loop)

#### 5.4.5.3 ลักษณะเฉพาะของของเหลวที่การทดสอบน้ำเย็นสะอาดยอมรับได้

เครื่องสูบสำหรับของเหลวอื่นที่ไม่ใช่น้ำเย็นสะอาดอาจทดสอบหัวน้ำ อัตราการไหล และประสิทธิภาพด้วยน้ำเย็นสะอาดถ้าของเหลวอยู่ในข้อกำหนดคุณลักษณะในตารางที่ 6<sup>1)</sup>

ตารางที่ 6 ลักษณะเฉพาะของของเหลว

ลักษณะเฉพาะของของเหลว	หน่วย	ค่าต่ำสุด	ค่าสูงสุด
ความหนืดจลน์	m <sup>2</sup> /s	ไม่จำกัด	10 × 10 <sup>-6</sup>
ความหนาแน่น	kg/m <sup>3</sup>	450	2 000
ปริมาณของแข็งอิสระที่ไม่ดูดซึมน้ำ	kg/m <sup>3</sup>	-	5.0

ปริมาณก๊าซอิสระและก๊าซที่ละลายรวมของของเหลวต้องไม่เกินปริมาณอิมิต์ที่สัมพัทธ์กับ

- ความดันและอุณหภูมิในอ่างเครื่องสูบ สำหรับวงจรเปิด
- ความดันและอุณหภูมิในแท้งก์ สำหรับวงจรรอบปิด

การทดสอบเครื่องสูบสำหรับของเหลวอื่นที่ไม่ใช่ของเหลวที่ระบุข้างต้นต้องตกลงกันเป็นพิเศษ

ในกรณีที่ไม่มีข้อตกลงกันเป็นพิเศษ การทดสอบการเกิดคาวิเทชันต้องทำกับน้ำเย็นสะอาด คำนึงถึงความจริงที่ว่าผลลัพธ์อาจมีผลกระทบจากวิธีดำเนินการนี้เมื่อของเหลวที่สูบไม่ใช่ น้ำเย็นสะอาด

## 6. การวิเคราะห์ผลการทดสอบ

### 6.1 การแปลงผลการทดสอบที่ภาวะการรับประกัน

#### 6.1.1 ทั่วไป

ปริมาณที่ต้องการเพื่อทวนสอบลักษณะเฉพาะที่รับประกัน โดย ผู้ทำ/ผู้ส่งมอบ และที่ให้ไว้ในข้อ 4.1 โดยทั่วไปวัดภายใต้ภาวะที่ต่างกันมากกว่าหรือน้อยกว่าภาวะที่อยู่บนพื้นฐานการรับประกัน เพื่อที่จะหาว่าเป็นไปตามการรับประกันหรือไม่ถ้าการทดสอบทำภายใต้ภาวะการรับประกัน จึงจำเป็นต้องแปลงปริมาณที่วัดได้ภายใต้ภาวะที่ต่างกันให้เป็นปริมาณที่วัดได้ภายใต้ภาวะการรับประกัน

#### 6.1.2 การแปลงผลการทดสอบให้เป็นข้อมูลบนพื้นฐานของความเร็วยรอบ (หรือความถี่) ที่ระบุ และความหนาแน่น

<sup>1)</sup> เส้นโค้ง NPSHR ของผู้ทำเครื่องสูบตามปกติสร้างขึ้นโดยใช้น้ำเย็นสะอาด และค่า NPSHR ให้ไว้สำหรับน้ำเย็นสะอาดเสมอ

ข้อมูลการทดสอบทั้งหมดที่หาได้ที่ความเร็วรอบ  $n$  ซึ่งมีการเบี่ยงเบนจากความเร็วรอบที่ระบุ  $n_{sp}$  ต้องแปลงให้อยู่บนพื้นฐานของความเร็วรอบที่ระบุ  $n_{sp}$

ถ้าความเร็วรอบทดสอบ  $n$  เบี่ยงเบนจากความเร็วรอบที่ระบุ  $n_{sp}$  ไม่เกินการแปรผันที่ยอมให้ซึ่งระบุในข้อ 5.4.3 และถ้าการเบี่ยงเบนของของเหลวทดสอบจากของเหลวที่ระบุอยู่ในขีดจำกัดที่ระบุในข้อ 5.4.5.3 ข้อมูลที่วัดได้ที่อัตราการไหล  $Q$  หัวน้ำรวมของเครื่องสูบล  $H$  กำลังด้านเข้า  $P$  และประสิทธิภาพเครื่องสูบล  $\eta$  สามารถแปลงด้วยสมการ:

$$Q_T = Q \frac{n_{sp}}{n}$$

$$H_T = H \left( \frac{n_{sp}}{n} \right)^2$$

$$P_T = P \left( \frac{n_{sp}}{n} \right)^3 \cdot \frac{\rho_{sp}}{\rho}$$

$$\eta_T = \eta$$

และผลลัพธ์ที่ได้สำหรับ NPSHR สามารถแปลงด้วยสมการ

$$(\text{NPSHR})_T = (\text{NPSHR}) \left( \frac{n_{sp}}{n} \right)^x$$

ในการประมาณครั้งแรกสำหรับ NPSH อาจใช้ค่า  $x = 2$  ถ้าเป็นไปตามภาวะที่ระบุซึ่งให้ไว้ในข้อ 5.4.3 สำหรับความเร็วรอบและอัตราการไหล และถ้าสถานะทางกายภาพของของเหลวที่ทางเข้าใบพัดอยู่ในลักษณะที่ไม่มีการแยกก๊าซที่สามารถมีผลกระทบกับการทำงานของเครื่องสูบล ถ้าเครื่องสูบลทำงานใกล้เคียงขีดจำกัดการเกิดคาวิเทชัน หรือถ้าการเบี่ยงเบนของความเร็วทดสอบจากความเร็วที่ระบุเกินข้อกำหนดคุณลักษณะที่ให้ไว้ในข้อ 5.4.3 ปรากฏการณ์อาจได้รับอิทธิพลจาก เช่น ผลกระทบทางอุณหภูมิ การแปรผันของแรงตึงผิว หรือความแตกต่างในปริมาณอากาศที่ละลายหรืออากาศที่ถูกกัก ค่าเลขยกกำลัง  $x$  อยู่ระหว่าง 1.3 ถึง 2 และบังคับให้ตกลงกันระหว่างผู้ที่เกี่ยวข้องเพื่อสร้างสูตรการแปลงที่ใช้

ในกรณีของชุดมอเตอร์และเครื่องสูบลรวมกัน หรือเมื่อการรับประกันอ้างอิงถึงความเร็วและแรงดันไฟฟ้าที่ตกลงกันแทนที่ความเร็วรอบที่ตกลงกัน (ดูข้อ 4.1) ข้อมูลอัตราการไหล หัวน้ำรวมของเครื่องสูบล กำลังด้านเข้า และประสิทธิภาพให้ใช้ตามกฎการแปลงที่กล่าวถึงข้างต้น หาก  $n_{sp}$  แทนด้วยความเร็ว  $f_{sp}$  และ  $n$  แทนด้วยความเร็ว  $f$  อย่างไรก็ตาม การแปลงนั้นถูกจำกัดไว้สำหรับกรณีที่ความเร็วที่เลือกในระหว่างการทดสอบแปรผันไม่เกินร้อยละ 1 ถ้าแรงดันไฟฟ้าที่ใช้ในการทดสอบสูงกว่าหรือต่ำกว่าแรงดันไฟฟ้าซึ่งอยู่บนพื้นฐานของลักษณะเฉพาะที่รับประกันไม่เกินร้อยละ 5 ไม่จำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงข้อมูลการทำงานอื่น

ถ้าการเบี่ยงเบนที่กล่าวถึงข้างต้นเกิน นั่นคือ  $\pm$  ร้อยละ 1 สำหรับความเร็ว และ  $\pm$  ร้อยละ 5 สำหรับแรงดันไฟฟ้า ผู้ซื้อและผู้ทำ/ผู้ส่งมอบ จำเป็นต้องตกลงกัน

### 6.1.3 การทดสอบที่ NPSHA ต่างจากที่รับประกัน

ไม่สามารถยอมรับสมรรถนะเครื่องสูบลูกสูบที่ NPSHA สูงได้ หลังปรับแก้ความเร็วรอบภายในพิสัยที่ยอมให้ในข้อ 5.4.3 เพื่อช้บอสมรรถนะที่ NPSHA ที่ต่ำกว่า

อย่างไรก็ตาม สามารถยอมรับสมรรถนะเครื่องสูบลูกสูบที่ NPSHA ต่ำได้ หลังปรับแก้ความเร็วรอบภายในพิสัยที่ยอมให้ในข้อ 5.4.3 เพื่อช้บอสมรรถนะที่ NPSHA ที่สูงกว่า หากตรวจสอบว่าไม่มีการเกิดคาวิเทชัน ตามข้อ 11.1.2.2 หรือข้อ 11.1.2.3

## 6.2 การวัดความไม่แน่นอน

### 6.2.1 ทั่วไป

การวัดทุกครั้งมีความไม่แน่นอนอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ แม้ว่าวิธีดำเนินการวัดและเครื่องวัดที่ใช้ เช่นเดียวกับวิธีวิเคราะห์จะเป็นไปตามกฎที่มีอยู่ทั้งหมด และโดยเฉพาะอย่างยิ่งข้อกำหนดของมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนี้

### 6.2.2 การหาความไม่แน่นอนแบบสุ่ม

จุดประสงค์ของมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนี้ กำหนดให้ความไม่แน่นอนในการวัดแบบสุ่มของตัวแปรเป็น 2 เท่าของค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของตัวแปรนี้ ความไม่แน่นอนสามารถคำนวณและช้บอสำหรับการวัดใดๆ ตาม ISO 5198

เมื่อความผิดพลาดย่อยต่างๆ (เมื่อรวมกันทำให้เกิดความไม่แน่นอน) ซึ่งไม่ขึ้นต่อกัน มีค่าน้อยและมีจำนวนมาก และมีการกระจายแบบเกาส์เซียน ความผิดพลาดจริง (นั่นคือ ความแตกต่างระหว่างค่าที่วัดได้กับค่าจริง) จะมีค่าน้อยกว่าค่าความไม่แน่นอนด้วยความน่าจะเป็นร้อยละ 95

### 6.2.3 ความไม่แน่นอนแบบมีระบบที่ยอมให้สูงสุด

ความไม่แน่นอนของการวัดบางส่วนขึ้นอยู่กับความไม่แน่นอนที่เหลือยู่ในเครื่องวัดหรือในวิธีการวัดที่ใช้ หลังจากขจัดความผิดพลาดที่ทราบทั้งหมดด้วยการสอบเทียบ การวัดมีตัวอย่างระมัดระวัง การติดตั้งอย่างเหมาะสม ฯลฯ ก็ยังคงมีความผิดพลาดเหลือยู่ซึ่งจะไม่หายไปและไม่สามารถลดลงได้ด้วยการวัดซ้ำถ้าใช้เครื่องวัดเดิมและวิธีการวัดเดิม ส่วนประกอบของความผิดพลาดนี้เรียกว่า “ความไม่แน่นอนแบบมีระบบ”

ข้อ 7. ถึงข้อ 11. อธิบายวิธีการวัดต่างๆ และอุปกรณ์ที่ใช้เพื่อหาอัตราการไหล หัวน้ำรวมของเครื่องสูบลูกสูบความเร็วรอบ กำลังด้านเข้าเครื่องสูบลูกสูบ และค่า NPSHR ในพิสัยความแม่นยำที่ต้องการสำหรับการทดสอบตามเกรด 1 และเกรด 2

อาจใช้อุปกรณ์หรือวิธีซึ่งทราบโดยการสอบเทียบหรืออ้างอิงไปยังมาตรฐานอื่นเพื่อส่งผลให้การวัดมีความไม่แน่นอนแบบมีระบบไม่เกินค่าที่ยอมให้สูงสุดที่ให้ไว้ในตารางที่ 7 เครื่องวัดหรือวิธีเหล่านี้ต้องยอมรับโดยผู้ที่เกี่ยวข้อง



ตารางที่ 7 ค่าที่ยอมให้ของความไม่แน่นอนแบบมีระบบ

ปริมาณ	ค่าที่ยอมให้	
	เกรด 1 %	เกรด 2 %
อัตราการใช้	$\pm 1.5$	$\pm 2.5$
ความเร็วรอบ	$\pm 0.35$	$\pm 1.4$
ทอร์ก	$\pm 0.9$	$\pm 2.0$
หัวน้ำรวมของเครื่องสูบ	$\pm 1.0$	$\pm 2.5$
กำลังด้านเข้าตัวขับ	$\pm 1.0$	$\pm 2.0$

#### 6.2.4 ความไม่แน่นอนในการวัดโดยรวม

ความไม่แน่นอนแบบสุ่มเนื่องจากลักษณะเฉพาะของระบบการวัด หรือการแปรผันของปริมาณที่วัดได้ หรือทั้งสองอย่างปรากฏเป็นการกระจายของการวัดโดยตรง แตกต่างจากความไม่แน่นอนแบบมีระบบ โดยความไม่แน่นอนแบบสุ่มสามารถลดลงได้ด้วยการเพิ่มจำนวนครั้งของการวัดปริมาณเดิมภายใต้ภาวะเดิม

ความไม่แน่นอนในการวัดโดยรวมคำนวณจากรากที่สองของผลรวมระหว่างความไม่แน่นอนแบบมีระบบยกกำลังสองกับค่าความไม่แน่นอนแบบสุ่มยกกำลังสอง

ตารางที่ 8 เป็นไปได้ ต้องหาความไม่แน่นอนในการวัดโดยรวม หลังการทดสอบ โดยคำนึงถึงการวัดและภาวะการทำงานที่เกี่ยวข้องกับการทดสอบ

ถ้าทำตามข้อแนะนำเกี่ยวกับความไม่แน่นอนแบบมีระบบตามที่ให้ไว้ในข้อ 6.2.3 และข้อกำหนดทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับวิธีดำเนินการทดสอบตามที่ให้ไว้ในมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนี้ อาจถือว่าความไม่แน่นอนโดยรวม (ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95) จะไม่เกินค่าที่ให้ไว้ในตารางที่ 8

ตารางที่ 8 ค่าที่ยอมให้ของความไม่แน่นอนในการวัดโดยรวม

ปริมาณ	สัญลักษณ์	เกรด 1 %	เกรด 2 %
อัตราการใช้	$e_Q$	$\pm 2.0$	$\pm 3.5$
ความเร็วรอบ	$e_n$	$\pm 0.5$	$\pm 2.0$
ทอร์ก	$e_T$	$\pm 1.4$	$\pm 3.0$
หัวน้ำรวมของเครื่องสูบ	$e_H$	$\pm 1.5$	$\pm 5.5$
กำลังด้านเข้าตัวขับ	$e_{P_{gr}}$		
กำลังด้านเข้าเครื่องสูบ (คำนวณจากทอร์กและความเร็วรอบ)	$e_P$		
กำลังด้านเข้าเครื่องสูบ (คำนวณจากกำลังตัวขับและประสิทธิภาพมอเตอร์)	$e_P$	$\pm 2.0$	$\pm 4.0$

## 6.2.5 การหาความไม่แน่นอนในการวัดประสิทธิภาพ

ความไม่แน่นอนโดยรวมในประสิทธิภาพโดยรวมและในประสิทธิภาพเครื่องสูบลำดับด้วยสูตรต่อไปนี้

$$e_{\eta_{gr}} = \sqrt{e_Q^2 + e_H^2 + e_{P_{gr}}^2}$$

$$e_{\eta} = \sqrt{e_Q^2 + e_H^2 + e_T^2 + e_n^2} \quad (\text{ถ้าประสิทธิภาพคำนวณจากทอร์คและความเร็วรอบ})$$

$$e_{\eta} = \sqrt{e_Q^2 + e_H^2 + e_P^2} \quad (\text{ถ้าประสิทธิภาพคำนวณจากกำลังด้านเข้าเครื่องสูบ})$$

การใช้ค่าที่ให้ไว้ในตารางที่ 8 ในการคำนวณทำให้ได้ผลลัพธ์ที่ให้ไว้ในตารางที่ 9

ตารางที่ 9 ค่าผลลัพธ์ของความไม่แน่นอนโดยรวมของประสิทธิภาพ

ปริมาณ	สัญลักษณ์	เกรด 1 %	เกรด 2 %
ประสิทธิภาพโดยรวม (คำนวณจาก $Q$ , $H$ และ $P_{gr}$ )	$e_{\eta_{gr}}$	$\pm 2.9$	$\pm 6.1$
ประสิทธิภาพเครื่องสูบ (คำนวณจาก $Q$ , $H$ , $T$ และ $n$ )	$e_{\eta}$	$\pm 2.9$	$\pm 6.1$
ประสิทธิภาพเครื่องสูบ (คำนวณจาก $Q$ , $H$ , $P_{gr}$ และ $\eta_{mol}$ )	$e_{\eta}$	$\pm 3.2$	$\pm 6.4$
หมายเหตุ สำหรับการคำนึงถึงความไม่แน่นอนเพิ่มเติมเกี่ยวกับความสูญเสีย อ้างอิงข้อ 10.4			

ความไม่แน่นอนตามที่ให้ไว้ในตารางที่ 8 และตารางที่ 9 ชี้ออกการเบี่ยงเบนที่เป็นไปได้ของค่าปริมาณที่หาได้โดยการวัดจากค่าจริง

## 6.3 ค่าตัวประกอบความคลาดเคลื่อน

เนื่องจากความไม่แน่นอนจากการผลิตซึ่งมีขึ้นในระหว่างการทำ ต้องระบุค่าเบี่ยงเบนเชิงเรขาคณิตจากแบบเขียน (drawing) ในเครื่องสูบทุกเครื่อง

เมื่อเปรียบเทียบผลการทดสอบกับค่าที่รับประกัน (จุดทำงาน) ต้องยอมให้มีความคลาดเคลื่อน รวมถึงการเบี่ยงเบนที่เป็นไปได้ในวันที่ใช้งานระหว่างเครื่องสูบที่ทดสอบกับเครื่องสูบที่ไม่มีความไม่แน่นอนจากการผลิตใดๆ

ควรชี้ให้เห็นเกณฑ์ความคลาดเคลื่อนเหล่านี้ในลักษณะการทำงานของเครื่องสูบว่าสัมพันธ์กับเครื่องสูบจริง ไม่ใช่กับภาวะการทดสอบและความไม่แน่นอนในการวัด

เพื่อให้การทวนสอบค่าที่รับประกันง่ายขึ้น แนะนำให้ใช้ตัวประกอบความคลาดเคลื่อน

ตัวประกอบความคลาดเคลื่อน  $\pm t_Q$ ,  $\pm t_H$  และ  $t_{\eta}$  ของอัตราไหล หัวน้ำรวมของเครื่องสูบ และประสิทธิภาพ เครื่องสูบต้องใช้กับจุดรับประกัน  $Q_G$ ,  $H_G$  ตามลำดับ

ในกรณีที่ไม่มีกรตกลงจำเพาะสำหรับค่าที่ใช้ ต้องใช้ค่าที่ให้ไว้ในตารางที่ 10

ตารางที่ 10 ค่าตัวประกอบความคลาดเคลื่อน

ปริมาณ	สัญลักษณ์	เกรด 1 %	เกรด 2 %
อัตราการใช้	$t_Q$	$\pm 4.5$	$\pm 8$
หัวน้ำรวมของเครื่องสูบ	$t_H$	$\pm 3$	$\pm 5$
ประสิทธิภาพเครื่องสูบ	$t_\eta$	- 3	- 5

พิสัยความคลาดเคลื่อนอื่น (เช่น ให้เฉพาะตัวประกอบความคลาดเคลื่อนทางบวก) อาจตกลงกันในสัญญา

สมรรถนะของเครื่องสูบที่ผลิตเป็นอนุกรมและเลือกจากเส้นโค้งสมรรถนะทั่วไปที่พิมพ์ในแคตตาล็อก และเครื่องสูบที่มีกำลังด้านเข้าน้อยกว่า 10 กิโลวัตต์ อาจแปรเปลี่ยนไปได้ ตัวประกอบความคลาดเคลื่อนสำหรับเครื่องสูบเหล่านี้ระบุไว้ในภาคผนวก ก.

#### 6.4 การทวนสอบค่าที่รับประกัน

##### 6.4.1 ทั่วไป

การทวนสอบค่าที่รับประกันแต่ละค่าต้องทำโดยการเปรียบเทียบผลลัพธ์ที่ได้จากการทดสอบกับค่าที่รับประกันในสัญญา (รวมถึงความคลาดเคลื่อนที่เกี่ยวข้อง)

##### 6.4.2 การทวนสอบอัตราการใช้ หัวน้ำ และประสิทธิภาพที่รับประกัน

ผลการวัดต้องแปลงเป็นที่ความเร็ว (หรือความถี่) ที่ระบุตามข้อ 6.1.2 จากนั้นต้องลงจุดเทียบกับอัตราการใช้  $Q$  เส้นโค้งที่พอดีที่สุดกับจุดที่วัดได้จะแสดงสมรรถนะของเครื่องสูบ

การหาความคลาดเคลื่อนได้จากการลากผ่านจุดรับประกัน  $Q_G$ ,  $H_G$  เป็นเส้นแนวระดับ  $\pm t_Q \cdot Q_G$  และเส้นแนวตั้ง  $\pm t_H \cdot H_G$

หัวน้ำและอัตราการใช้จะเป็นไปตามการรับประกัน ถ้าเส้นโค้ง  $H(Q)$  ตัดหรืออย่างน้อยสัมผัสกับเส้นแนวตั้ง และ/หรือ เส้นแนวระดับ (ดูรูปที่ 2)

ประสิทธิภาพต้องหาจากเส้นโค้ง  $H(Q)$  ที่วัดได้ที่จุดตัดกับเส้นตรงที่ลากผ่านจุดทำงานที่ระบุ  $Q_G$ ,  $H_G$  และจุดศูนย์ของแกน  $QH$  และจากที่เส้นแนวตั้งตัดกับเส้นโค้ง  $\eta(Q)$

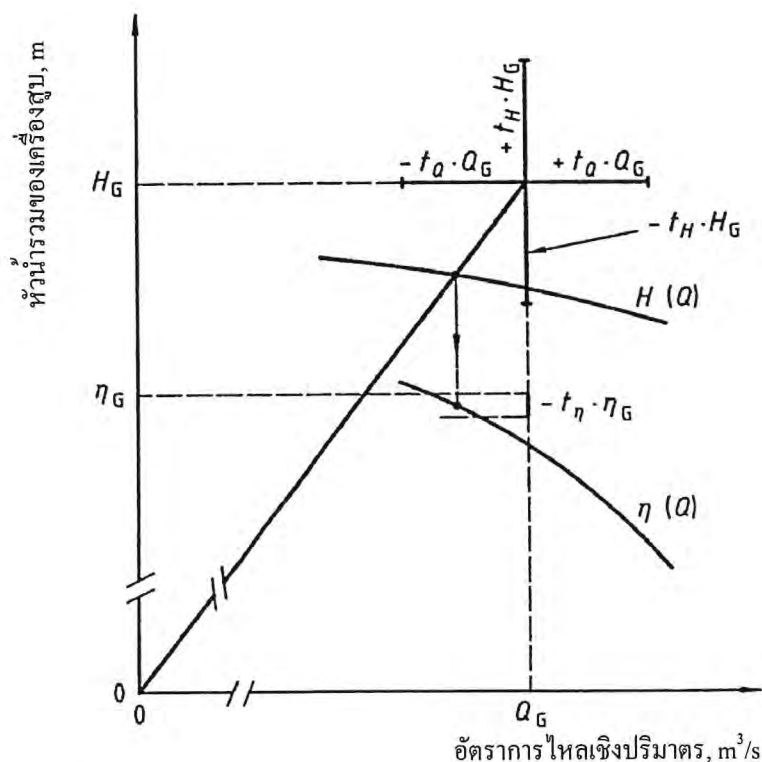
ภาวะการรับประกันของประสิทธิภาพอยู่ภายในความคลาดเคลื่อน ถ้าค่าประสิทธิภาพที่จุดตัดนี้สูงกว่าหรืออย่างน้อยเท่ากับ  $\eta_G(1-t_\eta)$  (ดูรูปที่ 2)

หมายเหตุ ถ้าค่าที่วัดได้ของ  $Q$  และ  $H$  มากกว่าค่าที่รับประกัน  $Q_G$  และ  $H_G$  แต่อยู่ภายในความคลาดเคลื่อน  $Q_G + (t_Q \cdot Q_G)$  และประสิทธิภาพอยู่ภายในความคลาดเคลื่อนด้วย กำลังด้านเข้าจริงอาจสูงกว่าที่สมมติไว้ในแผ่นข้อมูล



### 6.4.3 การทวนสอบ NPSH ที่รับประกัน

สำหรับการตรวจสอบผลกระทบของการเกิดคาวิเทชันและค่าของ NPSHR ที่รับประกัน ต้องเป็นไปตามข้อกำหนดที่ให้ในข้อ 11.1



รูปที่ 2 การทวนสอบการรับประกันอัตราการไหล หัวน้ำ และประสิทธิภาพ

### 6.5 การหาลักษณะเฉพาะที่ระบุ

#### 6.5.1 การลดเส้นผ่านศูนย์กลางใบพัด

เมื่อปรากฏจากการทดสอบว่าลักษณะเฉพาะของเครื่องสูบสูงกว่าลักษณะเฉพาะที่ระบุ โดยทั่วไปจะทำการลดเส้นผ่านศูนย์กลางใบพัด

ถ้าความแตกต่างระหว่างค่าที่ระบุกับค่าที่วัดได้น้อย เป็นไปได้ที่จะหลีกเลี่ยงการทดสอบชุดใหม่โดยการใช้กฎตามสัดส่วนซึ่งยอมให้ประเมินลักษณะเฉพาะใหม่

การใช้วิธีนี้และภาวะในทางปฏิบัติสำหรับการลดเส้นผ่านศูนย์กลางใบพัดต้องใช้ในการตกลงร่วมกัน

ภาคผนวก ข. ของมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนี้ให้การชี้แจงบางอย่างซึ่งอาจใช้ในกรณีที่มีการลดเส้นผ่านศูนย์กลางทางออกเฉลี่ยของใบพัดไม่เกินร้อยละ 5 สำหรับเครื่องสูบลักษณะแบบ  $K \leq 1.5$

#### 6.5.2 การแปรผันของความเร็ว

ถ้าเครื่องสูบที่มีการขับเคลื่อนปรับความเร็วได้ไม่เป็นไปตามหรือเกินกว่าการรับประกัน อาจคำนวณจุดทดสอบใหม่สำหรับความเร็วรอบต่างกัน หากไม่เกินความเร็วรอบต่อเนื่องที่ยอมให้สูงสุด ในกรณีที่ไม่มี การตกลงจำเพาะ ความเร็วรอบที่ยอมให้สูงสุดอาจเท่ากับ  $1.02 n_{sp}$  ในกรณีเช่นนั้นไม่จำเป็นต้องทดสอบใหม่

## 7. การวัดอัตราการไหล

### 7.1 การวัดด้วยการชั่ง

ISO 4185 ระบุข้อมูลที่จำเป็นทั้งหมดสำหรับการวัดอัตราการไหลของของเหลวด้วยวิธีชั่ง

วิธีชั่งซึ่งให้เพียงค่าอัตราการไหลเฉลี่ยในระหว่างเวลาที่ใช้ในการเติมแท็งก์ชั่ง อาจพิจารณาว่าเป็นวิธีที่แม่นยำที่สุดสำหรับการวัดอัตราการไหล โดยมีผลกระทบจากความผิดพลาดที่เกี่ยวข้องกับการชั่ง การวัดเวลาในการเติม การหาความหนาแน่นโดยคำนึงถึงอุณหภูมิของของไหล และอาจมีความผิดพลาดเกี่ยวกับการเปลี่ยนทิศทางการไหล (วิธีสถิต) หรือปรากฏการณ์พลวัตที่เวลาของการชั่ง (วิธีพลวัต)

### 7.2 วิธีเชิงปริมาตร

ISO 8316 ระบุข้อมูลที่จำเป็นทั้งหมดสำหรับการวัดอัตราการไหลของของเหลวด้วยวิธีเชิงปริมาตร

วิธีเชิงปริมาตร ให้ความแม่นยำใกล้เคียงกับวิธีชั่งและในแบบเดียวกันให้เพียงค่าอัตราการไหลเฉลี่ยในระหว่างเวลาที่ใช้ในการเติมในถังที่มีเกจบอกความจุ (gauged capacity)

การสอบเทียบถังเก็บน้ำอาจได้จากการวัดระดับน้ำหลังจากปล่อยปริมาตรน้ำอย่างต่อเนื่อง (ที่หาได้ทั้งโดยมวลหรือโดยอุปกรณ์ปีเพดต์เกจ) ลงในถังเก็บน้ำ

วิธีเชิงปริมาตรมีผลกระทบจากความผิดพลาดที่เกี่ยวข้องกับการสอบเทียบแท็งก์ การวัดระดับ การวัดเวลาในการเติม และจากความผิดพลาดที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนทิศทางการไหล นอกจากนี้ ต้องตรวจสอบความแน่นสนิทของถังเก็บน้ำและถ้าจำเป็นให้ทำการแก้ไขปริมาณจากการรั่ว

อย่างไรก็ตาม วิธีเชิงปริมาตรยังคงมีความแปรปรวนอยู่แต่สามารถใช้ที่หน้างานและใช้สำหรับอัตราการไหลมากๆ ได้ เช่น ในกรณีที่ใช้ถังเก็บน้ำธรรมชาติเป็นความจุเกจ สามารถหาปริมาตรได้ด้วยวิธีดำเนินการทางเรขาคณิตหรือทางภูมิประเทศ คำแนะนำในการใช้วิธีนี้มีอยู่ใน IEC 60041 อย่างไรก็ตาม ต้องให้ความสำคัญว่าวิธีนี้มีความแม่นยำน้อยมากเนื่องจากความยากในการวัดระดับซึ่งอาจไม่คงตัวหรือไม่สม่ำเสมอ

### 7.3 อุปกรณ์ความดันต่าง

การสร้าง การติดตั้งและการใช้แผ่นช่อง (orifice plates) หัวฉีด และท่อเวนจูรี ระบุไว้ใน ISO 5167-1 และในขณะที่ ISO 2186 ให้ข้อกำหนดคุณลักษณะของการต่อระบบท่อสำหรับแมนอมิเตอร์

ควรคำนึงถึงโดยเฉพาะความยาวตรงต่ำสุดที่ต่อกับด้านต้นทางของอุปกรณ์ความดันต่าง ซึ่งระบุไว้ใน ISO 5167-1 สำหรับโครงแบบต่างๆ ของระบบท่อ ถ้าจำเป็นต้องวางอุปกรณ์ความดันต่างไว้ด้านปลายทางของ

เครื่องสูบลูบ (ซึ่งไม่ครอบคลุมในตารางที่อ้างถึง) สำหรับจุดประสงค์ของมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนี้อาจพิจารณาว่าเครื่องสูบลูบสร้างการรบกวนในการไหลเท่ากับช่องแคบเดี่ยว 90 องศาในระนาบเดียวกับกันหอยของเครื่องสูบลูบ (pump volute) หรือขั้นสุดท้ายของเครื่องสูบลูบแบบหลายชั้น หรือช่องทางออกของเครื่องสูบลูบ

ควรสังเกตว่าเส้นผ่านศูนย์กลางกลางของท่อและเลขเรย์โนลด์สต้องอยู่ภายในพิสัยที่ระบุใน ISO 5167-1 สำหรับอุปกรณ์แต่ละแบบ

ต้องแน่ใจว่าเครื่องวัดการไหลไม่มีอิทธิพลจากการเกิดคาวิเทชันหรือการกำจัดอากาศหลงเหลือ ซึ่งสามารถเกิดขึ้นได้ เช่น ที่วาล์วควบคุม การเกิดขึ้นของอากาศโดยทั่วไปสามารถตรวจหาได้โดยการทำงานของช่องอากาศในอุปกรณ์วัด

ต้องสามารถตรวจสอบเครื่องวัดความดันต่างได้โดยการเปรียบเทียบกับแมนอมิเตอร์แบบคอลัมน์ของเหลว หรือแมนอมิเตอร์แบบน้ำหนักรายตัว หรือกับมาตรฐานการสอบเทียบความดันอื่น

ถ้าเป็นไปตามข้อกำหนดทั้งหมดของมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง สามารถใช้สัมประสิทธิ์การปล่อยที่ให้ในมาตรฐานได้โดยไม่ต้องสอบเทียบ

#### 7.4 แผ่นกั้นบาง (thin-plate weirs)

ข้อกำหนดคุณลักษณะสำหรับการสร้าง การติดตั้ง และการใช้งานของแผ่นกั้นบางแบบสี่เหลี่ยมหรือแบบสามเหลี่ยมให้ไว้ใน ISO 1438-1

สำหรับ ISO 4373 จะระบุอุปกรณ์วัดระดับ

โดยเฉพาะต้องคำนึงถึงความไวสูงของอุปกรณ์เหล่านี้กับภาวะการไหลด้านดันทางและความจำเป็นที่ต้องเป็นไปตามข้อกำหนดสำหรับช่องแอปโพรช (approach channel)

สำหรับการใช้มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนี้ การแบ่งมาตราส่วนที่เล็กที่สุดของเครื่องวัดทั้งหมดที่ใช้สำหรับการวัดหัวน้ำเหนือแผ่นกั้นต้องไม่มากกว่าค่าที่สมนัยกับร้อยละ 1.5 ของอัตราการไหลที่วัดได้

#### 7.5 วิธีพื้นที่ความเร็ว

วิธีเหล่านี้เป็นส่วนหนึ่งของ ISO 3354 และ ISO 3966 ซึ่งเกี่ยวข้องกับการวัดการปล่อยในท่อปิดด้วยมาตรกระแสน้ำและท่อแบบพิโทต์สแตติกตามลำดับ มาตรฐานเหล่านี้ให้ข้อกำหนดคุณลักษณะที่จำเป็นทั้งหมดเกี่ยวกับภาวะการใช้งาน การเลือกและการทำงานของเครื่องวัด การวัดความเร็วเฉพาะที่ และการคำนวณอัตราการไหลด้วยการอินทิเกรตการกระจายความเร็ว

ความซับซ้อนของวิธีเหล่านี้ไม่ได้ตัดสินใจว่าใช้สำหรับการทดสอบเกรด 2 แต่บางครั้งเป็นเพียงวิธีที่สามารถใช้ได้เมื่อทดสอบเครื่องสูบลูบที่มีอัตราการไหลมากสำหรับการทดสอบเกรด 1



ยกเว้นท่อที่ติดตั้งยาวมาก นิยมที่จะติดตั้งส่วนที่วัดไว้ที่ต้นทางของเครื่องสูบเพื่อหลีกเลี่ยงความปั่นป่วนหรือการไหลหมุนวนมากเกินไป

## 7.6 วิธีตัวตามรอย

วิธีเหล่านี้ใช้กับการวัดอัตราการไหลในท่อซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของ ISO 2975 ส่วนที่ต่างกันซึ่งครอบคลุมทั้งวิธีทำให้เจือจาง (การฉีดด้วยอัตราคงที่) และวิธีเวลาแทรกซึม แต่ละวิธีใช้ตัวตามรอยกัมมันตรังสีหรือตัวตามรอยเคมี

ในกรณีของวิธีพื้นที่ความเร็ว วิธีตัวตามรอยพิสูจน์แล้วว่าใช้ได้สำหรับการทดสอบเกรด 1 เท่านั้น วิธีนี้ควรใช้โดยเจ้าหน้าที่ผู้เชี่ยวชาญเท่านั้นและควรสังเกตว่าการใช้ตัวตามรอยกัมมันตรังสีขึ้นอยู่กับเงื่อนไขบังคับที่แน่นอน

## 7.7 วิธีอื่น

อาจใช้อุปกรณ์บางอย่าง เช่น มาตรอัตราการไหลแบบเทอร์ไบน์ แบบแม่เหล็กไฟฟ้า (ISO 9140) หรือแบบอัลตราโซนิก แบบกระแสนวน หรือแบบพื้นที่แปรผันได้ หากสอบเทียบไว้ก่อนด้วยวิธีใดวิธีหนึ่งในวิธีเบื้องต้นที่อธิบายในข้อ 7.1 หรือข้อ 7.2 เมื่อติดตั้งอย่างถาวรบนเครื่องทดสอบ ต้องคำนึงถึงความเป็นไปได้ในการตรวจสอบของการสอบเทียบเป็นคาบ

ต้องสอบเทียบมาตรอัตราการไหลทั้งหมดและระบบการวัดที่เกี่ยวข้อง ตามปกติการสอบเทียบควรทำภายใต้ภาวะการทำงานจริง (ความดัน อุณหภูมิ คุณภาพน้ำ ฯลฯ) ในระหว่างการทดสอบ ต้องระมัดระวังเพื่อให้แน่ใจว่ามาตรอัตราการไหลไม่มีผลกระทบจากการเกิดคาวิเทชันในระหว่างการทดสอบ

มาตรอัตราการไหลแบบเทอร์ไบน์และแบบแม่เหล็กไฟฟ้าไม่ต้องการความยาวท่อตรงด้านต้นทางที่ยาวมาก (ส่วนใหญ่ความยาว 5 เท่าของเส้นผ่านศูนย์กลางท่อก็เพียงพอ) และมีความแม่นยำมาก มาตรอัตราการไหลแบบอัลตราโซนิกมีความไวสูงต่อการกระจายความเร็วและต้องสอบเทียบภายใต้ภาวะการทำงานจริง การใช้มาตรอัตราการไหลแบบพื้นที่แปรผันได้ควรจำกัดไว้สำหรับการทดสอบเกรด 2

# 8. การวัดหัวน้ำรวมของเครื่องสูบ

## 8.1 ทัวไป

### 8.1.1 หลักการวัด

หัวน้ำรวมของเครื่องสูบคำนวณตามบทนิยาม (ข้อ 3.19) แสดงเป็นความสูงของคอลัมน์ของเหลวที่สูบแสดงพลังงานที่ส่งผ่านโดยเครื่องสูบต่อหน่วยน้ำหนักของของเหลว

แนวคิดของหัวน้ำอาจแทนด้วยพลังงานจำเพาะ ( $y = gH$ , ดูข้อ 3.20) ซึ่งแสดงพลังงานที่ส่งผ่านโดยเครื่องสูบต่อหน่วยมวลของของเหลว ถึงแม้ว่าปกติจะมีใช้น้อย แต่แนะนำให้ใช้

ปริมาณต่างๆ ที่ระบุในบทนิยามของหัวน้ำรวมของเครื่องสูบน้ำในข้อ 3.19 ตามกฎควรรหาในภาคตัดทางเข้า  $S_1$  และภาคตัดทางออก  $S_2$  ของเครื่องสูบน้ำ (หรือของชุดเครื่องสูบน้ำและข้อต่อซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการทดสอบ) ในทางปฏิบัติ เพื่อความสะดวกและความแม่นยำในการวัด โดยทั่วไปการวัดทำในภาคตัดขวาง  $S_1$  และ  $S_2$  ในเส้นทางหนึ่งด้านต้นทางจาก  $S_1$  และด้านปลายทางจาก  $S_2$  (รูปที่ 3) ดังนั้นต้องคำนึงถึงความสูญเสียเนื่องจากความเสียดทานในท่อ นั่นคือ  $H_{f1}$  ระหว่าง  $S_1$  กับ  $S_1'$  และ  $H_{f2}$  ระหว่าง  $S_2$  กับ  $S_2'$  (และความเป็นไปได้ของความสูญเสียหัวน้ำเฉพาะที่) และหัวน้ำรวมของเครื่องสูบน้ำได้จาก

$$H = H_2' - H_1' + H_{f1} + H_{f2}$$

เมื่อ  $H_1'$  และ  $H_2'$  คือหัวน้ำรวมที่  $S_1'$  และ  $S_2'$

ข้อ 8.2 ระบุภาคตัดที่วัดในการติดตั้งแบบต่างๆ และวิธีประเมินความสูญเสียหัวน้ำ

### 8.1.2 วิธีวัดแบบต่างๆ

หัวน้ำรวมของเครื่องสูบน้ำอาจหาด้วยการวัดหัวน้ำทางเข้าและทางออกแยกต่างหาก หรือด้วยการวัดความดันต่างระหว่างทางเข้ากับทางออกและบวกด้วยความแตกต่างของหัวน้ำความเร็ว (ถ้ามี) (ดูรูปที่ 10) โดยขึ้นอยู่กับภาวะการติดตั้งของเครื่องสูบน้ำและการวางผังวงจรของท่อ

หัวน้ำรวมอาจลดลงได้ทั้งจากการวัดความดันในท่อหรือการวัดระดับน้ำในอ่างน้ำ สำหรับกรณีเหล่านี้ ข้อ 8.2 ถึงข้อ 8.4 ระบุเกี่ยวกับการเลือกและการจัดเตรียมภาคตัดที่วัด อุปกรณ์วัดแบบต่างๆ ซึ่งสามารถใช้ได้ และการหาหัวน้ำความเร็ว

### 8.1.3 ความไม่แน่นอนในการวัด

ความไม่แน่นอนในการวัดหัวน้ำรวมของเครื่องสูบน้ำต้องได้จากการรวมความไม่แน่นอนที่ประเมินได้ของแต่ละส่วนที่ประกอบอยู่ ดังนั้นลักษณะการคำนวณนี้ขึ้นอยู่กับวิธีการวัดที่ใช้และเป็นไปได้อาจทำให้เพียงข้อมูลทั่วไปบางอย่างสำหรับความผิดพลาดต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้

- ก) ความผิดพลาดด้านความสูงโดยทั่วไปสามารถตัดทิ้งได้เมื่อเปรียบเทียบกับความผิดพลาดจากแหล่งอื่น
- ข) ความผิดพลาดด้านหัวน้ำความเร็วที่เกิดขึ้น ส่วนหนึ่งเกิดจากความผิดพลาดในการวัดอัตราการไหล และในการวัดพื้นที่ภาคตัด และอีกส่วนหนึ่งเกิดจากความจริงที่ว่าการใช้  $U^2/2g$  ในการประเมินหัวน้ำความเร็วเฉลี่ยเป็นเพียงการประมาณซึ่งจะมีความแม่นยำมากขึ้นถ้าการกระจายความเร็วสม่ำเสมอมากขึ้น ความผิดพลาดเหล่านี้สามารถมีนัยสำคัญได้ สำหรับเครื่องสูบน้ำที่มีหัวน้ำรวมต่ำโดยสัมพัทธ์
- ค) ความผิดพลาดในการวัดระดับหรือการวัดความดันต้องประเมินในแต่ละกรณีเฉพาะ โดยให้การพิจารณาไม่แต่เพียงแบบของเครื่องทดสอบที่ใช้ แต่พิจารณาภาวะการใช้งาน (คุณภาพของตัวต่อแยกความดัน การกั้นน้ำรั่วของท่อที่ต่อ ฯลฯ) และลักษณะเฉพาะของการไหลด้วย (ความไม่คงตัว การกระเพื่อม การกระจายความดัน ฯลฯ)

## 8.2 บทนิยามของภาคตัดที่วัด

### 8.2.1 เครื่องสูบลูกสูบที่ทดสอบในการติดตั้งมาตรฐาน

#### 8.2.1.1 ภาคตัดที่วัดทางเข้า

เมื่อทดสอบเครื่องสูบลูกสูบในการจัดเตรียมการทดสอบมาตรฐานตามที่อธิบายในข้อ 5.3.2 ตามปกติภาคตัดที่วัดทางเข้าต้องอยู่ที่ระยะ 2 เท่าของเส้นผ่านศูนย์กลางด้านต้นทางจากหน้าแปลนทางเข้าเครื่องสูบลูกสูบ เมื่อความยาวของท่อทางเข้ายอมให้ทำได้ หากความยาวไม่เพียงพอ (เช่น ในกรณีของข้อต่อสั้นปากกระฉิง (short bellmouth)) และไม่มีการตกลงกันไว้ก่อน ความยาวตรงที่ใช้ได้ควรแบ่งเพื่อให้ได้ประโยชน์สูงสุดที่เป็นไปได้ในภาวะเฉพาะที่ด้านต้นทางและด้านปลายทางของภาคตัดที่วัด (เช่น ในอัตราส่วนด้านต้นทาง 2 ต่อด้านปลายทาง 1)

ภาคตัดที่วัดทางเข้าควรอยู่ในภาคตัดตรงของท่อที่มีเส้นผ่านศูนย์กลางเดียวกันและร่วมแกนกับหน้าแปลนทางเข้าเครื่องสูบลูกสูบ เพื่อให้ภาวะการไหลใกล้เคียงที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้กับที่แนะนำในข้อ 5.3.2 ถ้ามีข้องอในระยะสั้นด้านต้นทางของภาคตัดที่วัด และถ้าใช้เพียงตัวต่อแยกความดัน 1 ตัวหรือ 2 ตัว (การทดสอบเกรด 2) สิ่งเหล่านี้ควรตั้งฉากกับระนาบข้องอ ดูรูปที่ 3 และรูปที่ 4

สำหรับการทดสอบเกรด 2 ถ้าอัตราส่วนของหัวน้ำความเร็วทางเข้าต่อหัวน้ำรวมของเครื่องสูบลูกสูบมีค่าต่ำมาก (น้อยกว่าร้อยละ 0.5) และถ้าการรับรู้ค่าหัวน้ำรวมทางเข้าเองไม่สำคัญมาก (ไม่ใช่ในกรณีของการทดสอบ NPSH) อาจเพียงพอที่ตัวต่อแยกความดัน (ดูข้อ 8.4.1) จะอยู่บนหน้าแปลนทางเข้าเองและไม่อยู่ที่ระยะ 2 เท่าของเส้นผ่านศูนย์กลางด้านต้นทาง

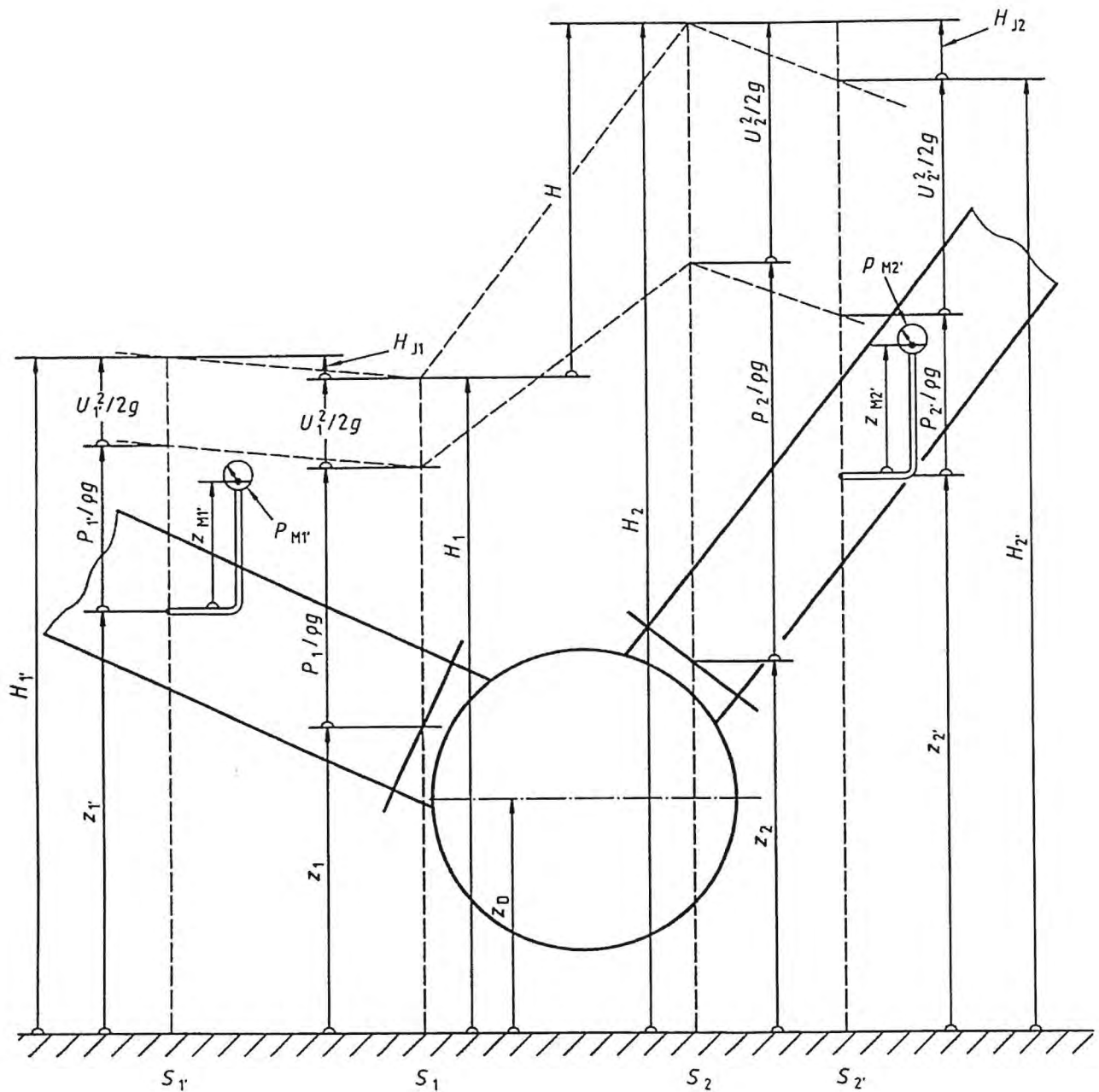
หัวน้ำรวมทางเข้าหาได้จากหัวน้ำเกจที่วัดได้ จากความสูงของจุดที่วัดเหนือระนาบอ้างอิง และจากหัวน้ำความเร็วที่คำนวณได้ถ้ามีการกระจายความเร็วสม่ำเสมอในท่อด้านดูด

ความผิดพลาดในการวัดหัวน้ำทางเข้าเครื่องสูบลูกสูบสามารถเกิดขึ้นได้ทั้งการไหลบางส่วนเนื่องจากการหมุนวนก่อน ความผิดพลาดเหล่านี้สามารถตรวจหาได้และควรปรับแก้ดังต่อไปนี้

ก) ถ้าเครื่องสูบลูกสูบจากถังเก็บน้ำที่มีพื้นผิวอิสระซึ่งระดับน้ำและความดันที่เกิดขึ้นคงที่ ความสูญเสียหัวน้ำระหว่างถังเก็บน้ำกับภาคตัดที่วัดทางเข้า (ในกรณีที่ไม่มี การหมุนวนก่อน) เป็นไปตามกฎกำลังสองกับอัตราการไหล ค่าของหัวน้ำรวมทางเข้าควรเป็นไปตามกฎเดียวกัน เมื่อผลกระทบของการหมุนวนก่อนนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงจากความสัมพันธ์ที่อัตราการไหลต่ำ หัวน้ำรวมทางเข้าที่วัดได้ควรปรับแก้โดยคำนึงถึงความแตกต่างนี้ (ดูรูปที่ 5)

ข) ถ้าเครื่องสูบลูกสูบไม่ได้สูบลูกสูบจากถังเก็บน้ำที่มีระดับและความดันคงที่ ต้องเลือกภาคตัดที่วัดอื่นห่างจากด้านต้นทางอย่างเพียงพอที่จะแน่ใจว่าไม่มีการหมุนวนก่อน แล้วจึงเป็นไปได้อย่างที่จะคาดคะเนความสูญเสียหัวน้ำระหว่างภาคตัด 2 ภาคตัด (แต่ไม่เกี่ยวกับหัวน้ำรวมทางเข้าโดยตรง) ในทางเดียวกับข้างต้น ดูรูปที่ 3 และรูปที่ 4





$$H = H_2 - H_1$$

$$H = z_2 - z_1 + \frac{p_2 - p_1}{\rho \cdot g} + \frac{U_2^2 - U_1^2}{2g}$$

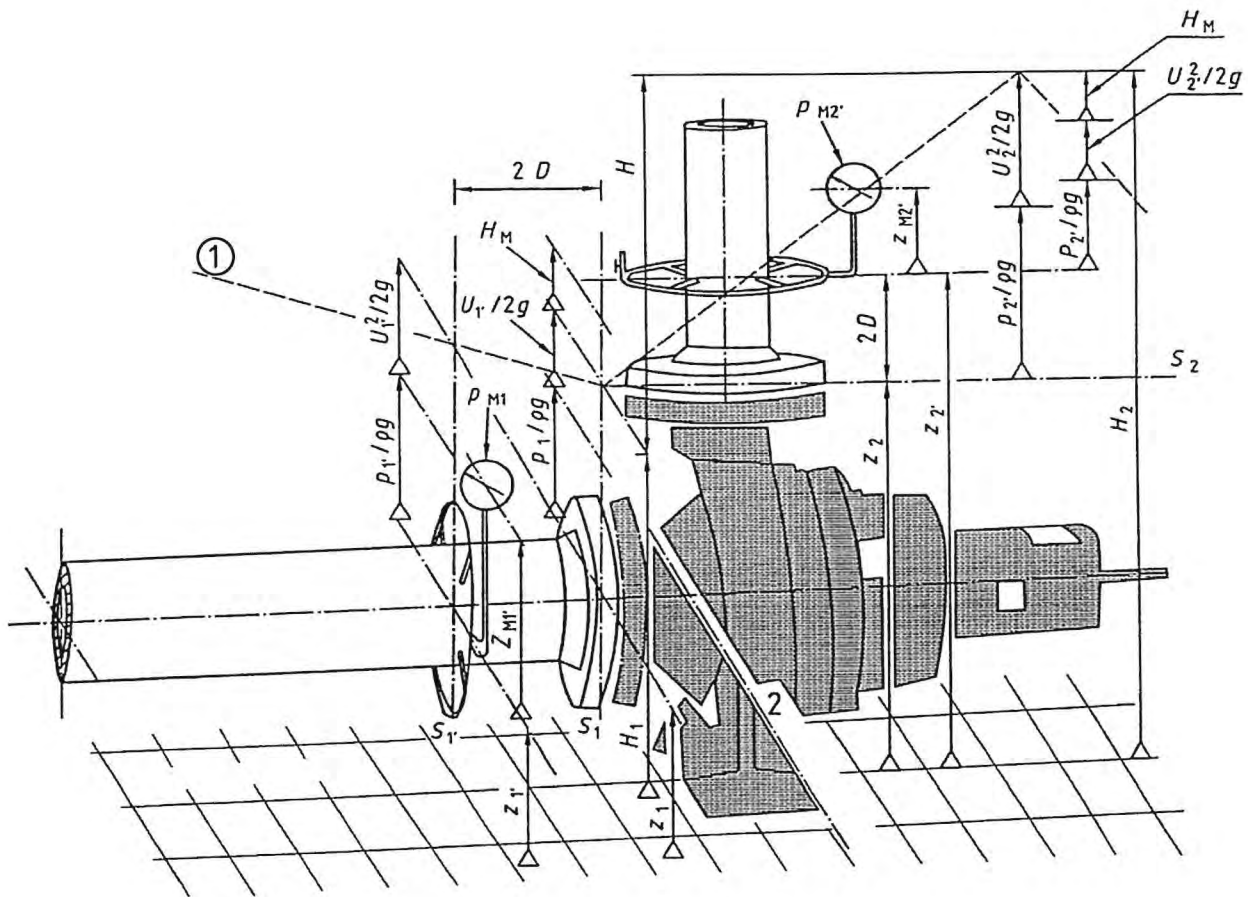
$$H = z_2' - z_1' + z_{M2'} - z_{M1'} + \frac{p_{M2'} - p_{M1'}}{\rho \cdot g} + \frac{U_2'^2 - U_1'^2}{2g} + H_{J2} + H_{J1}$$

หมายเหตุ 1 ตำแหน่งลาดเอียงของเครื่องสูบเพื่อแสดง  $z_1$  และ  $z_1'$  หรือ  $z_2$  และ  $z_2'$  ตามลำดับ อาจต่างกันซึ่งแสดงถึงความแตกต่างของความดันที่สมนัยกัน

หมายเหตุ 2 แบบเขียน แสดงเพียงหลักการและไม่มีรายละเอียดทางเทคนิค

### รูปที่ 3 การหาหัวน้ำรวมของเครื่องสูบ

(ข้อ 8.2.1.1)

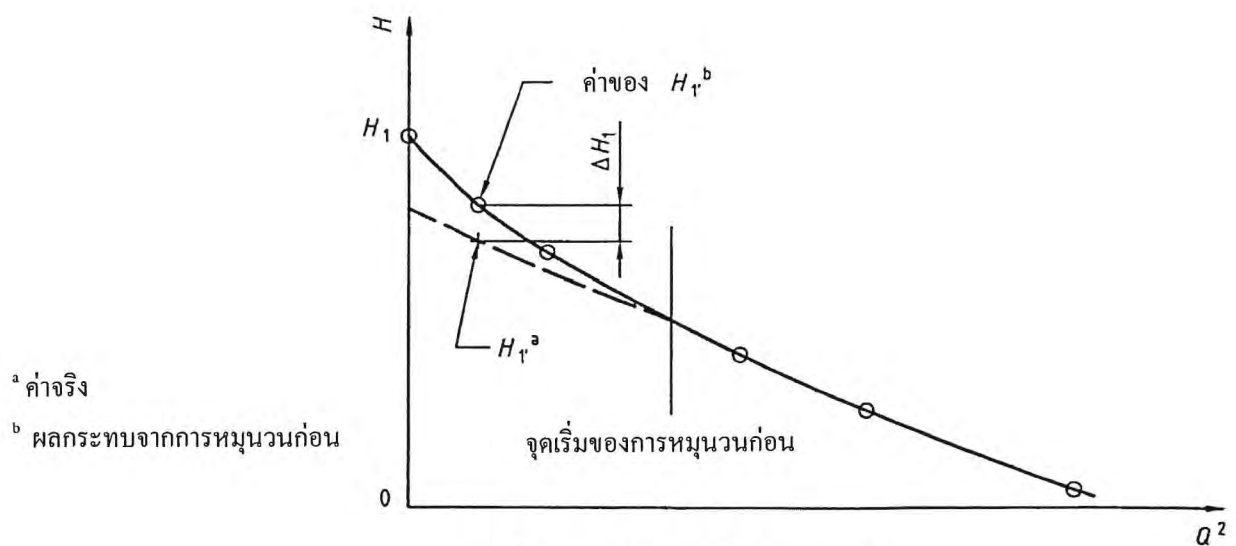


① เส้นของหัวน้ำรวม (พลังงานรวม)

หมายเหตุ ในกรณีนี้ใช้สำหรับเพลาแนวระดับ  $z_1 = z_D = z_2$

รูปที่ 4 ภาพไอโซเมตริกของการหาหัวน้ำรวมของเครื่องสูบน้ำ

(ข้อ 8.2.1.1)



<sup>a</sup> ค่าจริง

<sup>b</sup> ผลกระทบจากการหมุนวนก่อน

รูปที่ 5 การปรับแก้หัวน้ำรวมทางเข้า

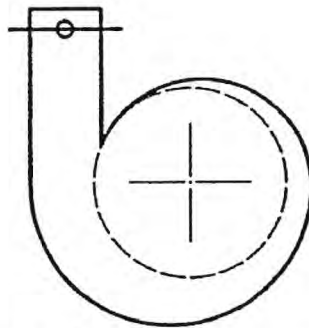
(ข้อ 8.2.1.1)

### 8.2.1.2 ภาคตัดที่วัดทางออก

ตามปกติภาคตัดที่วัดทางออกต้องอยู่ที่ระยะ 2 เท่าของเส้นผ่านศูนย์กลางจากหน้าแปลนทางออกเครื่องสูบลำหรับเครื่องสูบลที่มีหัวน้ำความเร็วทางออกน้อยกว่าร้อยละ 5 ของหัวน้ำรวมของเครื่องสูบล ภาคตัดที่วัดทางออกสำหรับการทดสอบเกรด 2 อาจอยู่ที่หน้าแปลนทางออก

ภาคตัดที่วัดทางออกควรอยู่ในส่วนที่ตรงของท่อที่รวมแกนกับหน้าแปลนทางออกเครื่องสูบลและมีเส้นผ่านศูนย์กลางเดียวกัน เมื่อใช้เพียงตัวต่อแยกความดัน 1 ตัวหรือ 2 ตัว (การทดสอบเกรด 2) ตัวต่อแยกความดันควรตั้งฉากกับระนาบของก้นหอยหรือข้ออใด ๆ ที่อยู่ในตัวถึงเครื่องสูบล (ดูรูปที่ 6)

หัวน้ำรวมทางออกหาได้จากหัวน้ำเกจที่วัดได้ จากความสูงของจุดที่วัดเหนือระนาบอ้างอิง และจากหัวน้ำความเร็วที่คำนวณได้ถ้ามีการกระจายความเร็วสม่ำเสมอในท่อด้านส่ง การหาหัวน้ำรวมอาจได้รับอิทธิพลจากการหมุนวนของการไหลที่เกิดขึ้นจากเครื่องสูบลหรือจากการกระจายความเร็วหรือความดันไม่สม่ำเสมอ ตัวต่อแยกความดันสามารถอยู่ที่ระยะไกลขึ้นจากด้านปลายทาง ต้องคำนึงถึงความสูญเสียหัวน้ำระหว่างหน้าแปลนทางออกกับภาคตัดที่วัด (ดูข้อ 8.2.4)



รูปที่ 6 ตัวต่อแยกความดันที่ตั้งฉากกับระนาบของก้นหอยหรือระนาบของข้ออ

(ข้อ 8.2.1.2)

### 8.2.2 เครื่องสูบลที่ทดสอบโดยมีข้อต่อ

ถ้าทดสอบเครื่องสูบลรวมกับข้อต่อ (ซึ่งพิจารณาว่าเป็นส่วนรวมหน่วยของเครื่องสูบล) ที่ต่อต้านต้นทางและด้านปลายทางของเครื่องสูบลทั้งหมดหรือบางส่วน ให้ใช้ข้อกำหนดข้อ 8.2.1 กับหน้าแปลนทางเข้าและทางออกของข้อต่อแทนหน้าแปลนทางเข้าและทางออกของเครื่องสูบล วิธีดำเนินการนี้คิดรวมความสูญเสียหัวน้ำทั้งหมดที่เกิดจากข้อต่อ

แต่อย่างไรก็ตาม ถ้าเป็นการรับประกันเฉพาะสมรรถนะของเครื่องสูบล ความสูญเสียหัวน้ำเนื่องจากความเสียดทานและความสูญเสียหัวน้ำเฉพาะที่ที่เป็นไปได้ระหว่างภาคตัดที่วัดหัวน้ำรวมทางเข้ากับหน้าแปลนทางเข้า  $H_{j1}$  และระหว่างหน้าแปลนทางออกกับภาคตัดที่วัดหัวน้ำรวมทางออก  $H_{j2}$  ต้องหาตามวิธีที่อธิบายในข้อ 8.2.4 และคำนึงถึงการคำนวณหัวน้ำรวมของเครื่องสูบล

ถ้าข้อต่อเป็นส่วนของอุปกรณ์ประกอบที่ใช้ในการทดสอบ และไม่ใช้ส่วนของเครื่องสูบล ให้ใช้วิธีเดียวกันนี้



### 8.2.3 เครื่องสูบบแบบจุ่มในของเหลวและเครื่องสูบบแบบบ่อลึก

เครื่องสูบบแบบนี้ไม่สามารถทดสอบในการจัดเตรียมมาตรฐานตามที่อธิบายในข้อ 5.3.2 ได้ ภาวะการติดตั้งแสดงด้วยแผนภาพดังในรูปที่ 7

หัวน้ำรวมทางเข้าเท่ากับความสูงเหนือระนาบอ้างอิงของระดับพื้นผิวอิสระของของเหลวซึ่งสูบ โดยเครื่องสูบบวกกับหัวน้ำที่เท่ากับความดันเกจที่เกิดขึ้นเหนือพื้นผิวน้ำ

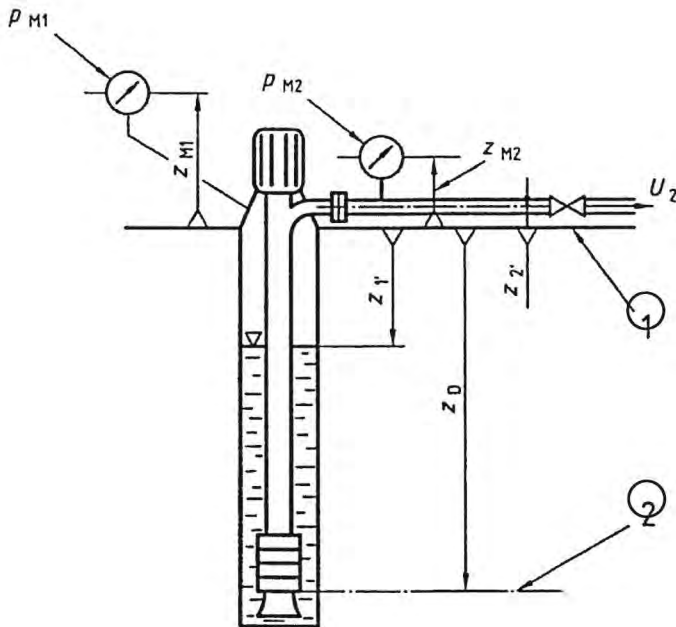
หัวน้ำรวมทางออกสามารถหาได้โดยการวัดความดันในท่อด้านส่ง (ดูข้อ 8.2.1.2) หรือโดยการวัดระดับในอ่างน้ำ (ถ้าเครื่องสูบบส่งเข้าไปในอ่างน้ำที่มีพื้นผิวอิสระ) ตามแต่สถานการณ์ ในกรณีนี้หัวน้ำทางออกเท่ากับความสูงเหนือระนาบอ้างอิงของระดับพื้นผิวอิสระของของเหลวซึ่งเครื่องสูบบส่งออก บวกกับหัวน้ำที่เท่ากับความดันเกจที่เกิดขึ้นเหนือพื้นผิวน้ำ และเป็นผลให้ของเหลวหยุดอยู่ที่ใกล้จุดวัดระดับอย่างแท้จริง

วิธีดำเนินการนี้คิดรวมความสูญเสียหัวน้ำทั้งหมดที่เกิดขึ้นระหว่างภาคตัดที่วัดต่างๆ

ถ้าจำเป็น ความสูญเสียหัวน้ำเนื่องจากความเสียดทานระหว่างภาคตัดที่วัดกับข้อจำกัดของสัญญาของเครื่องสูบบหาได้ตามวิธีที่อธิบายในข้อ 8.2.4 ความสูญเสียหัวน้ำเฉพาะที่เนื่องจากลักษณะเฉพาะของวงจรรและเนื่องจากข้อต่อต่างๆ (ตัวกรองด้านดูด วาล์วก้นกลับ ข้ออ วาล์ว ข้อต่อขยาย ฯลฯ) ต้องระบุไว้เท่าที่จะเป็นไปได้เมื่อร่างสัญญาโดยผู้ที่เกี่ยวข้องซึ่งจัดให้มีข้อต่อเหล่านี้ ถ้าปรากฏว่าไม่สามารถทำได้ ผู้ซื้อและผู้ทำ/ผู้ส่งมอบ ต้องตกลงค่าที่ใช้ก่อนการทดสอบเพื่อยอมรับ

โดยทั่วไปเครื่องสูบบแบบบ่อลึก [รูปที่ 7ก)] ไม่ทดสอบกับท่อแนวตั้งทั้งหมด เว้นแต่การทดสอบเพื่อยอมรับ ทำที่หน้างาน ความสูญเสียหัวน้ำเนื่องจากความเสียดทานในส่วนที่ขาดไป ผู้ทำ/ผู้ส่งมอบต้องประเมินและระบุให้แก่ผู้ซื้อ ถ้าปรากฏว่าจำเป็นต้องทวนสอบลักษณะเฉพาะที่ระบุด้วยการทดสอบที่หน้างาน ต้องระบุไว้ในสัญญา

สำหรับการทดสอบเครื่องสูบบแบบนี้ อาจใช้หรือไม่ใช้การรับประกันกับข้อต่อด้วยก็ได้



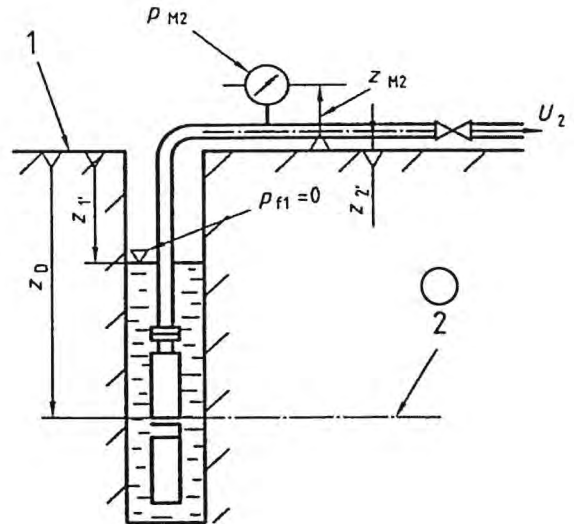
- ① ระบายอ้างอิง  
② ระบายฐาน NPSH

$$H_1 = z_{1'} + \frac{p_{M1}}{\rho g} + \frac{p_{f1}}{\rho} (z_{M1} - z_{1'})$$

$$H_2 = z_{2'} + \frac{p_{M2}}{\rho g} + \frac{p_{f2}}{\rho} (z_{M2} - z_{2'}) + \frac{U_2^2}{2g}$$

$$H = z_{2'} - z_{1'} + \frac{p_{M2} - p_{M1}}{\rho g} + \frac{p_{f2}(z_{M2} - z_{2'}) - p_{f1}(z_{M1} - z_{1'})}{\rho} + \frac{U_2^2}{2g}$$

ก)



- ① ระบายอ้างอิง  
② ระบายฐาน NPSH

$$H_1 = z_{1'}$$

$$H_2 = z_{2'} + \frac{p_{M2}}{\rho g} + \frac{p_{f2}}{\rho} (z_{M2} - z_{2'}) + \frac{U_2^2}{2g}$$

$$H = z_{2'} - z_{1'} + \frac{p_{M2}}{\rho g} + \frac{p_{f2}}{\rho} (z_{M2} - z_{2'}) + \frac{U_2^2}{2g}$$

ข)

รูปที่ 7 การวัดหัวน้ำรวมของเครื่องสูบน้ำ H สำหรับแบบต่างๆ ของเครื่องสูบน้ำแบบจุ่มในของเหลว

#### 8.2.4 ความสูญเสียเนื่องจากความเสียดทานที่ทางเข้าและทางออก

การรับประกันภายใต้ข้อ 4.1 อ้างถึงหน้าแปลนทางเข้าและทางออกเครื่องสูบน้ำ และโดยทั่วไปจุดที่วัดความดันที่ระยะห่างจากหน้าแปลนเหล่านี้ (ดูข้อ 8.2.1 ถึงข้อ 8.2.3) ดังนั้นอาจจำเป็นต้องเพิ่มหัวน้ำรวมของเครื่องสูบน้ำที่วัดด้วยความสูญเสียหัวน้ำเนื่องจากความเสียดทาน ( $H_{j1}$  และ  $H_{j2}$ ) ระหว่างจุดที่วัดกับหน้าแปลนเครื่องสูบน้ำ

การปรับแก้ควรใช้เมื่อ

$$H_{j1} + H_{j2} \geq 0.005 H \text{ สำหรับเกรด 2 หรือ}$$

$$H_{j1} + H_{j2} \geq 0.002 H \text{ สำหรับเกรด 1}$$

ถ้าท่อระหว่างจุดที่วัดกับหน้าแปลนไม่มีสิ่งกีดขวาง เป็นท่อตรง มีภาคตัดขวางกลมสม่ำเสมอ และมีความยาว  $L$  ดังนั้น:

$$H_f = \lambda \frac{L}{D} \frac{U^2}{2g}$$

ค่าของ  $\lambda$  ควรหาได้จาก:

$$\frac{1}{\sqrt{\lambda}} = -2 \log_{10} \left[ \frac{2.51}{Re \sqrt{\lambda}} + \frac{k}{3.7D} \right]$$

เมื่อ

$k$  คือ ความหยาบสม่ำเสมอสมมูลของท่อ

$D$  คือ เส้นผ่านศูนย์กลางของท่อ

$\frac{k}{D}$  คือ ความหยาบสัมพัทธ์ (ไม่มีหน่วย)

ภาคผนวก ก. แสดงว่าการปรับแก้จำเป็นต้องทำหรือไม่ และจะคำนวณการปรับแก้ได้อย่างไร (ถ้าจำเป็น)

ถ้าท่อไม่เป็นไปตามที่กล่าวข้างต้น การปรับแก้ต้องตกลงกันเป็นพิเศษในสัญญา

### 8.3 การวัดระดับน้ำ

#### 8.3.1 การจัดเตรียมภาคตัดที่วัด

ที่หน้างานการวัด การไหลต้องคงที่และต้องไม่มีการรบกวนเฉพาะที่ ถ้าพื้นผิวหน้าอิสระถูกรบกวนโดยคลื่นหรือคลื่นหัวเรียบขนาดเล็กอาจจำเป็นต้อง (ขึ้นอยู่กับแบบของอุปกรณ์วัดที่ใช้) จัดให้มีบ่อลดคลื่นหรือกล่องลดคลื่นติดต่อกับอ่างน้ำผ่านแผ่นเจาะรู รูทั้งหมดในแผ่นต้องเล็กเพียงพอ (เส้นผ่านศูนย์กลางประมาณ 3 มิลลิเมตรถึง 5 มิลลิเมตร) เพื่อหน่วงการกระเพื่อมของความดัน

#### 8.3.2 เครื่องวัด

อาจใช้เครื่องวัดระดับน้ำแบบต่างๆ ตามแต่สภาพแวดล้อม (พื้นผิวอิสระเข้าถึงได้ คงตัว หรือถูกรบกวน ฯลฯ) และความแม่นยำที่ต้องการเกี่ยวกับหัวน้ำรวมของเครื่องสูบลอย อุปกรณ์ที่ใช้ส่วนใหญ่เป็นดังนี้

ก) เกจแนวตั้งหรือแนวเอียง ที่ติดตั้งกับผนัง

ข) เกจแบบจุดหรือแบบตะขอ ซึ่งจำเป็นต้องมีบ่อลดคลื่นและชุดโครงรองรับเหนือพื้นผิวอิสระอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

ค) เกจแบบแผ่น ประกอบด้วยจานโลหะแนวระดับแขวนจากแถบเทปเหล็กกล้าที่มีขีดแบ่งวัดระดับ

ง) เกจแบบลอย ใช้ในบ่อลดคลื่นเท่านั้น

จ) แมนอมิเตอร์แบบของเหลวในรูปแบบสัณฐานหรือผลต่าง ตามที่อธิบายในข้อ 8.4.3.1

ฉ) เครื่องทำคาวิเทชัน โดยใช้การระบายอากาศอัด



ข) ตัวแปลงสัญญาณความดันแบบจุ่ม (immersed pressure transducer)

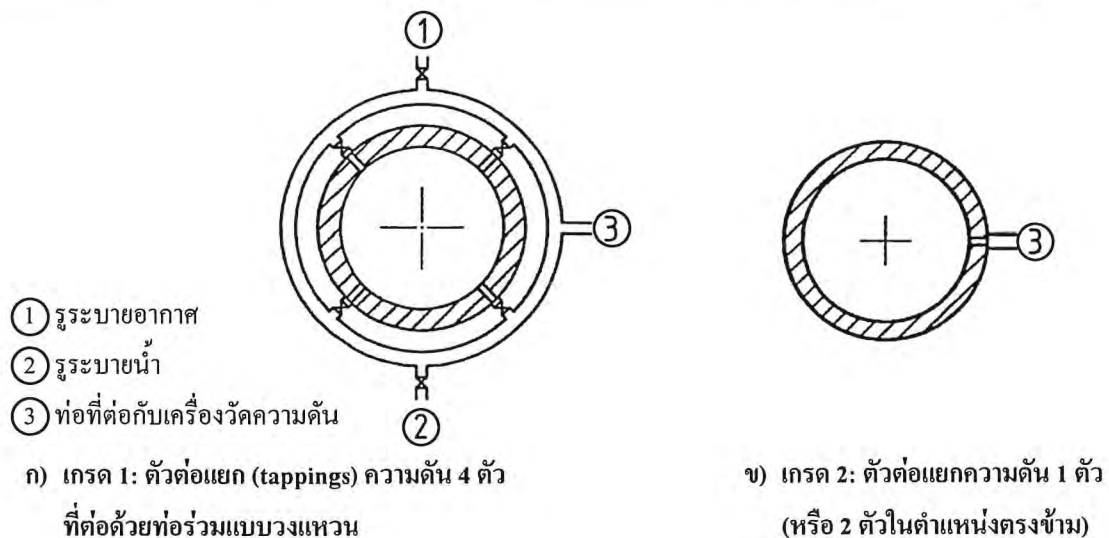
3 แบบสุดท้ายเหมาะสมเฉพาะในกรณีที่พื้นผิวอิสระไม่สามารถเข้าถึงได้  
เครื่องวัดเหล่านี้อธิบายไว้ใน ISO 4373

#### 8.4 การวัดความดัน

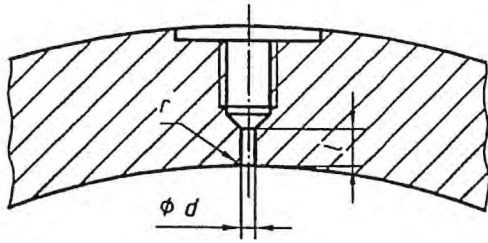
##### 8.4.1 ตัวต่อแยกความดัน (pressure tapping)

สำหรับการทดสอบเกรด 1 ต้องจัดให้มีตัวต่อแยกความดันสถิต 4 ตัว รอบๆ เส้นรอบวงของแต่ละภาคตัดที่วัด  
ดังแสดงในรูปที่ 8 ก)

สำหรับการทดสอบเกรด 2 ตามปกติเพียงพอที่จะมีตัวต่อแยกความดันสถิตเพียง 1 ตัว ที่แต่ละภาคตัดที่วัด แต่  
เมื่อการหมุนวนหรือไม่สมมาตรมีผลกระทบต่อการไหล อาจจำเป็นต้องมี 2 ตัวหรือมากกว่า [ดูรูปที่ 8 ข)]



รูปที่ 8 ตัวต่อแยกความดันสำหรับการทดสอบเกรด 1 และเกรด 2

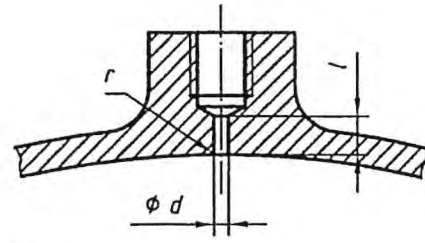


$$l \geq 2.5 d$$

เมื่อ  $d = 3$  มิลลิเมตร ถึง 6 มิลลิเมตร หรือ

$1/10$  ของเส้นผ่านศูนย์กลางท่อ แล้วแต่อย่างใดเล็กกว่า

ก) ผนังหนา



$$r \leq d/10$$

ข) ผนังบาง

### รูปที่ 9 ข้อกำหนดสำหรับตัวต่อแยกความดันสถิต

ยกเว้นในกรณีเฉพาะซึ่งตำแหน่งตัวต่อแยกความดันหาได้จากการจัดเตรียมวงจร (ดูข้อ 8.2.1.1 และข้อ 8.2.1.2) ตัวต่อแยกความดันไม่ควรอยู่ที่หรือใกล้กับจุดสูงสุดหรือจุดต่ำสุดของภาคตัดขวาง

ตัวต่อแยกความดันสถิตต้องเป็นไปตามข้อกำหนดที่แสดงในรูปที่ 9 และต้องปราศจากเสียงและความไม่สม่ำเสมอ ดังฉากและเรียบเสมอกับผนังภายในท่อ

เส้นผ่านศูนย์กลางของตัวต่อแยกความดันต้องอยู่ระหว่าง 3 มิลลิเมตร ถึง 6 มิลลิเมตร หรือเท่ากับ  $1/10$  ของเส้นผ่านศูนย์กลางท่อ แล้วแต่อย่างใดเล็กกว่า ความยาวของรูตัวต่อแยกความดันต้องไม่น้อยกว่า 2.5 เท่าของเส้นผ่านศูนย์กลางรู

รูของท่อที่มีตัวต่อแยกความดันต้องสะอาด เรียบ และทนต่อปฏิกิริยาเคมีกับของเหลวที่สูบ การเคลือบใดๆ เช่น สี ที่ใช้ในรูของท่อต้องอยู่ในสภาพเดิม ถ้าเชื่อมท่อตามยาว รูตัวต่อแยกต้องห่างจากรอยเชื่อมที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้

เมื่อใช้ตัวต่อแยกความดันหลายตัว ต้องต่อตัวต่อแยกความดันผ่านก๊อกปิด (shut-off cock) ไปที่ท่อร่วมแบบวงแหวนที่มีพื้นที่ภาคตัดขวางไม่น้อยกว่าผลรวมของพื้นที่ภาคตัดขวางของตัวต่อแยก ในลักษณะที่อาจวัดความดันจากตัวต่อแยกใดๆ ได้ถ้าต้องการ ก่อนทำการสังเกต ต้องวัดความดันที่ตัวต่อแยกแต่ละตัวที่เปิดต่อเนื่องกันในภาวะการทดสอบตามปกติของเครื่องสูบ ถ้าค่าที่อ่านได้ค่าใดค่าหนึ่งแสดงความแตกต่างมากกว่าร้อยละ 0.5 ของหัวน้ำรวมที่เป็นค่าเฉลี่ยเลขคณิตของการวัด 4 ครั้ง หรือถ้าแสดงการเบี่ยงเบนมากกว่า 1 เท่าของหัวน้ำความเร็วในภาคตัดที่วัด ต้องค้นหาสาเหตุและแก้ไขภาวะการวัดก่อนเริ่มการทดสอบจริง

เมื่อใช้ตัวต่อแยกความดันเดียวกันสำหรับการวัด NPSH การเบี่ยงเบนนี้ต้องไม่เกินร้อยละ 1 ของค่า NPSH หรือ 1 เท่าของหัวน้ำความเร็วทางเข้า

ท่อที่ต่อตัวต่อแยกความดันกับอุปกรณ์หน่วยที่เป็นไปได้ (ดูข้อ 5.4.2.2) และกับเครื่องวัดต้องมีขนาดรูไม่น้อยกว่าขนาดรูของตัวต่อแยกความดัน ระบบต้องปราศจากรอยรั่ว

จุดใดๆ ที่อยู่สูง ในเส้นทางของท่อที่ต้องจัดให้มีวาล์วระบาย เพื่อไม่ให้ฟองอากาศเข้าไปในระหว่างการวัด เมื่อใดก็ตามที่เป็นไปได้ แนะนำให้ใช้ท่อโปร่งใสเพื่อหาว่ามีอากาศในท่อหรือไม่ การฉีกออกเกี่ยวกับท่อที่ต่อให้ไว้ใน ISO 2186

#### 8.4.2 การแก้ไขเมื่อความสูงแตกต่าง

การแก้ไขความดันที่อ่านค่าได้  $p_M$

เมื่อความสูงแตกต่าง ( $z_M - z$ ) ระหว่างกึ่งกลางของภาคตัดที่วัดกับระนาบอ้างอิงของเครื่องวัดความดันต้องทำโดยสมการต่อไปนี้

$$p = p_M + \rho_f \cdot g \cdot (z_M - z)$$

เมื่อ  $\rho_f$  คือ ความหนาแน่นของของไหลในท่อที่ต่อ

ควรระมัดระวังเพื่อให้แน่ใจว่าความยาวทั้งหมดของท่อที่ต่อบรรจุของไหลชนิดเดียวกัน ท่อต่อแนวระดับที่สั้น ( $z_M - z \approx 0$ ) จะลดความผิดพลาดที่เป็นไปได้ให้ต่ำที่สุด

#### 8.4.3 เครื่องวัดความดัน

##### 8.4.3.1 แมนอมิเตอร์แบบคอลัมน์ของเหลว

อาจใช้แมนอมิเตอร์แบบคอลัมน์ของเหลว ซึ่งไม่จำเป็นต้องสอบเทียบเพื่อวัดความดันต่ำ

ของเหลวในแมนอมิเตอร์ที่ใช้ส่วนใหญ่เป็นน้ำและปรอท แต่อาจใช้ของเหลวอื่นที่มีความหนาแน่นเหมาะสมกับความดันที่วัดได้ด้วย ถ้าเป็นไปได้ต้องหลีกเลี่ยงการใช้คอลัมน์ของเหลวที่สูงน้อยกว่า 50 มิลลิเมตร ความยาวนี้อาจเปลี่ยนแปลงได้โดยใช้แมนอมิเตอร์เอียงหรือโดยใช้ของเหลวในแมนอมิเตอร์อื่น ถ้าไม่สามารถทำได้ต้องคำนึงถึงโดยเฉพาะความผิดพลาดในการวัด

เพื่อที่จะลดผลกระทบจากแรงเสียดทานให้ต่ำที่สุด ขนาดรูของหลอดแมนอมิเตอร์ต้องไม่น้อยกว่า 6 มิลลิเมตร สำหรับเกจปรอท และไม่น้อยกว่า 10 มิลลิเมตร สำหรับเกจน้ำและเกจของเหลวอื่น และต้องเป็นขนาดเดียวกันในทั้ง 2 ช่องทาง

ต้องคงความสะอาดของของเหลวในแมนอมิเตอร์และของพื้นผิวภายในหลอด เพื่อหลีกเลี่ยงความผิดพลาดเนื่องจากการแปรผันของแรงตึงผิว

การออกแบบแมนอมิเตอร์ต้องเป็นในลักษณะที่มีความผิดพลาดที่เกิดจากมุมมองที่ต่างกันมีน้อยที่สุด

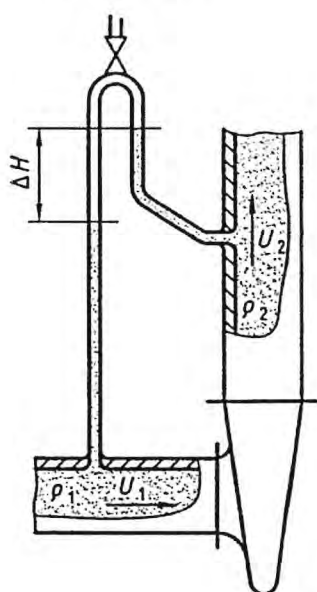
ช่วงระหว่างขีดแบ่งมาตราส่วน 2 ขีด ตามปกติต้องเป็น 1 มิลลิเมตร



แมนอมิเตอร์แบบคอลัมน์ของเหลวอาจเป็นแบบปลายเปิดหรือปลายปิด โดยที่อากาศในวงจรรที่ต่อทั้งสองข้างถูกอัดจนถึงปริมาณที่ต้องการเพื่อยอมให้อ่านค่าหัวน้ำแตกต่างบนมาตราส่วนได้ หรือเป็นรูปแบบหลอดรูปตัวยูที่เติมด้วยของเหลวในแมนอมิเตอร์ ในกรณีแรก ความดันวัดจากระนาบอ้างอิงคงที่และอยู่เหนือความดันบรรยากาศโดยรอบซึ่งถือว่าคงที่ 2 แบบหลังยอมให้หาหัวน้ำรวมของเครื่องสูบล้างจากการวัดแตกต่างกัน (ดูรูปที่ 10)

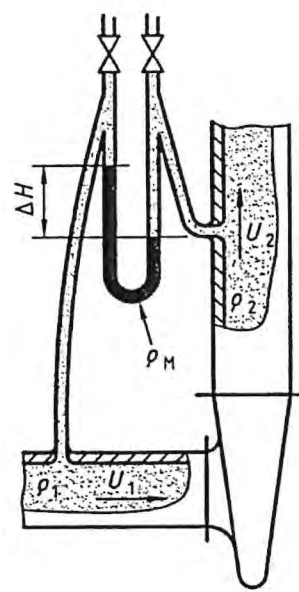
เมื่อท่อที่ต่อมีอากาศอยู่ อาจเกิดคอลัมน์ตกค้าง (ความสูง  $h$ ) ของของเหลวที่สูบล้างอยู่ที่ระดับของปรอท ดังนั้น

$$p = p_M - \rho g h$$



$$H = \Delta H + \frac{U_2^2 - U_1^2}{2g}$$

ก) แมนอมิเตอร์แบบผลต่างแบบน้ำ-อากาศ



$$H = \frac{p_M - \rho_1}{\rho_1} \Delta H + \frac{U_2^2 - U_1^2}{2g}$$

ข) แมนอมิเตอร์แบบผลต่างแบบปรอท

หมายเหตุ แบบเขียน แสดงเพียงหลักการและไม่มีรายละเอียดทางเทคนิค

รูปที่ 10 การหาหัวน้ำรวมของเครื่องสูบล้างด้วยแมนอมิเตอร์แบบผลต่าง

#### 8.4.3.2 แมนอมิเตอร์แบบน้ำหนักตายตัว

สำหรับความดันเกินกว่าที่จะสามารถใช้แมนอมิเตอร์แบบคอลัมน์ของเหลวได้ แมนอมิเตอร์แบบน้ำหนักรตายตัว (แบบลูกสูบ) เหมาะสมสำหรับใช้ในทางปฏิบัติไม่ว่าจะเป็นเรื่องของรูปแบบที่ง่ายหรือความหลากหลาย อย่างไรก็ตาม สามารถใช้ได้เฉพาะที่ความดันมากกว่าความดันต่ำสุดที่สมนัยกับน้ำหนักของชุดชิ้นส่วนที่หมุน

สามารถใช้เส้นผ่านศูนย์กลางประสิทธิผล  $D_c$  ของแมนอมิเตอร์แบบธรรมดาเท่ากับค่าเฉลี่ยเลขคณิตของเส้นผ่านศูนย์กลางลูกสูบ  $D_p$  (ที่วัดได้โดยตรง) กับเส้นผ่านศูนย์กลางกระบอกสูบ  $D_c$  ซึ่งสามารถใช้สำหรับการคำนวณความดันโดยไม่ต้องสอบเทียบเพิ่มเติม ถ้าก่อนการทดสอบเป็นไปตามภาวะต่อไปนี้

$$\frac{D_c - D_p}{D_c + D_p} \leq 0.1\%$$

ความเสียดทานระหว่างลูกสูบกับกระบอกสูบในทางปฏิบัติอาจจัดได้โดยการหมุนลูกสูบที่ความเร็วไม่น้อยกว่า 30 รอบต่อนาที

แนะนำให้ตรวจสอบแมนอมิเตอร์แบบน้ำหนักระหว่างการเปรียบเทียบกับแมนอมิเตอร์แบบคอลัมน์ของเหลวเพื่อหาเส้นผ่านศูนย์กลางลูกสูบประสิทธิผลให้กว้างที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ตลอดพิสัยความดัน

### 8.4.3.3 เกจความดันแบบสปริง

เกจแบบนี้ใช้การเบนทางกลของวงวนของหลอด ที่เรียบหรือเว้าเล็กน้อย (เกจหน้าปัดบูร์ดอน) หรือแผ่น (membrane) เพื่อชี้บอกความดัน

ถ้าใช้เครื่องวัดแบบนี้เพื่อวัดความดันที่ทางเข้าหรือทางออก แนะนำให้

- ก) ใช้เครื่องวัดแต่ละเครื่องภายในพิสัยการวัดที่เหมาะสมที่สุด (มากกว่าร้อยละ 40 ของค่าเต็มมาตราส่วน)
- ข) ช่วงระหว่างขีดแบ่งมาตราส่วนต่อเนื่องกัน 2 ขีด อยู่ระหว่าง 1.5 มิลลิเมตร ถึง 3 มิลลิเมตร
- ค) การแบ่งนั้นสมนัยกับค่าสูงสุดของร้อยละ 5 ของหัวน้ำรวมของเครื่องสูบ

การสอบเทียบเครื่องวัดนี้ต้องตรวจสอบเป็นประจำ

รูปที่ 11 แสดงการจัดเตรียมสำหรับการหาระนาบอ้างอิงของเกจวัดความดันแบบสปริง



รูปที่ 11 การจัดเตรียมสำหรับการหาระนาบอ้างอิงของเกจความดันแบบสปริง

### 8.4.3.4 แมนอมิเตอร์แบบอื่น

ตัวแปลงสัญญาณความดันมีความหลากหลายมาก (แบบสัมบูรณ์หรือแบบผลต่าง) บนพื้นฐานของการแปรผันสมบัติทางกล และ/หรือ สมบัติทางไฟฟ้าต่างๆ ซึ่งอาจใช้ได้หากมีความแม่นยำ การทำซ้ำได้ และความเชื่อถือได้ที่ต้องการ ให้ใช้ตัวแปลงสัญญาณภายในพิสัยการวัดที่เหมาะสมที่สุด และสอบเทียบตัวแปลง

สัญญาณร่วมกับอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์เป็นประจำโดยเปรียบเทียบกับอุปกรณ์วัดความดันที่มีความแม่นยำและความเชื่อถือได้สูงกว่า

## 9. การวัดความเร็วรอบ

ความเร็วรอบสามารถวัดได้ด้วยการนับจำนวนรอบในช่วงเวลาที่วัด ด้วยมาตรอัตรารอบที่อ่านค่าได้โดยตรง ด้วยเครื่องกำเนิดไฟฟ้ากระแสตรงหรือกระแสสลับสำหรับวัดความเร็วรอบ ด้วยตัวนับแบบเชิงแสงหรือแบบแม่เหล็กหรือด้วยสตรอบโคป

ในกรณีที่เครื่องสุบับเคลื่อนด้วยมอเตอร์กระแสสลับ ความเร็วรอบยังสามารถหาได้จากการสังเกตความถี่กริดและข้อมูลสถิติของมอเตอร์ซึ่งให้มาโดยผู้ทำมอเตอร์หรือวัดได้โดยตรง (เช่น การใช้ชดลวดเหนี่ยวนำ) ความเร็วรอบหาได้จากสูตรต่อไปนี้

$$n = \frac{2}{i} \left( f - \frac{j}{\Delta t} \right)$$

เมื่อ

$i$  คือ จำนวนขั้วของมอเตอร์

$f$  คือ ความถี่กริดที่วัดได้ หน่วยเป็นเฮิร์ตซ์

$j$  คือ จำนวนภาพที่วัดได้ในระหว่างช่วงเวลา  $\Delta t$  ด้วยสตรอบโคปที่ซิงโครไนส์กับกริด

ในกรณีที่ความเร็วรอบไม่สามารถวัดได้โดยตรง (เช่น สำหรับเครื่องสุบแบบจุ่มในของเหลว) โดยทั่วไปการตรวจสอบความถี่กริดและแรงดันไฟฟ้าก็ถือว่าเพียงพอแล้ว

## 10. การวัดกำลังด้านเข้าเครื่องสูบ

### 10.1 ทั่วไป

กำลังด้านเข้าเครื่องสูบให้หาจากการวัดความเร็วรอบและทอร์ก หรือจากการวัดกำลังไฟฟ้าด้านเข้าของมอเตอร์ที่ทราบประสิทธิภาพ ซึ่งต่อควมโดยตรงกับเครื่องสูบ

ในกรณีที่กำลังไฟฟ้าด้านเข้ามอเตอร์ที่ต่อควมกับเฟืองกลาง หรือความเร็วรอบและทอร์กวัดด้วยทอร์กมิเตอร์ระหว่างเฟืองกับมอเตอร์ถูกใช้สำหรับการหาลำกำลังด้านเข้าเครื่องสูบ วิธีหาความสูญเสียเนื่องจากเฟืองลดต้องระบุไว้ในสัญญา

ดู ISO 5198 สำหรับข้อมูลเพิ่มเติมในการทดสอบที่อธิบายไว้ดังต่อไปนี้

### 10.2 การวัดทอร์ก

ทอร์กต้องวัดด้วยไดนาโมมิเตอร์ที่เหมาะสมหรือทอร์กมิเตอร์ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดในตารางที่ 8



การวัดทอร์กและความเร็วรอบต้องทำในเวลาเดียวกัน (ภายในขีดจำกัดในทางปฏิบัติ)

### 10.3 การวัดกำลังไฟฟ้า

ในกรณีที่ใช้กำลังไฟฟ้าด้านเข้าของมอเตอร์ที่ต่อควบโดยตรงกับเครื่องสูบ เพื่อกำหนดด้านเข้าเครื่องสูบ มอเตอร์ต้องทำงานภายใต้ภาวะซึ่งทราบประสิทธิภาพอย่างแม่นยำพอเท่านั้น ประสิทธิภาพมอเตอร์ต้องหาตามข้อกำหนดของมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง และต้องระบุโดยผู้ทำมอเตอร์

ประสิทธิภาพนี้ไม่ได้คำนึงถึงความสูญเสียในสายไฟฟ้าของมอเตอร์

กำลังไฟฟ้าด้านเข้าของมอเตอร์กระแสสลับต้องวัดด้วยวิธีวัดคีมเตอร์ 2 เครื่อง หรือวิธีวัดคีมเตอร์ 3 เครื่อง ซึ่งยอมให้ใช้วัดคีมเตอร์เฟสเดียว หรือวัดคีมเตอร์ที่วัด 2 เฟส หรือ 3 เฟสในเวลาเดียวกัน หรือวัดคีม-วัตต์-ชั่วโมงมิเตอร์แบบรวม

ในกรณีของมอเตอร์กระแสตรง อาจใช้ได้ทั้งวัดคีมเตอร์ หรือแอมป์มิเตอร์และโวลต์มิเตอร์

แบบและชั้นความแม่นยำของเครื่องวัดสำหรับวัดกำลังไฟฟ้า ต้องเป็นไปตาม IEC 60051

### 10.4 กรณีพิเศษ

#### 10.4.1 เครื่องสูบที่ปลายทางไม่สามารถเข้าถึงได้

ในกรณีของชุดมอเตอร์และเครื่องสูบรวมกัน (เช่น เครื่องสูบบแบบจุ่มในของเหลว หรือเครื่องสูบบแบบหล่อขึ้นเดียว หรือเครื่องสูบและมอเตอร์แยกกันที่รับประกันประสิทธิภาพโดยรวม) กำลังของชุดต้องวัดที่ขั้วต่อสายของมอเตอร์ถ้าเข้าถึงได้ เมื่อเกี่ยวข้องกับเครื่องสูบบแบบจุ่มในของเหลว การวัดที่ปลายสายไฟฟ้าด้านไฟเข้า จะได้รับผลกระทบจากความสูญเสียในสายไฟฟ้าที่รวมอยู่ด้วยและให้ระบุไว้ในสัญญาประสิทธิภาพที่ให้อาจเป็นของชุดรวมที่ถูกต้อง ไม่รวมถึงความสูญเสียในสายไฟฟ้าและตัวเริ่มเดินเครื่อง

#### 10.4.2 เครื่องสูบบแบบบ่อลึก

ในกรณีนี้ ต้องคำนึงถึงกำลังที่ดูดกลืนโดยรองถื่นแบบรับแรงผลัก และเพลานวดิ่งและรองถื่นแนวดิ่ง

เนื่องจากโดยทั่วไปเครื่องสูบบแบบบ่อลึกทดสอบกับท่อยื่นทั้งหมดที่ติดตั้ง ยกเว้นการทดสอบเพื่อยอมรับทำที่หน้างาน ความสูญเสียในรองถื่นแบบรับแรงผลักและเพลานวดิ่งต้องประเมินและระบุโดย ผู้ทำ/ผู้ส่งมอบ

#### 10.4.3 ชุดมอเตอร์และเครื่องสูบที่มีรองถื่นตามแนวแกนร่วมกัน (ไม่ใช่เครื่องสูบที่ต่อควบแบบปิด)

ในกรณีนี้ ถ้ากำลังและประสิทธิภาพของมอเตอร์และของเครื่องสูบต้องหาแยกกัน ต้องคำนึงถึงอิทธิพลของแรงผลักตามแนวแกนและอิทธิพลที่เป็นไปได้ของน้ำหนักของโรเตอร์เครื่องสูบต่อความสูญเสียในรองถื่นแบบรับแรงผลัก

#### 10.4.4 การวัดประสิทธิภาพโดยรวมของชุดเครื่องสูบ

เพื่อหาประสิทธิภาพของชุดเครื่องสูบลม ให้วัดกำลังด้านเข้าและกำลังด้านออกเท่านั้น โดยตัวขับทำงานภายใต้ภาวะที่ระบุในสัญญา ในการทดสอบนี้ไม่เกิดสัดส่วนของความสูญเสียระหว่างตัวขับกับเครื่องสูบลม หรือความสูญเสียใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับเครื่องจักรกลระหว่างกลาง เช่น กล้องเฟือง หรืออุปกรณ์ปรับความเร็วรอบได้

## 11. การทดสอบการเกิดคาวิเทชัน

### 11.1 ทัวไป

#### 11.1.1 วัตถุประสงค์ของการทดสอบการเกิดคาวิเทชัน

มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนี้เกี่ยวข้องเฉพาะกับการวัดสมรรถนะไฮดรอลิกของเครื่องสูบลม (การแปรผันของหัวน้ำ อัตราการไหล ประสิทธิภาพ) และไม่เกี่ยวข้องกับการทดสอบอื่นซึ่งสามารถเกิดขึ้นได้โดยการเกิดคาวิเทชัน (เสียงรบกวน การสั่น ความเสียหายของวัสดุ ฯลฯ)

ห้ามใช้การทดสอบการเกิดคาวิเทชัน เพื่อตรวจสอบว่าเครื่องสูบลมจะปราศจากการกร่อนเนื่องจากคาวิเทชัน ในระหว่างอายุการใช้งาน

การเกิดคาวิเทชัน สามารถตรวจหาได้จากการลดลงของหัวน้ำหรือประสิทธิภาพที่อัตราการไหลที่กำหนด หรือการลดลงของอัตราการไหลหรือประสิทธิภาพที่หัวน้ำกำหนด โดยส่วนใหญ่ใช้เกณฑ์ของหัวน้ำตกที่อัตราการไหลที่กำหนด ในกรณีของเครื่องสูบลมแบบหลายชั้น หัวน้ำตกต้องสัมพันธ์กับหัวน้ำของชั้นแรก ซึ่งควรวัดถ้าเข้าถึงได้

ในแทบทุกกรณี การทดสอบการเกิดคาวิเทชันจะทำกับน้ำเย็นสะอาด การทดสอบการเกิดคาวิเทชันไม่สามารถคาดคะเนพฤติกรรมของเครื่องสูบลมกับของเหลวอื่นที่ไม่ใช่น้ำเย็นสะอาดได้อย่างแม่นยำ (ดูข้อ 5.4.5)

ในกรณีของการทดสอบกับของเหลวที่อุณหภูมิสูงหรือใกล้กับจุดวิกฤต การวัด NPSH ที่มีความแม่นยำที่ต้องการอาจทำได้ยากหรือไม่สามารถทำได้ (ดูข้อ 11.3.3)

#### 11.1.2 แบบของการทดสอบ

##### 11.1.2.1 การทวนสอบลักษณะเฉพาะที่รับประกันที่ NPSHA ที่ระบุ

การตรวจสอบอาจทำได้ง่ายเพื่อหาสมรรถนะไฮดรอลิกของเครื่องสูบลมที่ NPSHA ที่ระบุโดยไม่มีการสำรวจหาผลกระทบของการเกิดคาวิเทชัน

เครื่องสูบลมจะเป็นไปตามข้อกำหนด ถ้าหัวน้ำรวมของเครื่องสูบลมและประสิทธิภาพที่รับประกันหาได้ตามข้อ 6.4.1 ภายใต้อัตราการไหลที่ระบุและภายใต้ NPSHA ที่ระบุ

##### 11.1.2.2 การทวนสอบการหายไปของอิทธิพลของการเกิดคาวิเทชันต่อสมรรถนะที่ NPSHA ที่ระบุ

การตรวจสอบอาจทำเพื่อแสดงว่าสมรรถนะไฮดรอลิกของเครื่องสูบน้ำไม่มีผลกระทบจากการเกิดคาวิเทชันที่ภาวะการทำงานที่ระบุ

เครื่องสูบน้ำจะเป็นไปตามข้อกำหนด ถ้าการทดสอบที่ค่า NPSH สูงกว่าค่า NPSHA ที่ระบุให้หัวน้ำรวมและประสิทธิภาพเดียวกันที่อัตราการไหลเดียวกัน

#### 11.1.2.3 การหา NPSH3

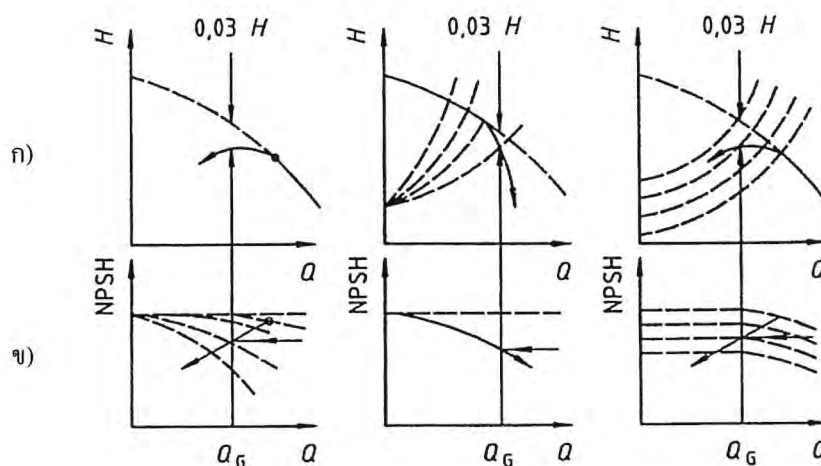
ในการทดสอบนี้ NPSH จะลดลงแบบก้าวหน้าจนกระทั่งการตกของหัวน้ำรวม (ของขั้นแรก) ที่อัตราการไหลคงที่ถึงร้อยละ 3 ค่า NPSH นี้คือ NPSH3 (ดูตารางที่ 11 และรูปที่ 12 ถึงรูปที่ 14)

สำหรับเครื่องสูบน้ำที่หัวน้ำต่ำมาก อาจจะต้องยอมให้มีหัวน้ำตกมากขึ้น

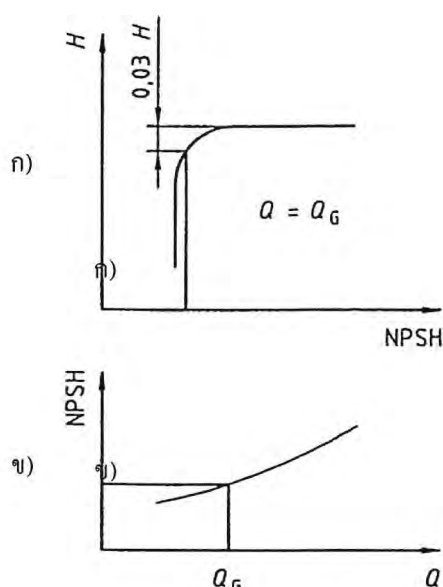
ตารางที่ 11 วิธีหา NPSH3

แบบของการติดตั้ง	อ่างเปิด	อ่างเปิด	อ่างเปิด	อ่างเปิด	อ่างเปิด	วงรอบปิด	วงรอบปิด	วงรอบปิด	อ่างปิดหรือวงรอบปิด
ตัวแปรอิสระ	ล้นปีกผีเสื้อทางเข้า	ล้นปีกผีเสื้อทางออก	ระดับน้ำ	ล้นปีกผีเสื้อทางเข้า	ระดับน้ำ	ความดันในแท็งก์	อุณหภูมิ (ความดันไอ)	ความดันในแท็งก์	อุณหภูมิ (ความดันไอ)
ค่าคงตัว	ล้นปีกผีเสื้อทางออก	ล้นปีกผีเสื้อทางเข้า	ล้นปีกผีเสื้อทางเข้าและทางออก	อัตราการไหล	อัตราการไหล	อัตราการไหล	อัตราการไหล	ล้นปีกผีเสื้อทางเข้าและทางออก	
ปริมาณซึ่งการแปรผันขึ้นอยู่กับ การควบคุม	หัวน้ำรวม อัตราการไหล NPSHA ระดับน้ำ	หัวน้ำรวม อัตราการไหล NPSHA ระดับน้ำ	หัวน้ำรวม อัตราการไหล NPSHA	NPSHA หัวน้ำรวม ล้นปีกผีเสื้อทางออก (สำหรับอัตราการไหลคงที่)	NPSHA หัวน้ำรวม ล้นปีกผีเสื้อทางออก	หัวน้ำรวม NPSHA ล้นปีกผีเสื้อทางออก (สำหรับอัตราการไหลคงที่เมื่อหัวน้ำรวมเริ่มตก)	NPSHA หัวน้ำรวม ล้นปีกผีเสื้อทางออก (สำหรับอัตราการไหลคงที่เมื่อหัวน้ำรวมเริ่มตก)	NPSHA หัวน้ำรวมและอัตราการไหล เมื่อถึงระดับการเกิดคาวิเทชันที่แน่นอน	
เส้นโค้งลักษณะเฉพาะของหัวน้ำเทียบกับอัตราการไหลและ NPSH	ดูรูปที่ 12 ก)			ดูรูปที่ 13 ก)				ดูรูปที่ 14 ก)	
เส้นโค้งลักษณะเฉพาะของ NPSH เทียบกับอัตราการไหล	ดูรูปที่ 12 ข)			ดูรูปที่ 13 ข)				ดูรูปที่ 14 ข)	

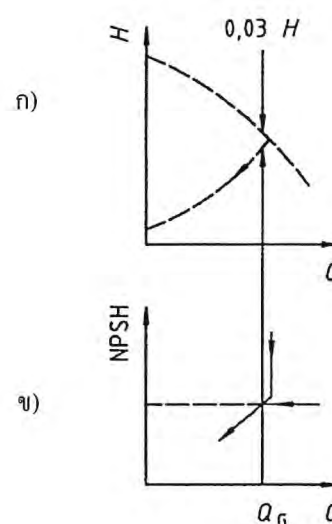




รูปที่ 12



รูปที่ 13



รูปที่ 14

#### 11.1.2.4 การทดสอบการเกิดคาวิเทชันอื่น

อาจใช้เกณฑ์การเกิดคาวิเทชันอื่น (เช่น การเพิ่มขึ้นของเสียงรบกวน) และการทดสอบการเกิดคาวิเทชันแบบที่สมนัยกัน ในกรณีนี้จำเป็นต้องมีการตกลงกันเป็นพิเศษในสัญญา

### 11.2 การติดตั้งการทดสอบ

#### 11.2.1 ทั่วไป

การทดสอบที่อธิบายในข้อ 11.1.2 สามารถทำได้วิธีอื่นที่ระบุในตารางที่ 11 และการติดตั้งใดๆ ที่อธิบายในข้อต่อไปนี

เป็นไปได้ที่จะปรับพารามิเตอร์ควบคุม 2 ตัว และรักษาสภาพการไหลให้คงที่ในระหว่างการทดสอบ แต่โดยทั่วไปทำได้ยาก

### 11.2.2 ลักษณะเฉพาะทั่วไปของวงจร

วงจรทดสอบต้องเป็นลักษณะที่เมื่อปรากฏว่ามีการเกิดคาวิตีชันขึ้นในเครื่องสูบ ต้องไม่เกิดขึ้นที่อื่นเป็นปริมาณที่มีผลกระทบกับเสถียรภาพของการทำงานตามที่กำหนดของการติดตั้งหรือการวัดสมรรถนะเครื่องสูบ

ต้องแน่ใจว่าการเกิดคาวิตีชัน และฟองและการกำจัดอากาศ เนื่องจากการเกิดคาวิตีชันในเครื่องสูบไม่มีผลกระทบกับการทำงานของเครื่องวัด โดยเฉพาะอุปกรณ์วัดการไหล

ภาวะการวัดของเครื่องทดสอบการเกิดคาวิตีชัน (ไม่ว่าจะเป็นแบบเดียวกับที่ใช้สำหรับการหาเส้นโค้งประสิทธิภาพหรือไม่) ต้องเป็นไปตามภาวะที่ระบุในข้อ 5.3 และข้อ 5.4

แบบของการติดตั้งที่อธิบายในข้อ 11.2.4 อาจทำให้จำเป็นต้องใช้วาล์วควบคุมค่าชนิดพิเศษที่ทางเข้าและทางออก เพื่อหลีกเลี่ยงการเกิดคาวิตีชันในสิ่งเหล่านี้ซึ่งสามารถมีอิทธิพลต่อผลลัพธ์

การเกิดคาวิตีชันในการไหลผ่านลิ้นปีกผีเสื้อบางครั้งสามารถป้องกันได้โดยใช้อุปกรณ์ปรับได้ 2 ตัวหรือมากกว่ามาต่ออนุกรมกัน หรือโดยจัดเตรียมลิ้นปีกผีเสื้อเพื่อส่งตรงเข้าไปในภาชนะปิดหรือแท็งก์ที่มีเส้นผ่านศูนย์กลางใหญ่ ที่ต่ออยู่ระหว่างลิ้นปีกผีเสื้อและทางเข้าเครื่องสูบ อาจจำเป็นต้องใช้แผ่นกั้นและอุปกรณ์แยกอากาศออกจากภาชนะนั้น โดยเฉพาะเมื่อ NPSH มีค่าต่ำ

เมื่อปิดลิ้นปีกผีเสื้อบางส่วน จำเป็นต้องทำให้แน่ใจว่าท่อเต็มไปด้วยของเหลวและการกระจายความดันและความเร็วที่ภาคตัดที่วัดทางเข้าสม่ำเสมอ อาจทำได้โดยใช้อุปกรณ์ตัดการไหลให้ตรงที่เหมาะสม และ/หรือท่อตรงยาวอย่างน้อย 12D ที่ทางเข้าเครื่องสูบ

### 11.2.3 ลักษณะเฉพาะของของเหลวทดสอบ

ของเหลวต้องสะอาดและใส และไม่ควรมีวัตถุที่เป็นของแข็ง ก่อนการทดสอบควรกำจัดอากาศออกเท่าที่จะเป็นไปได้

การกำจัดอากาศในน้ำที่ใช้สำหรับการทดสอบการเกิดคาวิตีชัน จำเป็นก็ต่อเมื่อในทางปฏิบัติใช้เครื่องสูบกับน้ำที่กำจัดก๊าซแล้วเท่านั้น

ในทางกลับกัน เพื่อหลีกเลี่ยงการกำจัดอากาศในส่วนใดๆ ของเครื่องสูบ น้ำในวงจรไม่ควรอิมตัวยังยวด

ภาวะการไหลทั่วไปต้องเป็นไปตามที่ระบุในข้อ 5.3 และข้อ 5.4 โดยเฉพาะที่ทางเข้าของเครื่องสูบ

## 11.2.4 แบบต่างๆ ของการติดตั้ง

**หมายเหตุ 1** ในข้อ 11.2.4.1 ถึงข้อ 11.2.4.3 อธิบายแบบต่างๆ ของการติดตั้งซึ่งอาจใช้ได้ การติดตั้งนั้นอาจไม่เหมาะสมสำหรับของเหลวอื่นที่ไม่ใช่น้ำเย็น เนื่องจากความไม่แน่นอนของการวัดอุณหภูมิอาจทำให้เกิดความผิดพลาดเกินค่าที่กำหนดในการหาความดันไอ

**หมายเหตุ 2** การทดสอบที่ใช้การติดตั้งที่อธิบายในข้อ 11.2.4.1 และข้อ 11.2.4.2 จะให้ความเที่ยงและผลลัพธ์ที่เชื่อถือได้มากกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับทดสอบที่ใช้การติดตั้งที่อธิบายในข้อ 11.2.4.3

### 11.2.4.1 การจัดวางรอบปิด

ติดตั้งเครื่องสูบลมในวงรอบปิดของท่อแสดงในรูปที่ 15 ซึ่งการเปลี่ยนแปลงความดัน ระดับ หรืออุณหภูมิ ทำให้ NPSH แปรผัน โดยไม่มีอิทธิพลต่อหัวน้ำเครื่องสูบลมหรืออัตราการไหลจนกระทั่งมีการเกิดควาวิเทชันในเครื่องสูบ

อาจจำเป็นต้องจัดการหล่อเย็นหรือการให้ความร้อนของเหลวในวงรอบ เพื่อคงอุณหภูมิที่ต้องการ และอาจจำเป็นต้องใช้แท็งก์แยกก๊าซด้วย

อาจจำเป็นต้องใช้วงรอบหมุนเวียนกลับของเหลวเพื่อหลีกเลี่ยงความแตกต่างอุณหภูมิที่ยอมรับไม่ได้ในแท็งก์ทดสอบ

แท็งก์ต้องมีขนาดเพียงพอและออกแบบในลักษณะที่ป้องกันการดูดอากาศเข้าไปในเครื่องสูบลมด้านทางเข้า นอกจากนี้ อาจจำเป็นต้องใช้ตะแกรงกั้นลวดคลื่นในแท็งก์ถ้าความเร็วเฉลี่ยเกิน 0.25 เมตรต่อวินาที

### 11.2.4.2 อ่างเปิดที่มีการควบคุมระดับ

เครื่องสูบลมของเหลวผ่านท่อที่ไม่มีสิ่งกีดขวางจากอ่างซึ่งระดับของพื้นผิวของเหลวอิสระอาจปรับได้ (รูปที่ 16)

### 11.2.4.3 อ่างเปิดที่มีลิ้นปีกผีเสื้อ

ความดันของของเหลวที่เข้าไปในเครื่องสูบลมถูกปรับด้วยลิ้นปีกผีเสื้อที่ติดตั้งในท่อทางเข้าที่ระดับต่ำสุดเท่าที่จะทำได้ (รูปที่ 17)

## 11.3 การหา NPSH ที่ต้องการของเครื่องสูบลม

### 11.3.1 วิธีวัดปริมาณต่างๆ

หากมิได้ตกลงไว้เป็นอย่างอื่น วิธีสำหรับการวัดหัวน้ำ อัตราการไหล ความเร็วรอบ และ (ถ้าจำเป็น) กำลังด้านเข้าในระหว่างการทดสอบการเกิดควาวิเทชันให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อ 7. ถึงข้อ 10.



จำเป็นต้องระมัดระวังเป็นพิเศษเพื่อให้แน่ใจว่าในการวัดการไหลการเกิดคาวิเทชันไม่มีผลกระทบกับความแม่นยำของมาตรอัตราการไหล จำเป็นต้องระมัดระวังเพื่อหลีกเลี่ยงอากาศเข้าผ่านทางข้อต่อและปลอก (เช่น โดยการใช้ ตัวกันน้ำรั่ว/แผ่นกันของเหลว)

ถ้าภาวะการทดสอบไม่เสถียรจนทำให้ต้องอ่านค่าซ้ำ ยอมให้มีการปรับ NPSH จนถึงค่าสูงสุด

- 1.5 เท่าของค่าที่ให้สำหรับหัวน้ำในตารางที่ 7 หรือ
- 0.2 เมตร

แล้วแต่อย่างใดสูงกว่า

### 11.3.2 การหาความดัน

ความดันไอของของเหลวทดสอบที่เข้าไปในเครื่องสูบลูกสูบต้องหาโดยมีความแม่นยำเพียงพอเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดข้อ 11.3.3 เมื่อความดันไอหาได้จากข้อมูลมาตรฐานและการวัดอุณหภูมิของของเหลวที่เข้าไปในเครื่องสูบลูกสูบ ต้องระบุความแม่นยำที่ต้องการของการวัดอุณหภูมิ

แหล่งของข้อมูลมาตรฐานที่ใช้ต้องตกลงกันระหว่าง ผู้ทำ/ผู้ส่งมอบ กับผู้ซื้อ

ส่วนแฉีกทึบของโพรบวัดอุณหภูมิต้องมีความยาวไม่น้อยกว่า 1/8 ของเส้นผ่านศูนย์กลางท่อทางเข้าวัดจากผนังของท่อทางเข้า ถ้าการจุ่มส่วนวัดอุณหภูมิในการไหลทางเข้าน้อยกว่าที่กำหนดโดยผู้ทำเครื่องวัด ต้องสอบเทียบที่ความลึกที่จุ่ม

ต้องระมัดระวังเพื่อให้แน่ใจว่าโพรบวัดอุณหภูมิที่ใส่เข้าไปในท่อทางเข้าเครื่องสูบลูกสูบ ไม่มีอิทธิพลต่อการวัดความดันทางเข้า

### 11.3.3 ตัวประกอบความคลาดเคลื่อนสำหรับ NPSHR

ค่าที่ยอมให้สูงสุดของความแตกต่างระหว่าง NPSHR ที่วัดได้กับ NPSHR ที่รับประกันคือ

- สำหรับเกรด 1 :  $t_{\text{NPSHR}} = + 3 \%$  หรือ  $t_{\text{NPSHR}} = + 0.15$  เมตร
- สำหรับเกรด 2 :  $t_{\text{NPSHR}} = + 6 \%$  หรือ  $t_{\text{NPSHR}} = + 0.30$  เมตร

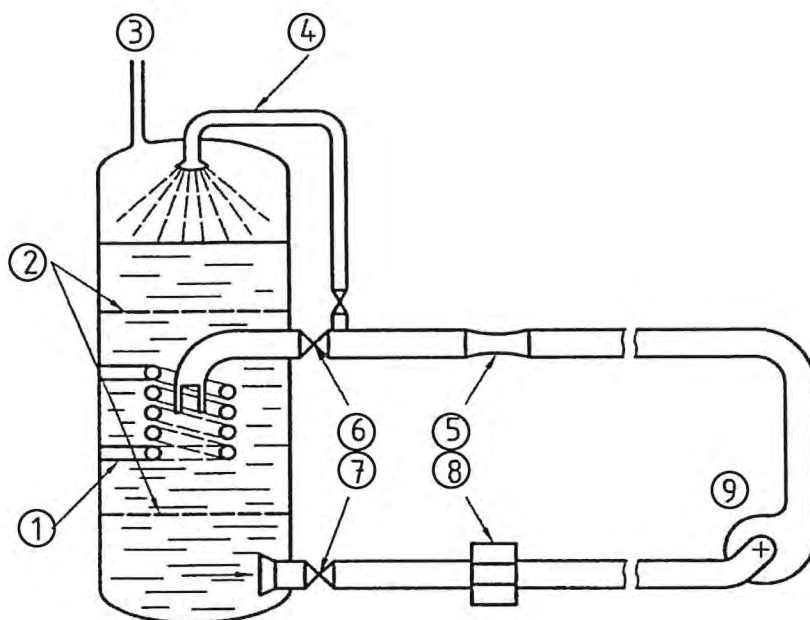
แล้วแต่อย่างใดมากกว่า

การใช้สูตรต่อไปนี้จะเป็นไปตามการรับประกันถ้า

$$(\text{NPSHR})_G + t_{\text{NPSHR}} \cdot (\text{NPSHR})_G \geq (\text{NPSHR})_{\text{measured}} \text{ หรือ}$$

$$(\text{NPSHR})_G + (0.15 \text{ เมตร หรือ } 0.3 \text{ เมตร ตามลำดับ}) \geq (\text{NPSHR})_{\text{measured}}$$

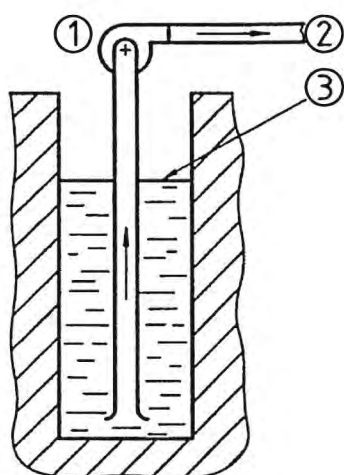
รูปที่ 15 ถึงรูปที่ 17 แสดงหลักการแต่ไม่มีรายละเอียดทางเทคนิคและสามารถใช้เป็นตัวอย่างได้



หมายเหตุ การหล่อเย็นด้วยคอยล์อาจแทนด้วยการฉีดน้ำเย็นเหนือพื้นผิวอิสระของของเหลวและการแยกน้ำร้อน

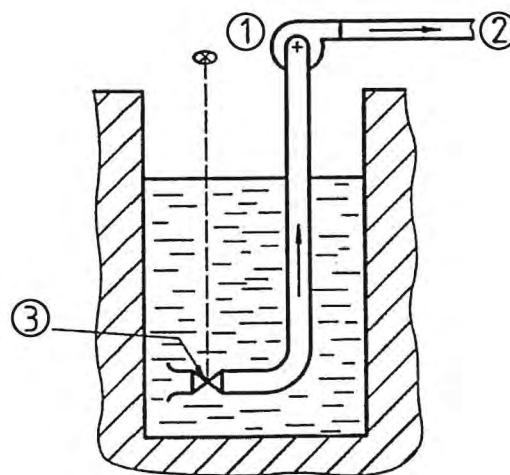
- |                                     |   |                              |
|-------------------------------------|---|------------------------------|
| ① คอยล์ระบายความร้อนหรือให้ความร้อน | ④ หัวฉีดพ่นสำหรับการกำจัดอากาศในของเหลว | ⑦ วาล์วแยก (isolating valve) |
| ② ตระแกรงกั้นลดคลื่น                | ⑤ มาตรวัดอัตราการไหล                    | ⑧ จุดวัดปริมาณก๊าซ           |
| ③ ไปยังตัวควบคุมสุญญากาศหรือความดัน | ⑥ วาล์วควบคุมการไหล                     | ⑨ เครื่องสูบทดสอบ            |

รูปที่ 15 การทดสอบควาวิเทชั่น การแปรผันของ NPSH โดยวงจรปิด  
ที่ควบคุมความดัน และ/หรือ อุณหภูมิ



- |  |
|--|
| ① เครื่องสูบทดสอบ                          |
| ② ไปยังวาล์วควบคุมการไหลและมาตรอัตราการไหล |
| ③ ระดับน้ำปรับได้                          |

รูปที่ 16 การทดสอบควาวิเทชั่น การแปรผันของ NPSH  
โดยการควบคุมระดับของเหลวที่อ่างทางเข้าเครื่องสูบท



- |  |
|--|
| ① เครื่องสูบทดสอบ                          |
| ② ไปยังวาล์วควบคุมการไหลและมาตรอัตราการไหล |
| ③ วาล์วควบคุมความดันทางเข้า                |

รูปที่ 17 การทดสอบควาวิเทชั่น การแปรผันของ NPSH  
ด้วยวาล์วควบคุมความดันทางเข้า

## ภาคผนวก ก.

(ข้อกำหนด)

ตัวประกอบความคลาดเคลื่อนสำหรับเครื่องสูบลูกสูบที่ผลิตเป็นอนุกรมและทำการเลือกจากเส้นโค้งสมรรถนะทั่วไป และสำหรับเครื่องสูบลูกสูบที่ตัวขับมีกำลังด้านเข้าน้อยกว่า 10 กิโลวัตต์ (เกี่ยวกับเครื่องสูบลูกสูบอนุกรม เกรด 2)

หมายเหตุ ภาคผนวกนี้ใช้กับพิธีการจ้างงานที่ยอมให้ของเครื่องสูบลูกสูบนั่น

ก.1 เครื่องสูบลูกสูบที่ผลิตเป็นอนุกรมและทำการเลือกจากเส้นโค้งสมรรถนะทั่วไป

เส้นโค้งสมรรถนะในแคตตาล็อกแสดงสมรรถนะเฉลี่ย (ไม่ใช่ค่าต่ำสุด) ของอนุกรมเครื่องสูบลูกสูบที่เป็นแบบเดียวกัน ซึ่งใช้กับประสิทธิภาพและกำลังด้านเข้าด้วย ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีความคลาดเคลื่อนที่เพิ่มขึ้นและความคลาดเคลื่อนของกำลัง

เมื่อ ผู้ทำ/ผู้ส่งมอบ ทำการอ้างอิงในแคตตาล็อกมาที่ภาคผนวกนี้ ต้องใช้ตัวประกอบสูงสุดต่อไปนี้:

- สำหรับอัตราการใช้  $t_Q = \pm 9 \%$
- สำหรับหัวน้ำรวมของเครื่องสูบลูกสูบ  $t_H = \pm 7 \%$
- สำหรับกำลังด้านเข้าเครื่องสูบลูกสูบ  $t_P = + 9 \%$
- สำหรับกำลังด้านเข้าตัวขับ  $t_{P_{gr}} = + 9 \%$
- สำหรับประสิทธิภาพ  $t_\eta = - 7 \%$

ก.2 เครื่องสูบลูกสูบที่ตัวขับมีกำลังด้านเข้าน้อยกว่า 10 กิโลวัตต์

สำหรับเครื่องสูบลูกสูบที่ตัวขับมีกำลังด้านเข้าน้อยกว่า 10 กิโลวัตต์ แต่มากกว่า 1 กิโลวัตต์ ในกรณีที่ความสูญเสียเนื่องจากความเสียดทานในส่วนประกอบทางกลต่างๆ มีความสำคัญและไม่สามารถคาดคะเนได้ง่าย อาจไม่สามารถใช้ตัวประกอบความคลาดเคลื่อนที่ให้ไว้ในตารางที่ 10 ได้ ในกรณีนี้ต้องใช้ตัวประกอบความคลาดเคลื่อนดังต่อไปนี้:

- สำหรับอัตราการใช้  $t_Q = \pm 10 \%$
- สำหรับหัวน้ำรวมของเครื่องสูบลูกสูบ  $t_H = \pm 8 \%$

ตัวประกอบความคลาดเคลื่อนของประสิทธิภาพ ( $t_\eta$ ) หากมิได้ตกลงไว้เป็นอย่างอื่นอาจคำนวณได้ดังต่อไปนี้

$$t_\eta = - \left[ 10 \left( 1 - \frac{P_{gr}}{10} \right) + 7 \right] \%$$

เมื่อ  $P_{gr}$  คือกำลังด้านเข้าตัวขับสูงสุด หน่วยเป็นกิโลวัตต์ ตลอดพิธีการจ้างงาน ยอมให้ตัวประกอบความคลาดเคลื่อน  $t_{P_{gr}}$  ใช้สูตรต่อไปนี้:

$$t_{P_{gr}} = \sqrt{(7\%)^2 + t_\eta^2} \%$$

หมายเหตุ สำหรับเครื่องสูบลูกสูบที่มีกำลังด้านเข้าน้อยมาก (น้อยกว่า 1 กิโลวัตต์) อาจตกลงกันเป็นพิเศษระหว่างผู้ที่เกี่ยวข้อง



## ภาคผนวก ข.

(ข้อกำหนด)

## การหาเส้นผ่านศูนย์กลางใบพัดที่ลดลง

ถ้าลักษณะเฉพาะของเครื่องสูบลมสูงกว่าลักษณะเฉพาะที่ระบุ โดยทั่วไปจะทำการลดเส้นผ่านศูนย์กลางใบพัด

ตามการตกลงที่กล่าวถึงในข้อ 6.5.1 อาจใช้กฎต่อไปนี้ ในกรณีที่อัตราส่วนของการลดเส้นผ่านศูนย์กลางทางออกเฉลี่ยของใบพัดไม่เกินร้อยละ 5 สำหรับเครื่องสูบลมแบบ  $K \leq 1.5$  ถ้ารูปร่างของใบพัดยังคงไม่เปลี่ยนแปลงหลังจากการตัดแต่ง (มุมทางออก การทำให้เรียบ ฯลฯ)

กฎที่ยอมให้ประเมินลักษณะเฉพาะใหม่คือ:

$$R = \left( \frac{D_r^2 - D_t^2}{D_t^2 - D_1^2} \right)^{\frac{1}{2}}$$

เมื่อ

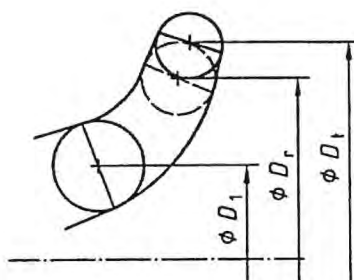
$D$  คือ เส้นผ่านศูนย์กลางที่ให้ในรูปที่ ข.1

ตัวห้อย  $t$  = ทดสอบ

$r$  = ที่ลดลง

$$Q_r = R \cdot Q_t$$

$$H_r = R^2 \cdot H_t$$



รูปที่ ข.1 เส้นผ่านศูนย์กลางใบพัดที่ลดลง

อาจถือว่าในทางปฏิบัติประสิทธิภาพไม่เปลี่ยนแปลงระหว่างจุดทำงานต่างๆ สำหรับเครื่องสูบลมแบบ  $K \leq 1.0$  และสำหรับเส้นผ่านศูนย์กลางใบพัดที่ลดลงไม่มากกว่าร้อยละ 3

## ภาคผนวก ก.

(ข้อกำหนด)

### ความสูญเสียเนื่องจากความเสียดทาน

สูตรที่ให้ในข้อ 8.2.4 สำหรับการคำนวณความสูญเสียหัวน้ำเนื่องจากความเสียดทานรวมถึงการคำนวณที่ยืดยาว ซึ่งหลายกรณีนำไปสู่บทสรุปที่ว่าไม่จำเป็นต้องมีการปรับแก้

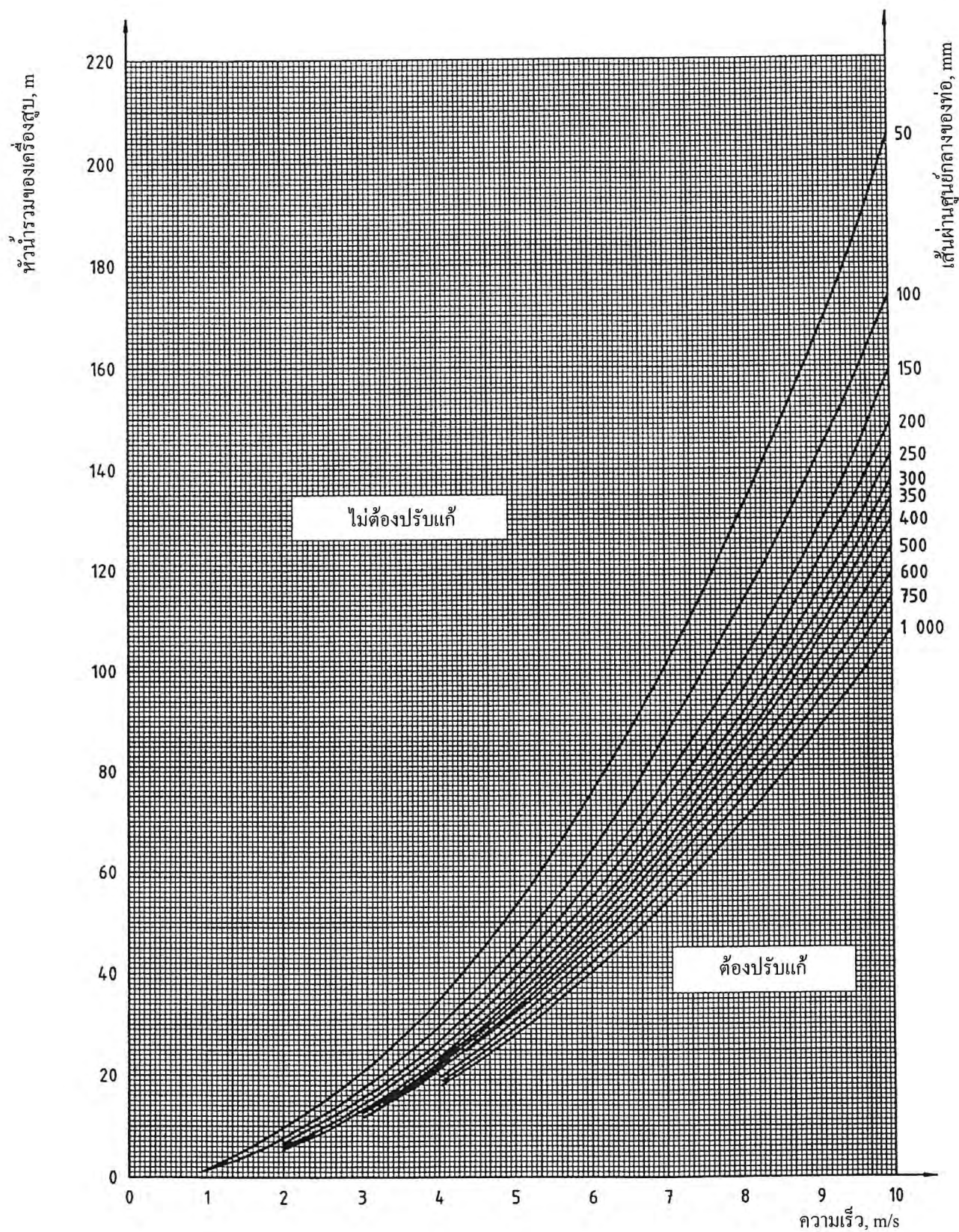
การตรวจสอบเบื้องต้นเพื่อหาว่าการคำนวณจำเป็นต้องทำหรือไม่ ให้ไว้ในรูปที่ ค.1 สำหรับการทดสอบเกรด 1 และรูปที่ ค.2 สำหรับการทดสอบเกรด 2 ซึ่งใช้กับท่อเหล็กกล้าตรงที่มีภาคตัดขวางกลมคงที่และใช้กับน้ำเย็น ท่อทางเข้าและทางออกถือว่ามีส่วนผ่านศูนย์กลางเท่ากัน และจุดวัดคือจุดที่มีระยะเท่ากับ 2 เท่าของเส้นผ่านศูนย์กลางที่ด้านต้นทางและด้านปลายทางของหน้าแปลนทางเข้าและทางออกตามลำดับ (ดูข้อ 8.2.1)

ถ้าท่อมีส่วนผ่านศูนย์กลางต่างกัน ควรใช้เส้นผ่านศูนย์กลางของท่อที่เล็กกว่า ดังนั้นถ้าจะบอกว่า “ไม่ต้องปรับแก้” ไม่จำเป็นต้องทำการคำนวณ

ถ้าจะบอกว่า “ต้องปรับแก้” อาจใช้รูปที่ ค.3 (ซึ่งใช้กับท่อเหล็กกล้าที่ใช้กับน้ำเย็นเท่านั้น) เพื่อหาค่าของ  $\lambda$  ในกรณีที่ท่อทำจากวัสดุอื่นหรือของเหลวที่ไม่ใช่น้ำเย็น อาจใช้กราฟโดยมูดี้ (Moody) ที่ให้ไว้ในรูปที่ ค.4 หรืออาจใช้สูตรสำหรับ  $\lambda$  ที่ให้ไว้ในข้อ 8.2.4 (ถ้าต้องการ) สำหรับท่อที่มีความหยาบ  $k$  อาจใช้ค่าที่ให้ไว้ในตารางที่ ค.1

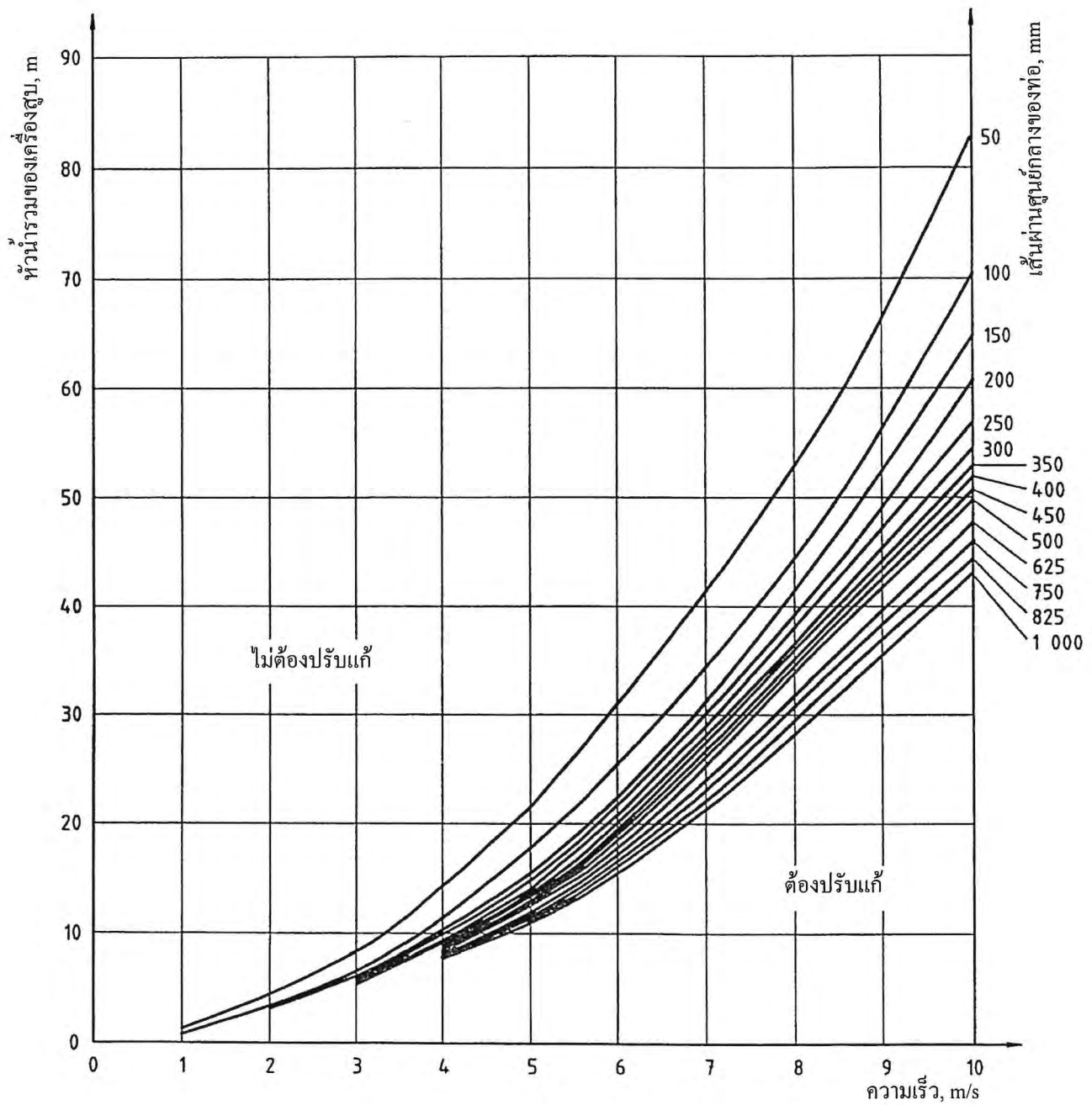
ตารางที่ ค.1 ความหยาบสมมูลตามสมมูล  $k$  สำหรับท่อ

วัสดุ (ใหม่) ของท่อเชิงพาณิชย์	ความหยาบสมมูลตามสมมูล $k$ ของพื้นผิว mm
แก้ว ทองเหลืองรีด ทองแดง หรือตะกั่ว	เรียบ
เหล็กกล้า	0.05
เหล็กหล่อแอสฟัลต์	0.12
เหล็กชุบสังกะสี	0.15
เหล็กหล่อ	0.25
คอนกรีต	0.30 ถึง 3.0
เหล็กกล้ายัดด้วยหมุดยั่ว	1.0 ถึง 10.0

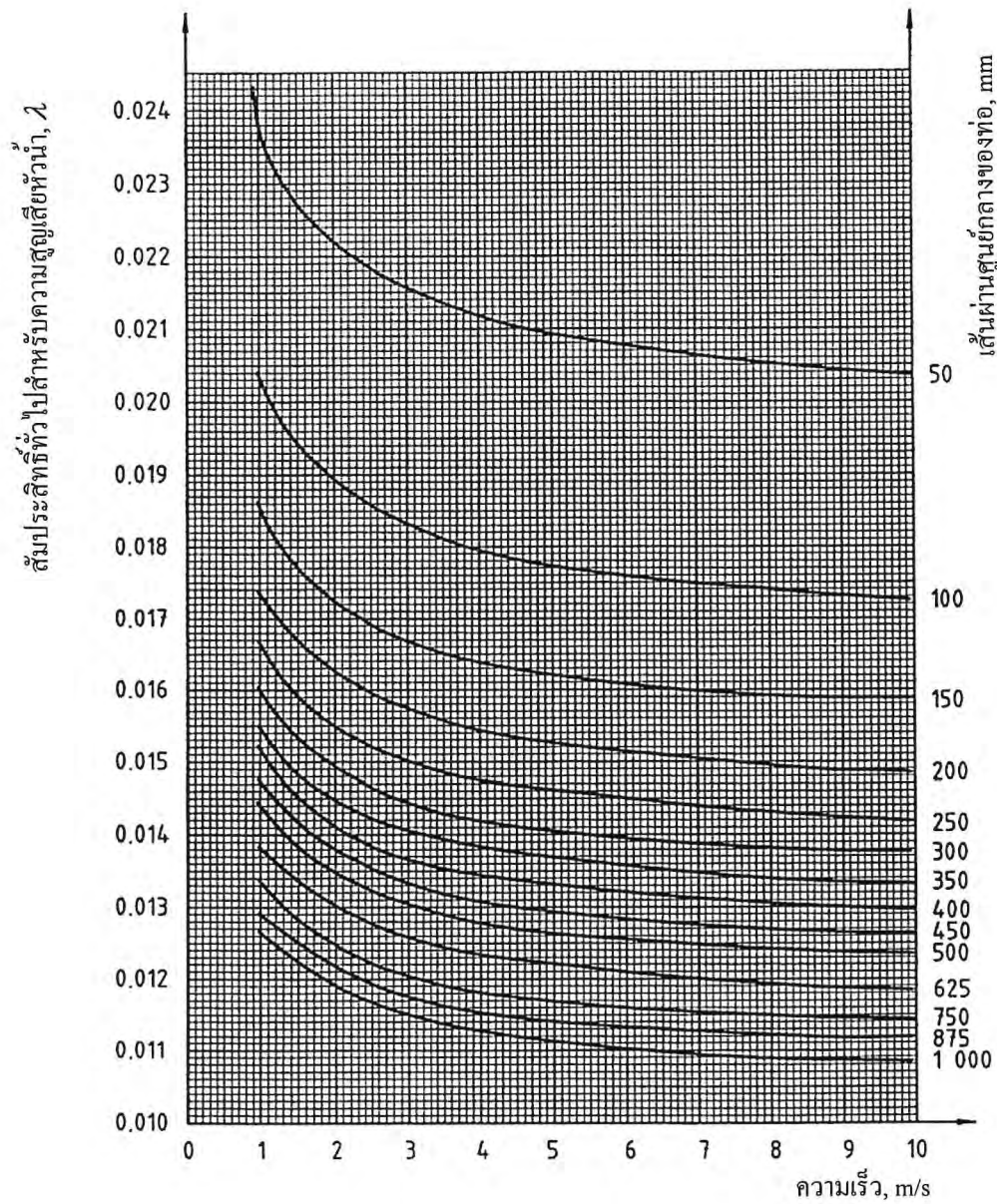


รูปที่ ค.1 แผนภูมิสำหรับการทดสอบเกรด 1 แสดงความเร็วซึ่งต้องการการปรับแก้ความสูญเสีย  
(สำหรับภาคตัดที่วัดซึ่งมีระยะห่าง 2D ด้านต้นทางและด้านปลายทางของหน้าแปลนเครื่องสูบล)





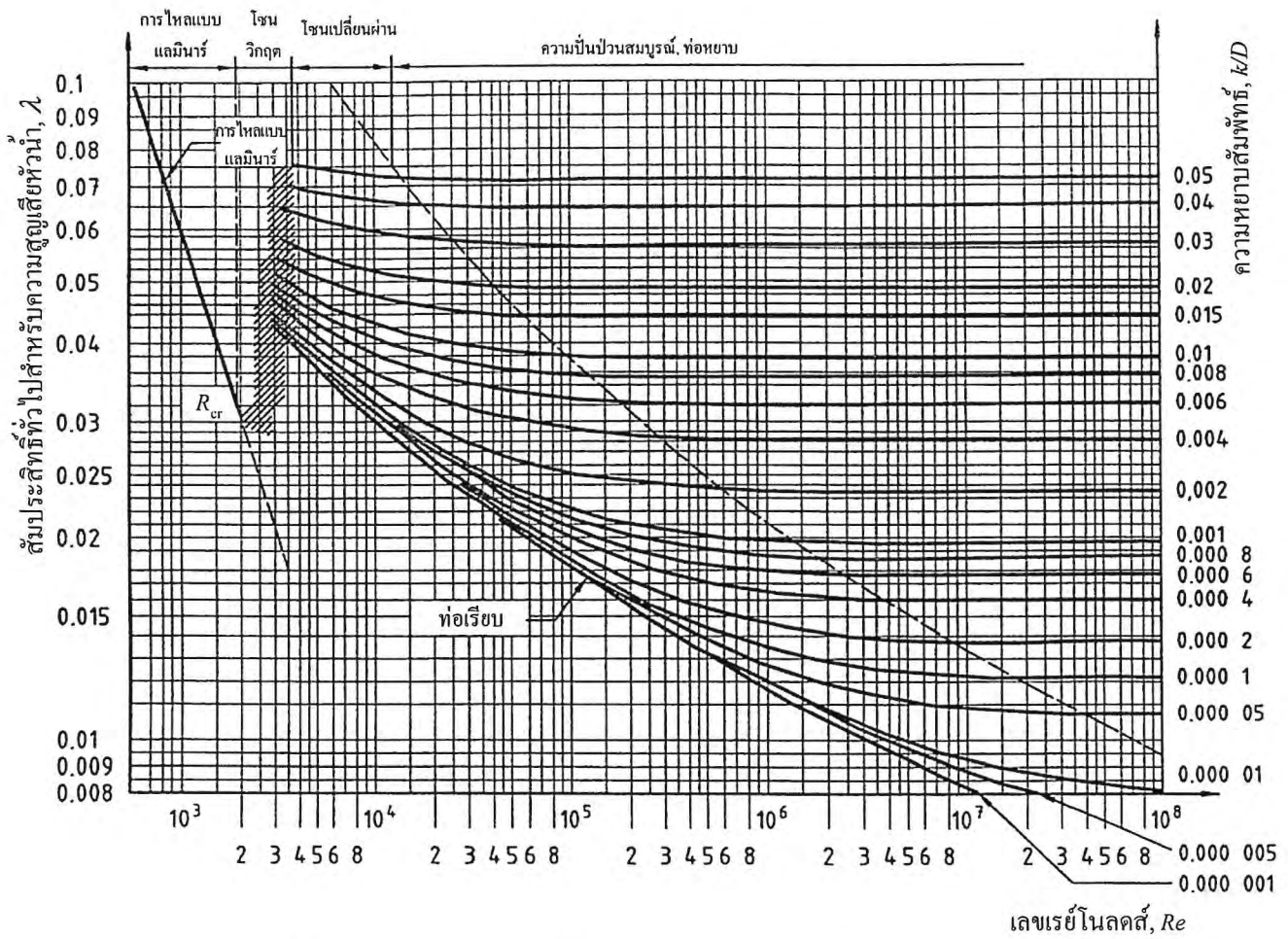
รูปที่ ก.2 แผนภูมิสำหรับการทดสอบเกรด 2 แสดงความเร็วซึ่งต้องการการปรับแก้ความสูญเสีย  
(สำหรับภาคตัดที่วัดซึ่งมีระยะห่าง  $2D$  ด้านต้นทางและด้านปลายทางของหน้าแปลนเครื่องสูบล)



ความหยาบของพื้นผิว  $k = 5 \times 10^{-5} \text{ m}$

ความหนืดจลน์  $\nu = 1 \times 10^{-6} \text{ m}^2/\text{s}$

รูปที่ ค.3 สัมประสิทธิ์ทั่วไปสำหรับความสูญเสียหัวน้ำ



รูปที่ ค.4 ค่าของสัมประสิทธิ์ทั่วไปสำหรับความสูญเสียหัวน้ำ (แผนภูมิมูดี)



## ภาคผนวก ง.

(ข้อแนะนำ)

## การแปลงเป็นหน่วย SI

ตารางที่ ง.1 ให้ตัวประกอบสำหรับการแปลงเป็นหน่วย SI ของปริมาณบางอย่างที่แสดงในรูปของตัวคูณหรือตัวคูณย่อยของหน่วย SI และเป็นหน่วยอื่นที่ไม่ใช่หน่วย SI ตัวประกอบการแปลงเป็นตัวเลขซึ่งควรคูณกับค่าที่แสดงอยู่ในรูปของหน่วยต่างๆ เพื่อแปลงให้เป็นค่าที่สมมูลกันในหน่วย SI

ตารางที่ ง.1 ตัวประกอบการแปลง

ปริมาณ	สัญลักษณ์ของ หน่วย SI	หน่วยต่างๆ		ตัวประกอบการแปลง
		ชื่อ	สัญลักษณ์	
อัตราการไหล (เชิงปริมาตร)	$\text{m}^3/\text{s}$	ลิตรต่อวินาที	$\text{l/s}$	$10^{-3}$
		ลูกบาศก์เมตรต่อชั่วโมง	$\text{m}^3/\text{h}$	$1/3600$
		ลิตรต่อชั่วโมง	$\text{l/h}$	$1/3600000$
		ลิตรต่อนาที	$\text{l/min}$	$1/60000$
		แกลลอน (สหราชอาณาจักร) ต่อนาที	$\text{gal (UK)/min}$	$75.77 \times 10^{-6}$
		ลูกบาศก์ฟุตต่อวินาที	$\text{ft}^3/\text{s}$	$28.3168 \times 10^{-3}$
		แกลลอน (สหรัฐ) ต่อนาที	$\text{gal (US)/min}$	$63.09 \times 10^{-6}$
อัตราการไหลเชิงมวล	$\text{kg/s}$	แกลลอน (สหรัฐ) ต่อชั่วโมง (ปิโตรเลียม)	$\text{barrel (US)/h}$	$44.16 \times 10^{-6}$
		ตันต่อวินาที	$\text{t/s}$	$10^3$
		ตันต่อชั่วโมง	$\text{t/h}$	$1/3.6$
		กิโลกรัมต่อชั่วโมง	$\text{kg/h}$	$1/3600$
		ปอนด์ต่อวินาที	$\text{lb/s}$	$0.45359237$
ความดัน	$\text{Pa}$	กิโลปอนด์ต่อตารางเซนติเมตร	$\text{kp/cm}^2$	$98066.5$
		กิโลกรัม-แรงต่อตารางเซนติเมตร	$\text{kgf/cm}^2$	$98066.5$
		บาร์	$\text{bar}$	$10^5$
		เฮกโตพีซ	$\text{hPa}$	$10^5$
		ทอร์	$\text{torr}$	$133.322$
		มิลลิเมตรปรอททั่วไป	$\text{mmHg}$	$133.322$
		มิลลิเมตรน้ำทั่วไป	$\text{mmH}_2\text{O}$	$9.80665$
		ปอนด์ต่อตารางฟุต	$\text{pdl/ft}^2$	$1.48816$
		บรรยากาศมาตรฐาน	$\text{atm}$	$101325$
		ปอนด์-แรงต่อตารางนิ้ว	$\text{lbf/in}^2 (\text{psi})$	$6894.76$
ความหนาแน่น	$\text{kg/m}^3$	กิโลกรัมต่อลูกบาศก์เดซิเมตร	$\text{kg/dm}^3$	$10^3$
		กรัมต่อลูกบาศก์เซนติเมตร	$\text{g/cm}^3$	$10^3$
		ปอนด์ต่อลูกบาศก์ฟุต	$\text{lb/ft}^3$	$16.0185$

ตารางที่ ง.1 ตัวประกอบการแปลง (ต่อ)

ปริมาณ	สัญลักษณ์ของ หน่วย SI	หน่วยต่างๆ		ตัวประกอบการแปลง
		ชื่อ	สัญลักษณ์	
กำลัง	W	กิโลวัตต์	kW	$10^3$
		กิโลปอนด์ เมตรต่อวินาที	kp·m/s	9.80665
		I.T. กิโลแคลอรีต่อชั่วโมง	kcal <sub>IT</sub> /h	1.163
		ชีวัลเวเปียร์ (cheval vapeur)	ch	735.5
		แรงม้า	hp	745.7
		หน่วยทางความร้อนอังกฤษต่อชั่วโมง	Btu/h	0.293071
		กิโลกรัม-แรง เมตรต่อวินาที	kgf·m/s	9.80665
ความหนืด (ความหนืดพลวัต)	Pa s	พอยส์	P	$10^{-1}$
		ไดน์วินาทีต่อตารางเซนติเมตร	dyn·s/cm <sup>2</sup>	$10^{-1}$
		กรัมต่อวินาที เซนติเมตร	g/s·cm	$10^{-1}$
		กิโลปอนด์ วินาทีต่อตารางเมตร	kp·s/m <sup>2</sup>	9.80665
		ปอนด์ วินาทีต่อตารางฟุต	pdl·s/ft <sup>2</sup>	1.48816
ความหนืดจลน์	m <sup>2</sup> /s	สโตกส์	St = cm <sup>2</sup> /s	$10^{-4}$
		ตารางฟุตต่อวินาที	ft <sup>2</sup> /s	$92.903 \times 10^{-3}$

## ภาคผนวก จ.

(ข้อแนะนำ)

## คำแนะนำสำหรับคาบเวลาที่เหมาะสมระหว่างการสอบเทียบเครื่องทดสอบ

ข้อมูลที่ให้ไว้ในตารางที่ จ.1 บางส่วนอยู่บนพื้นฐานของ “มาตรฐานการทดสอบสถาบันไฮดรอลิก, ค.ศ.1988, เครื่องสูบบแบบหมุนเหวี่ยง 1-6” ให้ไว้เป็นคำแนะนำเท่านั้น ความถี่ในการสอบเทียบขึ้นอยู่กับประสบการณ์และอุปกรณ์ประกอบที่ใช้ในการสอบเทียบ และอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง และควรระบุไว้ในวิธีดำเนินการประกันคุณภาพสำหรับเครื่องทดสอบ

## ตารางที่ จ.1 คาบเวลาที่เหมาะสมระหว่างการสอบเทียบเครื่องทดสอบ

ค่ามีหน่วยเป็นปี เว้นแต่ที่บอกด้วย “ด.” สำหรับเดือน

บริษัท	คาบ	บริษัท	คาบ
อัตราการไหล		กำลัง	
แท็งก์ชั่ง	1	ไดนาโมมิเตอร์	6 ด.
แท็งก์เชิงปริมาตร	10	เทอร์กบาร์	1
เวนจูรี	๓	มอเตอร์ที่สอบเทียบแล้ว	ไม่จำเป็น
หัวฉีด	๓	วัตต์-แอมป์-โวลต์-มิเตอร์ แบบพกพา	1
แผ่นช่อง	๓	วัตต์-แอมป์-โวลต์-มิเตอร์ แบบตั้งอยู่กับที่	3
เทอร์ไบน์	1	เทอร์กมิเตอร์ที่มีเกจวัดความเครียด	6 ด.
แม่เหล็กไฟฟ้า	1	เฟืองระหว่างกลางไม่เกิน 375 kW	10 ด.
แผ่นกัน (weir)	๓	เฟืองระหว่างกลางเกิน 375 kW	20 ด.
มาตรกระแสน้ำ	2	ความเร็ว	
แบบอัลตราโซนิก	6 ด.	มาตรอัตรารอบ (ทั่วไป)	3
ความดัน		อิเล็กทรอนิกส์	1
เกจวัดความดันแบบสปริง	4 ด.	อุปกรณ์ตอบสนองความถี่	
น้ำหนักตายตัว	ไม่จำเป็น	แม่เหล็ก	10
แมนอมิเตอร์แบบคอลัมน์ของเหลว	ไม่จำเป็น	ฮอฟติกเคิล	10
ตัวแปลงสัญญาณ	4 ด.	สโตรโบสโคป	5
		เทอร์กมิเตอร์ (ความเร็ว)	1

<sup>n</sup> ไม่จำเป็น เว้นแต่สงสัยว่ามีการเปลี่ยนแปลงทางมิติวิกฤต



## ภาคผนวก จ.

(ข้อแนะนำ)

### ค่าใช้จ่ายและการทดสอบซ้ำ

หมายเหตุ ในส่วนของสภาพเชิงพาณิชย์อย่างเดียว เช่น ค่าใช้จ่ายของการทดสอบไม่รวมอยู่ในขอบข่ายของมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนี้ และควรขึ้นอยู่กับข้อตกลงกันระหว่างผู้ที่เกี่ยวข้อง

#### จ.1 ค่าใช้จ่ายของการทดสอบเพื่อยอมรับและการทดสอบพิเศษ

แนะนำให้ระบุค่าใช้จ่ายของการทดสอบเพื่อยอมรับไว้อย่างชัดเจนในสัญญา

คำนึงถึงความจริงที่ว่าค่าทดสอบจะเพิ่มขึ้นถ้าทำการทดสอบ NPSH

#### จ.2 การทดสอบซ้ำ

ในกรณีที่สงสัยถึงความถูกต้องหรือความแม่นยำที่เพียงพอของข้อมูลการวัดที่ได้ ทั้ง ผู้ทำ/ผู้ส่งมอบ และผู้ซื้อ มีสิทธิเรียกร้องให้มีการทดสอบซ้ำ ถ้าการวัดใหม่ไม่สามารถยืนยันตามข้อสงสัยได้ ผู้ที่เรียกร้องให้มีการทดสอบซ้ำใหม่ต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายของการทดสอบซ้ำ

## ภาคผนวก ข.

(ข้อแนะนำ)

## แผนภูมิแก้ไขสมรรถนะสำหรับของเหลวหนืด

รูปที่ ข.1 คือ แผนภูมิแก้ไขสมรรถนะสำหรับการหาสมรรถนะของเครื่องสูบบแบบหมุนเหวี่ยงทั่วไปที่ใช้กับของเหลวหนืด เมื่อทราบสมรรถนะของเครื่องสูบน้ำที่ใช้น้ำ เส้นโค้งที่แก้ไขไม่ต้องโดยแท้จริงสำหรับเครื่องสูบบแบบเฉพาะใดๆ

เมื่อข้อมูลที่แม่นยำเป็นสิ่งจำเป็น การทดสอบสมรรถนะควรทำกับของเหลวหนืดเฉพาะที่จะใช้

เนื่องจากรูปที่ ข.1 อยู่บนพื้นฐานความพึงพอใจของประสบการณ์ (empirical) มากกว่าการพิจารณาทางทฤษฎี การประมาณค่านอกช่วงเกินขีดจำกัดที่แสดงจะออกนอกพิสัยประสบการณ์ซึ่งแผนภูมิลำนี้ครอบคลุม และไม่แนะนำให้ใช้

ใช้เฉพาะกับเครื่องสูบน้ำที่มีการออกแบบทางไฮดรอลิกทั่วไป (ในพิสัยการทำงานตามปกติ) ซึ่งมีใบพัดเปิดหรือปิด ไม่ใช้กับเครื่องสูบน้ำการไหลผสมหรือการไหลตามแนวแกน หรือเครื่องสูบน้ำที่มีการออกแบบทางไฮดรอลิกพิเศษสำหรับของเหลวหนืดหรือไม่สม่ำเสมอ

รูปที่ ข.1 ใช้เฉพาะในกรณีที่มี NPSH เพียงพอเพื่อหลีกเลี่ยงการเกิดคาวิเทชัน

ควรใช้เฉพาะกับของเหลวหนืด (สม่ำเสมอ) เจล ของเหลวผสมกับของแข็ง จำพวกกระดาษ และของเหลวไม่สม่ำเสมออื่นอาจทำให้เกิดผลลัพธ์ต่างๆ กัน ขึ้นอยู่กับลักษณะเฉพาะของของเหลว

สัญลักษณ์และบทนิยามที่ให้ไว้ในตารางที่ ข.1 ใช้ในภาคผนวกนี้

ตารางที่ ข.1 สัญลักษณ์และบทนิยามเพิ่มเติมที่ใช้ในภาคผนวก ข.

สัญลักษณ์	ปริมาณ	บทนิยาม
$Q_{vis}$	อัตราการไหลหนืด	อัตราการไหลเมื่อสูบน้ำของเหลวหนืด
$H_{vis}$	หัวน้ำหนืด	หัวน้ำเมื่อสูบน้ำของเหลวหนืด
$\eta_{vis}$	ประสิทธิภาพหนืด	ประสิทธิภาพเมื่อสูบน้ำของเหลวหนืด
$P_{vis}$	กำลังด้านเข้าหนืด	กำลังด้านเข้าที่เครื่องสูบน้ำต้องการสำหรับภาวะหนืด
$Q_w$	อัตราการไหลของน้ำ	อัตราการไหลเมื่อสูบน้ำ
$H_w$	หัวน้ำของน้ำ	หัวน้ำเมื่อสูบน้ำ
$\eta_w$	ประสิทธิภาพของน้ำ	ประสิทธิภาพเมื่อสูบน้ำ
$\rho$	ความหนาแน่น	
$C_Q$	ตัวประกอบปรับแก้อัตราการไหล	
$C_H$	ตัวประกอบปรับแก้หัวน้ำ	
$C_\eta$	ตัวประกอบปรับแก้ประสิทธิภาพ	
$Q_{NW}$	อัตราการไหลของน้ำที่มีประสิทธิภาพสูงสุด	

ใช้สมการต่อไปนี้เพื่อหาสมรรถนะหนืด เมื่อทราบสมรรถนะน้ำของเครื่องสูบ:

$$Q_{vis} = C_Q \times Q_W$$

$$H_{vis} = C_H \times H_W$$

$$\eta_{vis} = C_\eta \times \eta_W$$

$$P_{vis} = \frac{Q_{vis} \times H_{vis} \times \rho \times g}{\eta_{vis}}$$

$C_Q$   $C_H$  และ  $C_\eta$  หาได้จากรูปที่ ข.1 ซึ่งอยู่บนพื้นฐานของสมรรถนะน้ำ

จากเส้นโค้งประสิทธิภาพ หาค่าแห่งอัตราการไหลของน้ำ ( $1.0 \times Q_{NW}$ ) ซึ่งมีประสิทธิภาพสูงสุด

จากอัตราการไหลนี้ หาอัตราการไหล: ( $0.6 \times Q_{NW}$ ), ( $0.8 \times Q_{NW}$ ) และ ( $1.2 \times Q_{NW}$ )

เริ่มที่ด้านล่างแผนภูมิด้วยอัตราการไหลที่มีประสิทธิภาพสูงสุด ( $1.0 \times Q_{NW}$ ) ขึ้นข้างบนไปที่หัวน้ำที่เกิดขึ้น (ในชั้นหนึ่ง) ( $H_W$ ) ที่อัตราการไหลนี้ แล้วลากตามแนวระดับ (ไม่ว่าทางซ้ายหรือขวา) ไปที่ความหนืดที่ต้องการ แล้วขึ้นข้างบนไปที่เส้นโค้งแก้ไขต่างๆ

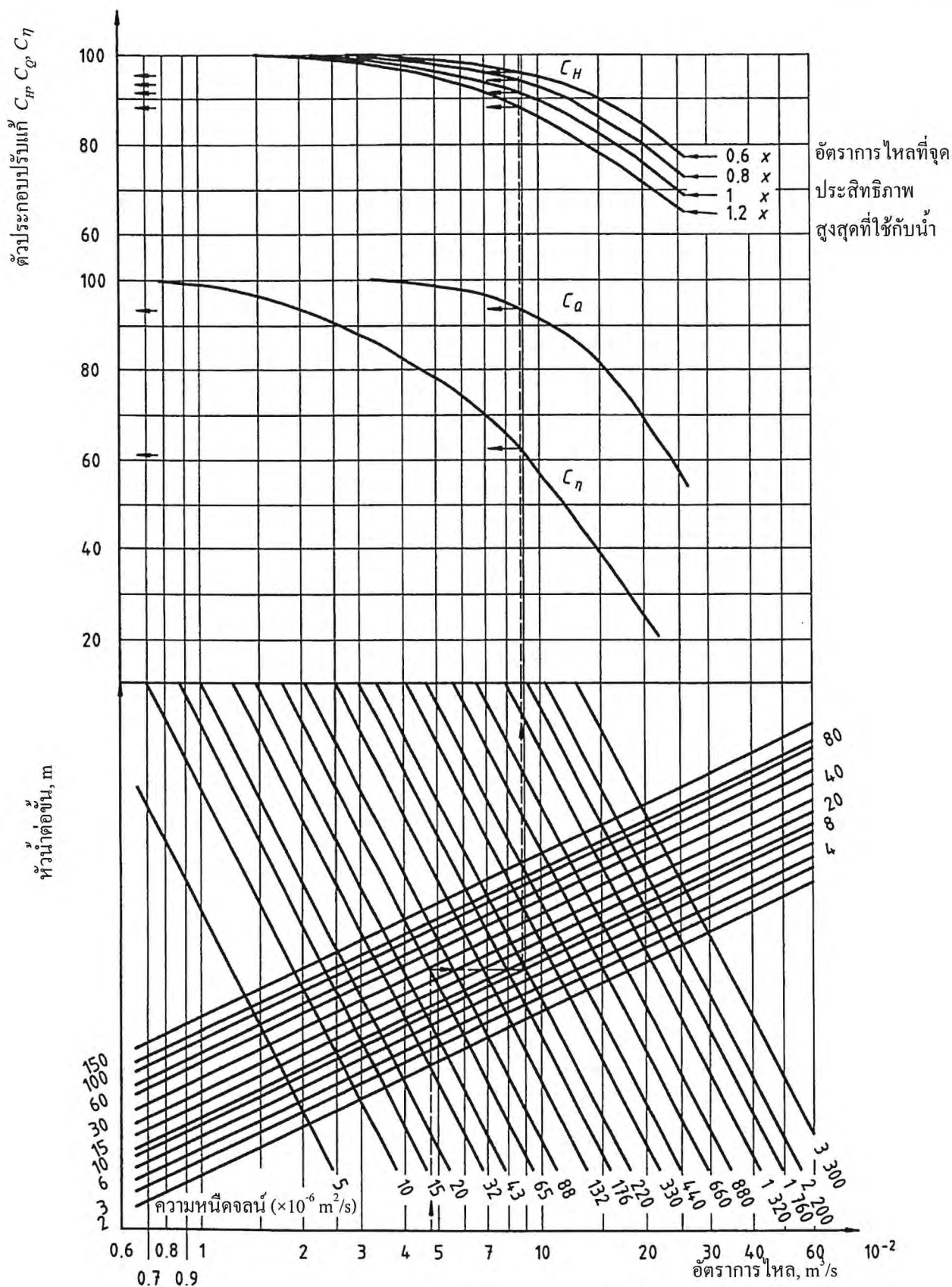
อ่านค่าของ  $C_\eta$  และ  $C_Q$  และ  $C_H$  สำหรับอัตราการไหลทั้ง 4 ค่า

คูณหัวน้ำแต่ละค่าด้วยตัวประกอบปรับแก้หัวน้ำที่สมนัยกันเพื่อให้ได้หัวน้ำที่ต้องการ คูณประสิทธิภาพแต่ละค่าด้วย  $C_\eta$  เพื่อให้ได้ค่าประสิทธิภาพที่ต้องการซึ่งใช้ที่อัตราการไหลที่ต้องการซึ่งสมนัยกัน

ลงจุดหัวน้ำที่ต้องการและประสิทธิภาพที่ต้องการเทียบกับอัตราการไหลที่ต้องการ วาดเส้นโค้งราบเรียบผ่านจุดเหล่านี้ หัวน้ำที่ชัตออฟ (shut-off) สามารถใช้เป็นค่าเดียวกับที่ใช้สำหรับน้ำได้โดยประมาณ

คำนวณกำลังด้านเข้าหนืด ( $P_{vis}$ ) จากสูตรที่ให้ไว้ข้างต้น

ลงจุดเหล่านี้และวาดเส้นโค้งราบเรียบผ่านจุดเหล่านี้ซึ่งควรเป็นแบบเดียวกันและโดยประมาณขนานกับเส้นโค้งกำลังด้านเข้าสำหรับน้ำ



หมายเหตุ ค่าที่แสดงในรูปนี้เป็นค่าเฉลี่ยจากการทดสอบเครื่องสูบบางแบบหมุนเหวี่ยงขึ้นเดียวทั่วไปที่ใช้กับน้ำมันปิโตรเลียม DN 50 ถึง DN 200 ข้อมูลเหล่านี้ขึ้นอยู่กับพื้นฐานของมาตรฐานสถาบันไฮดรอลิก (HIS) ค.ศ. 1985

รูปที่ ข.1 แผนภูมิแก้ไขสมรรถนะสำหรับของเหลวหนืด



## ภาคผนวก ข.

(ข้อแนะนำ)

### การลด NPSHR สำหรับเครื่องสูบน้ำที่ใช้ของเหลวไฮโดรคาร์บอนและน้ำอุณหภูมิสูง

รูปที่ ข.1 เป็นแผนภูมิองค์ประกอบของการลด NPSHR ซึ่งอาจคาดหมายสำหรับของเหลวไฮโดรคาร์บอนและน้ำอุณหภูมิสูง บนพื้นฐานของข้อมูลทางห้องปฏิบัติการที่หาได้จากการทดสอบกับของเหลวที่แสดง ลงจุดเป็นฟังก์ชันของอุณหภูมิของเหลวและความดันไอที่อุณหภูมินั้น

ควรสังเกตขีดจำกัดและข้อควรระวังต่อไปนี้ ในการใช้รูปที่ ข.1

จนกว่าจะมีประสบการณ์จำเพาะกับการทำงานของเครื่องสูบน้ำภายใต้ภาวะซึ่งใช้กับแผนภูมินี้ การลด NPSHR ควรจำกัดอยู่ที่ร้อยละ 50 ของ NPSHR ที่ต้องการสำหรับเครื่องสูบน้ำที่ใช้น้ำเย็น

แผนภูมินี้อยู่บนพื้นฐานของเครื่องสูบน้ำที่ใช้กับของเหลวอย่างเดียว ในกรณีที่ไม่มีอากาศหรือก๊าซไม่ควบแน่นอื่นเกิดขึ้นในของเหลว สมรรถนะเครื่องสูบน้ำอาจมีผลกระทบในทางลบแม้แต่กับค่า NPSHA ตามปกติ และจะลดลงอีกถ้ามีการลดค่า NPSHA ในกรณีที่ไม่มีอากาศที่ละลายหรือก๊าซไม่ควบแน่นอื่นเกิดขึ้น และในกรณีที่ความดันสัมบูรณ์ที่ทางเข้าเครื่องสูบน้ำต่ำเพียงพอที่จะปลดปล่อยก๊าซไม่ควบแน่นนั้นออกจากสารละลาย ค่า NPSHA อาจต้องเพิ่มขึ้นสูงกว่าค่าที่ต้องการสำหรับน้ำเย็นเพื่อหลีกเลี่ยงการลดลงของสมรรถนะเครื่องสูบน้ำเนื่องจากการปลดปล่อยนั้น

สำหรับสารผสมไฮโดรคาร์บอน ความดันไออาจแปรผันอย่างมีนัยสำคัญตามอุณหภูมิ และควรหาความดันไอจำเพาะสำหรับอุณหภูมิการสูบน้ำจริง

ในการใช้แผนภูมิสำหรับของเหลวอุณหภูมิสูง และโดยเฉพาะกับน้ำ ควรให้การพิจารณาถึงสภาพรับไว้ได้ของระบบการดูดกับการเปลี่ยนแปลงชั่วคราวของอุณหภูมิและความดันสัมบูรณ์ ซึ่งอาจจำเป็นต้องมีข้อกำหนดของเกณฑ์ความปลอดภัยของ NPSHR เพิ่มขึ้นมากกว่าการลดที่มีสำหรับการทำงานในภาวะคงตัว

เนื่องจากไม่มีข้อมูลที่ใช้ได้แสดงการลด NPSHR มากกว่า 3 เมตร แผนภูมิจึงถูกจำกัดและไม่แนะนำให้ประมาณค่านอกช่วงเกินขีดจำกัดนั้น

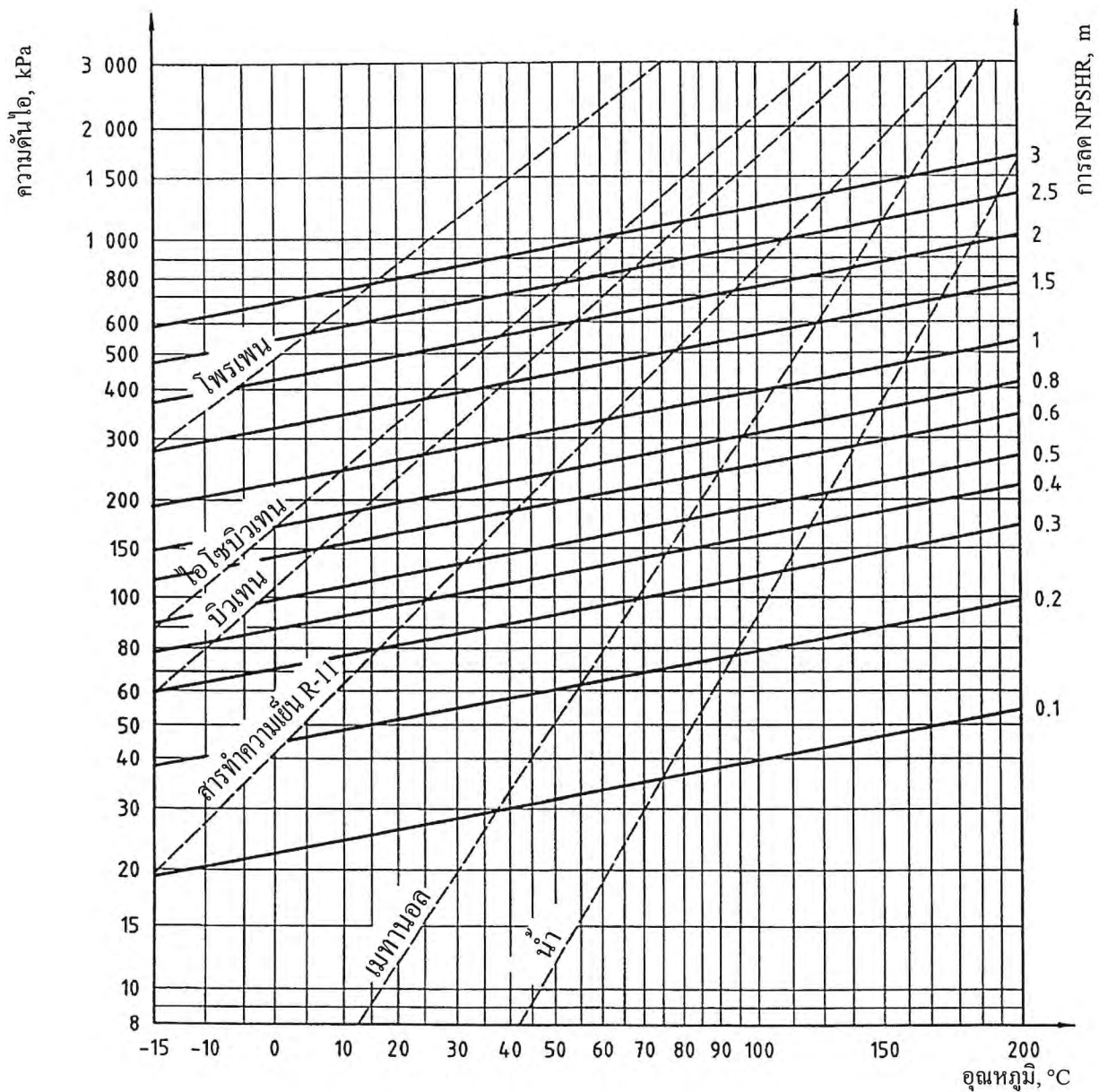
เริ่มรูปที่ ข.1 ที่ด้านล่างแผนภูมิด้วยอุณหภูมิการสูบน้ำหน่วยเป็นองศาเซลเซียส ขึ้นข้างบนในแนวดิ่งไปที่ความดันไอจากจุดนี้ ไปตามหรือขนานกับเส้นลาดทางด้านขวาของแผนภูมิ ซึ่งอาจอ่านค่าการลด NPSHR บนมาตราส่วนที่จัดให้ ถ้าค่านี้มากกว่าครึ่งหนึ่งของค่า NPSHR สำหรับน้ำเย็น ให้ลดค่า NPSHR สำหรับน้ำเย็นลงครึ่งหนึ่งเพื่อให้ได้ NPSHR ที่ถูกต้อง ถ้าค่าบนแผนภูมิน้อยกว่าครึ่งหนึ่งของค่า NPSHR สำหรับน้ำเย็น ให้ลบค่าจากแผนภูมินี้ออกจากค่า NPSHR สำหรับน้ำเย็นเพื่อให้ได้ NPSHR ที่ถูกต้อง

**หมายเหตุ 1** ข้อมูลที่ใช้ได้จำกัดอยู่ที่ของเหลวซึ่งความสัมพันธ์ของอุณหภูมิกับความดันไอแสดงอยู่ในรูป การใช้แผนภูมินี้กับของเหลวอื่นที่ไม่ใช่ไฮโดรคาร์บอนและน้ำไม่แนะนำให้ทำโดยไม่มีพื้นฐานจากการทดลอง

**หมายเหตุ 2** การลด NPSHR ใช้จริงกับค่า NPSHR สำหรับน้ำเย็นคือ

- ค่าที่อ่านได้จากมาตราส่วนด้านขวาของแผนภูมิ

- หรือครึ่งหนึ่งของ NPSHR สำหรับน้ำเย็น  
แล้วแต่ค่าใดน้อยกว่า



หมายเหตุ ข้อมูลเหล่านี้อยู่บนพื้นฐานของมาตรฐานสถาบันไฮดรอลิก (HIS) ค.ศ.1985

รูปที่ ข.1 การลด NPSHR สำหรับเครื่องสูบลูกสูบที่ใช้กับของเหลวไฮโดรคาร์บอนและน้ำอุณหภูมิสูง

ภาคผนวก ณ.

(ข้อแนะนำ)

การประเมินทางสถิติของผลการวัด

ณ.1 สัญลักษณ์

สัญลักษณ์เพิ่มเติมที่ใช้ในภาคผนวกนี้แสดงในตารางที่ ณ.1

ตารางที่ ณ.1 สัญลักษณ์เพิ่มเติม

สัญลักษณ์	บทนิยาม
$a, r$	พารามิเตอร์ทางสถิติ
$a', r'$	พารามิเตอร์ทางสถิติ
$h$	อัตราส่วนจุดทดสอบหัวน้ำรวม $h = \frac{H}{H_G}$
$\bar{h}$	ค่าเฉลี่ยของอัตราส่วนหัวน้ำรวม $\bar{h} = \frac{1}{N} \sum h$
$N$	จำนวนจุดทดสอบในพิสัย $0.95 Q_G$ จนถึง $1.05 Q_G$
$p$	อัตราส่วนจุดทดสอบกำลังด้านเข้าเครื่องสูบ $p = \frac{P}{P_G}$
$\bar{p}$	ค่าเฉลี่ยของอัตราส่วนกำลังด้านเข้าเครื่องสูบ $\bar{p} = \frac{1}{N} \sum p$
$q$	อัตราส่วนจุดทดสอบอัตราการไหล $q = \frac{Q}{Q_G}$
$\bar{q}$	ค่าเฉลี่ยของอัตราส่วนกำลังด้านเข้าเครื่องสูบ $\bar{q} = \frac{1}{N} \sum q$
$S_q$	$S_q = \sum (q - \bar{q})^2$
$S_h$	$S_h = \sum (h - \bar{h})^2$
$S_p$	$S_p = \sum (p - \bar{p})^2$
$S_{qh}$	$S_{qh} = \sum (q - \bar{q})(h - \bar{h})$
$S_{qp}$	$S_{qp} = \sum (q - \bar{q})(p - \bar{p})$
หมายเหตุ ผลรวมข้างต้นสำหรับการวัดจุดทดสอบในพิสัย $0.95 Q_G$ จนถึง $1.05 Q_G$	

ณ.2 การใช้และการมีผลใช้ได้ของภาคผนวกนี้

อาจใช้การวิเคราะห์ทางสถิติของตัวแปร 2 ตัว เพื่อประเมินค่าเฉลี่ยของค่าหนึ่งที่กำลังกำหนดของค่าอื่น อาจใช้วิธีทางสถิติเฉพาะที่แสดงในภาคผนวกนี้ถ้าการกระจายของจุดทดสอบรอบๆ ค่าที่ระบุเป็นไปตามข้อกำหนดที่แน่นอน

### ฉ.3 จำนวนและการกระจายของชุดการสังเกต

ต้องใช้การสังเกตอย่างน้อย 9 ชุด จุดทดสอบที่ได้ต้องกระจายในลักษณะที่เมื่อปรับแก้ไปที่ความเร็วรอบที่ระบุหรือความถี่ที่ระบุโดยใช้ข้อ 6.1.2 การวัดอัตราการไหลต้องกว้างร้อยละ  $\pm 5$  ของอัตราการไหลที่ระบุ จุดทดสอบเหล่านี้อย่างน้อย 3 จุด ต้องอยู่ในช่วงอัตราการไหลร้อยละ 3 ถึง ร้อยละ 5 และอย่างน้อย 3 จุด ต้องอยู่ในช่วงอัตราการไหลร้อยละ - 3 ถึงร้อยละ - 5

สำหรับการใช้วิธีทางสถิติได้ง่าย เป็นประโยชน์ที่จะใช้จำนวนจุดทดสอบมากกว่าจำนวนต่ำสุดในช่วง ร้อยละ  $\pm 5$  ของช่วงอัตราการไหลที่ระบุ แนะนำให้ใช้ 20 จุด ในกรณีที่สามารถทำได้

### ฉ.4 การประเมินค่าเฉลี่ย

#### ฉ.4.1 ค่าเฉลี่ยของหัวน้ำรวมของเครื่องสูบ

ค่าเฉลี่ยของหัวน้ำรวมของเครื่องสูบคำนวณโดยใช้สมการ:

$$H_m = [\bar{h} + a(1 - \bar{q})]H_G$$

#### ฉ.4.2 ค่าเฉลี่ยของกำลังด้านเข้าเครื่องสูบ

ค่าเฉลี่ยของกำลังด้านเข้าเครื่องสูบคำนวณโดยใช้สมการ:

$$P_m = [\bar{p} + a'(1 - \bar{q})]P_G$$

#### ฉ.4.3 การประเมินผลการทดสอบ

ค่าของพารามิเตอร์ทางสถิติหาได้จากสมการต่อไปนี้:

$$a = r + \left[ \frac{r^2 + 1}{S_{qp}^2} \right]^{1/2} \cdot S_{qp}$$

$$a' = r' + \left[ \frac{r'^2 + 1}{S_{qp}^2} \right]^{1/2} \cdot S_{qp}$$

$$r = \frac{S_h - S_q}{2 \cdot S_{qh}}$$

$$r' = \frac{S_p - S_q}{2 \cdot S_{qp}}$$

หมายเหตุ สมการสำหรับ  $a$  และ  $a'$  ประกอบด้วย  $S_{qh}$  และ  $S_{qp}$  ตามลำดับเพื่อให้แน่ใจว่ามีค่าบวกหรือค่าลบที่เหมาะสมกับความชันของเส้นโค้งสมรรถนะ

ควรสังเกตว่าการวิเคราะห์ทางสถิติอาจใช้เพื่อประเมินจากชุดการสังเกตที่หาได้ตามข้อ ฉ.3 ด้วย ที่ช่วงความเชื่อมั่นร้อยละ 95 ของหัวน้ำรวมและกำลังเข้าที่อัตราการไหลที่ระบุ การอธิบายในรายละเอียดเพิ่มเติมอยู่ในเอกสารอ้างอิง [17] ในกรณีที่ใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์เพื่ออำนวยความสะดวกในการคำนวณ



ภาคผนวก ณ.

(ข้อแนะนำ)

ใบบันทึกการทดสอบเครื่องสูบล

ใบบันทึกการทดสอบเครื่องสูบลที่แสดงในภาคผนวกนี้ให้ไว้เป็นคำแนะนำสำหรับการแสดงผลการทดสอบเครื่องสูบล และเพื่อช่วยในการตีความ ไม่ได้เจตนารวมข้อมูลทั้งหมดที่จำเป็นจากการทดสอบเครื่องสูบลและอาจจำเป็นต้องดัดแปลงโดยขึ้นอยู่กับแบบของเครื่องสูบล การใช้งาน และโหมดการคำนวณ

ใบบันทึกการทดสอบเครื่องสูบล				เลขที่ใบบันทึก				สภาพของการทดสอบ																					
ผู้ซื้อ																													
แบบ		เลขที่คำสั่งซื้อของผู้ทำ				เลขที่คำสั่งซื้อ				เส้นผ่านศูนย์กลางทางเข้า																			
เครื่องสูบล										เส้นผ่านศูนย์กลางทางออก																			
										เส้นผ่านศูนย์กลางใบพัด																			
ค่าที่รับประกัน		อัตราการไหล ( $Q_0$ )				ความเร็วรอบ ( $n_{sp}$ )				กำลังดันเข้า ( $P_0$ )																			
		หัวน้ำรวม ( $H_0$ )				ประสิทธิภาพ ( $\eta_0$ )				หัวน้ำด้านดูดทางบวกสุทธิ (NPSH)																			
ของเหลวที่สูบล		อุณหภูมิ ( $t$ )				ความดันไอ ( $p_v$ )				ความหนืดจลน์ ( $\nu$ )																			
		ความหนาแน่น ( $\rho$ )								ระดับความเป็นกรด (pH)																			
มอเตอร์		ผู้ทำ				ใบรับรองการทดสอบ				จำนวนเฟส				แรงดันไฟฟ้า															
		แบบ				กำลัง				ความเร็วรอบ				กระแสไฟฟ้า															
		อัตราการไหล		หัวน้ำทางเข้า		หัวน้ำทางออก		(NPSH)		ทอร์ค		กำลัง		ความเร็วรอบ		เฟือง													
วิธีวัด		วิธีที่ใช้																											
		ค่าคงที่																											
ภาวะการทดสอบ		อุณหภูมิโดยรอบ				ความดันบรรยากาศ				การแก้ไขหัวน้ำไปที่ระนาบอ้างอิง				ทางเข้า															
		อุณหภูมิของของเหลวที่ทดสอบ												ทางออก															
ผลการวัด						หน่วย		1		2		3		4		5		6		7		8		9		10		11	
		ความเร็วรอบ																											
		ช่วงเวลา																											
อัตราการไหล		การอ่านค่า																											
		การไหลที่วัดได้																											
		การอ่านค่าหัวน้ำทางออก																											
		การอ่านค่าหัวน้ำทางเข้า																											
		หัวน้ำทางออก																											
		หัวน้ำทางเข้า																											
หัวน้ำ		$4U^2/2g$																											
		ความแตกต่างของตำแหน่งการวัด																											
		หัวน้ำรวมของเครื่องสูบล																											
		$U_1^2/2g$																											
		(NPSH)																											
		กำลังดันออกเครื่องสูบล $P_0$																											
		แรงดันไฟฟ้า																											
		กระแสไฟฟ้า																											
		การอ่านค่าวัดคีมอเตอร์ 1																											
		การอ่านค่าวัดคีมอเตอร์ 2																											
		ผลรวมของการอ่านค่าวัดคีมอเตอร์																											
กำลัง (ทอร์ค)		กำลังดันเข้ามอเตอร์																											
		ประสิทธิภาพมอเตอร์																											
		การอ่านค่าทอร์ค																											
		ประสิทธิภาพเฟือง																											
		กำลังดันออกมอเตอร์																											
		กำลังดันเข้าเครื่องสูบล																											
		ประสิทธิภาพโดยรวม																											
		ประสิทธิภาพเครื่องสูบล																											
ค่าต่างๆ อ้างอิงกับความเร็วรอบที่ระบุ		อัตราการไหลเชิงปริมาตร																											
		หัวน้ำรวม																											
		กำลัง																											
		NPSH																											
หมายเหตุ						วันที่		หัวหน้าน้ำทดสอบ						ตัวแทน															
														ของผู้ซื้อ															
														ของผู้ส่งมอบ															

## ภาคผนวก ก.

(ข้อแนะนำ)

## แผ่นรายการตรวจสอบ

แผ่นรายการตรวจสอบต่อไปนี้จะแนะนำให้ตกลงกันระหว่าง ผู้ทำ/ผู้ส่งมอบ กับผู้ซื้อก่อนการทดสอบ ควรสังเกตว่า ไม่จำเป็นต้องตกลงกันทุกรายการในระหว่างการทำสัญญาเสมอไป

- 1) การเลือกเกรดการทดสอบ (ดูข้อ 5.1)
- 2) ขอบเขตของการรับประกัน
  - ก) เครื่องสูบลที่ไม่มีมอเตอร์ หรือชุดเครื่องสูบลและมอเตอร์รวมกัน (ดูข้อ 10.4.3)
  - ข) เครื่องสูบลที่มีหรือไม่มีข้อต่อ (ดูข้อ 5.3.4)
  - ค) ค่าที่รับประกัน (เช่น อัตราการไหล หัวน้ำรวม กำลังด้านเข้า ประสิทธิภาพ NPSHR ฯลฯ) สำหรับจุดทำงาน 1 จุดหรือหลายจุด
- 3) ข้อปัญหาในสัญญา เช่น จำนวนเครื่องสูบลที่ทดสอบในชุดของเครื่องสูบลที่เป็นแบบเดียวกัน (ดูข้อ 5.1.2)
- 4) เรื่องอื่นๆ เกี่ยวกับพฤติกรรมของเครื่องสูบลที่จะตรวจสอบในระหว่างการทดสอบ (ดูข้อ 5.2.6)
- 5) สถานที่ทดสอบ (ดูข้อ 5.2.2)
- 6) วันที่ทดสอบ (ดูข้อ 5.2.3)
- 7) ผู้ควบคุมการทดสอบ เมื่อการทดสอบไม่ได้ทำที่โรงงานของผู้ทำ (ดูข้อ 5.2.4)
- 8) การเลือกวิธีวัด (ดูข้อ 7. ถึงข้อ 10.)
- 9) บริภัณฑ์ทดสอบ (ดูข้อ 5.2.7)
- 10) การจัดเตรียมการทดสอบสำหรับการทดสอบสมรรถนะ (ดูข้อ 5.3.2 ข้อ 5.3.3 และข้อ 8.2.1) และสำหรับการทดสอบการเกิดคาวิเทชัน (ดูข้อ 11.2.3)
- 11) การจัดเตรียมเพื่อให้สามารถเตรียมพร้อมได้ของเครื่องสูบลแบบเซลล์ไฟพร้มิ่ง (ดูข้อ 5.3.7)
- 12) วิธีคาดคะเนสมรรถนะเครื่องสูบลจากการทดสอบโดยใช้ น้ำเย็นสะอาด (ดูข้อ 5.4.5)
- 13) การเบี่ยงเบนของความเร็วรอบนอกนอกพิสัยที่ยอมให้ (ดูข้อ 5.4.3 และข้อ 6.1.2)
- 14) เลขชี้กำลังของสูตรการแปลงสำหรับ NPSHR (ดูข้อ 6.1.2)
- 15) การเบี่ยงเบนของแรงดันไฟฟ้าและความถี่นอกความคลาดเคลื่อนที่ยอมให้ (ดูข้อ 6.1.2)
- 16) ค่าความคลาดเคลื่อนที่จุดใช้งานและจุดทำงานอื่น (ดูข้อ 4.1 ข้อ 6.3 และข้อ 11.3.3)
- 17) ความสูญเสียทางเข้าและความสูญเสียการส่งผ่านในเครื่องสูบลแบบบ่อแนวดิ่ง (ดูข้อ 8.2.3 และข้อ 10.4.2)
- 18) ความสูญเสียเนื่องจากความเสียดทานและความสูญเสียความดันเฉพาะที่ทางเข้าและทางออก (ดูข้อ 8.2.4 และภาคผนวก ก.)
- 19) ความสูญเสียในสายไฟฟ้า (ดูข้อ 10.4.1)
- 20) ความสูญเสียในเฟือง (ดูข้อ 10.4.4)
- 21) วิธีทวนสอบการรับประกันที่เกี่ยวข้องกับการเกิดคาวิเทชัน (ดูข้อ 11.1.2)

- 22) ของเหลวที่ใช้สำหรับการทดสอบสมรรถนะ (คู่มือ 4.2) และสำหรับการทดสอบการเกิดคาวิเทชัน (คู่มือ 11.2.3)
- 23) ค่าใช้จ่ายในการทดสอบ (ดูภาคผนวก จ.)

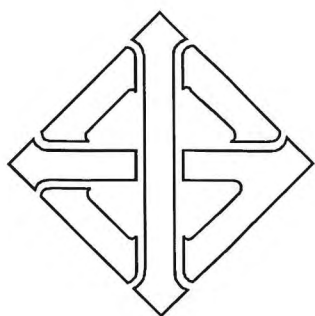
## บรรณานุกรม

- [1] ISO 31 (all parts), Quantities, units and symbols.
- [2] ISO 2372, Mechanical vibration of machines with operating speeds from 10 to 200 rev/s – Basis for specifying evaluation standards.
- [3] ISO 2975-1, Measurement of water flow in closed conduits – Tracer methods – Part 1: General.
- [4] ISO 2975-2, Measurement of water flow in closed conduits – Tracer methods – Part 2: Constant rate injection method using non-radioactive tracers.
- [5] ISO 2975-3, Measurement of water flow in closed conduits – Tracer methods – Part 3: Constant rate injection method using radioactive tracers.
- [6] ISO 2975-6, Measurement of water flow in closed conduits – Tracer methods – Part 6: Transit time method using non-radioactive tracers.
- [7] ISO 2975-7, Measurement of water flow in closed conduits – Tracer methods – Part 7: Transit time method using radioactive tracers.
- [8] ISO 3740, Acoustics – Determination of sound power levels of noise sources – Guidelines for the use of basic standards.
- [9] ISO 3744, Acoustics – Determination of sound power levels of noise sources using sound pressure – Engineering method in an essentially free field over a reflecting plane.
- [10] ISO 3745, Acoustics – Determination of sound power levels of noise sources – Precision methods for anechoic and semi-anechoic rooms.
- [11] ISO 3746, Acoustics – Determination of sound power levels of noise sources using sound pressure – Survey method using an enveloping measurement surface over a reflecting plane.
- [12] ISO 3945, Mechanical vibration of large rotating machines with speed range from 10 to 200 r/s – Measurement and evaluation of vibration severity in situ.
- [13] ISO 4185, Measurement of liquid flow in closed conduits – Weighing method.
- [14] ISO 6018, Acoustics – Noise emitted by machinery and equipment – Guidelines for the preparation of test codes of engineering grade requiring noise measurements at the operator's or bystander's position.
- [15] IEC 60041:<sup>2)</sup>, International code for the field acceptance tests of hydraulic turbines.
- [16] IEC 60497, International code for model acceptance tests of storage pumps.
- [17] E. Grist and R. P. Hentschke, The Verification of Centrifugal Pump Performance Guarantees by Acceptance Tests – An Alternative Method. I.Mech.Eng. London, March 1989.

---

<sup>2)</sup> กำลังจัดพิมพ์ (ฉบับแก้ไขของ IEC 60041:1992)





มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม

THAI INDUSTRIAL STANDARD

มอก. 2540— 2554

รถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์แบบจุดระเบิดด้วยประกายไฟ  
เฉพาะด้านความปลอดภัย :  
สารมลพิษจากเครื่องยนต์ ระดับที่ 8

POSITIVE IGNITION ENGINED VEHICLES : SAFETY REQUIREMENTS;  
EMISSION FROM ENGINE, LEVEL 8

สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม

กระทรวงอุตสาหกรรม

ICS 13.040.50 ; 43.100

ISBN 978-616-231-156-7

**คณะกรรมการวิชาการคณะที่ 697**  
**มาตรฐานควันดำและปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์**  
**จากยานพาหนะทางบกและทางน้ำ**

**ประธานกรรมการ**

รศ.พูลพร แสงบางปลา

**กรรมการ**

นายสายเมธ ธารนพงษ์

นายปัญญา วรเพชรราชูท

นางสาวมานวิภา กุศล

นายปุมยศ วัลลิกุล

นายสนั่น โชติยะมาลา

นายรัชทิน จันทรเจริญ

นายวิชา ญาณภีร์

นางสาวรุช วรรณฤทัย

นายไกรวี เกาพิจิตร

นายสุวิชา บุญยะรัตเวช

นายธนวัฒน์ บุญประดิษฐ์

นางสาวอรภัทร โอภาธนากร

นางลัชชานันท์ มากพาณิชย์วัฒน์

นายมงคลชัย รัตนทวีบุญ

**กรรมการและเลขานุการ**

นางสลักษณ์ พิสุทธิพิทยา

ผู้แทนกรมการขนส่งทางบก

ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ

ผู้แทนสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ

ผู้แทนสถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย

ผู้แทนวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์

ผู้แทนสมาคมส่งเสริมผู้ค้าเครื่องยนต์และอะไหล่ใช้แล้ว

ผู้แทนสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ผู้แทนสถาบันยานยนต์

ผู้แทนบริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด

ผู้แทนบริษัท สยามโตโยต้าอุตสาหกรรม จำกัด

ผู้แทนสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม

มอก.1295-2541	รถยนต์ขนาดใหญ่ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล เฉพาะด้านความปลอดภัย: สารมลพิษจากเครื่องยนต์ ระดับที่ 3
มอก.1305-2538	รถจักรยานยนต์ ปริมาตรกระบอกสูบไม่เกิน 110 ลูกบาศก์เซนติเมตร เฉพาะด้านความปลอดภัย: สารมลพิษจากเครื่องยนต์ ระดับที่ 3
มอก.1355-2539	รถจักรยานยนต์ ปริมาตรกระบอกสูบไม่เกิน 125 ลูกบาศก์เซนติเมตร เฉพาะด้านความปลอดภัย: สารมลพิษจากเครื่องยนต์ ระดับที่ 3
มอก.1360-2539	รถจักรยานยนต์ เฉพาะด้านความปลอดภัย: สารมลพิษจากเครื่องยนต์ ระดับที่ 3
มอก.1365-2539	รถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์เบนซิน เฉพาะด้านความปลอดภัย: สารมลพิษจากเครื่องยนต์ ระดับที่ 4
มอก.1370-2539	รถยนต์ขนาดเล็กที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล เฉพาะด้านความปลอดภัย: สารมลพิษจากเครื่องยนต์ ระดับที่ 3
มอก.1435-2540	รถยนต์ขนาดเล็กที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล เฉพาะด้านความปลอดภัย : สารมลพิษจากเครื่องยนต์ ระดับที่ 4
มอก.1440-2540	รถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์เบนซิน เฉพาะด้านความปลอดภัย : สารมลพิษจากเครื่องยนต์ ระดับที่ 5
มอก.1650-2542	รถจักรยานยนต์ เฉพาะด้านความปลอดภัย: สารมลพิษจากเครื่องยนต์ ระดับที่ 4
มอก.1870-2542	รถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์เบนซิน เฉพาะด้านความปลอดภัย: สารมลพิษจากเครื่องยนต์ ระดับที่ 6
มอก.1875-2542	รถยนต์ขนาดเล็กที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล เฉพาะด้านความปลอดภัย: สารมลพิษจากเครื่องยนต์ ระดับที่ 5
มอก.2130-2545	รถจักรยานยนต์ เฉพาะด้านความปลอดภัย: สารมลพิษจากเครื่องยนต์ ระดับที่ 5
มอก.2155-2546	รถยนต์ขนาดเล็กที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล เฉพาะด้านความปลอดภัย: สารมลพิษจากเครื่องยนต์ ระดับที่ 6
มอก.2160-2546	รถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์เบนซิน เฉพาะด้านความปลอดภัย: สารมลพิษจากเครื่องยนต์ ระดับที่ 7

มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนี้ กำหนดขึ้นโดยใช้เอกสารต่อไปนี้เป็นแนวทาง

1. UN/ECE Regulation No. 83 Rev.3  
Incorporating all valid text up to:  
Incorporating all valid text up to the 05 series of amendments  
Supplement 1 to the 05 series of amendments  
Supplement 2 to the 05 series of amendments  
Corrigendum 1 to the 05 series of amendments  
Corrigendum 2 to the 05 series of amendments  
Supplement 3 to the 05 series of amendments  
Supplement 4 to the 05 series of amendments  
Corrigendum 3 to the 05 series of amendments  
Supplement 5 to the 05 series of amendments
2. UN/ECE Regulation No. 83 Rev.3 – Erratum
3. UN/ECE Regulation No. 83 Rev.3 – Amendment 1  
Supplement 6 to the 05 series of amendments
4. UN/ECE Regulation No. 83 Rev.3 – Corrigendum 3  
Corrigendum 1 to Revision 3
5. UN/ECE Regulation No. 83 Rev.3 – Amendment 1– Corrigendum 1  
Corrigendum 1 to Supplement 6 to the 05 series of amendments
6. UN/ECE Regulation No. 83 Rev.3 – Amendment 2  
Supplement 7 to the 05 series of amendments
7. UN/ECE Regulation No. 83 Rev.3 – Amendment 3  
Supplement 8 to the 05 series of amendments
8. COMMISSION REGULATION (EC) No 692/2008



# มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม

## รถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์แบบจุดระเบิดด้วยประกายไฟ

### เฉพาะด้านความปลอดภัย:

### สารมลพิษจากเครื่องยนต์ ระดับที่ 8

#### 1. ขอบข่าย

- 1.1 มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนี้กำหนด การทำ คุณลักษณะที่ต้องการ เครื่องหมายและฉลาก การชักตัวอย่างและเกณฑ์ตัดสิน การทดสอบรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์แบบจุดระเบิดด้วยประกายไฟ ที่ผู้ทำออกแบบให้ใช้เชื้อเพลิง ดังนี้
  - 1.1.1 น้ำมันเบนซินและ/หรือน้ำมันแก๊สโซฮอล์
  - 1.1.2 น้ำมันเบนซินและ/หรือน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ร่วมกับก๊าซธรรมชาติหรือก๊าซปิโตรเลียมเหลว
  - 1.1.3 พลังงานจากเชื้อเพลิงและจากอุปกรณ์สะสมกำลัง/พลังงานไฟฟ้า (เช่น แบตเตอรี่ ตัวเก็บประจุ ล้อช่วยแรง/เครื่องกำเนิดไฟฟ้า) ในการขับเคลื่อนทางกล

ซึ่งต่อไปในมาตรฐานนี้จะเรียกว่า "รถยนต์"
- 1.2 มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนี้ครอบคลุมเฉพาะ รถยนต์นั่ง (รวมถึงรถยนต์ออฟโรด) รถยนต์บรรทุก และรถยนต์นั่งที่ดัดแปลงมาจากรถยนต์บรรทุก
- 1.3 มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนี้ครอบคลุมเฉพาะด้านความปลอดภัยเกี่ยวกับปริมาณของสารมลพิษ ความทนทานของอุปกรณ์ควบคุมมลพิษ และระบบวินิจฉัยอุปกรณ์ควบคุมสารมลพิษ
- 1.4 มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนี้ไม่ครอบคลุมถึง
  - 1.4.1 รถยนต์ที่มีมวลเต็มอัตราบรรทุกน้อยกว่า 400 kg (กิโลกรัม) และ/หรือรถยนต์ที่มีความเร็วออกแบบสูงสุดน้อยกว่า 50 km/h (กิโลเมตรต่อชั่วโมง)
  - 1.4.2 รถยนต์ที่มีกำลังเครื่องยนต์สูงสุดของเครื่องยนต์นั้น ๆ ไม่เกิน 15 kW (กิโลวัตต์) โดยรถยนต์นั้นมีมวลรถเปล่าไม่เกิน 400 kg และรถยนต์บรรทุกมีมวลรถเปล่าไม่เกิน 550 kg
  - 1.4.3 รถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์แบบจุดระเบิดด้วยประกายไฟและใช้ก๊าซธรรมชาติหรือก๊าซปิโตรเลียมเหลวเป็นเชื้อเพลิง ที่มีมวลเต็มอัตราบรรทุกมากกว่า 3 500 kg

- $\text{CH}_{1.85}$  สำหรับน้ำมันเบนซิน
- $\text{CH}_{2.525}$  สำหรับก๊าซปิโตรเลียมเหลว
- $\text{CH}_4$  สำหรับก๊าซธรรมชาติ
- $\text{C}_1\text{H}_{2.09}\text{O}_{0.066}$  สำหรับแก๊สโซฮอล์ E-20
- $\text{C}_1\text{H}_{2.74}\text{O}_{0.385}$  สำหรับแก๊สโซฮอล์ E-85

- 2.5 สารมลพิษไอเสีย (tailpipe emission) หมายถึง สารมลพิษก๊าซที่ออกมาจากท่อไอเสีย
- 2.6 สารมลพิษไอระเหย (evaporative emission) หมายถึง ไอระเหยของไฮโดรคาร์บอนที่สูญเสียจากระบบเชื้อเพลิงของรถยนต์นอกเหนือจากส่วนที่ออกไปทางท่อไอเสีย
- 2.6.1 การสูญเสียในถังน้ำมัน (tank breathing losses) หมายถึง ไอระเหยของไฮโดรคาร์บอนที่สูญเสียจากระบบเชื้อเพลิงของรถยนต์เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงอุณหภูมิในถังน้ำมันเชื้อเพลิง (แสดงค่าเป็น  $\text{CH}_{2.33}$ )
- 2.6.2 การสูญเสียเมื่อจอดรถยนต์ขณะเครื่องร้อน (hot soak losses) หมายถึง ไอระเหยของไฮโดรคาร์บอนที่สูญเสียจากระบบเชื้อเพลิงของรถยนต์ที่จอดอยู่กับที่หลังจากขับเคลื่อนได้ระยะหนึ่ง (แสดงค่าเป็น  $\text{CH}_{2.20}$ )
- 2.7 ห้องข้อเหวี่ยง (engine crankcase) หมายถึง ที่ว่างภายในหรือภายนอกที่ห่อหุ้มเครื่องยนต์ซึ่งต่อกับอ่างน้ำมันเครื่องด้วยท่อภายในหรือภายนอกซึ่งก๊าซและไอระเหยสามารถรั่วออกมาได้
- 2.8 อุปกรณ์ช่วยติดเครื่องยนต์เย็น (cold start device) หมายถึง อุปกรณ์ที่เพิ่มปริมาณเชื้อเพลิงในส่วนผสมของอากาศและเชื้อเพลิงขึ้นชั่วคราวเพื่อให้เครื่องยนต์ติดง่ายขึ้นในขณะเครื่องยนต์เย็น
- 2.9 อุปกรณ์ช่วยติดเครื่อง (starting aid) หมายถึง อุปกรณ์ที่ช่วยให้เครื่องยนต์ติดง่ายขึ้นโดยไม่ทำให้ปริมาณเชื้อเพลิงในส่วนผสมของเชื้อเพลิงกับอากาศเพิ่มขึ้นเช่น อุปกรณ์อุ่นอากาศ การปรับแต่งจังหวะการฉีดเชื้อเพลิง
- 2.10 ความจุกระบอกสูบของเครื่องยนต์ (engine capacity)
- 2.10.1 กรณีเครื่องยนต์แบบชัก หมายถึง ปริมาตรแทนที่ของลูกสูบทั้งหมด
- 2.10.2 กรณีเครื่องยนต์แบบหมุน หมายถึง ปริมาตรแทนที่ 2 เท่า ของช่องว่างอากาศระหว่างโรเตอร์และเสื้อโรเตอร์
- 2.11 อุปกรณ์ควบคุมมลพิษ (pollution control devices) หมายถึง ส่วนประกอบในรถยนต์ที่ควบคุมและ/หรือจำกัดสารมลพิษไอเสียหรือไอระเหย
- 2.12 ระบบวินิจฉัยอุปกรณ์ควบคุมสารมลพิษ (an on-board diagnostic system - OBD) หมายถึง ระบบที่สามารถบ่งชี้พื้นที่ที่มีการทำงานผิดปกติเกิดขึ้น ด้วยการแสดงรหัสผิดปกติที่เก็บไว้ในหน่วยความจำคอมพิวเตอร์

ในกรณีผู้ทำร้องขอ การทดสอบเพิ่มเติมจะไม่นำมาใช้ ถ้าผู้ทำเตรียมข้อมูลให้กับหน่วยรับรองได้ว่าในวัฏจักรการขับเคลื่อนที่การคืนสภาพการทำงานเกิดขึ้นนั้น ค่าปริมาณสารมลพิษยังคงต่ำกว่าเกณฑ์ที่กำหนดตามข้อ 5.3.1.4

## 2.17 รถยนต์ไฮบริด (Hybrid vehicles: HV)

2.17.1 นิยามทั่วไปสำหรับรถยนต์ไฮบริด: (Hybrid vehicles : HV) หมายถึง รถยนต์ที่มีตัวแปลงผันพลังงานที่แตกต่างกันอย่างน้อย 2 ชนิด และมีระบบสะสมพลังงานที่แตกต่างกันอย่างน้อยสองระบบเพื่อการขับเคลื่อน

2.17.2 นิยามสำหรับรถยนต์ไฮบริดไฟฟ้า: (Hybrid electrical vehicles: HEV) หมายถึง รถยนต์ที่ขับเคลื่อนทางกล โดยใช้พลังงานจากเชื้อเพลิงและจากอุปกรณ์สะสมกำลัง/พลังงานไฟฟ้า (เช่น แบตเตอรี่ ตัวเก็บประจุ ล้อช่วยแรง/เครื่องกำเนิดไฟฟ้า)

## 2.18 รถยนต์เชื้อเพลิงเดี่ยว (mono fuel vehicle)

2.18.1 รถยนต์เชื้อเพลิงก๊าซเดี่ยว (mono fuel gas vehicle) หมายถึง รถยนต์ที่ออกแบบขั้นต้นให้ใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติหรือก๊าซปิโตรเลียมเหลวในการขับเคลื่อน แต่อาจมีระบบเชื้อเพลิงสำหรับน้ำมันเบนซินเพื่อใช้ในกรณีฉุกเฉินสำหรับติดเครื่องเท่านั้น โดยความจุของถังน้ำมันต้องไม่เกิน 15 L (ลิตร)

2.19 รถยนต์เชื้อเพลิงคู่ (bi-fuel vehicle) หมายถึง รถยนต์ที่มีระบบเก็บเชื้อเพลิงแยกกันสองระบบ ที่ออกแบบให้ขับเคลื่อนโดยใช้เชื้อเพลิงเพียงชนิดเดียวในขณะเวลานั้นๆ และบางช่วงเวลาสามารถใช้เชื้อเพลิงที่แตกต่างกันสองชนิดได้

2.19.1 รถยนต์เชื้อเพลิงคู่ก๊าซ (bi-fuel gas vehicle) หมายถึง รถยนต์ที่ใช้เชื้อเพลิงในการขับเคลื่อนได้ทั้งน้ำมันเบนซินและก๊าซธรรมชาติ หรือ ก๊าซปิโตรเลียมเหลว หรือ ไบโอมีเทน หรือ ไฮโดรเจน

2.20 รถยนต์เชื้อเพลิงผสม (flex fuel vehicle) หมายถึง รถยนต์ที่มีระบบเก็บเชื้อเพลิงระบบเดียวที่สามารถขับเคลื่อนโดยใช้ส่วนผสมของเชื้อเพลิงที่แตกต่างกันตั้งแต่สองชนิดขึ้นไปได้

2.20.1 รถยนต์เชื้อเพลิงผสมเอทานอล (flex fuel ethanol vehicle) หมายถึง รถยนต์เชื้อเพลิงผสมสามารถขับเคลื่อนโดยใช้น้ำมันเบนซินหรือน้ำมันเบนซินที่มีส่วนผสมเอทานอล สูงสุดได้ถึงร้อยละ 85 (E85)

ของท่ออ่อน ข้อต่อ การต่อเชื่อมต่าง ๆ ที่ใช้ในระบบควบคุมปริมาณสารมลพิษที่เป็นไปตามเดิมที่ออกแบบไว้

สำหรับสารมลพิษไอเสีย อาจไม่ใช่ข้อกำหนดนี้ได้ ถ้าเป็นไปตามข้อ 5.3.1.4

สำหรับสารมลพิษไอระเหย อาจไม่ใช่ข้อกำหนดนี้ได้ ถ้าเป็นไปตามข้อ 5.3.1.4

5.1.2.1 ทั้งนี้ห้ามใช้กลไกปรับเปลี่ยน

5.1.3 ช่องเติมน้ำมัน

5.1.3.1 ผู้ทำต้องออกแบบให้ช่องเติมน้ำมันมีขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางเล็กกว่าที่หัวเติมน้ำมันขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางภายนอก 23.6 mm (มิลลิเมตร) จะผ่านเข้าไปได้

5.1.3.2 ช่องเติมน้ำมันอาจไม่เป็นไปตามข้อ 5.1.3.1 ได้ถ้า

(1) สารตะกั่วในน้ำมันเชื้อเพลิงไม่มีผลกระทบต่ออุปกรณ์ควบคุมมลพิษของรถยนต์ที่ผู้ทำออกแบบไว้ และ

(2) มีป้ายหรือสัญลักษณ์ที่เห็นได้ชัดเจนไม่ลบเลือนง่ายว่าให้ใช้เชื้อเพลิงไร้สารตะกั่วแสดงไว้ในตำแหน่งที่เห็นได้ทันที

5.1.4 ผู้ทำต้องป้องกันไม่ให้สารมลพิษไอระเหยออกมากเกินไป หรือน้ำมันเชื้อเพลิงหก อันเนื่องมาจากฝาดังหายไป โดยอาจใช้วิธีการดังนี้

5.1.4.1 ฝาปิดถังเติมน้ำมันแบบเปิด-ปิดอัตโนมัติ ที่ถอดออกไม่ได้

5.1.4.2 การออกแบบที่หลีกเลี่ยงไม่ให้สารมลพิษไอระเหยออกมากเกินไปเมื่อฝาปิดถังเติมน้ำมันหายไป

5.1.4.3 วิธีอื่น ๆ ที่ทำให้เกิดผลในทำนองเดียวกัน เช่น ใช้ฝาปิดถังเติมน้ำมัน มีโซ่ลำนฝาปิดถังหรือนำกุญแจที่ใช้ติดเครื่องยนต์มาใช้ปิดฝาดังน้ำมัน ในกรณีนี้สามารถเอากุญแจออกได้ขณะที่ฝาปิดถังน้ำมันอยู่ในตำแหน่งล็อก

5.1.5 ความปลอดภัยของระบบอิเล็กทรอนิกส์

5.1.5.1 รถยนต์ใด ๆ ที่มีคอมพิวเตอร์ควบคุมปริมาณสารมลพิษต้องมีลักษณะเฉพาะในการป้องกันการปรับแก้ ยกเว้นแต่ได้รับอนุญาตจากผู้ทำ ถ้าการแก้ไขนั้นจำเป็นสำหรับการวินิจฉัย การบริการ การตรวจสอบ การปรับเปลี่ยนใหม่ หรือการซ่อมรถยนต์ รหัสคอมพิวเตอร์ที่สามารถโปรแกรมใหม่ได้ หรือตัวแปรในการทำงานต้องป้องกันการเข้าไปรบกวน

ให้นำหน่วยความจำการสอบเทียบใด ๆ ที่ถอดออกได้ไว้ในกล่องปิดผนึก หรือป้องกันโดยรหัสอิเล็กทรอนิกส์และไม่สามารถเปลี่ยนได้หากไม่ใช่เครื่องมือและวิธีการพิเศษ



ตารางที่ 1 ลักษณะการทดสอบที่กำหนด

ประเภทรถยนต์	เครื่องยนต์แบบจุดระเบิดด้วยประกายไฟที่รวมถึงรถยนต์ไฮบริด				
	เชื้อเพลิงเดี่ยว	เชื้อเพลิงคู่ <sup>(1)</sup>		เชื้อเพลิงผสม	
				E20	E85
ชนิดเชื้อเพลิง	เบนซิน ( $E \leq 10$ )	เบนซิน ( $E \leq 10$ )	เบนซิน ( $E \leq 10$ )	เบนซิน ( $E \leq 10$ )	เบนซิน ( $E \leq 10$ )
การทดสอบ		ก๊าซปิโตรเลียมเหลว	ก๊าซธรรมชาติ / ไบโอมีเทน	แก๊สโซฮอล์ ( $E \leq 20$ )	แก๊สโซฮอล์ ( $E \leq 85$ )
ลักษณะที่ 1	✓	✓ (ทั้งสองเชื้อเพลิง)	✓ (ทั้งสองเชื้อเพลิง)	✓ (ทั้งสองเชื้อเพลิง)	✓ (ทั้งสองเชื้อเพลิง)
ลักษณะที่ 2	✓	✓ (ทั้งสองเชื้อเพลิง)	✓ (ทั้งสองเชื้อเพลิง)	✓ (ทั้งสองเชื้อเพลิง)	✓ (ทั้งสองเชื้อเพลิง)
ลักษณะที่ 3	✓	✓ (เฉพาะเบนซิน)	✓ (เฉพาะเบนซิน)	✓ (เฉพาะเบนซิน)	✓ (เฉพาะเบนซิน)
ลักษณะที่ 4	✓	✓ (เฉพาะเบนซิน)	✓ (เฉพาะเบนซิน)	✓ (เฉพาะเบนซิน)	✓ (เฉพาะเบนซิน)
ลักษณะที่ 5	✓	✓ (เฉพาะเบนซิน)	✓ (เฉพาะเบนซิน)	✓ (เฉพาะเบนซิน)	✓ (เฉพาะเบนซิน)
OBD	✓	-	-	✓ (เชื้อเพลิงเบนซิน หรือ แก๊สโซฮอล์ E20)	✓ (เชื้อเพลิงเบนซิน หรือ แก๊สโซฮอล์ E85)
<sup>(1)</sup> สำหรับรถยนต์เชื้อเพลิงคู่ ที่สามารถใช้เชื้อเพลิงผสม ให้ทำการทดสอบทั้งข้อกำหนดสำหรับเชื้อเพลิงคู่และเชื้อเพลิงผสม โดยไม่ทดสอบ OBD					

(๗๖ 5.3.1.2 (1))

## 5.3.1.5 จำนวนการทดสอบตามข้อ 5.3.1.4 อาจลดลงได้ถ้า

- (1) ในการทดสอบครั้งแรกปริมาณสารมลพิษทุกค่ามีค่าไม่เกิน 70 % ของค่าที่กำหนดตามตารางที่ 2 ให้ทดสอบเพียงครั้งเดียวและถือว่าเป็นไปตามเกณฑ์ที่กำหนดตามข้อ 5.3.1.4
- (2) ในการทดสอบครั้งแรกปริมาณสารมลพิษบางค่ามีค่าเกิน 70 % แต่ไม่เกิน 85 % ของค่าที่กำหนดตามตารางที่ 2 ให้ทดสอบครั้งที่ 2 และถ้าผลรวมของปริมาณสารมลพิษในการทดสอบสองครั้งมีค่าไม่เกิน 170 % ของค่าที่กำหนดตามตารางที่ 2 จึงจะถือว่าเป็นไปตามเกณฑ์ที่กำหนดตามข้อ 5.3.1.4



### 5.3.2 การทดสอบลักษณะที่ 2 (ปริมาณคาร์บอนมอนอกไซด์ในขณะเครื่องยนต์เดินเบา)

#### 5.3.2.1 ให้ทดสอบกับรถยนต์ตามข้อ 1.

- (1) รถยนต์ที่ใช้ทั้งน้ำมันเบนซินและก๊าซธรรมชาติหรือก๊าซปิโตรเลียมเหลวเป็นเชื้อเพลิงให้ทดสอบลักษณะที่ 2 โดยใช้เชื้อเพลิงทั้งสองประเภท
- (2) รถยนต์ที่ใช้ทั้งน้ำมันเบนซินและน้ำมันแก๊สโซฮอล์เป็นเชื้อเพลิงให้ทดสอบลักษณะที่ 2 โดยใช้ทั้งน้ำมันเบนซินและน้ำมันแก๊สโซฮอล์ที่มีเอทานอลเป็นส่วนผสมสูงสุดตามที่ขึ้นขอ

#### 5.3.2.2 เมื่อทดสอบลักษณะที่ 2 ตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมการทดสอบสารมลพิษจากรถยนต์แล้ว ความเข้มข้นของคาร์บอนมอนอกไซด์ที่ออกมาจากเครื่องยนต์ขณะเดินเบา

- (1) ต้องไม่เกิน 3.5 % โดยปริมาตร เมื่อทดสอบโดยปรับตัวควบคุมภาวะการเดินเบาตามที่ผู้ทำระบบ
- (2) ต้องไม่เกิน 4.5 % โดยปริมาตร เมื่อทดสอบโดยปรับตัวควบคุมภาวะการเดินเบาภายในช่วงการปรับตามที่กำหนดในภาคผนวก ก.

### 5.3.3 การทดสอบลักษณะที่ 3 (ปริมาณสารมลพิษจากห้องข้อเหวี่ยง)

#### 5.3.3.1 ให้ทดสอบกับรถยนต์ตามข้อ 1.

- (1) รถยนต์ที่ใช้ทั้งน้ำมันเบนซินและก๊าซธรรมชาติหรือก๊าซปิโตรเลียมเหลวเป็นเชื้อเพลิงให้ทดสอบลักษณะที่ 3 โดยใช้ทั้งน้ำมันเบนซินเป็นเชื้อเพลิงเท่านั้น
- (2) รถยนต์ที่ใช้ทั้งน้ำมันเบนซินและน้ำมันแก๊สโซฮอล์เป็นเชื้อเพลิงให้ทดสอบลักษณะที่ 3 โดยใช้ทั้งน้ำมันเบนซินเป็นเชื้อเพลิงเท่านั้น

#### 5.3.3.2 เมื่อทดสอบลักษณะที่ 3 ตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมการทดสอบสารมลพิษจากรถยนต์แล้วต้องไม่มีก๊าซออกจากห้องข้อเหวี่ยงสู่บรรยากาศ

### 5.3.4 การทดสอบลักษณะที่ 4 (ปริมาณสารมลพิษไอระเหย)

#### 5.3.4.1 ให้ทดสอบกับรถยนต์ ที่มีมวลเต็มอัตราบรรทุกไม่เกิน 3 500 kg

- (1) รถยนต์ที่ใช้ทั้งน้ำมันเบนซินและก๊าซธรรมชาติหรือก๊าซปิโตรเลียมเหลวเป็นเชื้อเพลิงให้ทดสอบลักษณะที่ 4 โดยใช้ทั้งน้ำมันเบนซินเป็นเชื้อเพลิงเท่านั้น
- (2) รถยนต์ที่ใช้ทั้งน้ำมันเบนซินและน้ำมันแก๊สโซฮอล์เป็นเชื้อเพลิงให้ทดสอบลักษณะที่ 4 โดยใช้ทั้งน้ำมันเบนซินเป็นเชื้อเพลิงเท่านั้น

#### 5.3.4.2 เมื่อทดสอบลักษณะที่ 4 ตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมการทดสอบสารมลพิษจากรถยนต์แล้ว สารมลพิษไอระเหยที่วัดได้ต้องน้อยกว่า 2.0 g/test



### ตารางที่ 3 ปริมาณสารมลพิษจากเครื่องยนต์สำหรับการทดสอบระบบวินิจฉัยอุปกรณ์ควบคุมสารมลพิษ

(ข้อ 5.3.7.2.1)

หน่วยเป็น g/km

ประเภทรถยนต์	มวลอ้างอิง (kg)	คาร์บอน มอนอกไซด์	ไฮโดรคาร์บอน	ออกไซด์ของ ไนโตรเจน
รถยนต์นั่ง มวลเต็มอัตราบรรทุกไม่เกิน 2 500 kg	-	3.20	0.40	0.60
รถยนต์นั่งมวลเต็มอัตราบรรทุกเกิน 2 500 kg หรือ รถยนต์บรรทุกและรถยนต์นั่งที่ดัดแปลงมาจากรถยนต์ บรรทุกที่มีมวลเต็มอัตราบรรทุกไม่เกิน 3 500 kg	ไม่เกิน 1 305	3.20	0.40	0.60
	เกิน 1 305 แต่ไม่เกิน 1 760	5.80	0.50	0.70
	เกิน 1 760	7.30	0.60	0.80

5.3.7.2.2 รถยนต์แต่ละแบบ/รุ่น เมื่อพิจารณาตามภาคผนวก ข. ของ มาตรฐาน  
ผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมการทดสอบสารมลพิษจากรถยนต์ แล้วจัดได้ว่าอยู่ในตระกูล  
เดียวกันกับรถยนต์ตัวอย่างให้ถือว่าได้รับการรับรองเฉพาะแบบด้วย

#### 5.3.8 ข้อมูลสารมลพิษสำหรับการทดสอบเมื่อใช้งานบนถนน

5.3.8.1 ข้อกำหนดนี้ใช้เฉพาะรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์แบบจุดระเบิดด้วยประกายไฟที่ได้ขอรับการรับรอง

5.3.8.2 เมื่อทดสอบตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมการทดสอบสารมลพิษจากรถยนต์ข้อ 4. การ  
ทดสอบลักษณะที่ 2 ที่ภาวะเดินเบาแล้ว

- ให้บันทึกค่าความเข้มข้นของคาร์บอนมอนอกไซด์ที่ออกมาจากเครื่องยนต์
- ให้บันทึกค่าความเร็วรอบเครื่องยนต์และความคลาดเคลื่อนในระหว่างทดสอบ

5.3.8.3 เมื่อทดสอบที่รอบเดินเบาสูง (เช่น ที่มากกว่า 2 000 rpm (รอบต่อนาที))

- ให้บันทึกค่าความเข้มข้นของคาร์บอนมอนอกไซด์ที่ออกมาจากเครื่องยนต์
- ให้บันทึกค่าแลมบ์ดา
- ให้บันทึกค่าความเร็วรอบเครื่องยนต์และความคลาดเคลื่อนในระหว่างทดสอบ

5.3.8.4 ให้วัดและบันทึกอุณหภูมิน้ำมันเครื่องขณะทดสอบ (การคำนวณค่าแลมบ์ดา)

5.3.8.5 ผู้ทำต้องรับรองความถูกต้องของค่าแลมบ์ดาที่วัดได้ตามข้อ 5.3.8.3 ให้ใช้ได้ในการรับรองการผลิต  
ภายใน 24 เดือน นับจากวันที่ได้รับการรับรองแบบ การประเมินต้องอยู่บนพื้นฐานของข้อมูลที่ได้  
จากรถยนต์ที่ผลิต

## ภาคผนวก ก.

## รายละเอียดของรถยนต์

(ข้อ 3.)

ในการทดสอบรับรองเฉพาะแบบให้ผู้ทำระบุรายละเอียดของรถยนต์ (ถ้ามี) ในรายการที่เกี่ยวข้องกับแบบ/รุ่น ที่ยื่นขอ ดังต่อไปนี้ ในบางรายการที่มีข้อมูลมากกว่าหนึ่ง ให้ระบุข้อมูลทั้งหมด

ในที่นี้เลขลำดับข้อให้เป็นไปตามลำดับที่ระบุไว้ใน UN/ECE R83

สำหรับข้อที่มีสัญลักษณ์ \* ข้อมูลเป็นไปตามเอกสาร Commission Regulation (EC) (EC Directive) No 692/2008

Annex I Appendix 3

## 1.ทั่วไป

- 1.1 ชื่อผู้ทำ (เครื่องหมายการค้าของผู้ทำ) : .....
- 1.2 ชนิดและรายละเอียดทางการค้าทั่วไป : .....
- 1.3 วิธีบ่งชี้ชนิด, ถ้ามีเครื่องหมายบนรถยนต์ : .....
- 1.3.1 พื้นที่ระบุเครื่องหมาย : .....
- 1.4 แบบของรถยนต์ : .....
- 1.5 ชื่อและที่อยู่ของผู้ทำ : .....
- 1.6 ที่อยู่ของโรงงานผู้ทำ : .....

## 2. คุณลักษณะโครงสร้างทั่วไปของรถยนต์

- 2.1 รูปภาพหรือแบบแสดง : .....
- 2.2 เพลากำลัง (จำนวน ตำแหน่ง การเชื่อมต่อ) : .....

## 3. มวลและมิติ

- 3.1 มวลรถยนต์พร้อมใช้งานของแต่ละแบบตัวถัง (อ้างอิงแบบแสดง (ถ้ามี)) หรือมวลของคัสชีพร้อมห้องคนขับถ้าผู้ทำไม่ได้ประกอบตัวถัง(พร้อมอุปกรณ์มาตรฐานที่รวมถึงสารหล่อเย็น น้ำมันหล่อลื่น เชื้อเพลิง เครื่องมือ ถังอะไหล่ คนขับ) ค่าสูงสุดและค่าต่ำสุด : .....
- 3.2 น้ำหนักบรรทุกสูงสุดทางเทคนิคที่ระบุโดยผู้ทำ (ค่าสูงสุด ค่าต่ำสุด) : .....

## 4.2.4 การจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง

## 4.2.4.1 คาร์บูเรเตอร์ มี/ไม่มี

4.2.4.1.1 ยี่ห้อ : .....

4.2.4.1.2 แบบ : .....

4.2.4.1.3 จำนวน : .....

4.2.4.1.4 การปรับแต่ง : .....

4.2.4.1.4.1 นมหนู : .....

4.2.4.1.4.2 เวนจูรี : .....

4.2.4.1.4.3 ระดับห้องลูกลอย : .....

4.2.4.1.4.4 มวลลูกลอย : .....

4.2.4.1.4.5 เติมลูกลอย : .....

4.2.4.1.5 ระบบติดเครื่องขณะเย็น : ควบคุมโดยคน/ อัตโนมัติ.....

4.2.4.1.5.1 การทำงาน : .....

4.2.4.1.5.2 ข้อจำกัดการทำงาน/การปรับตั้ง : .....

## 4.2.4.2 การฉีดเชื้อเพลิง (สำหรับเครื่องยนต์แบบจุดระเบิดด้วยการอัด) : มี/ไม่มี

4.2.4.2.1 รายละเอียดระบบ : .....

4.2.4.2.2 การทำงาน : ฉีดโดยตรง/เผาไหม้ล่วงหน้า/เผาไหม้แบบวน

## 4.2.4.2.3 ปั๊มฉีด

4.2.4.2.3.1 ยี่ห้อ : .....

4.2.4.2.3.2 แบบ : .....

4.2.4.2.3.3 ปริมาณเชื้อเพลิงสูงสุด .....mm<sup>3</sup> /ช่วงชักหรือรอบที่  
ความเร็วรอบปั๊ม .....min<sup>-1</sup>

4.2.4.2.3.4 ระยะเวลาการฉีด : .....

4.2.4.2.3.5 เส้นโค้งการจุดระเบิดล่วงหน้า : .....

4.2.4.2.3.6 กระบวนการสอบเทียบ : แทนทดสอบ/เครื่องยนต์

## 4.2.4.2.4 กัฟเวอร์เนอร์

4.2.4.2.4.1 แบบ : .....

## 4.2.4.2.4.2 พิกัดความเร็วรอบสูงสุด

4.2.4.2.4.2.1 เมื่อมีภาระ : .....rpm

4.2.4.2.4.2.2 เมื่อไม่มีภาระ : .....rpm

4.2.4.2.4.3 ความเร็วรอบเดินเบา : ..... rpm

## 4.2.4.2.5 หัวฉีด

\*ยี่ห้อและแบบของตัวตรวจวัดความดันอากาศ (ข้อ

3.2.4.2.9.3.8 ใน EC Directive No 692/2008) : .....

#### 4.2.4.3 การฉีดเชื้อเพลิง (สำหรับเครื่องยนต์แบบจุดระเบิดด้วยประกายไฟ) : มี/ไม่มี

\*รายละเอียดการทำงาน : ท่อร่วมไอดี (จุดเดียว/หลายจุด) / ฉีดโดยตรง /อื่น ๆ

(ระบุ) (ข้อ 3.2.4.3.1 ใน EC Directive No 692/2008) .....

\*ยี่ห้อ (ข้อ 3.2.4.3.2 ใน EC Directive No 692/2008) : .....

\*แบบ (ข้อ 3.2.4.3.3 ใน EC Directive No 692/2008) : .....

#### 4.2.4.3.2 รายละเอียดของระบบ ในกรณีที่มิใช่การฉีดแบบต่อเนื่อง ให้ระบุรายละเอียด

ที่เทียบเท่า : .....

ยี่ห้อและแบบหรือของหน่วยควบคุม : .....

ยี่ห้อและแบบของตัวปรับแรงดันเชื้อเพลิง : .....

ยี่ห้อและแบบของตัวตรวจวัดการไหลของอากาศ : .....

ยี่ห้อและแบบของหัวจ่ายเชื้อเพลิง : .....

ยี่ห้อและแบบของตัวรับความดัน : .....

ยี่ห้อและแบบของไมโครสวิตช์ : .....

ยี่ห้อและแบบของสกรูปรับรอบเดินเบา : .....

ยี่ห้อและแบบของห้องปีกผีเสื้อ : .....

ยี่ห้อและแบบของตัวตรวจวัดอุณหภูมิ : .....

ยี่ห้อและแบบของตัวตรวจวัดอุณหภูมิอากาศ : .....

\*ยี่ห้อและแบบของตัวตรวจวัดความดันอากาศ (ข้อ 3.2.4.3.4.11 ใน EC Directive No 692/2008) : .....

#### 4.2.4.3.5 หัวฉีด : ความดันขณะเปิด หรือภาพแสดงคุณลักษณะ : .....

\*ยี่ห้อ (ข้อ 3.2.4.3.5.1 ใน EC Directive No 692/2008) : .....

\*แบบ (ข้อ 3.2.4.3.5.2 ใน EC Directive No 692/2008) : .....

#### 4.2.4.3.6 ระยะเวลาการฉีด : .....

#### 4.2.4.3.7 ระบบติดเครื่องขณะเย็น : .....

4.2.4.3.7.1 หลักการทำงาน : .....

4.2.4.3.7.2 จัดจำกัดการทำงาน/การตั้งค่า : .....

#### 4.2.4.4 ป้อนเลี้ยง

4.2.4.4.1 ความดันขณะเปิด หรือภาพแสดงคุณลักษณะ : .....

\*ระบบไฟฟ้า (ข้อ 3.2.5 ใน EC Directive No 692/2008)



\*แบบ (ข้อ 3.2.7.3.2.2 ใน EC Directive No 692/2008) : .....

\*อัตราการขับ (ข้อ 3.2.7.3.3 ใน EC Directive No 692/2008) : .....

#### 4.2.7 ระบบไอดี

##### 4.2.7.1 อุปกรณ์เพิ่มความดัน : มี/ไม่มี

4.2.7.1.1 ยี่ห้อ : .....

4.2.7.1.2 แบบ : .....

4.2.7.1.3 รายละเอียดระบบ (เช่น ความดันที่เพิ่มสูงสุด : .....kPa, ตัวระบาย (ถ้ามี)

##### 4.2.7.2 อินเทอร์คูลเลอร์ : มี/ไม่มี

\*แบบ อากาศ-อากาศ / อากาศ- น้ำ (ข้อ 3.2.8.2.1 ใน EC Directive No 692/2008)

\*ความดันจันทะหวะจุดในท่อไอดีที่ความเร็วรอบเครื่องยนต์ที่กำหนดที่ภาระ 100 %  
(เครื่องยนต์แบบจุดระเบิดด้วยการอัดเท่านั้น) (ข้อ 3.2.8.3 ใน EC Directive No  
692/2008)

ค่าต่ำสุดที่ยอมให้ .....kPa

ค่าสูงสุดที่ยอมให้ .....kPa

##### 4.2.7.3 รายละเอียดและแบบแสดงท่อไอดีพร้อมอุปกรณ์ประกอบ (ห้องอากาศ อุปกรณ์ให้ความ ร้อน อุปกรณ์เพิ่มอากาศ อื่นๆ) : .....

4.2.7.3.1 รายละเอียดท่อร่วมไอดี (รวมถึงแบบแสดงและรูปภาพ) : .....

4.2.7.3.2 ตัวกรองอากาศ ภาพแสดง : .....

4.2.7.3.2.1 ยี่ห้อ : .....

4.2.7.3.2.2 แบบ : .....

4.2.7.3.3 อุปกรณ์ลดเสียงในไอดี, ภาพแสดง : .....

4.2.7.3.3.1 ยี่ห้อ : .....

4.2.7.3.3.2 แบบ : .....

##### \*ระบบไอเสีย (ข้อ 3.2.9 ใน EC Directive No 692/2008)

\*รายละเอียดและภาพแสดงท่อไอเสีย (ข้อ 3.2.9.1 ใน EC Directive No  
692/2008) : .....

\*รายละเอียดและภาพแสดงระบบไอเสีย (ข้อ 3.2.9.2 ใน EC Directive No  
692/2008) : .....

\*ความดันไอเสียย้อนกลับสูงสุดที่ยอมให้ที่ความเร็วรอบเครื่องยนต์ที่กำหนดที่ภาระ  
ร้อยละ 100 (เครื่องยนต์แบบจุดระเบิดด้วยการอัดเท่านั้น) (ข้อ 3.2.9.3 ใน EC Directive  
No 692/2008) .....kPa

## 4.2.11.2.1.10.4รายละเอียดของวิธีที่ใช้สำหรับการเพิ่มภาระใน

กระบวนการทดสอบ .....

\*ช่วงอุณหภูมิการทำงานปกติ (ข้อ 3.2.12.2.1.11.5 ใน EC

Directive No 692/2008) : .....

\*รีเอเจนต์ที่ใช้ (ถ้ามี) (ข้อ 3.2.12.2.1.11.6 ใน EC Directive

No 692/2008) : .....

\*ชนิดและความเข้มข้นของรีเอเจนต์ที่ต้องการสำหรับการ

ทำงานของแคทาลิสต์ (ถ้ามี) (ข้อ 3.2.12.2.1.11.7 ใน EC

Directive No 692/2008) : .....

\*ช่วงอุณหภูมิการทำงานปกติของรีเอเจนต์(ถ้ามี) (ข้อ

3.2.12.2.1.11.8 ใน EC Directive No 692/2008) : .....

\*มาตรฐานระดับสากล (ถ้ามี) (ข้อ 3.2.12.2.1.11.7 ใน EC

Directive No 692/2008) : .....

\*ความถี่ของการเติมรีเอเจนต์ : ต่อเนื่อง / ช่อมบำรุง (ถ้ามี)

(ข้อ 3.2.12.2.1.11.10 ใน EC Directive No

692/2008) : .....

\*ชื่อผู้ทำแคทาลิติกคอนเวอร์เตอร์ (ข้อ 3.2.12.2.1.12 ใน EC

Directive No 692/2008) : .....

\*หมายเลขชิ้นส่วนบ่งชี้ (ข้อ 3.2.12.2.1.13 ใน EC Directive No

692/2008) : ...

\*ตัวตรวจวัดปริมาณออกซิเจน : มี/ไม่มี (ข้อ 3.2.12.2.2 ใน EC Directive No 692/2008)

\*แบบ (ข้อ 3.2.12.2.2.1 ใน EC Directive No 692/2008) : .....

\*ตำแหน่ง (ข้อ 3.2.12.2.2.2 ใน EC Directive No

692/2008) : .....

\*ช่วงควบคุม (ข้อ 3.2.12.2.2.3 ใน EC Directive No

692/2008) : .....

\*ผู้ทำตัวตรวจวัดปริมาณออกซิเจน (ข้อ 3.2.12.2.2.4 ใน EC

Directive No 692/2008) : .....

\*หมายเลขชิ้นส่วนบ่งชี้ (ข้อ 3.2.12.2.2.5 ใน EC Directive No

692/2008) : .....

4.2.11.2.2 การฉีดอากาศ : มี/ไม่มี

4.2.11.2.5.4.3 ปัจจัยที่กำหนดระดับ (ภาระ) ที่ต้องการก่อนที่จะมีการคืน

สภาพ(เช่น อุณหภูมิ ความดัน) .....

4.2.11.2.5.4.4 รายละเอียดของวิธีที่ใช้สำหรับ(การเพิ่มภาระ)ใน

กระบวนการทดสอบ .....

\*ผู้ทำตัววัดปริมาณสารมลพิษอนุภาค (ข้อ 3.2.12.2.6.5 ใน EC

Directive No 692/2008) : .....

\*หมายเลขชิ้นส่วนบ่งชี้ (ข้อ 3.2.12.2.6.6 ใน EC Directive No

692/2008) : .....

4.2.11.2.7 ระบบวินิจฉัยอุปกรณ์ควบคุมมลพิษ

4.2.11.2.7.1 คำอธิบายและ/หรือรูปแสดงตัวบ่งชี้การทำงานผิดปกติ : ....

4.2.11.2.7.2 รายการและวัตถุประสงค์ของส่วนประกอบทั้งหมดที่ต้องตรวจวัด  
โดยระบบวินิจฉัยอุปกรณ์ควบคุมมลพิษ : .....

4.2.11.2.7.3 รายละเอียดการทำงานทั่วไปของ :

4.2.11.2.7.3.1 เครื่องยนต์จุดระเบิดด้วยประกายไฟ

4.2.11.2.7.3.1.1 การตรวจวัดแก๊สไฮดรอกบอนเวอร์เตอร์ : .....

4.2.11.2.7.3.1.2 การตรวจพบการจุดระเบิดผิดปกติ : .....

4.2.11.2.7.3.1.3 การตรวจวัดตัวตรวจวัดปริมาณออกซิเจน : .....

4.2.11.2.7.3.1.4 ส่วนประกอบอื่น ๆ ที่ตรวจวัดโดยระบบวินิจฉัย  
อุปกรณ์ควบคุมมลพิษ : .....

4.2.11.2.7.3.2 เครื่องยนต์แบบจุดระเบิดด้วยการอัด

4.2.11.2.7.3.2.1 การตรวจวัดแก๊สไฮดรอกบอนเวอร์เตอร์ : .....

4.2.11.2.7.3.2.2 การตรวจวัดตัววัดก๊าซสารมลพิษอนุภาค : .....

4.2.11.2.7.3.2.3 การตรวจวัดระบบเชื้อเพลิงอิเล็กทรอนิกส์ : .....

4.2.11.2.7.3.2.4 ส่วนประกอบอื่น ๆ ที่ตรวจวัดโดยระบบวินิจฉัย  
อุปกรณ์ควบคุมมลพิษ : .....

4.2.11.2.7.4 หลักเกณฑ์การกระตุ้นตัวชี้บ่งการทำงานผิดปกติ (ระบุจำนวนวัฏ  
จักรในการขับเคลื่อน หรือวิธีทางสถิติ) : .....

4.2.11.2.7.5 รายการของรหัสทั้งหมดที่แสดงโดยระบบวินิจฉัยการควบคุมสาร  
มลพิษ และรูปแบบที่ใช้ (พร้อมคำอธิบายในแต่ละรายการ) : .....

4.2.11.2.7.6 ผู้ทำรถยนต์ต้องให้ข้อมูลเพิ่มเติมต่อไปนี้ เพื่อให้ผู้ขึ้นส่วนทดแทน  
หรือชิ้นส่วนปรับเปลี่ยน ผู้ทำเครื่องมือวินิจฉัยและผู้ที่ทำเครื่องมือ  
ทดสอบ เพื่อให้สามารถเข้ากับระบบ OBD ได้ ยกเว้นว่าข้อมูล

\*ระบบอื่น ๆ (รายละเอียดและการทำงาน) (ข้อ 3.2.12.2.8 ใน EC Directive No 692/2008) : .....

\*ตำแหน่งของสัญลักษณ์ค่าสัมประสิทธิ์การดูดกลืน (เฉพาะเครื่องยนต์แบบจุดระเบิดด้วยการอัดเท่านั้น) (ข้อ 3.2.13 ใน EC Directive No 692/2008) : .....

\*รายละเอียดของอุปกรณ์อื่นที่ออกแบบและมีผลต่อการใช้เชื้อเพลิง (ถ้าไม่รวมอยู่ในรายการอื่น) (ข้อ 3.2.14 ใน EC Directive No 692/2008) : .....

#### 4.2.12 ระบบเติมน้ำมันปิโตรเลียมเหลว (มี/ไม่มี)

4.2.12.1 เลขที่ใบรับรองระบบ : .....

4.2.12.2 ชุดควบคุมการจัดการเครื่องยนต์แบบอิเล็กทรอนิกส์สำหรับการเติมน้ำมันปิโตรเลียมเหลว : .....

4.2.12.2.1 ยี่ห้อ : .....

4.2.12.2.2 แบบ : .....

4.2.12.2.3 ความสามารถในการปรับแต่งที่เกี่ยวข้องกับปริมาณสารมลพิษ (มี/ไม่มี) : ...

#### 4.2.12.3 เอกสารเพิ่มเติม

4.2.12.3.1 รายละเอียดของการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการเปลี่ยนการใช้เชื้อเพลิง : .....

4.2.12.3.2 รูปแบบของระบบ (การเชื่อมต่อทางไฟฟ้า, ท่อเชื่อมต่อชุดเซนเซอร์อากาศ, อื่น ๆ) : .....

4.2.12.3.3 ภาพแสดงสัญลักษณ์ : .....

#### 4.2.13 ระบบเติมน้ำมันธรรมชาติ (มี/ไม่มี)

4.2.13.1 เลขที่ใบรับรองระบบ : .....

4.2.13.2 ชุดควบคุมการจัดการเครื่องยนต์แบบอิเล็กทรอนิกส์สำหรับการเติมน้ำมันธรรมชาติ

4.2.13.2.1 ยี่ห้อ : .....

4.2.13.2.2 แบบ : .....

4.2.13.2.3 ความสามารถในการปรับแต่งที่เกี่ยวข้องกับปริมาณสารมลพิษ (มี/ไม่มี) : .....

#### 4.2.13.3 เอกสารเพิ่มเติม

4.2.13.3.1 รายละเอียดของการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการเปลี่ยนการใช้เชื้อเพลิง : .....

4.2.13.3.2 รูปแบบของระบบ (การเชื่อมต่อทางไฟฟ้า, ท่อเชื่อมต่อชุดเซนเซอร์อากาศ, อื่น ๆ) : .....



\*กำลังสูงสุด (ข้อ 3.4.5.4 ใน EC Directive No 692/2008) : .....kW

\*หลักการทำงาน (ข้อ 3.4.5.5 ใน EC Directive No 692/2008) : .....

\*กระแสดตรง / กระแสสลับ / จำนวนเฟส (ข้อ 3.4.5.5.1 ใน EC Directive No 692/2008) : .....

\*แบบแยกกระตุ้น / แบบอนุกรม /แบบรวม (ข้อ 3.4.5.5.2 ใน EC Directive No 692/2008) : .....

\*ซิงโครไนส์ / อะซิงโครไนส์ (ข้อ 3.4.5.5.3 ใน EC Directive No 692/2008) : .....

\*ชุดควบคุม (ข้อ 3.4.6 ใน EC Directive No 692/2008)

\*ยี่ห้อ (ข้อ 3.4.5.6.1 ใน EC Directive No 692/2008) : .....

\*แบบ (ข้อ 3.4.6.2 ใน EC Directive No 692/2008) : .....

\*หมายเลขบ่งชี้ (ข้อ 3.4.6.3 ใน EC Directive No 692/2008) : .....

\*เครื่องควบคุมกำลัง (ข้อ 3.4.7 ใน EC Directive No 692/2008)

\*ยี่ห้อ (ข้อ 3.4.7.1 ใน EC Directive No 692/2008) : .....

\*แบบ (ข้อ 3.4.7.2 ใน EC Directive No 692/2008) : .....

\*หมายเลขบ่งชี้ (ข้อ 3.4.7.3 ใน EC Directive No 692/2008): .....

\*ช่วงระยะทางการใช้ไฟฟ้าของรถยนต์ (ข้อ 3.4.8 ใน EC Directive No 692/2008) : .....km

\*คำแนะนำของผู้ทำในการเตรียมสภาพ (ข้อ 3.4.9 ใน EC Directive No 692/2008) : .....

\*อุณหภูมิที่ผู้ทำกำหนด (ข้อ 3.6 ใน EC Directive No 692/2008) :

\*ระบบระบายความร้อน (ข้อ 3.6.1 ใน EC Directive No 692/2008)

\*ระบายความร้อนด้วยของเหลว (ข้อ 3.6.1.1 ใน EC Directive No 692/2008)

อุณหภูมิสูงสุดที่ช่องทางออก : .....K

\*ระบายความร้อนด้วยอากาศ (ข้อ 3.6.1.2 ใน EC Directive No 692/2008)

\*จุดที่วัด (ข้อ 3.6.1.2.1 ใน EC Directive No 692/2008) : .....

\*อุณหภูมิสูงสุดที่จุดวัด (ข้อ 3.6.1.2.2 ใน EC Directive No 692/2008) : .....K

\*อุณหภูมิที่ทางออกสูงสุดของช่องเข้าอินเตอร์ลูลเลอร์ (ข้อ 3.6.2 ใน EC Directive No 692/2008): .....K

\*อุณหภูมิไอเสียสูงสุดในท่อไอเสียที่ติดกับหน้าแปลนทางออกของ

ท่อร่วมไอเสีย (ข้อ 3.6.3 ใน EC Directive No 692/2008) : .....K

\*อุณหภูมิเชื้อเพลิง (ข้อ 3.6.4 ใน EC Directive No 692/2008)

\*ต่ำสุด (ข้อ 3.6.4.1 ใน EC Directive No 692/2008) : .....K

เกียร์	อัตราทดภายในห้องเกียร์ (อัตราทดระหว่างเครื่องยนต์ กับรอบเพล)	อัตราทดเฟืองท้าย (อัตราทดระหว่างรอบ เพลากับล้อขับเคลื่อน)	อัตราทดทั้งหมด
ค่าสูงสุด สำหรับ CVT**			
1			
2			
3			
.....			
ค่าต่ำสุด สำหรับ CVT**			
ถอยหลัง			

\*\* CVT : Continuously variable transmission

## 6. ระบบกันสะเทือน

### 6.1 ยางและล้อ

6.1.1 ชุดยาง/ล้อ (สำหรับยาง : ขนาด คำนึงความสามารถในการรับภาระต่ำสุด ประเภทสัญลักษณ์  
ความเร็วต่ำสุด สำหรับล้อ : ขนาดของขอบล้อและระยะออฟเซต) : .....

#### 6.1.1.1 เพล

6.1.1.1.1 เพล 1 : .....

6.1.1.1.2 เพล 2 : .....

อื่น ๆ

6.1.2 องศาสูงสุดและต่ำสุดของการหมุน : .....

6.1.2.1 เพล 1 : .....

6.1.2.2 เพล 2 : .....

อื่น ๆ

6.1.3 ความดันลมยางที่ผู้ทำแนะนำ : ..... kPa