

საქართველოს მთავრობის
დადგენილება №30
2014 წლის 3 იანვარი
ქ. თბილისი

ტექნიკური რეგლამენტის „ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მიმართ წაყენებული ტექნიკური მოთხოვნები, რომლებთან შესაბამისობის დადგენის მიზნითაც ტარდება გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირება და მისი ჩატარების მეთოდების“ დამტკიცების
თაობაზე
მუხლი 1

პროდუქტის უსაფრთხოებისა და თავისუფალი მიმოქცევის კოდექსის 58-ე მუხლის მე-2 ნაწილისა და „ნორმატიული აქტების შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-12 მუხლის შესაბამისად, დამტკიცდეს თანდართული „ტექნიკური რეგლამენტი „ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მიმართ წაყენებული ტექნიკური მოთხოვნები, რომლებთან შესაბამისობის დადგენის მიზნითაც ტარდება გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირება და მისი ჩატარების მეთოდები“.

მუხლი 2

დადგენილება ამოქმედდეს 2014 წლის 1 იანვრიდან.
პრემიერ-მინისტრი ირაკლი ღარიბაშვილი

ტექნიკური რეგლამენტი

ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მიმართ წაყენებული ტექნიკური მოთხოვნები, რომლებთან შესაბამისობის დადგენის მიზნითაც ტარდება გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირება და მისი ჩატარების მეთოდები

თავი I
ზოგადი დებულებანი

მუხლი 1. რეგლამენტის რეგულირების სფერო

1. ტექნიკური რეგლამენტი ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა მიმართ წაყენებული ტექნიკური მოთხოვნები და ტესტირების მეთოდები, რომლებთან შესაბამისობის დადგენის მიზნითაც ტარდება გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირება” (შემდგომში – რეგლამენტი) შემუშავებულია „საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-11 მუხლის მე-4 პუნქტის საფუძველზე.

2. რეგლამენტი ადგენს ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა მიმართ წაყენებულ ტექნიკურ მოთხოვნებს, რომლებთან შესაბამისობის დადგენის მიზნითაც ტარდება მათი გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირების პროცედურები.

3. რეგლამენტში მოყვანილი მოთხოვნები ვრცელდება საქართველოს ტერიტორიაზე ექსპლუატაციაში არსებულ და დადგენილი წესით რეგისტრირებულ ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე.

4. რეგლამენტის მოთხოვნები არ ვრცელდება ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე, რომელთა დამამზადებლის მიერ დადგენილი მოძრაობის მაქსიმალური სიჩქარე არ აღემატება 25 კმ/სთ-ს და არასაგზაო დანიშნულების ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე.

მუხლი 2. რეგლამენტის მიზანი

რეგლამენტის მიზანია:

- ა) ავტოსატრანსპორტო საშუალებების გზისათვის ვარგისობაზე ტესტირების ერთიანი ორგანიზაციულ-ტექნიკური და ნორმატიული ბაზის ჩამოყალიბება;
- ბ) საავტომობილო ტრანსპორტის უსაფრთხოების სფეროში საქართველოს კანონმდებლობის ჰარმონიზაცია ევროკავშირის კანონმდებლობასთან;
- გ) საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების, ადამიანისა და გარემოსათვის მიყენებული ზიანის მინიმიზაცია.

მუხლი 3. რეგლამენტში გამოყენებულ ტერმინთა განმარტება

1. ავტოსატრანსპორტო საშუალება (შემდგომში – ასს) – ტერმინი განიმარტება „საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების შესახებ“ საქართველოს კანონის შესაბამისად.
2. ავტომატარებელი – ტერმინი განიმარტება „საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების შესახებ“ საქართველოს კანონის შესაბამისად.
3. მუხრუჭების ანტიბლოკირების სისტემა – ასს-ის სამუხრუჭო სისტემის ნაწილი, რომელიც ჩართულია მუშა სამუხრუჭო სისტემაში და სატრანსპორტო საშუალების დამუხრუჭების პროცესის დროს ავტომატურად უზრუნველყოფს თვლების ბლოკირების თავიდან აცილებას.
4. დამხმარე სამუხრუჭო სისტემა – სამუხრუჭო სისტემა, რომლის დანიშნულებაც ასს მუშა სამუხრუჭო სისტემის სამუხრუჭო მექანიზმის ენერგოდატვირთვის შემცირებაა.
5. უკანა დამცავი მოწყობილობა – N_2, N_3, O_3 და O_4 კატეგორიების ასს-ის კონსტრუქციის ნაწილი, რომლის დანიშნულებაცაა M_1 და N_1 კატეგორიების ასს-გან უკანა მხრიდან დაჯახებისას დაცვა.
6. სათადარიგო სამუხრუჭო სისტემა – სამუხრუჭო სისტემა, რომლის დანიშნულებაცაა ასს-ის სიჩქარის შემცირება მუშა სამუხრუჭო სისტემის მწყობრიდან გამოსვლისას.
7. ასს-ის ტექნიკურად გამართული მდგომარეობა – მდგომარეობა, რომელიც შეესაბამება ასს-ის კონსტრუქციისა და ტექნიკური მდგომარეობის ყველა ნორმატიულ მოთხოვნას.
8. ასს კატეგორია – ავტოსატრანსპორტო საშუალებების დაყოფა კატეგორიებად ევროსაბჭოს ევროგაერთიანების საბჭოს დირექტივის 96/96/EC „ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირების შესახებ“ (შემდგომ დირექტივა 96/96/EC) მიხედვით.

9. უკანა ხედვის სარკეების კლასი – სარკეების სახე, რომლებიც ხასიათდება ერთ-ერთი შემდეგი მახასიათებლების და ფუნქციების ერთობლიობით (სარკის კლასი მითითებულია უკანა ხედვის სერტიფიცირებულ სარკეებზე რომაული ციფრებით): პირველი კლასი – უკანა ხედვის შიდა სარკეები (ბრტყელი ან სფერული); მე-2 კლასი – უკანა ხედვის გარე ძირითადი სარკეები (ბრტყელი ან სფერული); მე-3 კლასი – უკანა ხედვის გარე ძირითადი სარკეები (ბრტყელი ან სფერული) მე-2 კლასის სარკეებთან შედარებით ნაკლები სიმრუდის რადიუსით. მე-4 კლასი – ფართეკუთხიანი უკანა ხედვის გარე სარკეები (სფერული; მე-5 კლასი – გვერდითი ხილვადობის გარე სარკეები (სფერული).

10. თვლის სამუხრუჭო მექანიზმები – მოწყობილობები, რომლებიც დანიშნულია ასს-ის მოძრაობის ხელოვნური წინააღმდეგობის შესაქმნელად სამუხრუჭო მექანიზმის მოძრავ და უძრავ ნაწილებს შორის ხახუნის ხარჯზე.

11. დამუხრუჭების დასასრული – დროის მომენტი, როდესაც შეწყდა ასს-ის მოძრაობის ხელოვნური წინააღმდეგობა.

12. ასს-ის კონტურული მარკირება – შუქამრეკლი მასალის ზოლები, რომელთა დანიშნულებაა ასს-ის გაბარიტების მითითება გვერდიდან და უკანა მხრიდან (უკანა მარკირება).

13. მოძრაობის დერეფანი – ასს-ის თვლების საყრდენი ზედაპირის ნაწილი, რომლის მარჯვენა და მარცხენა საზღვრები აღნიშნულია, რათა მოძრაობის პროცესში საყრდენი ზედაპირის სიბტყეზე ასს-ის ჰორიზონტალური პროექცია არც ერთი წერტილით არ კვეთდეს მათ.

14. უსაფთხოების ღვედების დამაგრების ადგილი – ასს-ის ძარის (კაბინის) ნაწილი, ან რომელიმე სხვა ნაწილი (მაგ., სავარძლის კარკასი), რომელზეც მაგრდება უსაფთხოების ღვედი.

15. დამუხრუჭების დასაწყისი – დროის მომენტი, როდესაც სამუხრუჭო სისტემა იღებს სიგნალს დამუხრუჭების დაწყებაზე.

16. დამუხრუჭების საწყისი სიჩქარე – ასს-ის მოძრაობის სიჩქარე დამუხრუჭების დასაწყისში.

17. საჭის თვლის (მართვადი თვლების) ნეიტრალური მდგომარეობა – მდგომარეობა, რომელიც შეესაბამება ასს-ის სწორხაზოვან მოძრაობას შემშფოთი ზემოქმედების გარეშე.

18. სამუხრუჭო სისტემის მართვის ორგანო – მოწყობილობათა ერთობლიობა, რომელთა დანიშნულებაა დამუხრუჭების პროცესის მართვა შესაბამისი სიგნალის თანხლებით.

19. ორგანოლეპტიკური შემოწმება – შემოწმება, რომელსაც ატარებს კვალიფიცირებული სპეციალისტი შეგრძნების ორგანოების დახმარებით, გაზომვის საშუალების გამოყენების გარეშე.

20. ათვლის ღერძი – სიბრტყეების გადაკვეთის ხაზი, რომელიც გადის მაშუქი ხელსაწყოს გამბნევის ცენტრზე ასს-ის გასწვრივ, მისი ცენტრალური სიბრტყისა და საყრდენი ზედაპირის პარალელურად.

21. სრული დამუხრუჭება – დამუხრუჭება, რომლის შედეგად ასს ჩერდება.

22. ასს-ის გრძივი ცენტრალური სიბრტყე – სიბრტყე, რომელიც საყრდენი ზედაპირის პერპენდიკულარულია და გადის ასს-ის სიმეტრიის ღერძზე.

23. ასს-ის სრული მასა – ტვირთით, მძლოლითა და მგზავრებით შევსებული, აღჭურვილ მდგომარეობაში მყოფი ასს-ის მასა, რომელის ზღვარს ადგენს ავტოსატრანსპორტო საშუალების დამამზადებელი (მწარმოებელი).

24. ასს-ისა და მისი ნაწილების მუშაუნარიანობა – მდგომარეობა, რომლის დროსაც ასს-ის მიერ სატრანსპორტო სამუშაოს შესრულების უნარის პარამეტრები შეესაბამება ნორმატიული დოკუმენტების მოთხოვნებს.

25. მუშა სამუხრუჭო სისტემა – ძირითადი სამუხრუჭო სისტემა, განკუთვნილი ასს-ის მოძრაობის სიჩქარის შესამცირებლად.

26. შუქამრეკლი მარკირების მასალა – ზედაპირი ან მოწყობილობა, რომლიდანაც ირეკლება პირველადი გამოსხივების წყაროდან მასზე მიმართული სინათლის სხივების მნიშვნელოვანი ნაწილი.

27. მინების დამუქება (ტონირება) – ავტოსატრანსპორტო საშუალების საქარე და სხვა მინების შუქგამტარობის მდგომარეობა».

28. ასს-ის აღჭურვილი მდგომარეობა – ასს-ის მდგომარეობა ტვირთის (მგზავრის) გარეშე, ასს-ის დამამზადებლის მიერ საექსპლუატაციო დოკუმენტებით გათვალისწინებული კვების, გაგრილების და შეზეთვის სისტემის შევსებული ტევადობა, აგრეთვე ინსტრუმენტების და მოწყობილობების კომპლექტით (სათადარიგო თვლის ჩათვლით).

29. ასს-ის შემადგენელი ნაწილები და მოწყობილობა – აგრეგატები, კვანძები და დეტალები, რომლებიც დაყენებულია და/ან გამოყენებულია ასს-ის კონსტრუქციაში და რომელთაც წაეყენებათ ნორმატიული დოკუმენტაციით რეგლამენტირებული მოთხოვნები.

30. სადგომი სამუხრუჭო სისტემა – სამუხრუჭო სისტემა, რომლის დანიშნულებაც ასს-ის შეკავება უძრავ მდგომარეობაში.

31. საჭით მართვის სისტემის ჯამური ფოლხვა – კუთხე, რომლითაც შემობრუნდება საჭის თვალი მართვადი თვლების სწორხაზობრივ, ნეიტრალურ მდგომარეობაში ყოფნისას მისი საჭის თვლის ერთ მხარეს მოხვევის დასაწყისიდან მეორე მხარეს მოხვევის დასაწყისამდე.

32. დამუხრუჭება – ასს-ის მოძრაობის ხელოვნური წინააღმდეგობის შექმნისა და ცვლილებების პროცესი.

33. სამუხრუჭო ძალა – ასს-ის საყრდენი ზედაპირის რეაქცია ასს-ის თვლებზე, რომელიც იწვევს დამუხრუჭებას. სამუხრუჭო სისტემის ტექნიკური მდგომარეობის შეფასებისთვის იყენებენ სამუხრუჭო ძალების მაქსიმალურ სიდიდეებს.

34. სამუხრუჭო სისტემა – ასს-ის ნაწილების ერთობლიობა, რომელთა დანიშნულებაც მისი დამუხრუჭება სამუხრუჭო სისტემის ამძრავზე ზემოქმედებით.

35. მუხრუჭებით მართვის სისტემა – ასს-ის ყველა სამუხრუჭო სისტემების ერთობლიობა.

36. სამუხრუჭო ამძრავი – სამუხრუჭო მართვის ნაწილების ერთობლიობა, რომელთა დანიშნულებაა დამუხრუჭების მიზნით ენერჯის მართვადი გადაცემა მისი წყაროდან სამუხრუჭო მექანიზმებამდე.

37. სამუხრუჭო მანძილი – ასს-ის მიერ გავლილი მანძილი დამუხრუჭების დაწყებიდან დამუხრუჭების დამთავრებამდე.

38. ხვედრითი სამუხრუჭო ძალა – ასს-ის თვლებზე სამუხრუჭო ძალების ჯამის შეფარდება ასს-ის მასისა და თავისუფალ ვარდნის აჩქარებაზე ნამრავლთან (განისაზღვრება ცალკე საწევარისთვის და მისაბმელისთვის).

39. დამყარებული შენელება – შენელების საშუალო მნიშვნელობა დამუხრუჭების პერიოდში, შენელების ზრდის პერიოდის დამთავრების მომენტიდან დამუხრუჭების დასასრულამდე (დანართი 2).

40. ასს-ის მდგრადობა დამუხრუჭებისას – ასს-ის უნარი დამუხრუჭებისას იმოდროს მისთვის განკუთვნილი დერეფნის საზღვრებში.

41. ფარა $R(HR)$ ტიპის – შორი ნათების ფარა.

42. ფარა $C(HC)$ ტიპის – ახლო ნათების ფარა.

43. ფარა $CR(HCR)$ ტიპის – ახლო და შორი ნათების ფარა.

44. ფარა B ტიპის – ნისლსაწინააღმდეგო ფარა.

45. „ცივი“ სამუხრუჭო მექანიზმი – სამუხრუჭო მექანიზმი, რომლის ტემპერატურა სამუხრუჭო დოლის ხახუნის ზედაპირზე ან სამუხრუჭო დისკოზე 100°C -ზე ნაკლებია.

46. მკვეთრი დამუხრუჭება – დამუხრუჭება ასს-ის სიჩქარის მაქსიმალურად სწრაფი შემცირების მიზნით.

47. დამუხრუჭების ეფექტურობა – განზომილება, რომელიც გამოიხატება ასს-ის სამუხრუჭო სისტემის მიერ აუცილებელი ხელოვნური წინააღმდეგობის შექმნის უნარით.

48. ტესტირების (საგამოცდო) ცენტრი (შემდგომ – ტესტირების ცენტრი) – საწარმო, რომელიც საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად ადგენს ასს-ების გზისთვის ვარგისობას.

49. ასს-ის გზისთვის ვარგისობაზე სავალდებულო პერიოდული ტესტირება (გამოცდა) (შემდგომში – ტესტირება) – ტერმინი განიმარტება „საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების შესახებ“ საქართველოს კანონით.

თავი II

მოთხოვნები ასს-ის მოძრაობის უსაფრთხოების ძირითადი ელემენტების ტექნიკური მდგომარეობის მიმართ

მუხლი 4. სამუხრუჭო სისტემა

1. ასს-ის სამუხრუჭო სისტემის ეფექტიანობისა და მდგრადობის ტესტირება ხორციელდება სამუხრუჭო სტენდზე, დამამზადებლის ინსტრუქციის შესაბამისად.

2. ტესტირებისას გამოყენებული გაზომვის საშუალებები უნდა იყოს მუშაუნარიანი და მეტროლოგიურად დამოწმებული/დაკალიბრებული. მათი გაზომვის ცდომილება არ უნდა აღემატებოდეს:

- ა) დამუხრუჭების ძალის – $\pm 3,0 \%$;
- ბ) მართვის ორგანოზე მიყენებული ძალის – $\pm 7,0 \%$;
- გ) დამყარებული შენელების – $\pm 4,0 \%$;
- დ) სატრანსპორტო საშუალების მასის – $\pm 3,0 \%$.

3. ასს-ის შემოწმება ხორციელდება „ცივ“ სამუხრუჭო მექანიზმებზე.

4. სამუხრუჭო სტენდზე შესამოწმებელი ასს-ის საბურავები უნდა იყოს სუფთა, მშრალი, ხოლო მათში წნევა უნდა შეესაბამებოდეს ასს-ის დამამზადებლის საექსპლუატაციო დოკუმენტებით დადგენილ ნორმატივებს. საბურავებში წნევას ამოწმებენ მანომეტრების გამოყენებით. წნევა უნდა შეესაბამებოდეს ასს-ის დამამზადებლის ნორმებს.

5. სტენდზე სამუხრუჭო სისტემის (გარდა დამხმარე სამუხრუჭო სისტემისა) ტესტირება ხორციელდება ტრანსმისიისაგან გამორთული მომუშავე ძრავით, დამატებითი წამყვანი ხიდებისა და ტრანსმისიის დიფერენციალის მახლოკირებელი ამძრავი უნდა იყოს გამორთულ მდგომარეობაში (აღნიშნული აგრეგატების არსებობისას).

6. დაუშვებელია სტენდის ექსპლუატაცია გაცვეთილი, ზედაპირის წაშლილ პროფილიანი გორგოლაჭებით, გორგოლაჭების ზედაპირების დარღვეული აბრაზიული საფარით.

7. M_1 და N_1 კატეგორიის ასს-ის მუშა და სადგომი მუხრუჭების შემოწმების დროს სალონში (კაბინაში) უნდა იმყოფებოდეს მძღოლი და წინა სავარძელზე მგზავრი ან 75 კგ. მასის მქონე რაიმე საგანი/საგნები.

8. დაუშვებელია სამუხრუჭო სისტემის ამძრავის ბერკეტის საკისარის ზღვრული ცვეთა და ზედმეტი ფოლხვა, აგრეთვე სატერფულის ზედმეტი ან არასაკმარისი სვლა და მოცურების საწინააღმდეგო საფენის არარსებობა ან ზედმეტი ცვეთა.

9. სამუხრუჭო სისტემების სასიგნალო და საკონტროლო სისტემა, პნევმატიკური და პნევმოჰიდრაულიკური სამუხრუჭო ამძრავის მანომეტრები, სადგომი სამუხრუჭო სისტემის მართვის ორგანოს ფიქსაციის მოწყობილობა უნდა იყოს გამართული.

10. დრეკადი სამუხრუჭო მილები, რომელიც გადასცემენ შეკუმშული ჰაერის წნევას ან სამუხრუჭო სითხის წნევას თვლების სამუხრუჭო მექანიზმებს, ერთმანეთს უნდა უერთდებოდეს დამატებითი შემაერთებელი ელემენტების გარეშე (ასს-თვის, რომლებიც გამოშვებულია 1981 წლის 1 იანვრიდან). დრეკადი სამუხრუჭო მილების განლაგება და სიგრძე უნდა უზრუნველყოფდეს შეერთებებში ჰერმეტიულობას (საკიდარის დრეკადი ელემენტების მაქსიმალური დეფორმაციის და ასს-ის თვლების მოხვევის კუთხის გათვალისწინებით). დაუშვებელია წნევის ქვეშ მილების გამობერვა, ბზარისა და განახების არსებობა, სამუხრუჭო დოლების, დისკების, სამუხრუჭო საფენების ბზარები ან ზღვრულ დასაშვებზე მეტად გაცვეთა.

11. ასს-ის პნევმატიკური სამუხრუჭო ამძრავის შემაერთებელი მილების განლაგება და სიგრძე უნდა გამორიცხავდეს მათ დაზიანებას საწევარისა და მისაბმელის (ნახევარმისაბმელის) ურთიერთგადაადგილებისას.

12. დაუშვებელია ხისტი და/ან მოქნილი მილების გახეხვა, კოროზია, მექანიკური დაზიანებები, გაღუნვა ან მილსადენის ან სამუხრუჭო ამძრავის შეერთებაში

ჰერმეტიკულობის დარღვევა, სამუხრუჭო სითხის გაჟონვა, სამუხრუჭო ამძრავში ბზარებიანი და ნარჩენი დეფორმაციის მქონე დეტალების არსებობა. სამუხრუჭო სითხის დონე რეზერვუარში და სითხის ტიპი უნდა შეესაბამებოდეს ასს-ის დამამზადებლის მიერ დადგენილ მოთხოვნებს.

13. დაუშვებელია პნევმოსისტემიდან ჰაერის გაჟონვა, რაც იწვევს წნევის ვარდნას, ან ჰაერის სმენით აღქმადი გაჟონვა.

14. დაბალი წნევის ინდიკატორი (ჰაერის წნევის საზომი ხელსაწყო) გამართული უნდა იყოს.

15. დაუშვებელია ხელით მართვადი მუხრუჭის საკონტროლო სარქველის არადამაკმაყოფილებელი მოქმედება, გაჟონვა, მისი მაკონტროლებლის დაზიანება, დეფორმირება ან ზედმეტი ცვეთა.

16. დაუშვებელია ხელის მუხრუჭის ხრუტუნა მექანიზმის გაუმართაობა, ბერკეტის ზედმეტი სვლა.

17. დაუშვებელია სამუხრუჭო სარქველების (სარედუქციო სარქველები და რეგულატორები) დაზიანება, ჰაერის ზედმეტი გადინება, კომპრესორიდან ზედმეტი ზეთის გადინება, არასაიმედო მონტაჟი, ჰიდრავლიკური მუხრუჭიდან სითხის გადინება.

18. მისაბმელების სამუხრუჭო სისტემასთან გადაბმამ უნდა უზრუნველყოს ჰერმეტიკულობა. დაუშვებელია თვითჰერმეტიზებადი სარქველის ონკანის გაუმართაობა, არასაიმედო მონტაჟი, გაჟონვები.

19. ჰაერის წნევის რეზერვუარის კომპრესორი არ უნდა იყოს დაზიანებული, კოროზირებული, არ უნდა ჟონავდეს. ჰაერის გამომშვები მოწყობილობა გამართული უნდა იყოს.

20. მუხრუჭის სერვო (სამეთვალყურეო) ერთეულები, ძირითადი ცილინდრი (ჰიდრავლიკური სისტემები) გამართული უნდა იყოს, არ უნდა ჟონავდეს, არ უნდა აკლდეს სითხე, სითხის საინდიკაციო ნათურა და დონის საზომი ხელსაწყო სწორად უნდა ფუნქციონირებდეს.

21. დაუშვებელია მუხრუჭების ზესადებების ზედმეტი ცვეთა, ზეთით, საცხით და სხვა დაბინძურება.

22. დაუშვებელია სამუხრუჭო დოლების/დისკების ზედმეტი ცვეთა, ნაპრალები, დაბინძურება (ზეთით, საცხით და სხვა).

23. მუხრუჭის ძალოვანი ამძრავი (მუხრუჭის ზამბარების ან თვლის ჰიდრავლიკური ცილინდრების ჩათვლით) უნდა იყოს მუშა მდგომარეობაში. დაუშვებელია ბზარები და სხვა სახის დაზიანებები, არასაიმედო მონტაჟი, ზედმეტი კოროზია, ჭუჭყისაგან დამცავი საფარის დაზიანება, მოქმედი სარქველის ან/და დიაფრაგმული მექანიზმის ზედმეტი ფოლხვა, სითხის გაჟონვა.

24. დატვირთვისადმი მგრძნობიარე სარქველი გამართულად უნდა მუშაობდეს, სწორად უნდა იყოს მორგებული და შეერთებული.

25. ღრეჩოს ავტომატური მარეგულირებელი არ უნდა იყოს გაჭედილი, დაუშვებელია ზედმეტი ცვეთა და ცუდი მორგება.

26. ასს-ის მუშა სამუხრუჭო სისტემამ სტენდზე უნდა უზრუნველყოს დამუხრუჭების ეფექტიანობის ნორმატივები ცხრილი 1-ის შესაბამისად.

ცხრილი №1

ასს-ის მუშა სამუხრუჭო სისტემით დამუხრუჭების ეფექტიანობის ნორმატივები სტენდზე ტესტირებისას სრულ მასაზე გაანგარიშებით (დანართები №1 და №2)

ავტოსატრანსპორტო საშუალებების კატეგორიები	მართვის ორგანოზე ძალა P_m , ნ არა უმეტეს	ეფექტიანობა (ხვედრითი სამუხრუჭო ძალა γ_T , %-ში) არანაკლები
M ₂ M ₃	686 (589*)	50
N ₂ N ₃	686 (589*)	43
O ₃ O ₄	-	40
M ₁	490 (392*)	50
N ₁	686 (589*)	45

* ასს-თვის ხელით მართვის სათადარიგო სამუხრუჭო სისტემით

27. სტენდზე შემოწმებისას ასს-ის ერთ ღერძზე თვლების მაქსიმალურ სამუხრუჭე ძალებს შორის სხვაობა დასაშვებია არა უმეტეს 30%-სა.

28. სტენდზე მუშა სამუხრუჭო სისტემის შემოწმებისას მისაბმელის და ნახევარმისაბმელის მუხრუჭების ამოქმედების დრო ნაკლები უნდა იყოს საწევარის მუხრუჭების ამოქმედების დროზე.

29. ავტომატარებლების სამუხრუჭო სტენდზე შემოწმებისას ხვედრითი სამუხრუჭო ძალის მნიშვნელობა განისაზღვრება ძრავიანი სატრანსპორტო საშუალებისთვის და მისაბმელისათვის (ნახევარმისაბმელისთვის) ცალ-ცალკე.

30. სტენდზე ტესტირებისას ასს-ის სადგომმა მუხრუჭმა უნდა უზრუნველყოს ეფექტიანობა (ხვედრითი სამუხრუჭო ძალა γ_T , %-ში) არანაკლებ 16%-ისა სრულ მასაზე გაანგარიშებით და 12%-ისა კომბინირებულ მასაზე გაანგარიშებით (ძრავიანი სატრანსპორტო საშუალებისათვის მისაბმელთან ან ნახევარმისაბმელთან ერთად).

31. სათადარიგო სამუხრუჭო სისტემამ, რომელსაც აქვს სხვა სამუხრუჭო სისტემისგან დამოუკიდებელი მართვის ორგანოები, უნდა უზრუნველყოს სტენდზე ასს-ის დამუხრუჭების ეფექტიანობის მაჩვენებლები ცხრილში №2 მოცემული ნორმატივების შესაბამისად.

ცხრილი №2

**ასს-ის სათადარიგო სამუხრუჭო სისტემით დამუხრუჭების ეფექტიანობის ნორმატივები
სტენდზე ტესტირებისას სრულ მასაზე გაანგარიშებით (დანართები №1 და №2)**

ავტოსატრანსპორტო საშუალებების კატეგორიები	მართვის ორგანოზე ძალა P_m , ნ არა უმეტეს	ეფექტიანობა (ხვედრითი სამუხრუჭო ძალა γ_T , %-ში)
M ₂ M ₃	686 (589*)	ცხრილში 1 მოცემული ეფექტიანობის ნორმატივების არანაკლებ 50%-ისა
N ₂ N ₃	686 (589*)	
O ₃ O ₄	-	
M ₁	490 (392*)	
N ₁	686 (589*)	
*ასს-თვის ხელით მართვის სათადარიგო სამუხრუჭო სისტემით		

32. მუშა და სათადარიგო სამუხრუჭო სისტემის მოქმედება უნდა იყოს რეგულირებადი:

ა) სამუხრუჭო სისტემის ამძრავზე ზემოქმედებით დამუხრუჭების ძალის შემცირება ან გაზრდა უზრუნველყოფილ უნდა იყოს დამუხრუჭების ძალის რეგულირების მთელ დიაპაზონში;

ბ) დამუხრუჭების ძალა უნდა იცვლებოდეს ამძრავზე ზემოქმედების მიმართულების შესაბამისად;

გ) დამუხრუჭების ძალა უნდა რეგულირდებოდეს მდოვრედ და წინააღმდეგობის გარეშე.

33. იმ შემთხვევაში, როცა სამუხრუჭო სისტემის სტენდზე შემოწმებისას მონაცემების დამუშავება არ ხდება ავტომატურ რეჟიმში, სამუხრუჭო ძალების ფარდობითი სხვაობის გაანგარიშება ხორციელდება დანართი 3-ის მიხედვით და მიღებული შედეგების შედარებით ამავე მუხლის 30-ე პუნქტში მოცემულ ზღვრულ დასაშვებ მნიშვნელობებთან. გაზომვები და გაანგარიშებები უნდა განხორციელდეს ასს-ის თითოეული ღერძისათვის.

მუხლი 5. საჭით მართვის სისტემა

1. ასს-ის საჭის თვლის მარბრუნი ძალის ცვლილება მოხვევის კუთხის მთელ დიაპაზონში უნდა იყოს მდოვრე.

2. უძრავ მდგომარეობაში მყოფი (მომუშავე ძრავით) საჭის მაძლიერებლით აღჭურვილი ასს-ის საჭის თვლის ნეიტრალური მდგომარეობიდან თვითნებური შემობრუნება დაუშვებელია. ამ მოთხოვნას ამოწმებენ უძრავ ასს-ზე მომუშავე ძრავით

საჭის თვლის მდგომარეობაზე დაკვირვებით ასს-ის სწორხაზოვანი მოძრაობის შესაბამის მდგომარეობაში.

3. საჭით მართვის სისტემაში ჯამური ფოლხვა არ უნდა აღემატებოდეს დამამზადებლის საექსპლუატაციო დოკუმენტში მოცემულ ზღვრულ მნიშვნელობას, ხოლო თუ ასეთი მნიშვნელობები არ არის მითითებული, შემდეგ ზღვრულ მნიშვნელობებს:

ა) მსუბუქი ავტომობილები და მათ ბაზაზე შექმნილი სატვირთო ავტომობილებისა და ავტობუსებისთვის – 10° ;

ბ) ავტობუსებისთვის – 20° ;

გ) სატვირთო ავტომობილებისთვის – 25° .

ამ მოთხოვნას ამოწმებენ უძრავ ასს-ზე საჭის მართვის ჯამური ფოლხვის განსაზღვრის ხელსაწყოს გამოყენებით, რომლითაც აფიქსირებენ საჭის თვლის მობრუნების კუთხეს და მართვადი თვლების მობრუნების დასაწყისს.

4. საჭის თვლის მაქსიმალური შემობრუნება უნდა შეიზღუდოს მხოლოდ ასს-ის კონსტრუქციით გათვალისწინებული მოწყობილობებით.

5. დაუშვებელია საჭის სვეტის თავისუფალი გადაადგილება მის ღერძზე გამავალ სიბტყეში, საჭის ღერძის მიმართულებით, საჭის მექანიზმის კარტერის, საჭის მექანიზმის ამძრავის დეტალების ერთმანეთის ან საყდენი ზედაპირის მიმართ. ხრახნული შეერთებები უნდა იყოს მოჭერილი და დაფიქსირებული. დაუშვებელია საბრუნო პოჭოჭიკის ბერკეტების შეერთებაში და საჭის წევების სახსრებში ფოლხვა. რეგულირებადი საჭის სვეტის მდგომარეობის დამაფიქსირებელი მოწყობილობა უნდა იყოს გამართული.

6. დაუშვებელია საჭის მექანიზმში და საჭის ამძრავში ნარჩენი დეფორმაციის, ნაპრალებისა და სხვა დეფექტების მქონე დეტალების არსებობა.

7. საჭის გამაძლიერებლის ტუმბოს ამძრავის ღვედის დაჭიმულობა და მის რეზერვუარში მუშა სითხის ტიპი და დონე უნდა შეესაბამებოდეს ასს-ის დამამზადებლის საექსპლუატაციო დოკუმენტაციით დადგენილ ნორმებს.

8. ამ მუხლის პირველი და მე-4 პუნქტების მოთხოვნებს ამოწმებენ მომუშავე ძრავით უძრავ ასს-ზე საჭის თვლის ორივე მხარეს მაქსიმალური კუთხით მობრუნებით. მართვადი თვლები წინასწარ დაყენებული უნდა იქნეს სწორხაზოვანი მოძრაობის შესაბამის მდგომარეობაში, ხოლო საჭით მართვის სისტემის გამაძლიერებლის მქონე ასს-ის ძრავი უნდა მუშაობდეს.

9. საჭის თვალს შემოაბრუნებენ ჯერ ერთი, ხოლო შემდეგ საწინააღმდეგო მიმართულებით მართვადი თვლების მობრუნების დაწყების შესაბამის მდგომარეობამდე, საჭის თვალზე განსაზღვრული მხები ძალის მოდებით (ცხრილი 3). საჭის თვლის ორივე მდგომარეობებს შორის კუთხის გაზომვით განისაზღვრება საჭით მართვის სისტემაში ჯამური ფოლხვა.

სამართავ თვლებზე მოსული მასა (ტ)	საჭის თვლებზე მოსული მაქსიმალური მხები ძალა, ნ (კგ.ძ.)	გაზომვის დასაშვები ცდომილება %
1,6-მდე	7,35 (0,75)	8
1,6-დან 3,86-მდე	9,80 (1,00)	8
3,86 და მეტი	12,3 (1,25)	8

10. ჯამური ფოლხვის გაზომვის მაქსიმალური ცდომილება დასაშვებია არა უმეტეს ერთი გრადუსისა.

მუხლი 6. ხილვადობა

1. ასს დაკომპლექტებული უნდა იყოს უკანა ხედვის სარკეებით, აგრეთვე მინებით, ხმოვანი სიგნალით და მზისგან დამცავი საშუალებებით, დამამზადებლის მიერ დადგენილი მოთხოვნების შესაბამისად.

2. დაუშვებელია ასს-ის საქარე მინებზე და სარკეებზე ბზარების არსებობა მინასაწმენდების ზონაში მინის ნახევარზე მძლოლის მხარეს.

3. დაუშვებელია მძლოლის ადგილიდან ხილვადობის შემზღუდეველი დამატებითი საგნების არსებობა (გარდა უკანა ხედვის სარკის, მინასაწმენდების დეტალების, გარე და მინებზე გარედან დატანილი ან ჩამონტაჟებული რადიო ანტენისა, შემათბობელი მოწყობილობის და საქარე მინის გამშრობის ელემენტებისა).

4. დასაშვებია საქარე მინის ზედა ნაწილში გამჭვირვალე ფერადი აფსკის დამაგრება სიგანით არა უმეტეს 140 მმ, ხოლო M_3, N_2, N_3 კატეგორიების ასს-ზე – სიგანით, რომელიც არ აჭარბებს საქარე მინის ზედა ნაწილსა და მისი მინასაწმენდით გაწმენდის ზედა ზონის ზღვარს შორის მანძილს. დაუშვებელია საქარე მინაზე, მძლოლის მხარეს, მინაწმენდის მოქმედების არეში, ბზარებისა და ლაქების არსებობა. დაუშვებელია საქარე მინის შუქგამტარობის შემცირება 25%-ზე მეტად, ხოლო გვერდითი მინების – 30%-ზე მეტად.

შენიშვნა:

ა) მსუბუქი ავტომობილების (M_1 და N_1 კატეგორია) უკანა მინებზე ჟალუზებისა და ფარდების არსებობისას აუცილებელია ორივე მხარეს გარეთა ხედვის სარკეები.

ბ) დასაშვებია ფარდები M_2, M_3 კატეგორიის ასს-ების მე-III კლასის ავტობუსების გვერდით და უკანა მინებზე.

5. ასს აღჭურვილი უნდა იყოს საქარე მინის მინასაწმენდებითა და მინამრეცხებით.

6. მინასაწმენდის ჯაგრისის სველ მინაზე გადაადგილების სიხშირე მაქსიმალური სიჩქარის რეჟიმში უნდა იყოს არანაკლები 35 ორმაგი სვლისა წუთში.

7. მინამრეცხები უნდა უზრუნველყოფდნენ სითხის მიწოდებას მინის წმენდის ზონაში (არეში).

8. მინასაწმენდის და მინამრეცხის მუშაობას ამოწმებენ ვიზუალურად მათი ფუნქციონირების პროცესში მუხლა ლილვის (ასს-ის ძრავის უქმი სვლისას) მინიმალურ მდგრად ბრუნვის სიხშირეზე. ელექტრო ამძრავიანი მინასაწმენდის შემოწმებისას

ჩართული უნდა იყოს შორი ნათების ფარები. ამ მუხლის მე-2 პუნქტის მოთხოვნებს ამოწმებენ დროის უნივერსალური გამოხდით, ათვლებით 1-დან 60 წმ-მდე, დანაყოფის ფასით არაუმეტეს 1 წმ.

მუხლი 7. გარე მაშუქი ხელსაწყოები, განათების მოწყობილობანი, შუქამრეკლები

1. ასს-ზე დამონტაჟებული გარე მაშუქი ხელსაწყოების რაოდენობა და ფერი უნდა შეესაბამებოდეს საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილ მოთხოვნებს. დაუშვებელია ასს დამამზადებლის მიერ გათვალისწინებული გარე მაშუქი ხელსაწყოების განლაგების ადგილების შეცვლა.

2. დასაშვებია ფარა-პროექტორების ან ფარა-მაძიებლის დაყენება, თუ ის გათვალისწინებულია ასს-ის დამამზადებლის მიერ. დასაშვებია დამუხრუჭების დამატებითი სიგნალების დაყენება.

3. დასაშვებია წარმოებიდან მოხსნილ ასს-ებზე სხვა მარკისა და მოდელების ასს-ების გარე მაშუქი ხელსაწყოების დაყენება. გარე მაშუქი ხელსაწყოების რაოდენობა, ტიპი, განთავსება და მუშაობის რეჟიმი უნდა შეესაბამებოდეს ასს-ის კონსტრუქციის მიმართ დადგენილ მოთხოვნებს.

4. ეკრანზე შემოწმების შემთხვევაში (ნახ. 1) $C(HC)$ და $CR(HCR)$ ტიპის ფარები დარეგულირებული უნდა იყოს ისე, რომ ახლო შუქის სინათლის ნაკადის შუქრდილის საზღვრის მარცხენა ნაწილის (ასს-ის მიხედვით) შემცველი სიბრტყე დახრილი იყოს სამუშაო მოედნის მიმართ ცხრილში 4 მოცემული კუთხეებით. ამავდროულად ახლო შუქის მარცხენა ჰორიზონტალური და მარჯვენა დახრილი შუქრდილის საზღვრის გადაკვეთის წერტილი უნდა იყოს ათვლის ღერძზე გამავალ ვერტიკალურ სიბრტყეში.

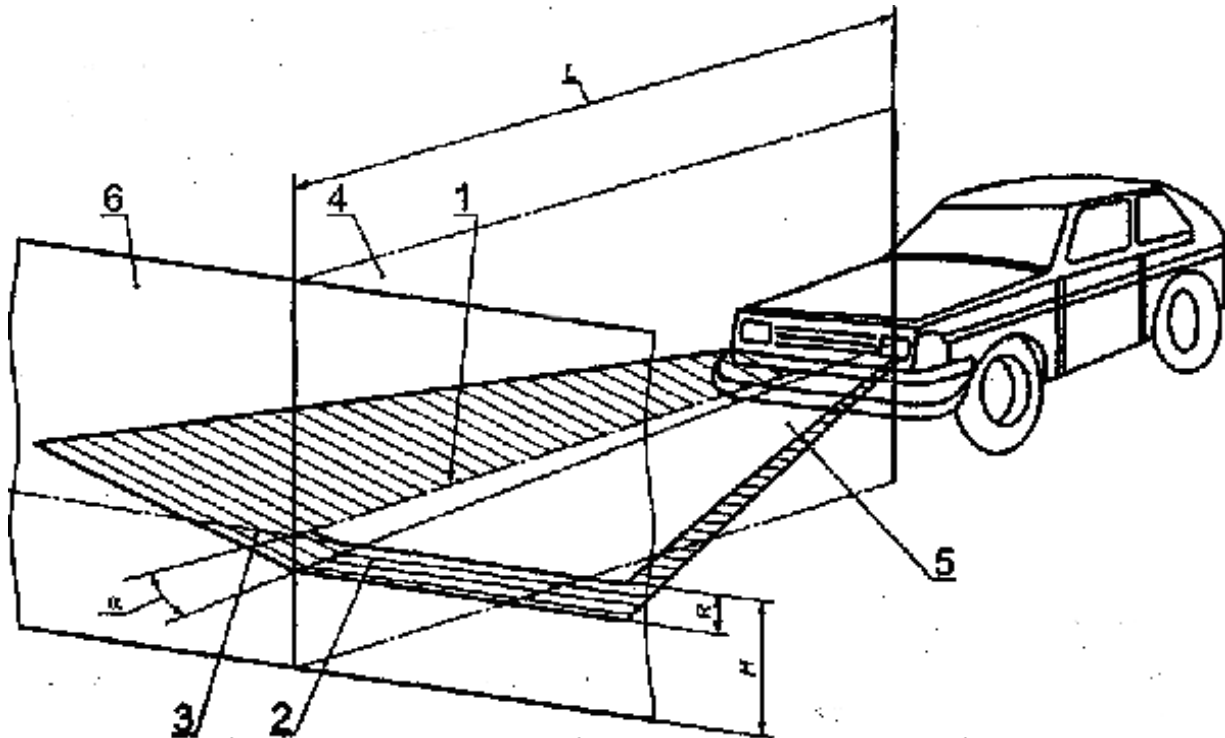
ცხრილი №4

მქრქალ ეკრანზე ახლო მაშუქი ფარების შუქრდილის გეომეტრიული მაჩვენებლების ზღვრების განლაგება ფარების დაყენების სიმაღლისგან და ეკრანიდან მანძილისგან დამოკიდებულებით

ფარების დაყენების სიმაღლე ცენტრის H , მმ (გაბნევის მიხედვით)	სინათლის დახრის ვერტიკალურ სიბრტყეში, α	ეკრანზე ფარების პროექციის ცენტრიდან სინათლის ზღვრამდე R მანძილი (მმ) ასს-ის დამორების შემთხვევაში ეკრანიდან მანძილით	
		$L = 5 \text{ მ}$	$L = 10 \text{ მ}$
600-მდე	34'	50	100
600-დან 700-მდე	45'	65	130
700-დან 800-მდე	52'	75	150
800-დან 900-მდე	60'	88	176
900-დან 1000-მდე	69'	100	200
1000-დან 1200-მდე	75'	110	220
1200-დან 1600-მდე	100'	145	290

5. თუ ასს აღჭურვილია ფარების მაკორექტირებელი მოწყობილობებით, ისინი უნდა იქნენ მოყვანილი ასს-ის დატვირთვის შესაბამის მდგომარეობაში.

ნახაზი 1



ნახ. 1. ასს-ის ფარების შემოწმების სქემა.

1 – ათვლის ღერძი;

2 – შუქრდილის საზღვრის მარცხენა ნაწილი;

3 – შუქრდილის საზღვრის მარჯვენა ნაწილი;

4 – ვერტიკალური სიბრტყე, რომელიც გადის ათვლის ღერძებზე;

5 – ასს-ის სადგომი სამუშაო ბაქნის ზედაპირის პარალელური სიბრტყე;

6 – მერქალი ეკრანის სიბრტყე;

α – შუქნაკადის დახრის კუთხე ჰორიზონტალური სიბრტყის მიმართ;

R – მანძილი ფარის ცენტრის პროექციიდან სინათლის ნაკადის შუქ საზღვრამდე;

H – ფარის დაყენების სიმაღლე შუქგაბნევის ცენტრის გასწვრივ სამუშაო ბაქნის სიბრტყიდან;

L – მანძილი ფარის ოპტიკური ცენტრიდან ეკრანამდე.

6. „ახლო შუქის“ რეჟიმში $C(HC)$ და $CR(HCR)$ ტიპის ყველა ფარის შუქის ძალა, რომელიც ათვლის ღერძზე გამავალ ვერტიკალურ სიბრტყეშია გაზომილი, უნდა იყოს არაუმეტეს 750 კანდელი ეკრანზე შუქრდილის საზღვრის მარცხენა მდგომარეობიდან 34' მაღლა და არანაკლებ 1600 კანდელი შუქრდილის საზღვრის მარცხენა მდგომარეობიდან 52'-ით ქვემოთ.

7. $R(HR)$ ტიპის ფარები ისე უნდა დარეგულირდეს, რომ სინათლის ნაკადის ყველაზე მკვეთრი (ცენტრალური) ნაწილის დახრის კუთხე ეკრანზე ვერტიკალურ სიბრტყეში იყოს ათვლის ღერძიდან ქვემოთ 0 – 34' დიაპაზონში. ამასთან ყველაზე ნათელი ნაწილის სიმეტრიის ვერტიკალური სიბრტყე უნდა გადიოდეს ათვლის ღერძზე.

8. $CR(HCR)$ ფარების სინათლის ძალა „შორი შუქის“ რეჟიმში ეკრანზე უნდა იზომებოდეს 34' მაღლა „ახლო შუქის“ რეჟიმის შუქრდილის საზღვრის მარცხენა ნაწილიდან, ვერტიკალურ სიბრტყეში, რომელიც გადის ათვლის ღერძზე.

9. $R(HR)$ ტიპის ფარების სინათლის ძალა იზომება შუქის ნაკადის ყველაზე ნათელი ნაწილის ცენტრში.

10. $R(HR)$ და $CR(HCR)$ ტიპის ყველა ფარის (რომლებიც ასს-ის ერთ მხარეზეა განთავსებული) შუქის ძალა „შორი შუქის“ რეჟიმში არ უნდა იყოს 1000 კანდელი ნაკლები, ხოლო აღნიშნული ტიპის ყველა ძირითადი ფარების ჯამური შუქის ძალა არ უნდა იყოს 225 000 კანდელი მეტი. ამასთან ეკრანზე ახლო შუქის ნაკადის შუქრდილის საზღვრის მარცხენა ჰორიზონტალური და მარჯვენა დახრილი მონაკვეთის გადაკვეთის წერტილი უნდა იყოს ათვლის ღერძზე გამავალ ვერტიკალურ სიბრტყეში. ასს-ზე, რომელთა ფარებიც დაკომპლექტებულია კორექტირების მოწყობილობით, ეს უკანასკნელი ასს-ის დატვირთვისას უნდა იყოს დატვირთვის შესაბამის მდგომარეობაში.

11. ნისლსაწინააღმდეგო (B ტიპის) ფარები ეკრანზე ისე უნდა დარეგულირდეს, რომ სიბრტყის, რომელიც მოიცავს ნაკადის ზედა შუქრდილიან საზღვარს, განთავსების პარამეტრები შეესაბამებოდეს მე-5 ცხრილში მოცემულ მნიშვნელობებს. ამასთან, ნისლსაწინააღმდეგო ფარის ზედა შუქრდილის საზღვარი უნდა იყოს ასს-ის სამუშაო ბაჟანის სიბრტყის პარალელური.

ცხრილი №5

ფარების დაყენების სიმაღლე (გაზნევის ცენტრის მიხედვით) H , მმ	სინათლის ნაკადის დახრის კუთხე ვერტიკალურ სიბრტყეში, α	ეკრანზე ფარების პროექციის ცენტრიდან სინათლის ზღვრამდე R მანძილი (მმ) ასს-ის დაშორების შემთხვევაში ეკრანიდან მანძილით	
		$L = 5$ მ	$L = 10$ მ
250-დან 500-მდე	34'	50	100
500-დან 750-მდე	58'	100	200
750-დან 1000-მდე	140'	200	400

12. ნისლსაწინააღმდეგო ფარების შუქის ძალა, გაზომილი ეკრანზე ათვლის ღერძზე გამავალ ვერტიკალურ სიბრტყეში, უნდა იყოს არა უმეტეს 625 კანდელი ზედა შუქჩრდილის საზღვრიდან 3° მაღლა და არანაკლებ 1000 კანდელი ზედა შუქჩრდილის საზღვრიდან 3° ქვემოთ.

13. ევროპული სტანდარტისაგან განსხვავებული (აშშ, იაპონია და ა.შ.) მახასიათებლების მქონე ფარების რეგულირება უნდა მოხდეს შესაბამისი მეთოდის გამოყენებით.

14. აუცილებელია, რომ ფარების ტესტირების სტენდზე (გამზომ საშუალებაზე) ფარების ტესტირებისას შემთხვევაში მოთხოვნები კონკრეტული ტიპის ფარის შუქის ძალის და/ან შუქის ნაკადის მიმართ დაცული იქნეს და გაზომვები განხორციელდეს დამამზადებლის ინსტრუქციის შესაბამისად.

15. ნისლსაწინააღმდეგო ფარები უნდა ირთვებოდეს გაბარიტულ მაშუქებთან ერთად, შორი და ახლო შუქის ფარების ჩართვისგან დამოუკიდებლად.

16. ასს-ის სხვადასხვა მხარეს სიმეტრიულად განლაგებული, ერთი დანიშნულების წყვილი ფარების (წინა და უკანა) შუქის ძალა ორჯერ მეტად არ უნდა განსხვავდებოდეს ერთმანეთისაგან.

17. გაბარიტული, კონტურული შუქი და ავტომატარებლის საცნობი ნიშანი მუდმივ რეჟიმში უნდა მუშაობდეს.

18. დამუხრუჭების სიგნალები (ძირითადი და დამატებითი) უნდა ირთვებოდეს სამუხრუჭო სისტემების ამძრავზე ზემოქმედებისას და მუშაობდეს მუდმივ რეჟიმში.

19. უკუსვლის სასიგნალო მაშუქი, უნდა ამუშავდეს უკანა სვლის ჩართვისას და მუშაობდეს მუდმივ რეჟიმში.

20. მოხვევის მაჩვენებელი და ამ მაჩვენებლის დუბლირებული გვერდითი სანათი ხელსაწყოები უნდა იყოს გამართული. ციმციმის სიხშირე უნდა იყოს ინტერვალში (90+30) ციმციმი წუთში ან (1.5+0.5) ჰც.

21. ავარიულმა სიგნალიზაციამ უნდა უზრუნველყოს მოხვევის ყველა მაჩვენებლების და გვერდითი განმეორებლების სინქრონული ჩართვა ციმციმის რეჟიმში.

22. უკანა სახელმწიფო სარეგისტრაციო სანომრე ნიშნის განათების ფარი უნდა ირთვებოდეს გაბარიტულ შუქთან ერთად და მუშაობდეს მუდმივ რეჟიმში.

23. უკანა ნისლსაწინააღმდეგო ფარები უნდა ჩაირთოს მხოლოდ „შორი“ ან „ახლო შუქის“ ჩართვისას (ან ნისლსაწინააღმდეგო ფარების ჩართვისას) და მუშაობდეს მუდმივ რეჟიმში.

24. კაბინაში (სალონში) განთავსებული მაშუქი ხელსაწყოების ჩართვის სიგნალიზატორები უნდა იყოს გამართულ მდგომარეობაში.

მუხლი 8. საბურავები, თვლები, ღერძები, დაკიდება

1. საბურავების პროტექტორის ნახატის სიმაღლე უნდა იყოს არანაკლებ:

ა) მსუბუქი ავტომობილებისათვის – 1,6 მმ (საქართველოს სახელმწიფო დაცვის სპეციალური სამსახურის კუთვნილებაში არსებული, დაცვით ღონისძიებებში გამოყენებული მსუბუქი ავტომობილების გარდა);

ბ) საქართველოს სახელმწიფო დაცვის სპეციალური სამსახურის კუთვნილებაში არსებული, დაცვით ღონისძიებებში გამოყენებული მსუბუქი ავტომობილებისათვის – 3,0 მმ;

გ) სატვირთო ავტომობილებისათვის – 1,0 მმ;

დ) ავტობუსებისათვის – 2,0 მმ;

ე) მისაბმელისათვის და ნახევრად მისაბმელისათვის – ისე, როგორც საწვეარისათვის, რომელზეც ჩაბმულია.

2. საბურავი უვარგისია, თუ:

ა) პროტექტორის ნახატის სიმაღლე ნაკლებია ნორმატიულზე;

ბ) საბურავის ცვეთის ერთი ინდიკატორის (სარბენი ბილიკის ღარის ფსკერის შვერილი, რომლის სიმაღლე შეესაბამება მინიმალურად დასაშვებ საბურავების პროტექტორის ნახატის სიმაღლეს) გამოჩენისას თანაბარი ცვეთის შემთხვევაში ან ორი ინდიკატორის გამოჩენისას – ორი კვეთიდან თითოეული შემთხვევისათვის არათანაბარი ცვეთის შემთხვევაში.

3. შეწყვილებული თვლები ისე უნდა იყოს დაყენებული, რომ მათი დისკების სავენტილაციო ნახვრეტების მდგომარეობა უზრუნველყოფდეს საბურავების როგორც დაბერვის, ისე წნევის გაზომვის შესაძლებლობას.

4. დაუშვებელია საბურავის ადგილობრივი დაზიანებები, რომლებიც აშიშვლებენ კორდს, აგრეთვე კორდის ადგილობრივი ანაშვრები.

5. ასს უნდა იყოს დაკომპლექტებული საბურავებით, რომელიც გამორიცხავს ასს-ის მოძრაობის ნებისმიერ რეჟიმში, საბურავების შეხებას დაკიდების ან ასს-ის ნებისმიერ სხვა ელემენტთან. დაუშვებელია ერთ ღერძზე სხვადასხვა პროტექტორის მქონე საბურავების დაყენება.

6. დაუშვებელია დისკების დასამაგრებელი თუნდაც ერთი ქანჭიკის ან ქანჩის არქონა ან მათი სუსტი მოჭერა.

7. დაუშვებელია დისკებზე ბზარების არსებობა.

8. დაუშვებელია დისკების სამაგრი ნახვრეტების ფორმისა და ზომის ხილული დარღვევა.

9. ამ მუხლის პირველი პუნქტის მოთხოვნებს ამოწმებენ საბურავის პროტექტორის ნახატის ნარჩენი სიმაღლის გაზომვით სპეციალური თარგების ან სახაზავის დახმარებით.

10. საბურავის პროტექტორის თანაბარი ცვეთისას ნახტის სიმაღლეს ზომავენ მონაკვეთზე, რომელიც შემოსაზღვრულია მართკუთხედით. მართკუთხედის სიგანე არ არის პროტექტორის სარბენი ბილიკის სიგანეზე მეტი, ხოლო სიგრძე ტოლია საბურავის იმ წრეწირის 1/16-ისა (შეესაბამება რკალის სიგრძეს, რომლის ქორდა ტოლია საბურავის რადიუსისა), რომელიც პროტექტორის სარბენი ბილიკის შუაშია განლაგებული,

არათანაბარი გაცვეთისას კი ცვეთის სხვადასხვა რამდენიმე მონაკვეთზე, რომელთა ჯამურ ფართობს იგივე მნიშვნელობა აქვს.

11. ნახატის სიმაღლეს ზომავენ პროტექტორის ყველაზე მეტი ცვეთის ადგილებში. საბურავების (რომელთაც აქვთ ცვეთის ინდიკატორები) ზღვრულ ცვეთას აფიქსირებენ პროტექტორის ნახტის თანაბარი ცვეთისას, ერთი ინდიკატორის გამოჩენისას, ხოლო არათანაბარი ცვეთისას – ორი კვეთიდან თითოეულში ორი ინდიკატორის გამოჩენისას თვლის ყოველ ორ კვეთში.

12. საბურავის (რომელსაც აქვს მთლიანი წიბო სარბენი ბილიკის ცენტრში) პროექტორის ნახტის სიმაღლეს ზომავენ ამ წიბოს გვერდებიდან.

13. გაზრდილი გამავლობის საბურავების პროტექტორების ნახტის სიმაღლეს ზომავენ ცენტრში, გრუნტჩამჭიდებს შორის ან ადგილებში, რომლებიც ყველაზე ახლოსაა სარბენი ბილიკის ცენტრიდან (მაგრამ არა გრუნტჩამჭიდის წვერზე და არა ნახევარბოგაზე).

14. ასს-ზე დაყენებული ღერძების მოდიფიკაცია უნდა შეესაბამებოდეს მწარმოებლის მიერ დადგენილს. დაუშვებელია ღერძებზე ბზარების და დეფორმაციის არსებობა, მათი არასაიმედო დამაგრება და არასწორი რემონტი.

15. ასს-ის დაკიდებისა და კარდანული შეერთების დეტალების დაზიანება დაუშვებელია.

მუხლი 9. ძარა, ძარის ელემენტები და სამაგრები, კაბინა

1. დაუშვებელია ასს-ის შეღებვა სარეგისტრაციო დოკუმენტში აღნიშნულისაგან განსხვავებული ფერით.

2. დაუშვებელია ძარისა და ძარის სამაგრების ხრახნული შეერთების მოჭერის შესუსტება, შეერთების დეტალების დაზიანება.

3. N_2, N_3 და $O_2 - O_4$ კატეგორიის ასს-ზე დამამზადებლის მიერ დამონტაჟებული უკანა დაცვის მოწყობილობის დემონტაჟი დაუშვებელია. უკანა დაცვის მოწყობილობა არ უნდა იყოს უკანა ღერძის სიგრძეზე მეტი და მასზე არანაკლები 100 მმ-ით ორივე მხრიდან.

4. დაუშვებელია ასს-ზე წინა და უკანა ბამპერის დეფორმაცია, როდესაც ბამპერის გამოშვებული ნაწილების სიმრუდის რადიუსი 5 მმ-ზე ნაკლებია (გამონაკლისია დეტალები, რომლებიც არამეტალური ელასტიური მასალისგან არის დამზადებული).

5. უნაგირა საწევარის უნაგირა ჩაბმის საკეტი ჩაბმის შემდეგ ავტომატურად უნდა იკეტებოდეს. დაუშვებელია საწევარის და ნახევარ მისაბმელის უნაგირა ჩაბმის მოწყობილობის თვითნებური გახსნა, დეტალებში ბზარები ან ადგილობრივი დაზიანებები. მისაბმელი აღჭურვილი უნდა იყოს დამცავი ჯაჭვით (გვარლით). დამცავი ჯაჭვის (გვარლის) სიგრძემ უნდა გამოირიცხოს გადაბმის მარყუჟის გზის ზედაპირთან კონტაქტი და ამასთან უზრუნველოს მისაბმელის მართვა საწევარ-ჩაბმის მოწყობილობის მოწყვეტისას (გატეხვისას). დამცავი ჯაჭვი (გვარლი) არ უნდა მაგრდებოდეს საწევარ-ჩაბმის მოწყობილობის ან მისი დამაგრების დეტალებზე.

6. დაუშვებელია გრძივი ფოლხვა საწევართან მისაბმელის უღრეჩო საწევარ-ჩაბმის მოწყობილობაში. მსუბუქი ასს-ის საწევარ-გადაბმის მოწყობილობამ უნდა უზრუნველყოს

საკეტი მოწყობილობის ჩაბმა უღრეჩო გადაბმის სფეროსთან. თვითნებური ჩახსნა დაუშვებელია.

7. ასს-ის (გარდა მისაბმელის და ნახევარმისაბმელის) წინა საბუქსირე საშუალებები, რომლებიც ამ მოწყობილობით არის აღჭურვილი, უნდა იყოს მუშაუნარიანი.

8. ჩაბმის მოწყობილობის, ჩაბმის ტაბიკის დიამეტრი ნახევარმისაბმელისთვის (40 ტ ნებადართული მაქსიმალური მასით) უნდა იყოს ნომინალურიდან (50,9 მმ) ზღვრულ დასაშვებამდე (48,3 მმ-ის) ფარგლებში, ხოლო გადაბმის მოწყობილობის სატაცების მუშა ზედაპირის მაქსიმალური (შიდა დიამეტრი) 50,8 მმ-დან 55 მმ-მდე. სატვირთო ავტომობილების საწევარი წევით-ჩასაბმელი სისტემის კაკვის მარყუჟის ღიობის დიამეტრიც უნდა იყოს ნომინალურიდან (48,0 მმ) ზღვრულ დასაშვებამდე (53,0 მმ) ფარგლებში. ხოლო ჩასაბმელი მარყუჟის უმცირესი დიამეტრი 43,9 მმ-დან 36 მმ-მდე. წევით ჩანგალთან უღრეჩო წევითჩასაბმელი მოწყობილობის ტაბიკის დიამეტრი უნდა იყოს ნომინალურიდან (38,5 მმ) ზღვრულ დასაშვებამდე (36,4 მმ).

9. მსუბუქი ავტომობილების წევით ჩასაბმელი მოწყობილობების სფერული თავის დიამეტრი უნდა იყოს ნომინალურიდან (50,0 მმ) ზღვრულ დასაშვებამდე (49,6 მმ).

10. ავტობუსებში კიბეები და საფეხურები, სახელურები, სათადარიგო თვალი, აკუმულატორთა ბატარეა, სავარძლები, ასევე ცეცხლჩამქრობი მოწყობილობი, ჩაქურები და სამედიცინო სააფთიაქო ყუთები ასს-ის კონსტრუქციის შესაბამისად საიმედოდ უნდა იყოს დამაგრებული.

11. ასს-ების სავარძლების სარეგულირო მექანიზმი უნდა იყოს მუშა მდგომარეობაში.

12. ასს-ების სავარძლების თავის საყდენი მოწყობილობა უნდა იყოს გამართულ მდგომარეობაში.

13. ასს აღჭურვილი უნდა იყოს ჭუჭყდამცავი (საშხეფარი) მოწყობილობით (თუ კონსტრუქციით არის გათვალისწინებული).

14. ასს-ების ჩასაბმელი მოწყობილობის მექანიზმი უნდა იყოს მუშა მდგომარეობაში.

15. სათადარიგო თვლის სამაგრი მოწყობილობა, ჯალამბარი და სათადარიგო თვლის ამწე მექანიზმი (თუ კონსტრუქციით არის გათვალისწინებული) უნდა იყოს მუშა მდგომარეობაში. ჯალამბარის ხრუტუნა საიმედოდ უნდა აფიქსირებდეს დოლს დამჭერ ბაგირთან.

16. ნახევარმისაბმელი აღჭურვილი უნდა იყოს საყრდენი მოწყობილობით, რომელიც უნდა იყოს მუშა მდგომარეობაში. საყრდენი მოწყობილობის ტრანსპორტირებისათვის საჭირო ფიქსატორები უნდა იყოს მუშა მდგომარეობაში. საყრდენი მოწყობილობის ამწევი და დასაშვები მექანიზმები უნდა იყოს მუშა მდგომარეობაში. საყრდენი მოწყობილობის ჯალამბარის ხრუტუნა საიმედოდ უნდა აფიქსირებდეს დოლს დამჭერ ბაგირთან.

17. დაუშვებელია ძრავის, გადაცემათა კოლოფის, რედუქტორების, უკანა ხიდის, გადაბმულობის, აკუმულატორთა ბატარეის, გაგრილების სისტემის და ჰაერის კონდიციონერების, სხვა დამატებითი ჰიდრავლიკური მოწყობილობებიდან მუშა სითხეების გაჟონვა.

18. დაუშვებელია ბენზინის და დიზელის ძრავების კვების სისტემაში საწვავის ჟონვა. საწვავის ავზების ჩასაკეტი და გადასაკეტი მოწყობილობა უნდა იყოს მუშა მდგომარეობაში. საწვავის ავზების სახურავი უნდა ფიქსირდებოდეს ჩაკეტილ მდგომარეობაში, დაუშვებელია სახურავის შემამჭიდროებელი ელემენტის დაზიანება.

19. ასს-ების კარების საკეტები, სატვირთო პლატფორმის ბორტის ჩამრაზი, ცისტერნების ჩასასხმელის ჩამრაზი, მძლოლთა და მგზავრთა სავარძლების ფიქსირებისა და რეგულირების მექანიზმები, ხმოვანი სიგნალი, საქარე მინის გაქრევისა და გათბობის მოწყობილობა, დამამზადებლის მიერ გათვალისწინებული გატაცების საწინააღმდეგო მოწყობილობა, კარების ავარიული გამომრთველი და გაჩერების მანიშნებელი სიგნალი, ავტობუსების ავარიული გამოსასვლელები და მათი მოქმედებაში მომყვანი მოწყობილობა, ავტობუსის სალონის შიგა განათების ჩამრთველები, კარების მართვის ამძრავი და მათი მუშაობის სიგნალიზაცია უნდა იყოს მუშა მდგომარეობაში. ასს-ის დაკიდული კარების საკეტები უნდა იყოს მუშა მდგომარეობაში და ფიქსირდებოდეს ორ - შუალედურში და საბოლოო მდგომარეობაში.

20. ავტობუსების ავარიული გასასვლელები უნდა იყოს აღნიშნული და ჰქონდეთ წარწერა გამოყენების წესების შესახებ. სალონში არ დაიშვება ისეთი დამატებითი მოწყობილობების გამოყენება, რომლებიც შეზღუდავენ ავარიულ გასასვლელებთან თავისუფალ მიღწევას.

21. აირბალონიანი ასს-ების კვების სისტემა უნდა იყოს ჰერმეტიული. დაუშვებელია აირბალონიან ასს-ზე ისეთი ბალონების გამოყენება, რომელთაც გასული აქვთ პერიოდული შემოწმების ვადა.

მუხლი 10. სხვა მოწყობილობანი

1. ასს-ის ხმოვანი სასიგნალე მოწყობილობა უნდა იყოს გამართულ მდგომარეობაში.
2. სიჩქარის გაზომვის მოწყობილობა (სპიდომეტრი) და ტაქოგრაფი (მისი არსებობის შემთხვევაში) უნდა იყოს მუშა მდგომარეობაში.
3. სიჩქარის შემზღუდავი მოწყობილობა (მისი არსებობის შემთხვევაში) უნდა იყოს მუშა მდგომარეობაში.

მუხლი 11. ასს-ის ხმაური

დაუშვებელია ასს-ის ნამწვი აირების გამონაბოლქვის სისტემის ელემენტების დაზიანებით გამოწვეული ხმაური.

მუხლი 12. ასს-ის კონტურული მარკირება

1. ასს-ის, მათ შორის, სახიფათო ტვირთების გადასაზიდად განკუთვნილის, კონტურული მარკირება, მისი შინაარსი და განლაგების ადგილი განისაზღვრება საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად.
2. სახელმწიფო სარეგისტრაციო საწარმო ნიშნები და მათი დაყენების ადგილი განისაზღვრება საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად.
3. დაუშვებელია აირზე მომუშავე ასს-ის ბალონების ექსპლუატაციისა და პერიოდული შემოწმების ვადების დარღვევა.

მუხლი 13. ასს-ის კომპლექტაცია

1. ასს აღჭურვილი უნდა იყოს კომპლექტაციის შემდეგი ელემენტებით:

ა) ცეცხლსაქრობით;

ბ) ამრეკლავი სამკუთხედით (საავარიო გაჩერების ნიშანი);

გ) სამედიცინო სააფთიაქო ყუთით;

დ) საექსპლუატაციო დოკუმენტაციით გათვალისწინებული უსაფრთხოების ღვედებით, ჩამაგრების სამი წერტილით (თუ ეს გათვალისწინებულია კონსტრუქციულად დამამზადებლის მიერ). დაუშვებელია უსაფრთხოების ღვედების ექსპლუატაცია შემდეგი უწყისივრობებით:

დ.ა) საკეტის დაზიანებები აღმოჩენილია შეუიარაღებელი თვალით;

დ.ბ) საკეტი გაუმართავია (არ იხსნება თავისუფლად და არ აფიქსირებს ჩაკეტილ მდგომარეობას);

დ.გ) გაუმართავია უსაფრთხოების ღვედის დამჭიმავი მოწყობილობა;

დ.დ) უსაფრთხოების ღვედი მკვეთრი მოძრაობისას არ ბლოკირდება

ე) თავის მისაყუდებლით (თუ ეს გათვალისწინებულია კონსტრუქციულად დამამზადებლის მიერ);

ვ) დამატებითი სამუხრუჭო შუქებით (თუ ეს გათვალისწინებულია კონსტრუქციულად დამამზადებლის მიერ);

ზ) უკანა ხედვის სარკეებით;

თ) ავარიული სიგნალიზაციით (თუ ეს გათვალისწინებულია კონსტრუქციულად დამამზადებლის მიერ);

ი) დამამზადებლის მიერ გათვალისწინებული სხვა კონსტრუქციული ელემენტებით.

2. M₂ და M₃ კატეგორიის ასს აღჭურვილი უნდა იყოს დამატებით:

ა) მინის გამტეხი ჩაქუჩების კომპლექტით;

ბ) გასასვლელი კარის ავარიული გაღების მექანიზმით;

გ) ავარიული გასასვლელების გამოყენების შესახებ საინფორმაციო წარწერებით;

დ) სოლებით ან დაგორების საწინააღმდეგო სხვა მოწყობილობებით.

3. სახიფათო ტვირთების გადასაზიდად განკუთვნილი ასს-ის ეკიპირების წესი დგინდება შესაბამისი ტექნიკური რეგლამენტით.

თავი III ასს-ის გამონაბოლქვი

მუხლი 14. ასს-ის გამონაბოლქვი

1. ასს-ის გამონაბოლქვში ნახშირჟანგის ზღვრული შემცველობის დასაშვები მნიშვნელობები ბენზინის ძრავებისათვის განსაზღვრულია 96/96 /EC დირექტივის 8.2 პუნქტის საფუძველზე და მოცემულია დანართში 3.

2. ასს-ის გამონაბოლქვში კვამლიანობის ზღვრული დონე დიზელის ძრავებისათვის განსაზღვრულია 96/96 /EC დირექტივის 8.2 პუნქტის მიხედვით და მოცემულია დანართში 3.

3. დაუშვებელია გაჟონვა ნამწვი აირების გამონაბოლქვის სისიტემის ელემენტების შეერთებებში, ხოლო კატალიზური კონვერტორებით აღჭურვილ ასს-ებზე დაუშვებელია ნამწვი აირების ატმოსფეროში გამოყოფა კატალიზური კონვერტორების გვერდის ავლით.

4. დაუშვებელია ძრავის ექსპლუატაცია კარტერის ვენტილაციის სისტემის ჩახსნილი მილაკებით.

თავი IV **ასს-ის გზისთვის ვარგისობა**

მუხლი 15. ზოგადი დებულებები

1. ასს-ის გზისთვის ვარგისობის დადგენა ხორციელდება ტესტირების ცენტრში, რომელიც თავისი აღჭურვილობითა და პერსონალით უნდა უზრუნველყოფდეს წინამდებარე რეგლამენტით განსაზღვრული სამუშაოებისა და პროცედურების შესრულებას საჭირო მოცულობითა და სიზუსტით.

2. კონკრეტული მოთხოვნები ტესტირების ცენტრის ტერიტორიის, შენობა-ნაგებობების, ტექნიკური აღჭურვილობის, ტექნოლოგიური დოკუმენტაციის და პერსონალის მიმართ განისაზღვრება აკრედიტაციის ერთიანი ეროვნული ორგანოს – აკრედიტაციის ცენტრის ნორმატიული აქტით, საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით.

3. ტესტირების ცენტრში ასს-ის წარდგენა უნდა მოხდეს მისთვის დადგენილი პერიოდულობით, შემდგომ ტესტირებამდე დადგენილი ვადის ამოწურვამდე.

4. ტესტირებაზე წარდგენილი ასს უნდა იყოს სუფთა (გარეცხილ) მდგომარეობაში, ტვირთის გარეშე.

5. ტესტირების ჩასატარებლად ასს-ის წარმომდგენმა თან უნდა იქონიოს ასს-ის სარეგისტრაციო მოწმობა.

მუხლი 16. ასს-ის იდენტიფიკაცია

1. ასს-ის გზისთვის ვარგისობის დადგენის მიზნით ტესტირების ცენტრში ტარდება მისი იდენტიფიკაცია.

2. ასს-ის სარეგისტრაციო დოკუმენტში მოყვანილი საიდენტიფიკაციო მონაცემები (ძრავის და/ან ძარის და/ან შასის ნომრები, აგრეთვე საიდენტიფიკაციო (VIN) კოდი, სახელმწიფო სანომრე ნიშნები) უნდა შეესაბამებოდეს და ასს-ის საიდენტიფიკაციო ფირფიტაზე და სპეციალურ ადგილებზე დატანილ მონაცემებს.

მუხლი 17. ასს-ის ტესტირება

1. ასს-ის ტესტირება ხორციელდება წინამდებარე რეგლამენტის მე-II და მე-III თავებში მოყვანილ ტექნიკურ მოთხოვნებისა და პირობების საფუძველზე.

2. ასს-ის ტესტირება ხორციელდება ტექნიკურად გამართული მოწყობილობებით, საგამოცდო და გაზომვის საშუალებების ჩათვლით, რომლებმაც უნდა უზრუნველყონ წინამდებარე რეგლამენტში მოყვანილი სამუშაოების საჭირო სიზუსტით ჩატარების შესაძლებლობა.

მუხლი 18. გზისთვის ვარგისობის დადგენა

1. წინამდებარე რეგლამენტის მოთხოვნათა შესაბამისად იდენტიფიცირებული ასს, რომელიც ტესტირების შედეგების მიხედვით აკმაყოფილებს მის მიმართ წაყენებულ ტექნიკურ მოთხოვნებს, ითვლება გზისთვის ვარგისად და მასზე კანონმდებლობით დადგენილი წესით გაიცემა გზისთვის ვარგისობის დამადატურებელი ტესტირების ბარათი და ფირნიში.

2. გზისთვის უვარგისად აღიარებულ ყოველ ასს-ზე, მისი ტესტირებაზე წარმდგენი ტესტირების ცენტრისაგან მიიღებს ტესტირების ბარათს აღმოჩენილი გაუმართაობის მითითებით. ამასთან ასს-ის ტესტირებაზე წარმდგენი იღებს გაფრთხილებას ასს-ის მფლობელის კანონის წინაშე პასუხისმგებლობის შესახებ გაუმართავი ასს-ით მოძრაობის შემთხვევაში.

3. ასს-ის ტესტირების დროს აღმოჩენილი უწყესივრობის ერთი კალენდარული კვირის განმავლობაში აღმოფხვრის შემთხვევაში ხორციელდება მხოლოდ აღნიშნული უწყესივრობის განმეორებითი შემოწმება, ამ სამუშაოს ღირებულების ხელმეორედ გადახდით.

4. ფირნიში ტესტირების გარეშე ასს-ზე შეიძლება გაიცეს მხოლოდ ასს-ის პირველად გამოყენების თარიღიდან მისი პირველი ტესტირებისათვის დადგენილ ვადამდე პერიოდში.

დანართი №1

ასს-ის დამუხრუჭების ეფექტიანობისა და მდგრადობის მაჩვენებლების განსაზღვრის ცხრილი სტენდზე გამოცდისას

მაჩვენებლის დასახელება	ასს-ის სამუხრუჭო სისტემა			
	მუშა		სათადარიგო	სადგომი
	დამუხრუჭების ეფექტიანობა	მდგრადობა დამუხრუჭებისას	დამუხრუჭების ეფექტიანობა	დამუხრუჭების ეფექტიანობა
ხვედრითი სამუხრუჭო ძალა	+		+	+
ღერძზე თვლების დამუხრუჭების ძალის ფარდობითი სხვაობა		+		

გორგოლაჭებიან სტენდზე ასს-ის თვლების ბლოკირება*	+		+	+
*გამოიყენება მხოლოდ ხვედრითი სამუხრუჭო ძალის მაჩვენებლის ნაცვლად				

დანართი №2

დამუხრუჭების ეფექტიანობისა და ასს-ის მდგრადობის მაჩვენებლების გაანგარიშების მეთოდის

ხვედრითი სამუხრუჭო ძალა γ_T გაიანგარიშება სამუხრუჭო ძალების შემოწმების შედეგებით, განცალკევებულად ძრავიანი სატრანსპორტო საშუალების და მისაბმელისთვის (ნახევარმისაბმელისთვის) ფორმულით:

$$\gamma_T = \frac{\sum P_T}{M g} \quad (1)$$

სადაც,

$\sum P_T$ არის ძრავიანი სატრანსპორტო საშუალების ან მისაბმელის (ნახევარმისაბმელის) თვლებზე P სამუხრუჭო ძალების ჯამი, ნიუტონი;

M – ძრავიანი სატრანსპორტო საშუალების ან მისაბმელის (ნახევარმისაბმელის) სრული მასა, კგ;

g – არის თავისუფალი ვარდნის აჩქარება, მ/წმ².

ერთ ღერძზე თვლების სამუხრუჭო ძალებს შორის ფარდობითი სხვაობა (პროცენტებში) განისაზღვრება თვლებზე სამუხრუჭო ძალების შემოწმების შედეგების მიხედვით შემდეგი ფორმულით:

$$F = \left| \frac{P_{TP} - P_{TL}}{P_{T \max}} \right| 100 \quad (2)$$

სადაც:

- P_{TP}, P_{TL} არის შესამოწმებელი ღერძის მარჯვენა და მარცხენა თვლებზე განვითარებული სამუხრუჭო ძალები, ნიუტონი;

- $P_{T \max}$ – აღნიშნული ძალებიდან უდიდესი. “.

დანართი №3

გამონაბოლქვის კონტროლი 1, 2, 3, 4, 5 და 6 კატეგორიების ასს-ებისათვის (96/96 EC დირექტივის შესაბამისად)

1. გამონაბოლქვის კონტროლის მიზნით ბენზინის ძრავებით აღჭურვილ ასს-ებზე:

1.1. სადაც გამონაბოლქვი არ კონტროლდება თანამედროვე სისტემით, როგორცაა სამკომპონენტო კატალიზური კონვერტორი ლამბდა (λ) კონტროლით, ტარდება:

ა) გამონაბოლქვის გამომყვანი სისტემის ვიზუალური ინსპექცია

გაჟონვის შესამოწმებლად;

ბ) გამონაბოლქვის კონტროლის სისტემის ვიზუალური

ინსპექცია, იმის შესამოწმებლად, დამონტაჟებულია თუ არა

აუცილებელი მოწყობილობები;

გ) ნახშირჟანგის (CO) შემცველობის კონტროლი გამონაბოლქვ აირებში. ძრავას უქმი სვლის (დაუტვირთავი) რეჟიმის დროს CO-ს მაქსიმალური დასაშვები შემცველობა გამონაბოლქვ აირებში არ უნდა აღემატებოდეს:

გ.ა) იმ ასს-ისათვის, რომლებიც რეგისტრირებულია ან გაშვებულია ექსპლუატაციაში 1986 წლის 1 ოქტომბრამდე – 4,5 %-ს;

გ.ბ) იმ ასს-ისათვის, რომლებიც რეგისტრირებულია ან გაშვებულია ექსპლუატაციაში 1986 წლის 1 ოქტომბრის შემდეგ – 3.5 %-ს.

1.2. სადაც გამონაბოლქვი კონტროლდება თანამედროვე სისტემით, როგორცაა სამკომპონენტო კატალიზური კონვერტორი ლამბდა (λ) კონტროლით, ტარდება:

ა) გამონაბოლქვის გამომყვანი სისტემის ვიზუალური ინსპექცია, იმის შესამოწმებლად, რომ გაჟონვა არ ხდება და ყველა ნაწილი სრულადაა სახეზე;

ბ) გამონაბოლქვის კონტროლის სისტემის ვიზუალური კონტროლი იმის შესამოწმებლად, რომ ყველა მოთხოვნილი მოწყობილობა დამონტაჟებულია.

გ) ასს-ის გამონაბოლქვის კონტროლის სისტემის ეფექტურობის განსაზღვრა გამონაბოლქვში ლამბდას (λ) სიდიდისა და CO-ს შემცველობის გაზომვით, რაც უნდა შეესაბამებოდეს მწარმოებლის მიერ დამტკიცებულ პროცედურებს და შესაბამის ტიპზე მოთხოვნებს. ძრავას უქმი სვლის (დაუტვირთავი) რეჟიმის დროს გამონაბოლქვ აირებში:

გ.ა) CO-ს მაქსიმალური დასაშვები შემცველობა ძრავას უქმ სვლაზე არ უნდა აღემატებოდეს ასს-ის მწარმოებლის მიერ დადგენილ სიდიდეს, ამ ინფორმაციის უქონლობის შემთხვევაში კი – 0,5 %-ს;

გ.ბ) CO-ს მაქსიმალური დასაშვები შემცველობა ძრავას უქმ სვლაზე, ბრუნვის სიხშირით არანაკლებ 2 000 ბრ/წთ., არ უნდა აღემატებოდეს ასს-ის მწარმოებლის მიერ დადგენილ სიდიდეს, ამ ინფორმაციის უქონლობის შემთხვევაში კი – 0,3 %-ს;

გ.გ) კოეფიციენტი ლამბდა (ჰაერი/საწვავი) არ უნდა აღემატებოდეს ასს-ის მწარმოებლის მიერ დადგენილ სიდიდეს, ამ ინფორმაციის უქონლობის შემთხვევაში კი – $1 \pm 0,03$ -ს.

2. გამონაბოლქვის კონტროლის მიზნით დიზელის ძრავებით აღჭურვილ ასს-ებზე:

2.1. გამონაბოლქვი აირების გამჭვირვალობა უნდა გაიზომოს დატვირთვის გარეშე მოძრაობის (დაუტვირთავად გაჩერებული მდგომარეობიდან მაქსიმალურ სიჩქარემდე) რეჟიმში, როდესაც გადაცემათა კოლოფი ნეიტრალურ მდგომარეობაშია, ხოლო გადაბმულობა ჩართულია.

2.2. ტესტირება შესაძლოა ჩატარდეს წინასწარი მომზადების გარეშე, თუმცა უნდა შემოწმდეს, რომ ძრავა გახურებულია და დამაკმაყოფილებელ ტექნიკურ მდგომარეობაშია.

2.3. ძრავში ზეთის ტემპერატურა, რომელიც იზომება ზეთის დონის მაჩვენებელი საცეცით აღებული სინჯის ტემპერატურით, 80°C მაინც უნდა იყოს, ან ძრავის ბლოკის ტემპერატურა, რომელიც ინფრაწითელი გამოსხივებით იზომება, უნდა იყოს ამდენივე. იმ შემთხვევაში, თუ ასს-ის კონსტრუქცია ამ მეთოდებს არაპრაქტიკულს ხდის, ძრავის ნორმალური მუშა ტემპერატურის დადგენა ხდება სხვა საშუალებებით, მაგალითად, ძრავის გამაგრებელი ვენტილატორის მუშაობით.

2.4. გამონაბოლქვების სისტემა უნდა გაიწმინდოს თავისუფალი აჩქარების სამი ციკლის საშუალებით მაინც, ან მსგავსი მეთოდით.

2.5. უნდა ჩატარდეს გამონაბოლქვის კონტროლის შემდეგი პროცედურები:

ა) ასს-ის გამონაბოლქვების სისტემის ვიზუალური შემოწმება გაჟონვის არსებობაზე;
 ბ) ძრავა და მასზე დამონტაჟებული ნებისმიერი ტურბოჩაბერვა გამორთული უნდა იყოს თავისუფალი აჩქარების თითოეული ციკლის დაწყებამდე. მაღალი სიმძლავრის დიზელის ძრავებისთვის ეს ნიშნავს, რომ საწვავის მიწოდების შეწყვეტიდან მომდევნო ციკლის დაწყებამდე 10 წამი მაინც უნდა დავიცადოთ;

გ) თავისუფალი აჩქარების თითოეული ციკლის დაწყებისათვის უნდა მოხდეს საწვავის მიწოდების სატერფულის (აქსელერატორის) ბოლომდე დაჭერა სწრაფად და ხანმოკლედ (1 წამზე ნაკლებ დროში), მაგრამ არა მკვეთრად, რათა მაღალი წნევის ტუმბო მაქსიმალურად დაიტვირთოს;

დ) თავისუფალი აჩქარების თითოეული ციკლის განმავლობაში ძრავამ უნდა მიაღწიოს მაქსიმალურ სიჩქარით რეჟიმს, ან ავტომატური გადაცემათა კოლოფის მქონე ასს-ის შემთხვევაში დამამზადებლის მიერ განსაზღვრულ სიჩქარით რეჟიმს. თუ ეს მონაცემები არ არსებობენ, მაშინ მაქსიმალური სიჩქარის ორ მესამედს საწვავის მიწოდების სატერფულზე ძალის მოხსნამდე. ამის შემოწმება შეიძლება ძრავის სიჩქარეზე დაკვირვებით ან საწვავის მიწოდების სატერფულის დაჭერასა და აშვებას შორის საკმარისი დროის გასვლის უზრუნველყოფით, რაც პირველი და მე-2 კატეგორიის ასს-თვის უნდა შეადგენდეს არანაკლებ 2 წმ-ს;

ე) გამონაბოლქვში მავნე ნივთიერებათა კონცენტრაციის დონე არ უნდა აღემატებოდეს ევროსაბჭოს 72/306/EEC დირექტივით განსაზღვრულს, ან შთანთქმის კოეფიციენტის მაქსიმალურმა მნიშვნელობამ არ უნდა გადააჭარბოს:

ე.ა) ჩვეულებრივი დიზელის ძრავებისთვის – $2,5 \text{ m}^{-1}$

ე.ბ) დიზელის ძრავებისთვის ტურბოჩაბერვით – $3,0 \text{ m}^{-1}$

3. ის ასს-ები, რომლებიც რეგისტრირებულნი იყვნენ ან რომელთა ექსპლუატაციაც დაიწყო 1980 წლის 1 იანვრამდე, არ ექვემდებარებიან ზემოთ მოყვანილ მოთხოვნებს.

4. ასს-ის გამონაბოლქვის შემცველობის კონტროლი ხორციელდება ისეთი მოწყობილობით, რომლის ზღვრული გაზომვის სიდიდეები აკმაყოფილებენ რეგლამენტით დადგენილ მოთხოვნებს.

