

სამგზავრო კიდეული ბაბირგზების  
მოწეობისა და უსაფრთხო  
მესტლუატიანის  
**წ ე ს ე ბ ი**

თბილისი 1996

**შეთანხმებულია**

საქართველოს რესპუბლიკის  
პროფესიული კავშირების  
გაერთიანებასთან

199 წ. \_\_\_\_\_

**დამტკიცებულია**

საქართველოს რესპუბლიკის  
ტექნიკური ზედამხედველობის  
სახელმწიფო ინსპექციის მიერ



199 წ. \_\_\_\_\_

**შეთანხმებულია**

საქართველოს რესპუბლიკის  
არქიტექტურისა და მშენებლობის  
საქმეთა კომიტეტთან

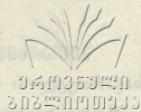
199 წ. \_\_\_\_\_

**სამგზავრო კიდული გაბირგზების მოწყობისა  
და უსაფრთხო ექსპლუატაციის**

**წ ე ს ე ბ ი**

სავალდებულოა სამინისტროების, უწყებების, გაერთიანებების  
და ორგანიზაციებისათვის, საკუთრების ფორმის მიუხედავად,  
აგრეთვე თანამდებობის პირებისათვის და მოქალაქეებისათვის

საქგზაჟი  
საქმეთა  
მინისტროს  
გენერალური დირექტორის  
ადგილსამსახურის  
გენერალური დირექტორის  
ადგილსამსახურის



სარედაქციო კოლეგია:

ლ. სოფრომაძე (თავმჯდომარე), ა. ფესვიანიძე (თავმჯდომარის მოადგილე), გ. ბუცხრიკიძე, ბ. გელიშვილი, ბ. გოგოძე, ვ. გოგხაძე, რ. დავითაშვილი, მ. მეგრელიძე, მ. მენაბდე, დ. პატარაია, ა. პრიშვინი, ი. რუხაძე, ნ. სულაბერიძე, დ. ჩაჩუა, თ. ჯავახიშვილი.

წინამდებარე წესები წარმოადგენს სახსამოტექნიკურდამხედველობის მიერ 1974 წლის 28 მაისს დამტკიცებული „სამგზავრო კიდული ბაგირგზების მოწყობისა და უსაფრთხო ექსპლუატაციის წესების“ მნიშვნელოვნად გადამუშავებულ და შევსებულ გამოცემას. ამ წესების შედგენაზე მუშაობდა საქართველოს რესპუბლიკის მეცნიერებათა და ტექნიკის სახელმწიფო კომიტეტთან შექმნილი დროებითი შემოქმედებითი კოლექტივი პროფესორ ა. ფესვიანიძის ხელმძღვანელობით, ტექნიკურ მეცნიერებათა კანდიდატები: დ. პატარაია, ი. რუხაძე, თ. ჯავახიშვილი, შ. ორჯონიკიძე, ნ. სულაბერიძე, დ. ჩაჩუა.

წესების შედგენისა და რედაქტირების დროს მხედველობაში იქნა მიღებული უწყებების, საპროექტო-საკონსტრუქტორო, სპეციალიზებული და სხვა დაინტერესებული ორგანიზაციების შენიშვნები და წინადადებები.

წინამდებარე წესები განსაზღვრავენ სავალდებულო ნორმებსა და მოთხოვნებს სამგზავრო კიდული ბაგირგზების დაპროექტების, დამზადების, მონტაჟის და უსაფრთხო ექსპლუატაციისათვის.

ახალი წესების ამოქმედებასთან დაკავშირებით ძალადაკარგულად ითვლება სახსამოტექნიკურდამხედველობის მიერ 1974 წელს დამტკიცებული „სამგზავრო კიდული ბაგირგზების მოწყობისა და უსაფრთხო ექსპლუატაციის წესები“.

## 1. ზოგადი დებულებანი

1.1. წინამდებარე წესები ვრცელდება შემდეგი სახის სამგზავრო კიდულ ბაგირგზებზე (შემდგომში „გზებზე“):

- ა) ერთბაგირიან წრიულ გზებზე გარდა მიწისქვეშა გზებისა;
- ბ) ქანქარასებრ გზებზე.

1.2. გზის აგება ან არსებულის რეკონსტრუქცია დასაშვებია განხორციელდეს მხოლოდ სათანადო პროექტით.

1.3. გზის დაპროექტება და აგება უნდა წარმოებდეს ამ წესების, სახელმწიფო სტანდარტების და სამშენებლო ნორმების, აგრეთვე დარგობრივი ინსტრუქციების, სხვა ნორმატიული მასალების მოთხოვნათა დაცვით და სამეცნიერო-ტექნიკური მიღწევების გათვალისწინებით.

1.4. გზის დაპროექტება, მოწყობილობისა და ლითონკონსტრუქციების დამზადება, მონტაჟი, გამართვა, ექსპლუატაცია და რემონტი საჭიროა აწარმოონ იმ საწარმოებმა, რომელთაც აქვთ ტექნიკური ზედამხედველობის ორგანოს ნებართვა (ლიცენზია).

1.5. გზის პროექტის, დამზადების, მონტაჟის, გამართვისა და რემონტის ხარისხზე, აგრეთვე ამ წესების მოთხოვნებთან გზის შესაბამისობაზე, პასუხისმგებლობა ეკისრებათ სათანადო სამუშაოს შემსრულებელ საწარმოებს.

1.6. დამზადების, მონტაჟის, რემონტის ან ექსპლუატაციის დროს ყოველგვარი გადახვევა გზის (მათ შორის საზღვარგარეთ შექცენილის) პროექტისაგან საჭიროა შეუთანხმდეს დამპროექტებელს ან სხვა საპროექტო ორგანიზაციას, რომელსაც აქვს გზის დაპროექტებაზე ტექნიკური ზედამხედველობის ორგანოს ნებართვა.

1.7. წინამდებარე წესების მოთხოვნებიდან ყოველგვარი გადახვევა ნებადართული უნდა იყოს ტექნიკური ზედამხედველობის ორგანოს მიერ.

1.8. ახალი ან რეკონსტრუირებული გზის მიღება ექსპლუატაციაში უნდა მოხდეს სამშენებლო ნორმებისა და წესების „მშენებლო ნორმების“ ლობადამთავრებული ობიექტების ექსპლუატაციაში მიღების წესების“ მოთხოვნათა შესაბამისად.

1.9. ახალი ან რეკონსტრუირებული გზა ექსპლუატაციაში გავების წინ უნდა იქნეს რეგისტრირებული ტექნიკური ზედამხედველობის ორგანოში. გზის ექსპლუატაციაში მიღება შესაძლებელია მხოლოდ ტექნიკური ზედამხედველობის ორგანოს მიერ გაცემული ნებართვის საფუძველზე.

1.10. გზის მფლობელი, თუ მან შეამჩნია მონტაჟის, ექსპლუატაციის ან ტექნიკური შემოწმების პერიოდში კონსტრუქციული ან დამზადების ნაკლოვანებები, აგრეთვე ამ წესებისადმი შეუსაბამობა, ვალდებულია რეკლამაცია გაუგზავნოს დამპროექტებელ ორგანიზაციას და ქარხანა დამამზადებელს. საზღვარგარეთ შეძენილ გზებზე რეკლამაცია იგზავნება შესაბამისი ფირმის სახელზე. რეკლამაციის ასლი უნდა გადაეგზავნოს ტექნიკური ზედამხედველობის ორგანოს.

1.11. საპროექტო ორგანიზაცია და დამამზადებელი ქარხანა ვალდებული არიან გაითვალისწინონ გზების ექსპლუატაციის დროს გამოვლენილი ნაკლოვანებები და მიიღონ ზომები მათ აღმოსაფხვრელად.

იმ შემთხვევაში, თუ ეს ნაკლოვანებები გავლენას ახდენს გზის უსაფრთხო ექსპლუატაციაზე, აღნიშნული ორგანიზაციები ვალდებული არიან შეატყობინონ ყველა გზის მფლობელს, ზემდგომ ორგანიზაციას და ტექნიკური ზედამხედველობას გამოვლენილი ნაკლოვანებების აღმოფხვრის აუცილებლობაზე და მეთოდებზე.

## 2. მასალები, შედუღება და მისი ხარისხის კონტროლი

2.1. გზის ლითონკონსტრუქციებისა და მოწყობილობის დამზადებისა და რემონტისათვის უნდა შეირჩეს მასალები, რომლებიც გათვალისწინებულია სამშენებლო ნორმებისა და წესების, ტექნიკური ზედამხედველობის ორგანოსთან შეთანხმებული ტვირთამწე მექანიზმების დამზადებისათვის გათვალისწინებული სტანდარტებისა და ნორმატიული დოკუმენტების მიხედვით, ან გზების დამპროექტების,

დამზადების, რემონტის და რეკონსტრუქციის დარგობრივი ტექნიკური პირობებით და ინსტრუქციებით, ადგილმდებარეობის კლიმატური პირობების გათვალისწინებით.

გამოყენებული მასალის ხარისხს უნდა ადასტურებდეს მისი მომწოდებელი ქარხნის მიერ გაცემული სერტიფიკატი.

2.2. ლითონკონსტრუქციების შედუღება უნდა სრულდებოდეს სამშენებლო ნორმებისა და წესების „ლითონკონსტრუქციები. დამზადების, მონტაჟისა და მიღების წესები“ შესაბამისად.

2.3. გზის ლითონკონსტრუქციების დამზადების, მონტაჟისა და რემონტის დროს, შედუღებით სამუშაოებზე დაიშვებიან შემდუღებლები, რომლებმაც ჩააბარეს გამოცდა ტექნიკური ზედამხედველობის მიერ დამტკიცებული შემდუღებელთა ატესტაციის წესების შესაბამისად.

2.4. შედუღებით შეერთების სახეები, კონტროლის ნორმები, აგრეთვე მისი ხარისხის შეფასების ნორმები, უნდა დადგინდეს გზების დაპროექტების, დამზადების, რემონტისა და რეკონსტრუქციის დარგობრივი ტექნიკური პირობებით.

### 3. გზების მოწყობა

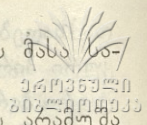
#### 3.1. ზოვადი მოთხოვნები

3.1.1. მოძრავი შემადგენლობის სიჩქარის მაქსიმალურად დასაშვები მნიშვნელობები მოცემულია ქანქარასებრი გზებისათვის ცხრ. 1, ა-ში, ხოლო წრიული გზებისათვის — ცხრ. 1, ბ-ში.

3.1.2. უწყვეტი მოძრაობის წრიულ გზებზე მოძრავი შემადგენლობაში ჩასხდომათა შორის დროის მინიმალური ინტერვალი აიღება ცხრ. 2-ის მიხედვით.

3.1.3. გზის დაპროექტებისას ერთი მგზავრის საშუალო მასა აიღება:

ერთადგილიანი მოძრავი შემადგენლობისათვის	— 90 კგ;
ორ და სამადგილიანი მოძრავი შემადგენლობისათვის	— 85 კგ;
ოთხადგილიანი მოძრავი შემადგენლობისათვის	— 80 კგ;
ოთხზე მეტ ადგილიანი მოძრავი შემადგენლობისათვის	— 75 კგ;



საორიენტაციო გაანგარიშებისათვის ერთი მგზავრის მასა სულაოდ აიღება 75 კგ.

3.1.4. გზის ნაგებობათა გათვლა საჭიროა ჩატარდეს მდგომარეობის ქარის დატვირთვაზე სამშენებლო ნორმებისა და წესების „დატვირთვები და შემოქმედებანი. პროექტირების ნორმები“ შესაბამისად.

გზის მუშა მდგომარეობისათვის ქარის სიჩქარე აიღება არანაკლებ:

- ქანქარასებრი გზებისათვის — 20,0 მ/წმ;
- წრიული გზებისათვის — 15,0 მ/წმ.

ქარის უდიდესი სიჩქარე, რომლის დროსაც დასაშვებია გზის მუშაობა, აღნიშნული უნდა იყოს მის პასპორტში.

ცხრ. 1, ა

გზის სახეობა	მოძრავი შემადგენლობის სიჩქარე, მ/წმ გამყოლით	გამყოლის გარეშე
ერთბაგირიანი ქანქარასებრი:		
მალში მოძრაობისას	12,5	6,3
საყრდენებზე გადასვლისას	8,0	5,0
ერთბაგირიანი ქანქარასებრი:		
უსაყრდენო	8,0	
საყრდენიანი	5,0	
ყველა ქანქარასებრ გზაზე:		
ჩასახსდომი ბაქნის ფარგლებში	0,5	
სარევიზიო	0,5	

ცხრ. 1, ბ

მოძრავი შემადგენლობის სახეობა	მოძრავი შემადგენლობის სიჩქარე, მ/წმ ზაფხულში	ზამთარში (მოთხილამურეებისათვის)
კაბინა	1,8	1,8
2-3 ადგილიანი სავარძელი	2,0	2,5
4 ადგილიანი მოსახსნელი სავარძელი:		
ტრასაზე	5,0	5,0

## ცხრ. 2

მოდრავი შემადგენლობა	დროის ინტერვალი, წმ.	მოთხილამურეთა გზებზე
საერთო დანიშნულების გზებზე		
ერთადგილიანი სავარძელი	5,0	4,0
ორ- და სამადგილიანი სავარძელი		
მგზავრების ერთდროულად ჩასხდ.	8,0	6,0
ოთხადგილიანი სავარძელი მგზავრების		
ერთდროული ჩასხდომით	10,0	8,0
ორადგილიანი კაბინა მგზავრების		
შიმდევენობით ჩასხდომით	10,0	

3.1.5. საყრდენზე ბაგირის დაწოლის საიმედოობის უზრუნველსაყოფად საჭიროა გზის დაპროექტების დროს დაცული იქნეს შემდეგი პირობები:

ა) საყრდენის ბუნიკზე ან ბალანსირზე მზიდი და მზიდ-საწევი ბაგირების დაწოლის ძალა უნდა დარჩეს დადებითი მაშინაც კი, თუ დაჭიმულება გაიზრდება 40 %-ით, ან ბაგირზე ქვემოდან იმოქმედებს 490 პა (50 კგძ/მ<sup>2</sup>) ინტენსივობის ქარი;

ბ) ნორმალური მუშაობის ყველაზე არახელსაყრელ პირობებში მზიდ-საწევი ბაგირის დაწოლის ძალა უნდა იყოს არანაკლები 2 კნ ბალანსირზე და 0,5 კნ — გორგოლაჭზე.

3.1.6. გზის ყველა ნაგებობასთან პროექტით გათვალისწინებული უნდა იყოს მისასვლელი ან მისადგომები.

### 3.2. გეგმა, პროფილი და მიახლოების გაბარიტები

3.2.1. რკინიგზის, ელექტროგადამცემი ხაზების, მდინარეების, არხების ან წყალსაცავების ბაგირგზით გადაკვეთა, ან მათ პარალელურად განლაგება, ასევე ბაგირგზის გადატარება ნაგებობის თავზე, ან ბაგირგზის სადგურის და საყრდენების დადგმა აეროდრომის მიმდებარე ტერიტორიაზე, შეთანხმებული უნდა იყოს შესაბამის ორგანიზაციებთან.



ლია მოძრავი შემადგენლობის ბაგირგზების გაყვანა სკოლებში, /  
საბავშვო ბაღების და სხვა საბავშვო დაწესებულებების ტერიტორიაზე არ დაიშვება.

ბაგირგზების ელექტროგადამცემი ხაზების გადაკვეთა უნდა განხორციელდეს ელექტროდანადგარების მოწყობის წესების შესაბამისად.

3.2.2. ვერტიკალური მანძილი მოძრავი შემადგენლობის ქვედა წერტილიდან ან ბაგირიდან უნდა იყოს არანაკლები:

ა) 3 მ — მიწის ზედაპირამდე თოვლის საფარის ჩათვლით, თუ მოცემულ ადგილზე მოსალოდნელია ადამიანის ყოფნა;

ბ) 2 მ — მიწის ზედაპირამდე თოვლის საფარის ჩათვლით იმ ადგილისათვის, სადაც ადამიანის ყოფნა გამორიცხულია, აგრეთვე ხეების წვერობამდე და სხვა მიწისზედა დაბრკოლებამდე. სადგურის სიახლოვეს ეს მანძილი შეიძლება შემცირდეს.

წრიულ გზებზე „ა“ და „ბ“ პუნქტებში ნაჩვენები მანძილები შეიძლება გზის ცალკეული უბნებისათვის დამკვეთთან შეთანხმებით მივიღოთ თოვლის საფარის გარეშე, თუ კი მოხდება მისი გაწმენდა;

გ) 2 მ — გზის ტრასის ქვეშ მდებარე შენობის ან ნაგებობის, აგრეთვე მდინარეებისა და არხების სანაოსნო გაბარიტის ზედა წერტილამდე.

წრიული გზების სადგურებში, ჩასასხდომი ბაქნის ფარგლებში ცარიელი სავარძლის საჯდომიდან ჩასასხდომი ბაქნის ზედაპირამდე მანძილი უნდა იყოს საზღვრებში 0,6—0,7 მ.

3.2.3. წრიულ გზებზე სავარძლის ან ნახევრად ღია კაბინის ძირიდან მიწის ან წყლის ზედაპირამდე მანძილი არ უნდა აღემატებოდეს 25 მ-ს. ეს მანძილი ტრასის მცირე მონაკვეთზე შეიძლება გაიზარდოს 40 მ-მდე, იმ პირობით, თუ მაშველი სამუშაოების ჩატარებისას გზა შეიძლება მოვიყვანოთ იმ მდგომარეობაში, რომლის დროსაც აღნიშნული მანძილი არ იქნება მეტი ვიდრე: 8 მ — როცა გამოიყენება მაშველი კიბე; 15 მ — როცა მაშველის ასვლა მგზავრამდე გათვალისწინებულია მიწის ზედაპირიდან, ან მაშველი მიჰყვება მზიდ-საწევ ბაგირს.

3.2.4. გზის შესაძლო ქვედა წერტილების განსაზღვრის დროს საჭიროა მოცემულ წერტილებში სტატიკური ჩაკიდულების საანგა-

რიშო მნიშვნელობას დაემატოს შემდგენი, რომელიც ითვალისწინებს მუშაობის დინამიკურ ხასიათს, კერძოდ:

— მზიდი ბაგირის უდიდესი სტატიკური ჩაკიდულობის ან საწვევი ბაგირის ჩაკიდულობის 10 %, როცა გზა ორბაგირიანია;

— მზიდ-საწვევი ბაგირის უდიდესი სტატიკური ჩაკიდულობის 10 %, როცა გზა ერთბაგირიანია.

3.2.5. ქანქარასებრი გზის შტოების შორის მანძილი აიღობა იმ ანგარიშით, რომ ორივე ვაგონის  $11^{\circ}30'$ -ით გადახრისას მანძილი ვაგონებს შორის, ან ვაგონსა და მეზობელი ხაზის მზიდ ბაგირს, ან ვაგონსა და საწვევი ბაგირის უკუშტოს შორის, შეადგენდეს 1 მ, როცა მალის სიგრძე 300 მ-მდეა, ხოლო როცა მალის სიგრძე 300 მ-ზე მეტია, მაშინ — 1 მ-ს დამატებული 0,2 მ ყოველ სრულ ან არასრულ 100 მ-ზე.

3.2.6. წრიულ გზებზე შტოებს შორის მანძილი შეიღრჩევა იმ ანგარიშით, რომ სავარძლების (კაბინების) მალის შიგნით  $11^{\circ}30'$ -ით გადახრისას მათ შორის მანძილი შეადგენდეს 1 მ-ს, როცა მალის სიგრძე 200 მ-მდეა, ხოლო როცა მალის სიგრძე 200 მ-ზე მეტია, მაშინ — 1 მ-ს დამატებული 0,2 მ ყოველ სრულ ან არასრულ 100 მ-ზე.

3.2.7. მანძილი სადგურის ან საყრდენის კონსტრუქციებსა და ვაგონს შორის, როცა ის გადახრილია უნდა იყოს არანაკლები, ვიდრე:

0,3 მ — იმ ადგილებში, სადაც ადამიანის ყოფნა არაა მოსალოდნელი;

1,0 მ — იმ ადგილებში, სადაც ადამიანის ყოფნა მოსალოდნელია.

3.2.8. წრიულ გზებზე საყრდენებსა და სავარძელს (კაბინას) შორის მანძილი, მისი გადახრისას დასაშვებ სიდიდემდე ( $11^{\circ}30'$ ) არ უნდა იყოს ნაკლები 0,3 მ-ზე.

3.2.9. გზის გარე გაბარიტსა და ტრასაზე არსებულ ნაგებობებს ან ბუნებრივ დაბრკოლებებს შორის მანძილი უნდა იყოს არანაკლები 1 მ. ქანქარასებრი გზაზე გარე გაბარიტის დადგენისას საჭიროა გათვალისწინებულ იქნას ვაგონის გადახრა, რომელიც გამოწვეულია მომუშავე გზაზე ქარის ზემოქმედებით, ან მზიდი, საწვევი და

ეროვნული  
საგარეო  
კავშირების  
მინისტრის  
სამსახური

სხვა ბაგირების გადახრა და ჩაკიდულობა, რომლებიც გამოწვეულია გაჩერებულ გზაზე ქარის ზემოქმედებით.

წრიულ გზებზე საჭიროა გათვალისწინებულ იქნას საჭიროების (კაბინების) და ბაგირების გადახრა არამუშა მდგომარეობაში ქარის ზემოქმედებით.

3.2.10. საყრდენებზე ბაგირის გადახრა გეგმილში დასაშვებია 0°30'-მდე.

### 3.3. ბაგირები

3.3.1. გზებზე გამოყენებული ფოლადის ბაგირები დამზადებული უნდა იყოს „B“ მარკის მავთულებისაგან, შეესაბამებოდეს მოქმედ სახელმწიფო სტანდარტებს და ჰქონდეთ დამამზადებელი ქარხნის სერტიფიკატი.

მზიდი, მზიდ-საწვევი, საწვევი და დამჭიმი ბაგირების დამონტაჟების წინ საჭიროა მათი გამოცდა ბაგირსაცდელ სადგურში.

3.3.2. მზიდ ბაგირებად საჭიროა გამოყენებულ იქნას დახურული კონსტრუქციის ბაგირები ან მრავალწნიანი ფოლადისგულიანი ბაგირები.

3.3.3. მზიდი ბაგირის დამჭიმ ბაგირად საჭიროა სამმაგვრეხილიანი ბაგირის გამოყენება.

3.3.4. მზიდ-საწვევ, საწვევ, და მათ დამჭიმ ბაგირებად გამოიყენება ორგანულგულიანი ერთმხრივგრეხილწნიანი ბაგირები მავთულების ხაზოვანი ჭეხებით. დასაშვებია ჯვარედინი შევრების ბაგირების გამოყენება.

3.3.5. ბაგირების სიმტკიცე საჭიროა შემოწმდეს პირობაზე:

$$P / S > K$$

სადაც K არის სიმტკიცის მარაგის კოეფიციენტი (ცხრილი 3);

S — ბაგირის უდიდესი დაჭიმულობა, რომელიც განისაზღვრება 3.3.6. და 3.3.7. პუნქტების შესაბამისად;

P — ბაგირის მთლიანი გამწყვეტი ძალა, რომელიც აიღება სერტიფიკატიდან, ხოლო ბაგირებისათვის, რომლებიც გამოცდას

ექვემდებარებიან — ბაგირსაცდელი სადგურის მიერ გაცემული მოწმობიდან.

დაპროექტების დროს გამწყვეტი ძალა აიღება სახელმწიფო სტანდარტებიდან. თუ სერტიფიკატში, ან ბაგირის გამოცდის მოწმობაში, ნახვენებია ყველა მავთულის ჯამური გამწყვეტი ძალა, მაშინ P ძალის მისაღებად საჭიროა ის გამრავლდეს 0,83-ზე, ან კოეფიციენტზე, რომელიც განისაზღვრება სახელმწიფო სტანდარტების მიხედვით შერჩეული ბაგირისათვის. დახურული ბაგირისათვის აიღება 0,9.

### ცხრილი 3

#### ბაგირების სიმტკიცის მარაგის კოეფიციენტის დასაშვები უმცირესი მნიშვნელობები

ბაგირი	სიმტკიცის მარაგის კოეფიციენტი K
მზიდი	3,3
მზიდ-საწვევი	5,0
საწვევი, ერთსაწვევბაგირიან გზაზე	4,5
საწვევი, ორსაწვევბაგირიან გზაზე (იგულისხმება რომ თითოეულ ბაგირზე მოდებულია მთელი დატვირთვის ნახევარი)	5,5
საწვევი, მაშველი ვაგონისათვის:	
მუშა მდგომარეობაში	4,5
არამუშა მდგომარეობაში	3,3
დამჭიმი	5,5
სატელეფონო, სასიგნალო	2,8
ვანტური	2,5

3.3.6. მზიდი ბაგირის დაჭიმულობის განსაზღვრისას აუცილებელია გავითვალისწინოთ: დამჭიმი ტვირთის წონა, ბაგირის წონის შემდგენი, დამჭიმი მოწყობილობისა და ბუნეების წინააღმდეგობა. მხედველობაში არ მიიღება ინერციის ძალები, აგრეთვე ვაგონის დამჭერის ამოქმედებისას ბაგირზე გადაცემული სამუხრუჭო ძალა.

3.3.7. მზიდ-საწვევი და საწვევი ბაგირების დაჭიმულობის განსაზღვრისას აუცილებელია გავითვალისწინოთ: დამჭიმი ტვირთის

წონა, ვაგონების და ბაგირების წონების შემდგენები, დამჭიმი მოწყობილობის, საყრდენი გორგოლაჭებისა და სადგურის შვიკვების წინააღმდეგობები. ინერციის ძალები მხედველობაში არ მიიღწება.

3.3.8. ფოლადის ბაგირების წუნდება ხდება 1 დანართში მოცემული ნორმების შესაბამისად.

### 3.4. ბაგირების დამაგრება და შეერთება

3.4.1. მზიდი ბაგირის ბოლოების დამაგრება საჭიროა განხორციელდეს ქუროს ან სალუზე დოლის საშუალებით.

3.4.2. დახურული კონსტრუქციის მზიდი ბაგირის დამაგრება ქუროში ხდება სოლებით ან სათანადო შენადნობის ჩასხმით ინსტრუქციის მიხედვით.

3.4.3. მრავალწიანი მზიდი, საწევი და დამჭიმი ბაგირების დამაგრება ქუროში საჭიროა შესრულდეს შენადნობის ჩასხმით.

3.4.4. ბაგირების დამაგრებისათვის მომჭერების გამოყენება დასაშვებია დამჭიმი ბაგირის საპირწონესთან ან დამჭიმ ურიკასთან შეერთების დროს, აგრეთვე საწევი ბაგირის შესაერთებლად დაშვებულ ვაგონთან, ან ძირითად ვაგონთან ერთმალთან ვზეზზე. დამჭიმი ბაგირის დასამაგრებლად დასაშვებია კოლუმის გამოყენება.

3.4.5. ქუროები და სოლები ფოლადისაგან უნდა დამზადდეს, დაუშვებელია ჩამოსხმული და შედუღებით დამზადებული ქუროების გამოყენება. ქუროს უნდა ჰქონდეს დამამზადებელი ქარხნის და ტექნიკური კონტროლის განყოფილების დადი და მითითებული იყოს ბაგირის დიამეტრი, აგრეთვე ქუროზე დასაშვები დატვირთვა.

3.4.6. მზიდი და დამჭიმი ბაგირების შეცვლის ან დამოკლების დროს აუცილებელია ახალი ქუროების დაყენება.

საწევი ან კუდის ბაგირის შეცვლის ან დამოკლებისას დასაშვებია ნახმარი ქუროს გამოყენება, თუ ის არ არის დაზიანებული.

3.4.7. როცა მზიდი ბაგირის ბოლო დოლის საშუალებით მაგრდება, საჭიროა ხახუნის ხვიების ერთ შრედ განლაგება, ამასთან მათი რიცხვი სამზე ნაკლები არ უნდა იყოს.

დოლიდან გამომავალი ბაგირის ბოლო უნდა დამაგრდეს ორი მომჭერით, ამასთან თითოეულ მომჭერზე დასაშვები ძალა საანგარიშო დაჭიმულობის 20 %-ზე ნაკლები არ უნდა იყოს.

3.4.8. მზიდ-საწევ და საწევ ბაგირებში გადაბმათა რიცხვი უნდა იყოს მინიმალური და განსაზღვრული ქარხნის მიერ გამოშვებული მათი ზღვრული სიგრძეებით. გზის ექსპლუატაციის პროცესში ბაგირების ნაწილობრივი შეცვლის დროს დასაშვებია გადაბმათა რიცხვის გაზრდა არაუმეტეს ორისა.

გადაბმის სიგრძე ბაგირის დიამეტრს უნდა აღემატებოდეს არანაკლებ 1300-ჯერ, ხოლო ორ გადაბმათა ბოლოებს შორის მანძილი — არანაკლებ 3000-ჯერ.

3.4.9. მზიდი ბაგირის გადაბმა დაუშვებელია იმ მონაკვეთზე, სადაც ვაგონი მოძრაობს.

3.4.10. ბაგირების გადაბმისა და მათი ქუროებში ჩამაგრების სამუშაოები უნდა შეასრულოს პირმა, რომელმაც გაიარა სპეციალური მომზადება და ჩააბარა გამოცდა საკვალიფიკაციო კომისიას ამ სამუშაოს შესრულების ინსტრუქციის მოცულობით. კომისიის მუშაობაში ტექნიკდამხედველობის ორგანოს წარმომადგენლის მონაწილეობა აუცილებელია.

ბაგირების გადაბმა და ქუროებში ჩამაგრება უნდა გაფორმდეს სათანადო აქტებით.

### 3.5. დამჭიმი მოწყობილობანი

3.5.1. მზიდი ბაგირის დასაჭიმად საჭიროა ტვირთის ან სხვა მოწყობილობის გამოყენება, რომელიც უზრუნველყოფს დაჭიმულობას დასაშვებ ზღვრებში. დასაშვებია, აგრეთვე, ბაგირის ორივე ბოლოს უძრავად დამაგრება. უკანასკნელ შემთხვევაში გათვალისწინებული უნდა იყოს დაჭიმულობის მარეგულირებელი მოწყობილობა.

3.5.2. საყრდენებიან ქანქარასებრ გზებზე საჭიროა გათვალისწინებული იქნეს მზიდი ბაგირის დამატებითი სიგრძე, ბუნიკის ორმაგი სიგრძის ტოლი, რაც საჭიროა მისი საყრდენებზე გადაადგილებისათვის. ბაგირის ამ ნაწილის მოთავსება დასაშვებია სალუზე დოლზე ან მის გარეთ.

3.5.3. მზიდ-საწევი და საწევი ბაგირის დასაჭიმად საჭიროა ტვირთის ან სხვა მოწყობილობის გამოყენება, რომელიც უზრუნველყოფს დაჭიმულობას დასაშვებ ფარგლებში.

3.5.4. თუ საწვევ ან დამჭიმ ბაგირებად გამოიყენება ერთზე მეტი ბაგირი, საჭიროა უზრუნველყოფილი იქნეს მათი თანაბარი დატვირთვა.

3.5.5. მზიდი ბაგირის დამჭიმი მოწყობილობის საჭირო სვლის გაანგარიშება წარმოებს ყოველ კონკრეტულ შემთხვევაში, რომლის დროსაც მხედველობაში მიიღება ჩაკიდულობათა უდიდესი სხვაობა, ტემპერატურის მოსალოდნელი ცვლილება, ბაგირის დრეკადი და ნარჩენი წაგრძელება, აგრეთვე სვლის მარაგი არანაკლებ 1 მ.

3.5.6. მზიდ-საწვევი და საწვევი ბაგირის დამჭიმი მოწყობილობის სვლის გაანგარიშებისას მხედველობაში მიიღება დატვირთვის ცვალებადობით გამოწვეულ ჩაკიდულობათა უდიდესი შესაძლო სხვაობა, მოსალოდნელი ტემპერატურული ცვალებადობა და ბაგირის დრეკადი წაგრძელება.

წრიულ გზებზე, საჭიროების შემთხვევაში, დამჭიმ მოწყობილობისათვის გათვალისწინებული უნდა იქნეს სვლის მარაგი, იმ მიზნით, რომ მაშველი სამუშაოების წარმოების დროს უზრუნველყოფილ იქნეს საჭირო მიახლოება ვაგონსა და მიწის ან წყლის ზედაპირს შორის 3.2.3 პუნქტის შესაბამისად.

მზიდ-საწვევი ბაგირის ნარჩენი წაგრძელების, აგრეთვე ტემპერატურის სეზონური ცვალებადობით გამოწვეული მისი სიგრძის ცვლილების საკომპენსაციოდ გათვალისწინებულ უნდა იქნას სპეციალური სამარჯვი მოწყობილობა, რომლითაც დამჭიმი მოწყობილობა მოიყვანება საპროექტო მდგომარეობაში. სამარჯვ მოწყობილობას უნდა შეეძლოს აგრეთვე უზრუნველყოს დამჭიმი მოწყობილობის დამატებითი სვლა.

3.5.7. მზიდ-საწვევი და საწვევი ბაგირების დამჭიმ მოწყობილობათა სვლა საჭიროა შეიზღუდოს საბჯენებით და კონტროლი განხორციელდეს ბოლოგამომრთველებით.

დამჭიმ მოწყობილობასა და კედელს შორის მანძილი არ უნდა იყოს 0,5 მ-ზე ნაკლები, ხოლო მიმმართველების მხრიდან — 0,7 მ-ზე ნაკლები.

3.5.8. დამჭიმი მოწყობილობა ჩვეულებრივ მზადდება ბეტონის ან რკინაბეტონის ფილის, ან კარკასული ყუთის სახით, რომელშიც ჩაეწყობა ბეტონის ან თუჯის ბლოკები. თუ ყუთში ბლოკები

ხელით იტვირთება, მაშინ თითოეული მათგანის მასა 30 კგ-ს არ უნდა აღემატებოდეს.

სივრცე, რომელშიც დამჭიმი ტვირთი მოძრაობს, შეუღწევადი უნდა იყოს გარეშე პირთათვის. თუ დამჭიმი ტვირთის გადაადგილებისათვის გათვალისწინებულია ჭა, იგი დაცული უნდა იყოს წყლის, თოვლის და ყინულისაგან.

3.5.9. დამჭიმი ტვირთის მასა უნდა შეესაბამებოდეს პროექტით გათვალისწინებულს და მისი ფაქტობრივი მნიშვნელობა აღნიშნული უნდა იყოს ბაგირგზის პასპორტში.

**3.6. დოლები, შკივები, გორგოლაჭები, საყრდენი და მიმმართველი ბუნიკები**

3.6.1. დოლის, შკივის, გორგოლაჭის, ბუნიკის, ფოლადის ბაგირით მოვლებული გორგოლაჭების ჯაჭვის საყრდენი სალტეს დიამეტრი განისაზღვრება ფორმულით:

$$D > de,$$

სადაც D არის დოლის, შკივის, გორგოლაჭის, ბუნიკის, გორგოლაჭების ჯაჭვის საყრდენი სალტის დიამეტრი, რომელიც აითვლება მასზე მოვლებული ბაგირის ლერძის ხაზის მიხედვით, მმ;

d — ბაგირის დიამეტრი, მმ;

e — კოეფიციენტი, რომლის უმცირესი მნიშვნელობები მოცემულია მე-4 ცხრილში.

3.6.2. მზიდი ბაგირის სადგურში მოთავსებული ბუნიკის სიმრუდის რადიუსი, აგრეთვე მისი (ბაგირის) საპირწონესთან უშუალოდ შეერთებისას გამოყენებული გორგოლაჭის ჯაჭვის საყრდენი სალტის სიმრუდის რადიუსი უნდა იყოს არანაკლებ 90-ჯერ მეტი ბაგირის დიამეტრზე.

3.6.3. მზიდი ბაგირის საყრდენის ბუნიკის სიმრუდის რადიუსი არანაკლებ 250-ჯერ მეტი უნდა იყოს ბაგირის დიამეტრზე. ამასთან, საჭიროა დაცული იყოს პირობა

$$V^2 / R \leq 2 \text{ მ/წმ}^2,$$



სადაც V ვაგონის მოძრაობის ნორმალური სიჩქარეა, მ/წმ;

R — ბუნეის სიმრუდის რადიუსი, მ.



ქვეყნული  
მეცნიერებათა  
აკადემია

3.6.4. მზიდ-საწევი და საწევი ბაგირის ამძრავ და მიმართველ შკივებს, აგრეთვე მზიდ-საწევი ბაგირის გორგოლაჭებს, იმათ გარდა რომლებიც ელექტროდაცვისა და კავშირგაბმულობის წრედში შედიან, საჭიროა გაუკეთდეს ელასტიკური მასალის ამონავი.

მზიდი ბაგირის დოლურ ღუზას უნდა გაუკეთდეს ხის ან სხვა სახის ელასტიკური ამონავი.

3.6.5. წრიული გზის სადგურის შკივებს (ამძრავი, მომვლები, დამჭიმი და სხვა) უნდა ჰქონდეთ ისეთი კონსტრუქცია, ან დამატებითი მოწყობილობა, რომ გამოირიცხოს ბაგირის გადმოვარდნა.

### 3.7. მოძრავი შემადგენლობა

3.7.1. ვაგონის, კაბინის, სავარძლის მზიდი ნაწილების სიმტკიცის მარაგი უნდა იყოს არანაკლები 5-ზე, დანარჩენი დეტალები — არანაკლები 2-ზე. დინამიკურ დატვირთვებზე მომუშავე დეტალები ანგარიშით უნდა შემოწმდეს დაღლაზე სიმტკიცის მიხედვით.

### ცხრილი 4

#### e კოეფიციენტის მნიშვნელობები

ბაგირი	დოლის, შკივის, გორგოლაჭის, ბუნეის, კოეფიციენტი სალტის დანიშნულება	e
მზიდი	სალუზო დოლი, სადგურში განლაგებული გადამხრელი ბუნეი, რომელზედაც ბაგირი დევს უმოძრაოდ;	65
	დამჭიმ მოწყობილობასთან უშუალოდ დაკავშირებული ბაგირის მიმართველი შკივი;	130
	სადგურში განლაგებული გადამხრელი ბუნეი, რომელზედაც ბაგირი განიცდის გადაადგილებას;	
	საყრდენი სალტე გორგოლაჭების ჯაჭვისათვის, რომლის საშუალებითაც ეძლევა მიმართულება ბაგირს დამჭიმ ტვირთთან უშუალოდ შესაერთებლად.	180

მზიდ- ამძრავი შკივი; შემომვლები შკივი;  
საწევი საყრდენი გორგოლაჭი

100  
ქართული  
ენების ინსტიტუტი

საწევი ამძრავი შკივი

	80
ბაგირის გადამხრელი შკივი შემომვლების კუთხით:	
30°-ზე ზევით	80
20°-დან 30-მდე	60
10°-დან 20-მდე	50
10°-მდე	40
საყრდენი გორგოლაჭი	15
ვაგონზე ბაგირის ჩასაბმელი დოლი	12

დამჭიმი	გადამხრელი შკივი:	
	ქანქარისებრ გზებზე	50
	წრიულ გზებზე	40
	შკივი, დოლი, ჯალამბარი, რომლებზედაც გან- ლაგებული ბაგირი გზის მუშაობისას უძრავია	20

3.7.2. ვაგონის ჭერის გადახურვა უნდა იყოს გაანგარიშებული არანაკლებ კუთრ დატვირთვაზე.

3.7.3. თუ ნახევრადლია ვაგონები და კაბინები ფეხზე მდგომი მგზავრების გადასაყვანადაა განკუთვნილი, მათი შემოღობვის სი-  
მაღლე უნდა იყოს არანაკლები 1.3 მ-ზე იატაკის ზედაპირიდან, ხო-  
ლო საჯდომების შემთხვევაში — არანაკლები 0.35 მ-ზე საჯდომის  
ზედაპირიდან.

3.7.4. ვაგონებსა და კაბინებს უნდა ჰქონდეს შიგნით გასაღები  
ან გასაწევი კარები, აგრეთვე საკეტი, რომელიც გამორიცხავს კა-  
რების თვითნებურად გაღებას. უგამყოლო ვაგონს საკეტი უკეთდე-  
ბა გარედან.

3.7.5. ვაგონს სახელურები უნდა ჰქონდეს შიგნითა მხრიდან.

3.7.6. ვაგონს უნდა ჰქონდეს ლიუკები ჭერსა და იატაკში ზო-  
მებით არანაკლებ 0.4×0.5 მ. ამასთან, ჭერის ლიუკი უნდა იღებო-  
დეს გარეთ, იატაკის — შიგნით.

თუ გზაზე გათვალისწინებულია მაშველი ვაგონის გამოყენება, მაშინ ძირითად ვაგონებს უნდა ჰქონდეთ სპეციალური ტორსული კარი, ან მგზავრთა ევაკუაციისათვის საკმარისი ზომების ტორსული ფანჯარა.

უგამყოლო ვაგონების ლიუკების და ფანჯრების გაღება უნდა ხდებოდეს მხოლოდ გარედან.

3.7.7. ვაგონში გათვალისწინებული უნდა იყოს სახურავზე ასასვლელი კიბე, ხოლო ვაგონის საკიდარზე — შემოღობილი ბაქანი მზიდი ბაგირისა და ურიკის დასათვალიერებლად.

3.7.8. ვაგონის იატაკის სასარგებლო ფართობი განისაზღვრება 0,2 მ<sup>2</sup>-ით ერთ მგზავრზე.

3.7.9. ვაგონში თვალსაჩინო ადგილას უნდა იყოს გამოკრული გადასაყვან მგზავრთა რიცხვი და გადასატანი ტვირთის დასაშვები ოდენობა.

3.7.10. ვაგონს უნდა ჰყავდეს გამყოლი, თუ მასში არსებობს ღამქერი ან მაშველი მოწყობილობა.

3.7.11. წრიული გზის კაბინა უნდა უზრუნველყოფდეს გზის მოძრაობისას მგზავრთა თავისუფლად ჩასხდომა-გადმოსხმას. თუ კაბინას საჯდომები არა აქვს, მაშინ ერთ მგზავრზე გაანგარიშებული იატაკის სასარგებლო ფართობი უნდა იყოს: არანაკლებ 0,3 მ<sup>2</sup>, როცა მგზავრების რიცხვი ოთხს არ აღემატება; არანაკლებ 0,2 მ<sup>2</sup>, როცა მგზავრთა რიცხვი ოთხზე მეტია.

3.7.12. სავარძლის საჯდომის სიგანე ერთ მგზავრზე გაანგარიშებით უნდა იყოს არანაკლებ 0,5 მ.; საჯდომი საჭიროა რამდენადმე გადახრილი იყოს ზურგის მხარეს. სავარძელს საჭიროა გაუკეთდეს ხისტი ან მოქნილი განივა, რომელიც დაიცავს მგზავრს გადმოვარდნისაგან.

3.7.13. წრიულ გზაზე სავარძლის (კაბინის) მომჭერის ბაგირთან ჩაჭიდების ძალა განისაზღვრება ფორმულით:

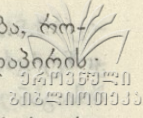
$$Pv / N \geq K,$$

სადაც P არის ჩაჭერის ძალა;

N — დაძვრის ძალა დინამიკური ზემოქმედების გათვალისწინებით;

K — მარაგის კოეფიციენტი (აიღება: ზამბარიანი მომჭერებისათვის 1.75; ხრახნიანი მომჭერებისათვის — 3.0);

v — ხახუნის კოეფიციენტის დაყვანილი მნიშვნელობა, რომელიც ითვალისწინებს მომჭერის შიგა ზედაპირის ფორმასა და კონსტრუქციულ თავისებურებას.



ამასთან, ბაგირის ჩაჭერის კუთრი წნევა არ უნდა აღემატებოდეს 30 მგზა. თუ სავარძელს (კაბინას) აქვს ორი მომჭერი, მაშინ ჯამური მარაგის კოეფიციენტი შესაბამისად უნდა შეადგენდეს 2,2 და 3.

3.7.14. ერთსაწევბაგირიანი ქანქარასებრი გზის ვაგონს საჭიროა ჰქონდეს ავტომატურად მოქმედი დამჭერი, რომელიც საწევი ბაგირის გაწყვეტის შემთხვევაში ჩაქიდება მზიდ ბაგირს და გააჩერებს ვაგონს. შესაძლებელი უნდა იყოს დამჭერის ჩართვა ვაგონიდანაც. დამჭერის ჩართვა ავტომატურად უნდა იწვევდეს გზის ავარიულ დამუხრუჭებას.

ვაგონზე დამჭერის დაყენება არაა აუცილებელი, თუ კი საწევი ბაგირის გაწყვეტის შემთხვევაში ვაგონი თვითგორვით ვერ ჩააღწევს ქველა სადგურამდე, ამასთან, საყრდენზე გადასვლისას მისი სიჩქარე დასაშვებ მნიშვნელობას არ გადააჭარბებს.

3.7.15. დამჭერის დამუხრუჭების ძალა ისე უნდა შეირჩეს, რომ მან გააჩეროს გზა, როცა მაქსიმალურად დატვირთული ვაგონი პროფილის ყველაზე უფრო დახრილ უბანზე იმყოფება. ამ დროს შენელება არ უნდა აღემატებოდეს 3 მ/წმ<sup>2</sup>. დამუხრუჭების მანძილი უნდა იყოს ნაჩვენები გზის პასპორტში.

3.7.16. ვაგონის დამჭერის კონსტრუქციას უნდა გააჩნდეს დამუხრუჭების ძალის დარეგულირების შესაძლებლობა.

3.7.17. ვაგონის სავალი ურიკის განაპირა ტრავერსებს საჭიროა ჰქონდეთ დამცავი ყბები, რომლებიც გამორიცხავენ ბაგირიდან ურიკის გადმოვარდნას.

ყბის სიმაღლე უნდა იყოს არანაკლები მზიდი ბაგირის ორმაგი დიამეტრისა.

უსაყრდენო ქანქარასებრ გზაზე ვაგონის ურიკას დამცავი ყბების ნაცვლად საჭიროა გაუკეთდეს მზიდი ბაგირთან ჩამკეტი კავი.

### 3.8. ამძრავი

3.8.1. გზის ამძრავი უნდა უზრუნველყოფდეს სიჩქარის რეგულირებას პროექტით გათვალისწინებულ და წინამდებარე წესებით განსაზღვრულ ფარგლებში.

3.8.2. გზის ამძრავზე უნდა იყოს გათვალისწინებული სიჩქარის კონტროლის საშუალება და სიჩქარის 20 %-ზე მეტად გადაჭარბებისაგან დაცვა. იმ შემთხვევაში, როცა ქანქარასებრ გზაზე მოსალოდნელია რეჟიმი, რომელსაც შეუძლია მისი ზებრუნე გამოიწვიოს, საჭიროა ამძრავ შკივზე ან საწევ ბაგირზე დამატებით მოთავსდეს მოწყობილობა, რომელიც ჩართავს ავარიულ მუხრუჭს მაქსიმალური სიჩქარის 20 %-ით გადაჭარბების შემთხვევაში.

სიჩქარის კონტროლი საჭიროა განხორციელდეს იმ საშუალებით, რომელიც უზრუნველყოფს გაზომვის სათანადო სიზუსტეს.

3.8.3. ქანქარასებრ გზაზე უნდა არსებობდეს ავტომატური სიგნალიზაცია, რომელიც მემანქანეს (ოპერატორს) მისცემს სიგნალს პროექტით განსაზღვრული შენელების ზონასთან ვაგონების მიახლოების შესახებ.

სიგნალიზაცია საჭიროა განხორციელდეს ორი დამოუკიდებლად მოქმედი სასიგნალო მოწყობილობით. სიგნალი უნდა იყოს ხმოვანი და შუქური.

3.8.4. გზის ამძრავ შკივთან ჩაჭიდების მარაგის კოეფიციენტი გზის დატვირთვის ყველაზე არახელსაყრელ პირობებში, ამუშაებისა და დამუხრუჭებისას წარმოქმნილი ინერციის ძალების გათვალისწინებით უნდა იყოს: ერთი საწევი ან მზიდ-საწევი ბაგირის შემთხვევაში არანაკლებ 1,2, ხოლო ორი საწევი ბაგირის შემთხვევაში არანაკლებ 1,1 თითოეული ბაგირისათვის, მთელი დატვირთვის ერთ ბაგირზე მოდების გათვალისწინებით.

3.8.5. ამძრავი შკივის ფერსოზე აჩქარება (შენელება) არ უნდა აღემატებოდეს ცხრ. 5-ში მოცემულ მნიშვნელობებს.

ცხრილი 5

გზის ტიპი	ნორმალურ რეჟიმში მ/წმ <sup>2</sup>	ავარიული გაჩერებისას (მ/წმ <sup>2</sup> )
ქანქარასებრი	1,0	3,0
წრიული	0,5	2,0

3.8.6. ძირითადი ძრავას დაზიანების, ან დენის გამორთვის შემთხვევისათვის, გათვალისწინებული უნდა იყოს მოძრავი შემადგენ-

ლობის სადგურში მიყვანის შესაძლებლობა ევაკუაციის განხორციელებისათვის შესაძლო ადგილას (სადგური, საყრდენი და სხვ.) არა უმეტეს 1 საათის განმავლობაში (სათადარიგო ძრავას, ხელისაძრავის ან სხვა საშუალებით).

3.8.7. გზის ამძრავს საჭიროა ჰქონდეს ნორმალურად ჩაკეტილი ტიპის ორი ავტომატურად მოქმედი ხუნდებიანი ან დისკური მუხრუჭი: მუშა და საავარიო. საავარიო მუხრუჭი უნდა იყოს დაყენებული ამძრავი შკივის ფერსოზე. თვითდამუხრუჭებად გზებზე, რომლის სიჩქარე 3 მ/წ-ს არ აღემატება, ავარიული მუხრუჭის და მაქსიმალური სიჩქარის 20 % გადაჭარბებისაგან დაცვა სავალდებულო არაა.

3.8.8. იმ შემთხვევაში როცა რთული პროფილის გამო შენელების უბანზე გზა ხასიათდება უარყოფითი დატვირთვებით და ამძრავი ვერ უზრუნველყოფს სიჩქარის რეგულირებას, მაშინ მუშა მუხრუჭი უნდა იყოს რეგულირებადი.

3.8.9. თითოეული მუხრუჭის (მუშა, საავარიო) მიერ განვითარებული მომენტი დატვირთვის ყველაზე მძიმე პირობებში უნდა აღემატებოდეს სტატიკურ მომენტს არანაკლებ 1,25-ჯერ.

3.8.10. ავარიული დამუხრუჭება უნდა განხორციელდეს:

ა) საავარიო ლილაკებზე ზემოქმედებისას;

ბ) გზის მოძრაობის მაქსიმალური სიჩქარის 20 %-ით გადაჭარბებისას;

გ) შენელების ზონებში დასაშვები სიჩქარის 20 %-ით გადაჭარბებისას;

დ) კვების წყაროს დაზიანების ან ენერჯის გამორთვის შემთხვევაში;

ე) ქანქარასებრ გზაზე, თუ ვაგონი გასცილდა გაჩერების ადგილს;

ვ) ქანქარასებრ გზაზე ვაგონის დამჭერის ამოქმედებისას;

ზ) რგოლურ გზაზე მზიდ-საწვეი ბაგირის საყრდენის გორგოლაჭებიდან გადავარდნის შემთხვევაში.

### 3.9. საყრდენები და სადგურები

3.9.1. საყრდენებისა და სადგურების კონსტრუქციათა სიმტკი-

ცეზე და სიმდგრადეზე გაანგარიშებისას საჭიროა ნორმატიული/დატვირთვებისათვის მივიღოთ გადატვირთვის კოეფიციენტი  $\gamma_{\text{ტვირთვ.}}$  დეგი მნიშვნელობები:

1.5. — მზიდი ბაგირის დაჭიმულობით გამოწვეული დატვირთვისათვის საყრდენებზე მისი გადაადგილებისადმი წინააღმდეგობის ძალების ჩათვლით;

1.7 — მზიდ-საწევი, საწევი და დამხმარე ბაგირების დაჭიმულობით გამოწვეული დატვირთვებისათვის გორგოლაკებზე მათი გადაადგილებისადმი წინააღმდეგობის ძალების ჩათვლით;

1.5 — მოძრავი შემადგენლობით გამოწვეული დატვირთვისათვის;

1.2 — საკუთარი მასით გამოწვეული დატვირთვისათვის;

ქარისგან გამოწვეული დატვირთვისათვის აიღება საამშენებლო ნორმებისა და წესების „დატვირთვები და ზემოქმედებანი. პროექტირების ნორმები“ მიხედვით;

საყრდენების და სადგურების დატვირთვები აიღება ყველაზე არახელსაყრელი პირობის მიხედვით. იმ შემთხვევაში, როცა დატვირთვის შემცირება იწვევს კონსტრუქციის მუშაობის გაუარესებას, საჭიროა გადატვირთვის კოეფიციენტი მივიღოთ 1,0.

3.9.2. საძირკვლების გაანგარიშებისას (გრუნტის უკუწნევის გარეშე) სიმდგრადის კოეფიციენტი საჭიროა მივიღოთ:

1,3 — გადაყირავებაზე;

1,1 — ძვრაზე;

1,3 — ამოგლეჯვაზე.

საძირკველი უნდა იყოს აწეული მიწის ზედაპირიდან არანაკლებ 0,2 მ. სიმაღლეზე.

დასაშვებია საყრდენების დაყენება უსაძირკვლოდ, კლდოვან ფუძეზე, თუ იგი მტკიცე და გამოუფიტავია.

3.9.3. საყრდენისათვის გამოყენებული ღია პროფილის ლითონის ნაგლილინის სისქე უნდა იყოს არანაკლებ 4 მმ., ხოლო დახურული პროფილისა და მილების — არანაკლები 2,5 მმ. გამორიცხული უნდა იყოს ატმოსფერული ნალექების შეღწევა დახურული პროფილის საყრდენებში.

3.9.4. საყრდენებს საჭიროა გაუკეთდეს კრონშტეინები მათზე

ბაგირის ამწევი მოწყობილობის დასაკიდებლად.

3.9.5. საყრდენებზე საჭიროა შემოღობილი ბაქნების დაყენება ბუნეებისა და ბალანსირების მომსახურებისათვის. ბაქნების მები ისე უნდა შეირჩეს, რომ უზრუნველყოფილი იყოს სარემონტო სამუშაოების უსაფრთხოება, ხოლო წრიულ გზებზე, გარდა აღნიშნულისა — აღჭურვილი მაშველი პერსონალის უსაფრთხო გავლა საყრდენზე. ქანქარასებრი გზის საყრდენებს ვაგონიდან მათზე უსაფრთხო გადასვლისათვის საჭიროა გაუკეთდეს მოაჯირიანი ბაქნები.

3.9.6. ქანქარასებრი გზის საყრდენს ვაგონის ქვედა ნაწილის დონეზე საჭიროა გაუკეთდეს ამრიდი, რომელიც გამორიცხავს ვაგონის წამოდებას ბუნეზე ან საყრდენის თავზე.

ამრიდი ისე უნდა განლაგდეს, რომ მას ზემოდან არ ასცდეს მოძრავი ვაგონი, როცა ის გადახრილია გრძივი მიმართულებით 20 %-ით და განივი მიმართულებით  $11^{\circ}30'$ -ით.

3.9.7. ქანქარასებრი გზის საყრდენს საჭიროა გაუკეთდეს კიბე. თუ საყრდენის სიმაღლე 30 მ-ს არ აღემატება, ყოველი 8—12 მ-ის შემდეგ საჭიროა ბაქნის მოწყობა. როცა საყრდენის სიმაღლე 30 მ-ს აღემატება, კიბე უნდა იყოს მარშებიანი, ხოლო ბაქნები მოეწყოს ყოველი 8—10 მ. შემდეგ. კიბის სიგანე აიღება არანაკლები 400 მმ. დახრილ კიბეს, თუ ჰორიზონტისადმი დახრა  $75^{\circ}$ -ს არ აღემატება, უნდა გაუკეთდეს მოაჯირი და ბრტყელი ჰორიზონტალური საფეხურები, რომლებიც დამზადებულია ფოლადის დაღარულზედაპირიანი (არაგლუვი) ფურცლებისაგან, ან არანაკლებ ორი ლეროსაგან.

ვერტიკალურ ან  $70^{\circ}$ -ზე მეტად დახრილ კიბეს, რომლის სიმაღლე 5 მ-ზე მეტია, საჭიროა, 3 მ სიმაღლიდან დაწყებული, გაუკეთდეს რკალური შემოღობვა. რკალები, რომელთა შორის მანძილი 800 მმ-ზე მეტი არ უნდა იყოს, ერთმანეთს უკავშირდება არანაკლებ სამი გრძივი ზოლით. კიბესა და რკალს შორის მანძილი აიღება 700—800 მმ ზღვრებში, ხოლო რკალის რადიუსი 350—400 მმ ზღვრებში. რკალური შემოღობვა საჭირო არაა თუ კიბე გადის საყრდენის გისოსოვან ტანში, რომლის კვეთი არ აღემატება  $900 \times 900$  მმ.

წრიულ გზაზე 15 მ-მდე სიმაღლის საყრდენებს რკალური შე-



მოდოლა არ სჭირდებათ. საყრდენში კიბის მოწყობა არ დაიშვება,  
თუ მისი შიგა ტანის კვეთი 700×700 მმ-ზე ნაკლებია.

3.9.8. გზის ლითონკონსტრუქციები საჭიროა შეიღებოს, ისე  
ლო საყრდენები დაინომროს.

3.9.9. ქანქარასებრ გზებზე საყრდენის ბუნიკებს, რომლებზე-  
დაც ადგილი აქვს ბაგირის დაძვრას, საჭიროა გაუკეთდეს ანტიფრექ-  
ციული მასალის ამონაგი.

საჭიროა გამოირიცხოს საყრდენის ბუნიკის გორგოლაჭებიდან  
საწევი ბაგირის გადავარდნა. თუ გორგოლაჭის კონსტრუქციაში ეს  
არაა გათვალისწინებული, მაშინ ბუნიკს უნდა გაუკეთდეს მიმმართ-  
ველი, რომელიც გადავარდნის შემთხვევაში საწევ ბაგირს ისევ  
გორგოლაჭებზე მოათავსებს.

3.9.10. წრიული გზის საყრდენი ბალანსირი აღჭურვილი უნდა  
იყოს ისეთი მოწყობილობით, რომელიც გამორიცხავს მზიდ-საწევი  
ბაგირის საყრდენიდან გადავარდნას, და ბოლო გამომრთველით,  
რომელიც უზრუნველყოფს გზის გაჩერებას მზიდ-საწევი ბაგირის  
გორგოლაჭიდან გადავარდნის შემთხვევაში.

3.9.11. ბაგირგზის ამძრავი, ელექტრომოწყობილობა და საზო-  
მი აპარატურა საჭიროა განლაგდეს იზოლირებულ სათავსოში. მარ-  
თვის პულტი უნდა განლაგდეს სადგურის დახურულ სათავსოში.  
პულტიდან კარგად უნდა ჩანდეს ჩასასხდომი ბაქანი და მიმდებარე  
ტრასა.

3.9.12. მანძილი სამანქანო სათავსოს კედლიდან ამძრავამდე,  
ან სხვა მოწყობილობამდე, რომელიც მომსახურებას საჭიროებს, აგ-  
რეთვე მოწყობილობათა შორის გასასვლელების სიგანე, არ უნდა  
იყოს 800 მმ-ზე ნაკლები.

საჭიროების შემთხვევაში შეიძლება მოეწყოს სათანადო ბაქ-  
ნები და კიბეები.

მექანიზმებთან, ელექტრომოწყობილობასთან, აგრეთვე უსაფ-  
რთხოების მოწყობილობასთან, რომელიც საჭიროებს მომსახურე-  
ბას, მოწყობილი უნდა იყოს უსაფრთხო მისასვლელები.

3.9.13. სამანქანო სათავსოს კარების ზომები ისე უნდა შეირ-  
ჩეს, რომ მასში შეიძლებოდეს ყველაზე დიდი დაუშლადი მოწყო-  
ბილობის შეტანა. საჭიროების შემთხვევაში ამ მიზნით დასაშვებია  
სპეციალური ღიობის მოწყობა.

3.9.14. სამანქანო სათავსოში ძირითადი მოწყობილობათა დასაადგილებლად დაყენებული უნდა იქნას ამწევ-სატრანსპორტო საშუალებები. ღია სადგურებში მათი დაყენება სავალდებულოა.

3.9.15. სადგურებზე საჭიროა მოეწყოს სანიტარული კვანძები, ხოლო ადგილმდებარეობის კლიმატური პირობების გათვალისწინებით საჭიროა მომსახურე პერსონალის სადგომის გათბობა და ვენტილაცია.

3.9.16. სადგურის მისასვლელები და ბაქნები ისე უნდა შესრულდეს, რომ გამოირიცხოს ფეხის სრიალი; მიწის ზედაპირზე მაღლა განლაგებისას, მათ საჭიროა გაუკეთდეს არანაკლებ 1 მ სიმაღლის მოაჯირი. სადგურში ვაგონის შესასვლელი ღიობის ის უბანი, რომლის სიღრმე 1,5 მ აღემატება და სადაც მოაჯირის გაკეთება არ შეიძლება, საჭიროა დაიფაროს ბადით, ან სხვა დამცავი მოწყობილობით ისე, რომ მაქსიმალურად დატვირთული ვაგონის გავლისას მათ შორის მანძილი იყოს მინიმალური.

3.9.17. ჩასასხდომი ბაქნის სიგანე უნდა იყოს არანაკლებ 1,2 მ, როცა მასზე წვარმოებს მხოლოდ ჩასხდომა ან გადმოსხდომა და არანაკლებ 2 მ, თუ ჩასხდომა-გადმოსხდომა ერთ ბაქანზე წარმოებს (ეს ნორმები არაარის სავალდებულო ადრე აგებული გზებისთვის).

ჩასასხდომი ბაქნის დახრა 6°-ზე მეტი არ უნდა იყოს.

ბაქანს საჭიროა გაუკეთდეს საფეხურები, თუ მისი დახრა 6°-ს აღემატება. ბაქნის სიგრძე მოცემულ გზაზე განისაზღვრება ვაგონის გაჩერების ადგილის ცვალებადობის გათვალისწინებით.

3.9.18. წრიულ გზაზე ჩასასხდომი ბაქნის სიგანე (მანძილი ბაგირის ღერძიდან შემოღობვამდე) უნდა იყოს არანაკლები 2 მ-სა.

3.9.19. წრიულ გზაზე ჩასასხდომი ბაქნის სიგრძე აიღება სიჩქარის პროპორციულად (ცხრილი ნ.).

## ბაქნის სიგრძის ფარდობა გზის სიჩქარეებსა და მოთხილამურეთა

მოძრაობის შემადგენლობის სახეობა	საერთო დანიშნულების გზებზე	მოთხილამურეთა გზებზე
ერთადგილიანი სავარძლები	4	2
ორადგილიანი სავარძლები	5	3
ორადგილიანი კაბინები	7	—

3.9.20. ქანქარასებრი გზის სადგურზე საჭიროა ვაგონის ქანაობის შემზღუდველი მიმმართველების დაყენება. მიმმართველსა და ვაგონს შორის ღრეჩო ვაგონის თითოეულ მხარეს, ნორმალური გაჩერების ადგილას, 10 სმ-ს არ უნდა აღემატებოდეს და თანდათან უნდა იზრდებოდეს, იმ ვარაუდით, რომ უზრუნველყოფილი იყოს სადგურში ვაგონის შესვლისას (გამოსვლისას) ვაგონის გადახრის შესაძლებლობა  $11^{\circ}30'$ -ით. მიმმართველები ისე უნდა განლაგდეს, რომ ცარიელი ვაგონის ქვედა ნაწილი მიმმართველებს არ აცდეს ზემოთ.

3.9.21. ქანქარასებრი გზის ერთ-ერთ (უმჯობესია ამძრავ) სადგურზე საჭიროა ვაგონის ურიკის დასათვალიერებელი და სარემონტო ბაქნის მოწყობა და ვაგონის ამწევი მოწყობილობის დაყენების გათვალისწინება.

3. 9. 22 ქანქარასებრი გზის მართვის პულტზე საჭიროა ვაგონის სიჩქარის მაჩვენებლის დაყენება ხოლო პულტზე ან მხედველობის არეში — ვაგონის მდებარეობის მაჩვენებლისა, რომელიც უზრუნველყოფს ვაგონის ფაქტიური მდებარეობის ჩვენებას.

3.9.23. სადგურის ღია ადგილას ან საყრდენებზე, რომლებიც ყველაზე მეტად განიცდიან ქარის ზემოქმედებას, საჭიროა ანემომეტრის ან ანემომეტრის დაყენება, საიდანაც ქარის სიჩქარის პროპორციული სიგნალი მიეწოდება მართვის პულტზე.

3.9.24. ქანქარასებრი გზის სადგურებზე ვაგონის გასაჩერებლად საჭიროა მუშა და საავარიო გამომრთველების დაყენება; უკანასკნელი მხოლოდ მაშინ ამოქმედდება და განახორციელებს ავარიულ დამუხრუჭებას, როცა ვაგონი გასცილდება ნორმალური გაჩერების ადგილს.

3.9.25. ავარიული დამუხრუჭების ღილი, გარდა მართვის პულ-  
ტისა, დაყენებული უნდა იყოს აგრეთვე გზის ჩასასხდომ ბაქნებზე.

3.9.26. გზის მოწყობილობის ყველა მბრუნავ ნაწილს, აგრეთ-  
ვე ბაგირებს, რომლებიც 2,5 მ-ზე ნაკლებ სიმაღლეზეა განლაგებუ-  
ლი, საჭიროა გაუკეთდეს შემოღობვა.

3.9.27. მოსახსნელ მოძრავშემადგენლობიანი წრიული გზის სა-  
ვარძლების (პონდოლების) მზიდ-საწევ ბაგირიდან ჩაჭიდება და  
განთავისუფლება უნდა მოხდეს მხოლოდ სადგურების სპეციალურ  
მონაკვეთებზე, რისთვისაც სადგურებს უნდა გააჩნდეს მზიდ-საწევ  
ბაგირიდან მოხსნილი მოძრავი შემადგენლობის შემნელებელი და  
მისი სიჩქარის ტრანსპორტიორის სიჩქარესთან გამაწონასწორებე-  
ლი მოწყობილობა, აგრეთვე მოძრავი შემადგენლობის მზიდ-საწევ  
ბაგირთან ჩაჭიდებისას მოძრავი შემადგენლობის ამჩქარებელი მოწყ-  
ობილობა.

მოწყობილობამ უნდა უზრუნველყოს მოძრავი შემადგენლო-  
ბის მდოვრე ჩაჭიდება და განთავისუფლება იმ ანგარიშით, რომ ამ  
დროს წარმოქმნილმა დინამიკურმა დატვირთვებმა არ გამოიწვიოს  
მოძრავი შემადგენლობის დაზიანება და მგზავრებისთვის საშიშრო-  
ების შექმნა.

3.9.28. მოსახსნელ მოძრავშემადგენლობიან წრიული გზის სად-  
გურებში გათვალისწინებული უნდა იყოს დაზიანებული და სათადა-  
რიგო სავარძლების განთავსებისათვის საჭიროა ჩიხური სარელსო  
გზა. სავარძლების ჩიხურ გზაზე გადაყვანა უნდა ხორციელდებოდეს  
ისრების მეშვეობით. ისრების მდგომარეობა უნდა კონტროლირდე-  
ბოდეს ბოლო გამომრთველებით.

3.9.29. მოსახსნელ მოძრავშემადგენლობიან წრიული გზის სად-  
გურებში გათვალისწინებული უნდა იყოს მოწყობილობა, რომელიც  
გამორიცხავს დაზიანებული ან არასწორად ჩაბმული მოძრავი შე-  
მადგენლობის სადგურიდან გასვლას, აგრეთვე მოწყობილობა, რო-  
მელიც არ დაუშვებს სადგურიდან მოძრავ შემადგენლობის გამგ-  
ზავრების იმ შემთხვევაში, როდესაც მანძილი სავარძლებს შორის  
ნაკლებია პროექტით მიღებულ მინიმალურ მანძილზე.

### 3.10. მასველი მოწყობილობა



ეროვნული  
სამშენებლო  
სამსახური

3.10.1 გზის პროექტში გადაწყვეტილი უნდა იყოს ევაკუაციის ხერხები მუშაობის შეფერხების შემთხვევებისათვის, კლიმატური პირობების, ადგილმდებარეობის და გზის დანიშნულების გათვალისწინებით.

3.10.2. ქანქარასებრ გზაზე მგზავრთა უსაფრთხო ევაკუაციისათვის მოწყობილი უნდა იქნას მასველი საშუალებები.

ერთსაწევბაგირიან ქანქარასებრ გზებზე გარდა ვაგონში არსებული მასველი მოწყობილობისა, გზის პროფილისა და ექსპლუატაციის პირობებიდან გამომდინარე, შეიძლება გათვალისწინებული იყოს სხვა სახის, ვაგონის გარეთ მოთავსებული, მასველი მოწყობილობის გამოყენებაც (დამოუკიდებელამძრავიანი მასველი ვაგონი, საყრდენთან მოთავსებული სარეზერვო საწევბაგირიანი ჯალამბარი და სხვა).

3.10.3. წრიულ გზებზე მგზავრთა ევაკუაციის მიზნით დასაშვებია მზიდ-საწევი ბაგირის სავარძლებიანად დაშვება ჯალამბრის საშუალებით.

### 3.11. სიგნალიზაცია და კავშირგაბმულობა

3.11.1. გზის სადგურებს და საყრდენებს შორის საჭიროა გათვალისწინებული იყოს სატელეფონო, ხმამალამოლაპარაკე ან რადიოკავშირი, ხოლო წრიული გზის ტრასა უნდა იყოს რადიოფიციურებული.

3.11.2. ქანქარასებრი გზის ვაგონი საჭიროა დაკავშირებული იყოს სადგურებთან სატელეფონო ან რადიოკავშირით.

3.11.3. ბაგირგზის ერთ-ერთი სადგური ჩართული უნდა იყოს ქალაქის ან დასახლებული პუნქტის სატელეფონო ქსელში.

### 3.12. ელექტრული ნაწილი

3.12.1. გზის ელექტრული ნაწილის დაპროექტება და მოწყობა უნდა წარმოებდეს ელექტროდანადგარების მოწყობის წესების, სახელმწიფო სტანდარტების, სამშენებლო ნორმების და წესების, აგ-

რეთვე სხვა მოქმედი ნორმატიული ტექნიკური დოკუმენტებისა და წინამდებარე წესების შესაბამისად.

3.12.2. ელექტრომომარაგების საიმედოობის მიხედვით, გზამწევი კუთვნება ელექტროდანადგარების მოწყობის წესებით გათვალისწინებულ მეორე კატეგორიას. სარეზერვო ელექტროკვების წყაროს ჩართვის დრო არ უნდა აღემატებოდეს ერთ საათს,

3.12.3. ბაგირების დამიწება სავალდებულოა. მზიდ-საწევი და საწევი ბაგირების დამიწებისათვის დასაშვებია მოსახსნელი განმ-მუშბტველების გამოყენება.

3.12.4. გზის ნაგებობები მეხისაგან დაცვის მიხედვით განეკუ-თვნება მესამე კატეგორიას.

3.12.5. გზებზე, რომელთა მუშაობა გათვალისწინებულია ღამის საათებში, საჭიროა ვაგონებს ჰქონდეთ როგორც შიგა, ისე გარე განათება, ხოლო სადგურებსა და საყრდენებზე დაყენებული იყოს სანათები.

#### 4. გზის ექსპლუატაცია

##### 4.1. ექსპლუატაციაში მიღება

4.1.1. კომისიის დანიშვნა და გზის ექსპლუატაციაში მიღება უნდა მოხდეს სათანადო სამშენებლო ნორმებისა და წესების და წინამდებარე წესების შესაბამისად. სამშენებლო ნორმებში გათვალისწინებული დოკუმენტების გარდა კომისიას საჭიროა წარედგინოს აგრეთვე:

- ა) გზის პასპორტი;
- ბ) ბაგირების სერტიფიკატები და ბაგირსაცდელი სადგურის მიერ გაცემული გამოცდის მოწმობები;
- გ) ქურობებში ბაგირების დამაგრების აქტები;
- დ) ბაგირის გადაბმის აქტი;
- ე) მზიდი ბაგირების ჩაკიდულობის გაზომვის აქტი;
- ვ) საპირწონეთა აწონვის აქტი;
- ზ) მოძრავი შემადგენლობის გამოცდის აქტი;
- თ) ვაგონის დამჭერის გამოცდის აქტი;
- ი) ბაგირგზის დამჭერი მოწყობილობის გამოცდის აქტი;

კ) გზაზე სასწავლო მაშველი ოპერაციის (მოძრავი შემადგენ-  
ლობიდან მგზავრთა მიწაზე ჩამოშვების) ჩატარების აქტი.

ეროვნული  
ბიზნისცენტრი

## 4.2. რეგისტრაცია

4.2.1. გზები, რომლებზეც ვრცელდება წინამდებარე წესები, სახელმწიფო კომისიის მიერ მიღების შემდეგ საჭიროა რეგისტრირებულ იქნას ტექნიკური ზედამხედველობის ორგანოში.

4.2.2. რეგისტრაციისათვის საჭიროა წარმოდგენილი იქნას შემდეგი დოკუმენტები:

- ა) გზის მფლობელის განცხადება;
- ბ) გზის პასპორტი;
- გ) სახელმწიფო კომისიის აქტი.

განცხადებაში მითითებული უნდა იყოს, რომ გზისადმი ზედამხედველობაა ორგანიზებულია ამ წესების შესაბამისად, გზის ტექნიკური მდგომარეობა იძლევა მისი უსაფრთხო ექსპლუატაციის საფუძველს, ხოლო მომსახურებისათვის გზა უზრუნველყოფილია ატესტირებული პერსონალით.

4.2.3. გზის ხელახალი რეგისტრაცია საჭიროა ჩატარდეს:

- ა) რეკონსტრუქციის შემდეგ;
- ბ) გზის მფლობელის შეცვლის შემთხვევაში.

4.2.4. ტექნიკური ზედამხედველობის ორგანოებში გზა აღრიცხვიდან უნდა მოიხსნას მფლობელის განცხადების საფუძველზე მისი ჩამოწერის, სხვა მფლობელზე გადაცემის ან კონსერვაციის შემთხვევაში.

## 4.3. ნებართვა გზის მუშაობაზე

4.3.1. გზის მუშაობაზე ნებართვას იძლევიან ტექნიკური ზედამხედველობის ორგანოები შემდეგ შემთხვევებში:

- ა) რეგისტრაციაში ახლად გატარებული გზის ექსპლუატაციაში გაშვების წინ;
- ბ) გზის რეკონსტრუქციის შემდეგ;
- გ) გზის კაპიტალური რემონტის შემდეგ;
- დ) ტექნიკური ზედამხედველობის ორგანოების მიერ გაჩერებულ გზაზე დარღვევების აღმოფხვრის შემდეგ.

4.3.2. გზის მუშაობაზე ნებართვას გაცემს ტექნიკდამხედველობის ინსპექტორი, რომელიც ეყრდნობა გზის მფლობელის მიერ ჩატარებული შემოწმების შედეგებს. თავის მხრივ ინსპექტორი ატარებს გზის მდგომარეობის საკონტროლო შემოწმებას, აგრეთვე ამოწმებს მომსახურებისა და ზედამხედველობის ორგანიზაციის მდგომარეობას.

გზის მუშაობაზე ნებართვის მისაღებად მისმა მფლობელმა 10 დღით ადრე უნდა აცნობოს ინსპექტორს.

#### 4.4. ტექნიკური შემოწმება

4.4.1. ექსპლუატაციაში მყოფ გზაზე სავალდებულოა პერიოდული ტექნიკური შემოწმების ჩატარება. პერიოდული ტექნიკური შემოწმება ტარდება არანაკლებ 12 თვეში ერთხელ, ხოლო ვაგონის დამჭერი მოწყობილობის გამოცდა — 6 თვეში ერთხელ.

4.4.2. გზის რიგგარეშე ტექნიკური შემოწმება საჭიროა ჩატარდეს:

- ა) რეკონსტრუქციის შემდეგ;
- ბ) კაპიტალური რემონტის შემდეგ;
- გ) ავარიის ლიკვიდაციის შემდეგ;
- დ) ტექნიკდამხედველობის ორგანოს მითითებით.

4.4.3. ტექნიკურ შემოწმებაზე პასუხისმგებელია გზის მფლობელი. სამუშაოს ჩატარება ეკისრება გზის უფროსს. გზის მფლობელს შეუძლია ტექნიკური შემოწმების ჩასატარებლად მოიწვიოს სპეციალიზებული ორგანიზაცია.

4.4.4. ტექნიკური შემოწმების დროს საჭიროა ჩატარდეს გზის დათვალიერება, მოძრავი შემადგენლობის სტატიკური და დინამიკური გამოცდები, სასწავლო მანქანის ოპერაცია.

4.4.5. დათვალიერების დროს საჭიროა შემოწმდეს ბაგირები, მათი დამაგრება და შეერთება, ბუნიკები, შკივები, გორგოლაკები, ამძრავი და მისი კვანძები, მოძრავი შემადგენლობა, სადგურებისა და საყრდენების მზიდი კონსტრუქციები, მანქანის მოწყობილობა.

დათვალიერების დროს უნდა დადგინდეს საპასუხისმგებლო დეტალების ცვეთის ხარისხი. საჭიროების შემთხვევაში ხდება გაცვეთილი ელემენტის შეცვლა ან შეცვლის ვადის დადგენა.



4.4.6. მოძრავი შემადგენლობის სტატიკური გამოცდა წარმოებს ორმაგი ნომინალური დატვირთვით. გამოცდის ხანგრძლივობა დაწესებულია: ვაგონისათვის 30 წუთი, სავარძლისათვის (ვაგონისათვის) — 15 წუთი.

გამოცდის ჩატარების შემდეგ ხდება მათი მზიდი ლითონკონსტრუქციების შეერთებების დათვალიერება.

4.4.7. დინამიკური გამოცდა წარმოებს გზის ნორმალური სიჩქარით მოძრაობის დროს, როცა:

ა) ქანქარასებრი გზის ვაგონი დატვირთულია 1,1 ნომინალური ტვირთით. გამოცდა გრძელდება სამი ციკლის განმავლობაში;

ბ) წრიული გზის მოძრავი შემადგენლობის ნახევარი დატვირთულია 1,1 ნომინალური ტვირთით. შემოწმებისას უნდა შესრულდეს სამი სრული ბრუნა.

დინამიკური გამოცდის პროცესში საჭიროა შემოწმდეს ამძრავისა და მუხრუჭების მუშაობა ყველაზე უფრო არახელსაყრელ პირობებში; ბაგირის ამძრავ შკივთან ჩაჭიდების საიმედოობა, მუშა და საავარიო მუხრუჭების ამოქმედება, როგორც თანამიმდევრობით, ისე ერთდროულად სიჩქარის შემზღუდველის, გამომრთველი მოწყობილობის, საყრდენი ბალანსირების, სადგურებისა და ვაგონების ავარიული დილების მოქმედება.

4.4.8. გზის სტატიკური, დინამიკური და დამჭერი მოწყობილობის გამოცდები საჭიროა გაფორმდეს აქტებით.

ტექნიკური შემოწმების შედეგები შეიტანება გზის პასპორტში, სადაც აღინიშნება აგრეთვე მომდევნო ტექნიკური შემოწმების ვადა.

პერიოდული ტექნიკური შემოწმების შემდეგ გზის ექსპლუატაციის ნებართვას იძლევა გზის უფროსი.

#### 4.5. გზის მომსახურება

4.5.1. გზის მფლობელმა უნდა უზრუნველყოს მისი გამართული მდგომარეობა და უსაფრთხო ექსპლუატაცია. ამისათვის საჭიროა:

ა) დაინიშნოს გზის უფროსი-პასუხისმგებელი პირი გზის გამართულ მდგომარეობაზე და უსაფრთხო ექსპლუატაციაზე;

ბ) გზა დაკომპლექტდეს სათანადო ინჟინერ-ტექნიკური და მსახურე პერსონალით;

გ) დაწესდეს პროფილაქტიკურ დათვალიერებათა ტემპების განრიგი, რომელიც უზრუნველყოფს გზის გამართულ მდგომარეობას;

დ) უზრუნველყოფილი იყოს გზის ინჟინერ-ტექნიკური პერსონალის და მომსახურე პირთა მიერ წინამდებარე წესების ცოდნის პერიოდული შემოწმების დადგენილი განრიგის დაცვა.

მფლობელს, რომელსაც ერთზე მეტი გზა აქვს, შეუძლია, პირობებიდან გამომდინარე, დანიშნოს რამოდენიმე გზაზე ერთი გზის უფროსი, რომელიც იქნება პასუხისმგებელი ამ გზების გამართულ მდგომარეობაზე და უსაფრთხო ექსპლუატაციაზე.

4.5.2. გზის იჯარაში გადაცემის შემთხვევაში მოიჯარადეს შეიძლება დაეცისროს ამ წესებით გათვალისწინებული მფლობელის ფუნქციები, რაც უნდა იყოს ასახული გზის გადაცემის ხელშეკრულებაში.

4.5.3. გზაზე სამუშაოდ დაიშვებიან 18 წელს მიღწეული პირები, რომლებმაც გაიარეს სამედიცინო შემოწმება.

4.5.4. გზის უფროსად უნდა დაინიშნოს პიროვნება, რომელსაც გააჩნია ტექნიკური განათლება, ან ბაგირგზაზე პრაქტიკული მუშაობის სტაჟი არანაკლებ 3 წლისა. გზის პასპორტში აღნიშნული უნდა იყოს გზის უფროსის დანიშვნის ბრძანების ნომერი, თარიღი და მისი გვარი, სახელი და მამის სახელი.

4.5.5. გზის უფროსი და ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული ინჟინერტექნიკური მუშაკები თანამდებობაზე უნდა დაინიშნონ მათ მიერ ამ წესების ცოდნის შემოწმების შემდეგ, რაც ხორციელდება ხელმძღვანელი და ინჟინერტექნიკური პერსონალის მიერ უსაფრთხოების ტექნიკის ნორმების, წესების და ინსტრუქციების ცოდნის შემოწმების დებულების შესაბამისად. პირებს, რომლებმაც გაიარეს ასეთი შემოწმება უნდა მიეცეთ სათანადო მოწმობა.

4.5.6. გზის უფროსი მოვალეა:

ა) უზრუნველყოს გზის გამართული ტექნიკური მდგომარეობა და მისი უსაფრთხო ექსპლუატაცია და არ დაუშვას გზის მუშაობა უსაფრთხოების წესების დარღვევით;

ბ) აწარმოოს გზის ტექნიკური შემოწმება და ნებართვის გაცე-

მა მის ექსპლუატაციაზე წინამდებარე წესების 4.3. მუხლის გათვალისწინებით:

გ) შეასრულოს ტექნედამხედველობის ორგანოების მითითებები და მიწერილობები, აგრეთვე გზის პერიოდულ დათვალიერებისა და რემონტის გრაფიკები;

დ) დაიცვას გზის მართვასა და მომსახურებაზე პერსონალის დაშვების წინამდებარე წესებით დადგენილი რიგი;

ე) უზრუნველყოს მომსახურე პერსონალი საჭირო ინსტრუქციებით.

4.5.7. გზის ექსპლუატაციის პროცესში უწყესივრობათა გამოვლენისას, აგრეთვე არსებული წესების დარღვევის დროს, გზის უფროსმა უნდა მიიღოს ზომები მათ აღმოსაფხვრელად, ხოლო საჭიროების შემთხვევაში — გააჩეროს გზა. კერძოდ, გზის ექსპლუატაცია არ დაიშვება, როცა:

ა) გასულია ტექნიკური შემოწმების ვადა;

ბ) ატესტაცია არა აქვს გავლილი მომსახურე პერსონალს;

ბ) მუხრუჭები უწყესივრო მდგომარეობაშია;

გ) ბაგირები გაცვეთილია ნორმაზე მეტად;

დ) გაუმართავ მდგომარეობაშია უსაფრთხოების ხელსაწყოები, მაშველი მოწყობილობა, დამცავი ნაგებობები.

ე) შემჩნეულია ბზარები მოწყობილობის და ლითონკონსტრუქციების საპასუხისმგებლო ადგილებში;

ზ) არაა შესრულებული ტექნედამხედველობის ორგანოების მითითება;

4.5.8. მომსახურე პერსონალმა (მემანქანე-ოპერატორებმა, მექანიკოსებმა, ზეინკლებმა, ელექტროზეინკლებმა, ტრასის შემომვლელებმა და გამყოლებმა) უნდა გაიაროს მომზადება დადგენილი წესით დამტკიცებული პროგრამებით სპეციალიზებულ სასწავლო დაწესებულებაში და ჩააბაროს გამოცდა საატესტაციო კომისიას.

4.5.9. ტექნედამხედველობის ორგანოს წარმომადგენლის მონაწილეობა მემანქანის (ოპერატორის) ატესტაციაში სავალდებულოა. გამოცდების თარიღის შესახებ ტექნედამხედველობის ორგანოს საჭიროა ეცნობოს 10 დღით ადრე.

4.5.10. პირებს, რომლებმაც ჩააბარეს გამოცდები, ეძლევათ დადგენილი სახის მოწმობა კომისიის თავმჯდომარის ხელის მოწე-

რით. მემანქანის (ოპერატორის) მოწმობას ხელს აწერს ავტორი  
ტექნიკდამხედველობის ორგანოს წარმომადგენელი.

მოწმობაში უნდა იყოს ჩაკრული მფლობელის ფოტო  
4.5.11. მომსახურე პერსონალის ცოდნის განმეორებითი შე-  
მოწმება საჭიროა ჩატარდეს:

- ა) პერიოდულად, 12 თვეში ერთხელ;
- ბ) ერთი საწარმოდან მეორეში, ან სხვა ტიპის გზაზე სამუშაო-  
დ გადასვლის შემთხვევაში;
- გ) გზის უფროსის ან ტექნიკდამხედველობის ორგანოს წარმო-  
მადგენლის მოთხოვნის საფუძველზე.

მომსახურე პერსონალის ცოდნის განმეორებითი (პერიოდული)  
შემოწმება დასაშვებია ჩატარდეს სპეციალიზებული სასწავლო და-  
წესებულების საატესტაციო კომისიაზე. ცოდნის განმეორებითი შე-  
მოწმებისას ტექნიკდამხედველობის წარმომადგენლის მონაწილეობა  
სავალდებულო არ არის.

4.5.12. მემანქანე (ოპერატორი), თუ ის გადაყვანილი იქნა ერ-  
თი ტიპის გზიდან მეორე ტიპის გზაზე სამუშაოდ, ან თუ აქვს ამ  
თანამდებობაზე მუშაობაში სტაჟის წყვეტა ერთ წელზე მეტი, ხე-  
ლახლა ამ თანამდებობაზე დანიშვნის წინ ვალდებულია გაიაროს  
დადგენილი წესით მომზადება და ატესტაცია. მომზადება ამ შე-  
თხვევაში დასაშვებია ჩატარდეს შემცირებული პროგრამით.

4.5.13. მომსახურე პერსონალის ცოდნის შემოწმებისა და ატე-  
სტაციის შედეგები ფორმდება სათანადო ოქმით.

4.5.14. გზის სწორი ექსპლუატაციის ორგანიზაციისათვის გზის  
მფლობელი ვალდებულია უზრუნველყოს მომსახურე პერსონალი  
მათი პროფესიების შესაბამისი ინსტრუქციებით. ინსტრუქციები  
აღნიშნულ პირებს საჭიროა დაურიგდეთ ხელმოწერით, სამუშაოზე  
დაშვების წინ.

#### 4.6. ექსპლუატაციის ზოგადი წესები

4.6.1. გზის ექსპლუატაცია უნდა წარმოებდეს წინამდებარე  
წესებისა და საპროექტო ორგანიზაციის მიერ დამუშავებული ექს-  
პლუატაციის ინსტრუქციის შესაბამისად.

4.6.2. გზის ელექტრომომწყობილობის ექსპლუატაცია უნდა წა-

რმოებდეს მომხმარებელთა ელექტრომომწყობილობების ტექნიკური ექსპლუატაციის წესებითა და მომხმარებელთა ელექტრომომწყობილობების ექსპლუატაციისას უსაფრთხოების ტექნიკის წესებით შესაბამისად.

4.6.3. სადგურებში საჭიროა თვალსაჩინო ადგილას გამოიკრას:

ა) წესები მგზავრებისათვის;

ბ) მოძრაობის განრიგი.

წრიულ გზებზე, სადგურებთან ახლომდებარე საყრდენებზე საჭიროა გამოიკრას სავარძლებში (კაბინებში) მგზავრთა ქცევის საილუსტრაციო პლაკატები, აგრეთვე გამაფრთხილებელი წარწერები სავარძლებიდან (კაბინებიდან) მგზავრთა გადმოსვლის მომზადების შესახებ.

4.6.4. ვაგონით გადასაყვან მგზავრთა რიცხვი ერთ რეისზე არ უნდა აღემატებოდეს გზის პასპორტით მიღებულ რაოდენობას.

4.6.5. ქანქარასებრ გზაზე უგამყოლო ვაგონებში 14 წლამდე ასაკის ბავშვთა გადაყვანა მოზრდილთა თანხლების გარეშე აკრძალულია.

4.6.6. წრიულ გზებზე ერთადგილიანი სავარძლებით დასაშვებია 6 წლამდე ასაკის ბავშვების ხელში აყვანილი მგზავრობა.

4.6.7. არაფხიზელ მდგომარეობაში მყოფ პირთა გადაყვანა გზით დაუშვებელია.

4.6.8. დაუშვებელია ვაგონში მგზავრებთან ერთად ასაფეთქებელი, ცეცხლსაშიში და მომწამლავი ნივთიერებების გადატანა.

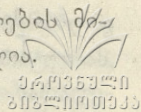
4.6.9. წრიულ გზაზე მგზავრთა სავარძლებში ჩასხდომა-გადმოსხდომა უნდა წარმოებდეს მომსახურე პერსონალის მეთვალყურეობით. საჭიროების შემთხვევაში მომსახურე პერსონალი მოვალეა დაეხმაროს მგზავრებს სადგურებზე ჩასხდომა-გადმოსხდომაში და უზრუნველყოს ამ ოპერაციის უსაფრთხოება.

4.6.10. მუშაობის დაწყების წინ გზა უნდა გაისინჯოს უქმ სვლაზე, შემდეგ კი მოხდეს მისი დათვალიერება ექსპლუატაციის ინსტრუქციის შესაბამისად.

მგზავრთა გადაყვანის დაწყება დასაშვებია, თუ არ გამოვლინდა უწესივრობანი და დარღვევები.

4.6.11. გზის ამუშავება უნდა მოხდეს სადგურის მორიგეების ან გამყოლების მიერ გამგზავრებაზე მზადყოფნის შესახებ გაცემუ-

ლი სიგნალების საფუძველზე. ქანქარასებრ გზაზე სიგნალების მოწყობის შემდეგ მგზავრთა ჩასხდომა-გადმოსხმა დაუშვებელია.



#### 4.7. საექსპლუატაციო დოკუმენტაცია

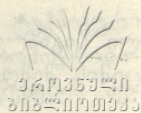
4.7.1. ბაგირგზაზე საჭიროა იყოს შემდეგი დოკუმენტაცია:

- გზის პასპორტი;
- გზის ექსპლუატაციის ინსტრუქცია, რომელიც შეიცავს მოთხოვნებს მგზავრთა ევაკუაციის შესახებ გზის იძულებითი გაჩერების შემთხვევაში;
- მოწყობილობის სწრაფცვეთადი დეტალების და კვანძების ნახაზების კომპლექტი, ძალოვანი და მართვის წრედების პრინციპული და სამონტაჟო ელექტრული სქემები;
- ბაგირების გადაბმის ინსტრუქცია;
- ქუროში ბაგირის შენადნობის ჩასხმით დამაგრების ინსტრუქცია;
- ქუროში მზიდი ბაგირის სოლებით ჩაანკერების ინსტრუქცია;
- თანამდებობრივი ინსტრუქციები;
- მგზავრთა გადაყვანის წესები;
- გზის დათვალიერების და რემონტის გრაფიკი;
- გზის დათვალიერების ჟურნალი;
- გზის რემონტის ჟურნალი;
- გზის მუშაობის აღრიცხვისა და ცვლის გადაბარების ჟურნალი;
- ავარიების აღრიცხვის ჟურნალი;
- გზის დათვალიერების და რემონტის ჟურნალი უნდა შეადგინოს მისმა მფლობელმა ექსპლუატაციის ინსტრუქციის შესაბამისად.

4.7.2. მართვის პულტის შენობაში უნდა იყოს:

- გზის პროფილის და გეგმის ნახაზები;
- მოწყობილობის დათვალიერებისა და რემონტის გრაფიკი;
- ამძრავის, მუხრუჭებისა და ვაგონის დამჭერის კინემატიკური სქემები;
- მართვის პრინციპული ელექტრული სქემა;

- მემანქანის ინსტრუქცია;
- სიგნალების აღმნიშვნელი.



## 5. პასუხისმგებლობა უსაფრთხოების წესების დარღვევისათვის

5.1. საწარმოების, ორგანიზაციების, საპროექტო, საკონსტრუქტორო, კვლევითი და სხვა დაწესებულებათა თანამდებობის პირებს და ინჟინერტექნიკურ მუშაკებს წინამდებარე წესების დარღვევისათვის ეკისრებათ პირადი პასუხისმგებლობა, მიუხედავად იმისა, გამოიწვია თუ არა ამ დარღვევამ ავარია ან უბედური შემთხვევა. ისინი პასუხისმგებელნი არიან აგრეთვე, ხელქვეითების მიერ დაშვებული დარღვევისათვის.

წესების უხეშ დარღვევას წარმოადგენს: თანამდებობის პირის მიერ მითითებისა და განკარგულების გაცემა, რომელიც ხელქვეითს აიძულებს დაარღვიოს უსაფრთხოების წესები და ინსტრუქციები; ტექნიკური დამხმარებლობის ორგანოს ან პროფკავშირთა ტექნიკური ინსპექციის მიერ გაჩერებული გზის მუშაობის თვითნებურად განახლება; იმ დარღვევებზე ზომების მიუღებლობა, რომლებსაც მისი თანდასწრებით სჩადიან ხელქვეითები, ან მუშები.

დარღვევის ხასიათისა და მისი შედეგის მიხედვით ყველა შემთხვევაში პირს ეკისრება დისციპლინალური, ადმინისტრაციული ან სასამართლო პასუხისმგებლობა.

5.2. მუშებს, რომლებმაც არ შეასრულეს ინსტრუქციით გათვალისწინებული მათი პროფესიების შესაბამისი მუშაობის უსაფრთხოების მოთხოვნები, დარღვევის ხასიათის შესაბამისად ეკისრებათ დისციპლინალური ან სასამართლო პასუხისმგებლობა.

## 6. ავარიებისა და უბედური შემთხვევების გამოკვლევა

6.1. ავარიები და უბედური შემთხვევები, მომხდარი ტექნიკური დამხმარებლობის ორგანოში რეგისტრირებულ გზაზე გამოკვლეული უნდა იქნას მოქმედი ინსტრუქციისა და დებულების შესაბამისად.

6.2. ავარიის, სასიკვდილო, მძიმე და ჭკუფური უბედური შემ-

თხვევის შესახებ გზის მფლობელი ვალდებულია დაუყოვნებლივ აცნობოს ტექნიკური ზედამხედველობის ორგანოს, პროკურატურას, პროფკავშირების გაერთიანებას, სასწრაფოდ გაუწიოს დახმარება ბულს პირველი დახმარება და უზრუნველყოს მისი გადაყვანა სამკურნალო დაწესებულებაში.

6.3. გარემოებათა გამომკვლევით კომისიის მუშაობის დაწყებამდე, ავარიის ან უბედური შემთხვევის ადგილი და მოწყობილობა შეინახოს იმ მდგომარეობაში, რომელიც იყო ავარიის ან უბედური შემთხვევის მომენტში (თუ ეს არ ემუქრება იქ მყოფთა სიცოცხლესა და ჯამრთელობას, ან არ ქმნის ავარიის საშიშროებას).

## 7. დასკვნითი დებულებანი

7.1. წინამდებარე წესები სრული მოცულობით ვრცელდება დაპროექტებაში, მშენებლობასა და რეკონსტრუქციაში მყოფ გზებზე, ხოლო ექსპლუატაციის ნაწილში — აგრეთვე მოქმედ გზებზე.

მოქმედი გზების ხელახლა აღჭურვის აუცილებლობას წინამდებარე წესების შესაბამისად, აგრეთვე მისი ჩატარების ვადებს ყოველ ცალკეულ შემთხვევაში, ადგენს გზის მფლობელი ტექნიკური მხედველობის ორგანოსთან შეთანხმებით.

მოქმედი გზების წინამდებარე წესებთან შესაბამისობაში მოყვანა უნდა მოხდეს სათანადო პროექტის საფუძველზე.

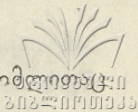
## ზოგიერთი ძირითადი ტერმინის განმარტება სამგზავრო ზაგიდგზებისათვის

№	ტერმინი	განმარტება
1	2	3
1	ბაგირგზა,	სატრანსპორტო ნაგებობა, რომლის მოძკიდული ბაგირგზა რავი შემადგენლობა გადაადგილდება კიდულ ბაგირზე.
2	ქანქარასებრი ბაგირგზა	ბაგირგზა, რომლის მოძრავი შემადგენლობა ასრულებს უკუქცევით-წინსვლით მოძრაობას.
3	წრიული (რგოლური) ბაგირგზა	ბაგირგზა, რომლის საწევი ბაგირი მოძრაობს ერთი მიმართულებით.





- |   |                              |   |
|---|------------------------------|---|
| 1   | 2                            | 3   |
| 4 ერთბაგირიანი ქანქარასებრი კიდული ბაგირგზა | ქანქარასებრი კიდული ბაგირგზა | ქანქარასებრი კიდული ბაგირგზა, რომელიც შემაღვენლობის მზიდ-საწევ ბაგირზე მდებარეობს დმივი დამაგრებით.                       |
| 5 ორბაგირიანი ქანქარასებრი კიდული ბაგირგზა  | ქანქარასებრი კიდული ბაგირგზა | ქანქარასებრი კიდული ბაგირგზა, რომლის მოძრავი შემაღვენლობა მუდმივად და დამაგრებული საწევ ბაგირზე და მოძრაობს მზიდ ბაგირზე. |
| 6 ერთბაგირიანი წრიული კიდული ბაგირგზა       | წრიული კიდული ბაგირგზა       | წრიული კიდული ბაგირგზა მზიდ-საწევ ბაგირზე მოძრავი შემაღვენლობის მუდმივი ან მოსახსნელი დამაგრებით.                         |
| 7 მზიდი ბაგირი                              | ბაგირი                       | ბაგირი, რომელზედაც გადაადგილდება ბაგირგზის მოძრავი შემაღვენლობა.  |
| 8 საწევი ბაგირი                             | ბაგირი                       | ბაგირი მოძრავი შემაღვენლობის გადასადგილებლად მზიდ ბაგირზე.  |
| 9 მზიდ-საწევი ბაგირი                        | ბაგირი                       | ბაგირი, მასზე დამაგრებული მოძრავი შემაღვენლობის გადაადგილებისათვის მზიდი ბაგირის გარეშე.                                  |
| 10 დამჭიმი ბაგირი                           | ბაგირი                       | ბაგირი, რომლის დანიშნულებაა მზიდი, საწევი ან მზიდ-საწევი ბაგირების დაჭიმვა.   |
| 11 სიგნალიზაციის ბაგირი                     | ბაგირი                       | ბაგირი, რომელიც განკუთვნილია სატელეფონო, სასიგნალო კავშირისათვის, ან (და) მართვისათვის.                                   |
| 12 მოძრავი შემაღვენლობა                     | სავარძელი                    | სავარძელი, ვაგონი, კაბინა, გონდოლა.   |
| 13 სავარძელი                                | საჯდომი                      | საჯდომი ღია მოძრავი შემაღვენლობა იატაკის გარეშე 1...4 მგზავრისათვის.  |
| 14 ვაგონი                                   | დახურული                     | დახურული ან ღია მოძრავი შემაღვენლობა მგზავრების გადასაცვანად.   |
| 15 კაბინა                                   | ღია                          | ღია მოძრავი შემაღვენლობა 1—2 მდგომი მგზავრისათვის.  |
| 15 გონდოლა                                  | დახურული                     | დახურული ვაგონი საჯდომი ადგილებით 2...8 მგზავრისათვის.  |
| 17 სადგური                                  | კიდული                       | კიდული ბაგირგზის მოძრავი შემაღვენლობის გაჩერების პუნქტი. ნაგებობისა და  |



მოწყობილობის ერთობლიობა, რომელიც აღჭურვილია ასეთი პუნქტი.

18 საყრდენი

ბაგირების დასაყრდენი მოწყობილობა ბაგირების ტრასაზე.

19 ბუნიკი

მზიდი ბაგირის საყრდენი მოწყობილობის ან სადგურის კონსტრუქციული ნაწილი, რომელსაც ეყრდნობა მზიდი ბაგირი.

20 საყრდენი გორგოლაჭები

გორგოლაჭების ერთობლიობა, რომელიც გამოიყენება ბაგირგზის საწვევი ან მზიდ-საწვევი ბაგირის დასაყრდნობად საყრდენებზე ან სადგურებში.

21 ამძრავი

ბაგირგზის საწვევი ან მზიდ-საწვევი ბაგირის მოძრაობაში მომყვანი მოწყობილობა, რომელიც შედგება ენერჯის წყაროსაგან, მოძრაობის გადაცემის მექანიზმისაგან და მართვის აპარატურისაგან.

22 მუხრუჭი

მოწყობილობა, რომლის დანიშნულებაც ბაგირგზის სიჩქარის შემცირება, სრული გაჩერება და დამუხრუჭებულ მდგომარეობაში დაჭერა.

23 მუშა მუხრუჭი

მუხრუჭი, რომელიც გამოიყენება ბაგირგზის მართვისას ნორმალური მუშაობის რეჟიმში.

24 საავარიო (დამცავი) მუხრუჭი

მუხრუჭი, რომელიც გამოიყენება ბაგირგზის გასაჩერებლად მის მუშაობაში საშიში დარღვევების წარმოქმნისას.

25 სამუხრუჭო გზა

მანძილი, რომელსაც გაივლის ბაგირგზის მოძრავი შემადგენლობა დამუხრუჭების დაწყებიდან მის სრულ გაჩერებამდე.

26 სიჩქარის შემზღუდველი

მოწყობილობა, რომელიც უზრუნველყოფს დაცვას სიჩქარის გადაჭარბებისაგან.

27 ვაგონის დამჭერი

მოწყობილობა, რომელიც უზრუნველყოფს ვაგონის დამუხრუჭებას მზიდ ბაგირზე საწვევ ბაგირში დაჭიმულობის შემცირებისას



დასაშვებზე მეტად, რაც შეიძლება გამოყენებული იყოს საწვევი ბაგირის გაწყვეტილისას რაიმე მიზეზებით.

28 მალი უბანი ბაგირის დაკიდების ორ მეზობელ წერტილს შორის.

29 ჩაკიდულობის ვერტიკალური მანძილი ბაგირის დაკიდების ორ მეზობელ წერტილზე გავლებული წრფიდან ბაგირამდე.

30 სალუხე დოლი დოლი, რომელიც გამოყენებულია ბაგირის ბოლოს დასამაგრებლად მასზე ბაგირის დახვევით.

31 შკივი ბორბალი, რომელიც გამოიყენება ბაგირის მოძრაობის მიმართულების შესაცვლელად (მიმმართველი შკივი) ან წვევის ძალის გადასაცემად (ამძრავი შკივი).

32 ამონავი სალუხე დოლის, შკივის, გორგოლაჭის, ბუნიკის და სხვა მოწყობილობის შიდა დამცავი სამოსი (ხე, რეზინა, სპეციალური პლასტმასა და სხვა).

33 ურიკა ორბაგირიანი კიდული ბაგირგზის ვაგონის ტვირთმზიდი ელემენტი, რომელიც გადაადგილდება მზიდ ბაგირზე.

დანართი 1

## ფოლადის ბაგირების წუნდების ნორმები

### 1. დახურული ბაგირები

დახურული ბაგირი, მისი ვიზუალურად დათვალიერებისას დაწუნებულად ჩაითვლება თუ:

ა). ბაგირის მთელ სიგრძეზე ორი მეტრის ფარგლებში გაწყვეტილი აღმოჩნდა ზედა შრის მავთულების ერთი მეექვსედი (გაწყვეტილი მავთულების დათვლისას განმეორებითი წყვეტა არ ჩაითვლება);

ბ) შეგრების ერთ ბიჯზე არსებობს ზედა შრის ორი ან მეტი მიჯნავე მავთულის წყვეტა, რის გამოც დარღვეულია ბაგირის ნის საკეტი;

გ) ბაგირიდან თავი აქვს ამოწეული გაწყვეტილი მავთულის ბოლო;

დ) ბაგირის განივი კვეთი დეფორმირებულია (უფრო ხშირად ეს ხდება უშუალოდ ბუნჯზე ან მის სოახლოვეში), რაც დამახასიათებელია შიგა მავთულების დიდი რაოდენობით გაწყვეტისათვის.

ბაგირი დაწუნებული უნდა იქნეს, აგრეთვე, თუ დეფექტოსკოპით შემოწმებისას მისი მთლიანი ლითონური კვეთი შემცირებულია 10 %-ით და მეტად.

## 2. წესული ბაგირები

1. ექსპლუატაციის პირობებში წნიანი ბაგირის წუნდება ხორციელდება შეგრების ერთ ბიჯზე გაწყვეტილი მავთულების რაოდენობის მიხედვით; ერთნაირი დიამეტრის მავთულებისაგან დამზადებული ბაგირების წუნდება ხდება ცხრ. 1 და ნახ. 1 მონაცემების მიხედვით.

მცირედ დახრილ გზებზე, როდესაც საწვევი ბაგირის გაწყვეტისას, ვაგონს არ შეუძლია თვითგორვით მიღწიოს ქვედა სადგურამდე, ბაგირის წუნდების ნორმები, რომლებიც ცხრ. 1-შია წარმოდგენილი, ორმაგდება.

2. ბაგირის შეგრების ბიჯი შემდეგნაირად განისაზღვრება: რომელიმე წნის ზედაპირზე (ნახ. 1) დაიტანენ „ა“ ნიშანს, საიდანაც ბაგირის ლერძის გასწვრივ გადათვლიან იმდენ წნას, რამდენ წნიანიცაა მოცემული ბაგირი (მაგალითად ექვსს — ექვსწნიან ბაგირში) და გადათვლის მიხედვით შემდეგ წნაზე (ჩვენს შემთხვევაში მეშვიდეზე) დაისმება მეორე ნიშანი „ბ“. მრავალწნიან ბაგირებში წნების ათვლა წარმოებს გარე შრეზე წნების რიცხვის შესაბამისად.

3. სხვადასხვა დიამეტრის მავთულებისაგან დამზადებული ბაგირის წუნდება, რომლის კონსტრუქციას  $6 \times 19 + 1$  ო. გ. (ო. გ. ნიშნავს — ორგანული გულარი), წარმოებს ცხრ. 1-ის პირველ სვეტში წარმოდგენილი მონაცემების შესაბამისად. ამასთან, წყვეტაზა რი-

ცხვი, როგორც წუნდების ნორმა, პირობითადაა მიჩნეული წვრი-  
ლი მავთულის გაწყვეტა შეადგენს 1-ს, მსხვილი მავთულისა კი 1.7-ს.  
წუნდების ნიშანი, ანუ შეგრების ერთ ბიჯზე მავთულების გაწყვე-  
ტათა რიცხვი, რომლის დროსაც ხდება ბაგირის დაწუნება.

## ცხრილი 1

### ბაგირის კონსტრუქცია

$6 \times 19 + 1$ თ. გ.	$6 \times 37 + 1$ თ. გ.	$6 \times 7 \times 19 + 1$ თ. გ.
ჯვარედინი ცალმხრივი შეგრება	ჯვარედინი ცალმხრივი შეგრება	ჯვარედინი ცალმხრივი შეგრება
6	3	11
		5
		42
		21

მაგალითად, თუ ჯვარედინი შეგრების ბაგირის ერთ ბიჯზე გვაქვს სამი წვრილი და ორი მსხვილი მავთულის წყვეტა, მაშინ პი-  
რობითი აღნიშვნა შეადგენს  $3 \times 1 + 2 \times 1.7 = 6.4$  ე. ი.  $> 6$  (ცხრი-  
ლი 1) და, აქედან გამომდინარე, უნდა მოხდეს ბაგირის დაწუნება.

4. შეგრების ერთ ბიჯზე მავთულების რიცხვი, როგორც წუნ-  
დების ნიშანი, ბაგირისათვის, რომლის კონსტრუქცია ცხრ. II-ში  
ნაჩვენებია არ არის, განისაზღვრება ამავე ცხრილიდან იმ ბაგირის  
მონაცემებით, რომელიც განიკვეთში წნებისა და მავთულების რი-  
ცხვით მასთან ყველაზე ახლოა. მაგალითად, ბაგირისათვის, რომლის  
კონსტრუქციაა  $8 \times 19 + 1$  თ. გ. ცხრ. 1-ის მიხედვით უახლოესია ბა-  
გირი  $6 \times 19 + 1$  თ. გ. იმისათვის, რომ განესაზღვროთ წუნდების ნი-  
შანი  $8 \times 19 = 152 + 1$  თ. გ. კონსტრუქციის ბაგირისათვის, საჭიროა  
ცხრ. 1-ში ნაჩვენები წუნდების ნიშანი  $6 \times 19 + 1$  თ. გ. კონსტრუქ-  
ციის ბაგირისათვის გავამრავლოთ კოეფიციენტზე 1.33 ( $96 : 72 =$   
 $= 1.33$ ), სადაც 96 და 72, შესაბამისად, განსახილველი ბაგირების  
წნების გარეთა შრეებში მავთულების რიცხვია.

წნის გარეთა შრეში მავთულების რიცხვი აღემა შესაბამისი  
სახელმწიფო სტანდარტიდან, ან განისაზღვრება უშუალოდ ბაგირზე  
დათვლის გზით.

5. ბაგირში ზედაპირული ცვეთის ან მავთულების კოროზიის

არსებობის შემთხვევებში შეგარების ბიჯზე წყვეტათა რიცხვი, როგორც წუნდების ნიშანი, უნდა შემცირდეს შემდეგი მონაცემების შესაბამისად:



მავთულების დიამეტრის შემცირება, რომელიც ზედაპირულმა ცვეთამ ან კოროზიამ გამოიწვია, %	—	10	15	20	25	≥ 30
შეგარების ბიჯზე მავთულების წყვეტათა რიცხვი (ცხრ. 1-ში ნაჩვენები ნორმის პროცენტი)	—	85	75	70	60	50

თუ ცვეთის და კოროზიის შედეგად მოხდა მავთულების პირვანდელი დიამეტრის 40 %-ით ან მეტით შემცირება, ბაგირი უნდა იქნას დაწუნებული.

ცვეთის და კოროზიის შედეგად მავთულის დიამეტრის შემცირებას საზღვრავენ მიკრომეტრის ან სხვა იარაღის დახმარებით, რომელიც უზრუნველყოფს საკმარის სიზუსტეს. ამისათვის გაწყვეტილი მავთულის ბოლო გადაიღუნება გაწყვეტის ადგილას ყველზე დიდი ცვეთის უბანზე. მავთულის დარჩენილ სისქეს ზომავენ მოღუნულ ბოლოსთან, ჭუჭყისა და ქანგის მოშორების შემდეგ.

6. თუ შეგარების ბიჯზე მავთულების წყვეტათა რიცხვი ნაკლებია ცხრ. 1-ში ნაჩვენებზე ან ნაკლებია იმაზე, რაც განისაზღვრება ამ დანართის 3, 4, 5 პუნქტებში მოცემული მითითებებით, აგრეთვე მავთულების ზედაპირული ცვეთისას, რომელიც ნაკლებია 40 %-ზე და ამასთან მავთულები გაწყვეტილი არაა, ბაგირი შეიძლება დატოვებულ იქნეს სამუშაოდ იმ პირობით, თუ გარანტირებული იქნება მისი მდგომარეობის გულმოდგინე შემოწმება პერიოდული დათვალიერებისას და შედეგების ჩაწერა, დათვალიერების ჟურნალში.

7. მრავალწინანი, ლითონისგულიანი ბაგირების წუნდება, მზიდ ბაგირებად მათი გამოყენების შემთხვევაში, ხორციელდება ამ დანართის მე-2 პუნქტის შესაბამისად. ბაგირების წუნდება უნდა მოხდეს იმ ნორმებით, რომლებიც დადგენილია ცხრ. 1-ის მიხედვით ჯვარედინი შეგარების ბაგირებისათვის.

დანართი 2

ქანქარასებრი გზის ვაგონის დამკერის გამოცდის  
ინსტრუქცია

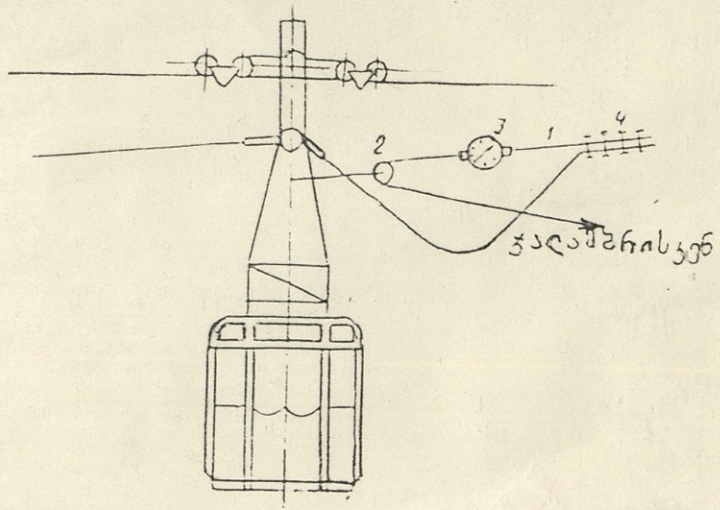
1. ვაგონის დამკერის მექანიზმის გამოცდის წინ საჭიროა დამკერისა და სავალი ურიკის გულდასმით დათვალიერება. აგრეთვე ღრეჩოს გაზომვა დამკერის ტუჩებსა და მზიდ ბაგირს შორის.

უნდა მოხდეს ყველა შემჩნეული დეფექტის აღმოფხვრა, ღრეჩოს დარეგულირება კი საჭიროა საპროექტო მნიშვნელობიდან მისი გადახრის შემთხვევაში.

2. დამკერის მექანიზმის გამოცდა ტარდება სადგურის ბაქანზე.

3. დამკერის ავტომატური ჩართვის უნარს ამოწმებენ საწევ ბაგირში დაჭიმულობის შემცირებით თანამიმდევრობით, ვაგონის ჯერ ერთი, მერე მეორე მხრიდან. საწევ ბაგირში დაჭიმულობას შემცირებენ დამხმარე ბაგირის საშუალებით, რომლის ერთი ბოლო მაგრდება საწევ ბაგირზე, მეორე ბოლო — ვაგონზე დამაგრებული ბლოკის გავლით ჯალამბაზზე, როგორც ეს ნახ. 1-ზეა ნაჩვენები. დამხმარე ბაგირზე აყენებენ დინამომეტრს.

დამკერის მექანიზმი გამართულად ითვლება, თუ ის საიმედოდ ამოქმედდება, როცა საწევი ბაგირის დაჭიმულობა საპირწონის მასით გამოწვეული დაჭიმულობის 25 %—10 % ფარგლებში მდებარეობს.



ნახ. 1. ვაგონის დამჭერის ამოქმედების გამოცდისათვის ვაგონის დაყენების სქემა

- 1. დამხმარე ბაგირი; 2. მიმართველი როლიკი; 3. დინამომეტრი;
- 4. დამჭერები.

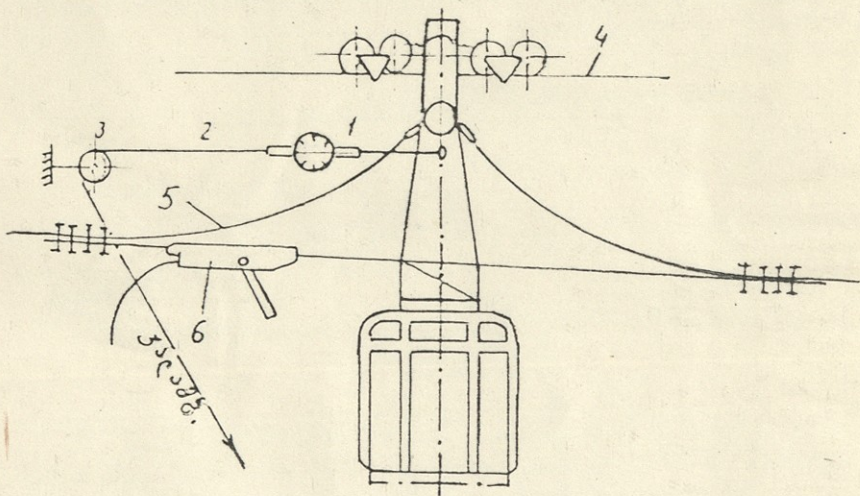
4. დამჭერის სამუხრუჭო ძალა იზომება დინამომეტრის საშუალებით, რისთვისაც:

- ა) დამხმარე ბაგირს განალაგებენ ნახ. 2-ის მიხედვით;
- ბ) ჩართავენ დამჭერს;
- გ) დამხმარე ბაგირის საშუალებით ხდება საწვევი ბაგირის მოშვება;
- დ) ჩართავენ ჯალამბარს და თანდათან ზრდიან გამწვევ ძალას,



ვიდრე დამჭერის ტუჩები მზიდ ბაგირზე არ დაიწყებენ ასრიალებას;  
 ე) დინამომეტრის ჩვენების მიხედვით განისაზღვრება დამჭე-  
 რის სამუხრუტო ძალა.

საქართველოს  
 შიგლი რკინიგზის



ნახ. 2. ვაგონის დამჭერის გამოცდისათვის  
 ვაგონის დაყენების სქემა

1. დინამომეტრი; 2. დამხმარე ბაგირი; 3. შკივი;  
 4. მზიდი ბაგირი; 5. გამწვევი ბაგირი; 6. ჯალამბარი.

როდესაც ვაგონი დახრილ უბანზე დგას, საჭიროა სამუხრუტო ძალა გაიზომოს ვაგონის დაძვრით წინ ( $F_{წ}$ ) და უკან ( $F_{უ}$ ) მიმართულებით. ამ შემთხვევაში სამუხრუტო ძალის ფაქტიური მნიშვნელობა მიიღება

$$F = \frac{F_{წ} + F_{უ}}{2}$$

თუ სამუხრუტო ძალის ფაქტობრივი მნიშვნელობა 5 %-ით და მეტით განსხვავდება საანგარიშო მნიშვნელობისგან, მაშინ აუცილებელია დამჭერის რეგულირება და ახალი გამოცდის ჩატარება.

№ \_\_\_\_\_ ვაგონის დამჭერის  
გამოცდის აქტის ფორმა  
გზა \_\_\_\_\_

(გზისა და მისი მფლობელი საწარმოს დასახელება)

„ \_\_\_\_\_ “ \_\_\_\_\_ 19 წ.

კომისიამ შემადგენლობით:

1. თავმჯდომარე:

2. წევრები \_\_\_\_\_

ჩაატარა № \_\_\_\_\_ ვაგონზე დაყენებული დამჭერის გამოცდა.

1. დამჭერის მექანიზმის ამოქმედების შემოწმება:

საწევი ბაგირის მოშვებისას ვაგონის მარჯვენა მხრიდან დამჭერი და მისი კონტაქტი ამოქმედდნენ, როცა საწევი ბაგირის დაჭიმულობამ შეადგინა \_\_\_\_\_ კნ;

საწევი ბაგირის მოშვებისას ვაგონის მარცხენა მხრიდან დამჭერი და მისი კონტაქტი ამოქმედდნენ, როცა საწევი ბაგირის დაჭიმულობამ შეადგინა \_\_\_\_\_ კნ.

2. დამჭერის მიერ განვითარებული სამუხრუჭო ძალის შემოწმება:

საწევი ბაგირის მოშვებისას ვაგონის მარჯვენა მხრიდან სამუხრუჭო ძალის მნიშვნელობა ვაგონის დაძვრის მომენტში შეადგენდა \_\_\_\_\_ კნ.

საწევი ბაგირის მოშვებისას ვაგონის მარცხენა მხრიდან სამუხრუჭო ძალის მნიშვნელობა ვაგონის დაძვრის მომენტში შეადგენდა \_\_\_\_\_ კნ.

ზემოთ აღნიშნულის საფუძველზე კომისია ასკვნის, რომ დამჭერმა \_\_\_\_\_

(გაუძლო, ვერ გაუძლო გამოცდას და ვარგისია, \_\_\_\_\_

უვარგისია შემდგომი მუშაობისათვის)

გამოცდის შემდეგ დამჭერის, ბაგირების, ვაგონის დაზიანება არ შეინიშნება (შეინიშნება) \_\_\_\_\_

(აღნიშნეთ სიტყვიერად)

ხელმოწერები:

სამგზავრო კიდული ბაგირგზის

კ ა ს კ მ რ ტ ი

სარეგისტრაციო № \_\_\_\_\_

გზის დასახელება \_\_\_\_\_

გზის დანიშნულება \_\_\_\_\_

გზის მფლობელი \_\_\_\_\_

საპროექტო ორგანიზაცია \_\_\_\_\_

მშენებელი ორგანიზაცია \_\_\_\_\_

სამონტაჟო ორგანიზაცია \_\_\_\_\_

მშენებლობის დაწყების თარიღი \_\_\_\_\_

მშენებლობის დასრულების თარიღი \_\_\_\_\_

1. გზის ტექნიკური დახასიათება

1.1. გზის ტიპი \_\_\_\_\_

1.2. გამტარუნარიანობა ერთი მიმართულებით, კაც/სთ \_\_\_\_\_

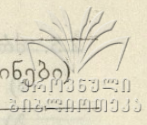
1.3. გზის სიგრძე, მ. \_\_\_\_\_

1.4. მოძრაობის სიჩქარე: \_\_\_\_\_

ა) მთავარი ამძრავით, მ/წ. \_\_\_\_\_

ბ) დამხმარე ამძრავით, მ/წ. \_\_\_\_\_

გ) სარევიზიო ამძრავით, მ/წ. \_\_\_\_\_



- 1.5. მგზავრობის დრო ერთი მიმართულებით, წთ. \_\_\_\_\_
- 1.6. მოძრავი შემადგენლობა (ვაგონები, სავარძლები, კაბინები)
  - ა) ტიპი \_\_\_\_\_
  - ბ) ტრასაზე ვაგონების (სავარძლების) რიცხვი \_\_\_\_\_
  - გ) ტევადობა, კაცი \_\_\_\_\_
  - დ) სასარგებლო დატვირთვა, კნ. \_\_\_\_\_
  - ე) საკუთარი მასა, კგ. \_\_\_\_\_
  - ვ) სავარძლებს (კაბინების) შორის მანძილი, მ. \_\_\_\_\_
  - ზ) სავარძლებში (კაბინებში) ჩასხდომის ინტერვალი, წმ. \_\_\_\_\_
- 1.7. შტოების შორის მანძილი, მ. \_\_\_\_\_
- 1.8. საყრდენების რიცხვი \_\_\_\_\_
- 1.9. საყრდენების სიმაღლე, მ. \_\_\_\_\_
- 1.10. ნიშნულები:
  - ა) ზედა სადგური (ამძრავი, დამჭიმი, მოსახვევი) \_\_\_\_\_
  - ბ) ქვედა სადგური (ამძრავი, დამჭიმი, მოსახვევი) \_\_\_\_\_
  - გ) შუალედი სადგური \_\_\_\_\_
- 1.11. ზედა და ქვედა სადგურების სიმაღლეთა სხვაობა, მ. \_\_\_\_\_
- 1.12. მოძრავი შემადგენლობის ასვლის მაქსიმალური კუთხე, გრად. \_\_\_\_\_
- 1.13. მაქსიმალური წრიული ძალა ამძრავ შკივზე, კნ. \_\_\_\_\_
- 1.14. ქარის დასაშვები სიჩქარე, მ/წ. \_\_\_\_\_

**2. ამძრავის დახასიათება**

- 2.1. ამძრავის ტიპი \_\_\_\_\_
- 2.2. ამძრავი შკივი:
  - ა) დიამეტრი, მმ \_\_\_\_\_
  - ბ) ამონაგის მასალა \_\_\_\_\_
- 2.3. რედუქტორი ძირითადი:
  - ა) ტიპი \_\_\_\_\_
  - ბ) გადაცემის რიცხვი \_\_\_\_\_
- 2.4. რედუქტორი დამხმარე:
  - ა) ტიპი \_\_\_\_\_
  - ბ) გადაცემის რიცხვი \_\_\_\_\_

2.5. ძრავა ძირითადი:

- ა) ტიპი \_\_\_\_\_
- ბ) სიმძლავრე, კვტ \_\_\_\_\_
- გ) ლილვის ბრუნვის სიჩქარე, წმ/მთ \_\_\_\_\_

2.6. ძრავა დამხმარე:

- ა) ტიპი \_\_\_\_\_
- ბ) სიმძლავრე, კვტ \_\_\_\_\_
- გ) ლილვის ბრუნვის სიჩქარე, წმ/მთ \_\_\_\_\_

2.7. მუშა მუხრუჭი:

- ა) ტიპი \_\_\_\_\_
- ბ) რაოდენობა \_\_\_\_\_
- გ) უდიდესი სამუხრუჭო მანძილი, მ. \_\_\_\_\_

2.8. საავარიო მუხრუჭი:

- ა) ტიპი \_\_\_\_\_
- ბ) რაოდენობა \_\_\_\_\_
- გ) უდიდესი სამუხრუჭო მანძილი, მ. \_\_\_\_\_

**3. სადგურების და საყრდენების ლითონკონსტრუქციების ძირითადი ელემენტების მონაცემები.**

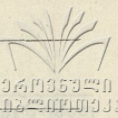
ფოლადი		ელექტროდები, შესა- დუღებელი მავთული		შენიშვნა
სადგურების, საყრდენების მარკა დასახელება	სახ. სტანდარტი ტექ. პირობები	ტიპი მარკა	სახ. სტანდარტი ტექ. პირობები	

**5. უსაფრთხოების ძირითადი საშუალებები**

5.1. ვაგონის დამჭერი:

- ა) ტიპი \_\_\_\_\_
- ბ) დამუხრუჭების ძალა \_\_\_\_\_
- გ) უდიდესი სამუხრუჭე მანძილი \_\_\_\_\_

5.2. მაჩვენებლები:



ა) ვაგონის მდებარეობის \_\_\_\_\_

5.3. სასიგნალო მოწყობილობანი და მათი დანიშნულება: \_\_\_\_\_

ა) ანემორუმბომეტრი \_\_\_\_\_

5.4. მაბლოკირებელი მოწყობილობანი: \_\_\_\_\_

### 6. ელექტრული დენის სახეობა და ძაბვა

წრედი	დენის სახეობა	ძაბვა, ვ
ძალოვანი		
მართვის		
მუშა განათების		
სარემონტო განათების		

### 7. გზის მართვის აღვილი

### 8. გზის გამოცდა

ბაგირგზა გამოიცადა მუშა დატვირთვით \_\_\_\_\_ ციკლის განმავლობაში.

მოძრავი შემადგენლობა გამოიცადა \_\_\_\_\_ კნ დატვირთვით \_\_\_\_\_ წუთის განმავლობაში.

ვაგონის გამჭერი გამოიცადა გამოცდის ინსტრუქციის შესაბამისად.

ბაგირგზა დამზადებულია, აშენებულია და დამონტაჟებულია წინამდებარე წესების, სახელმწიფო სტანდარტების, სამშენებლო ნორმებისა და წესების, ტექნიკური პირობების და ინსტრუქციების შესაბამისად და ვარგისია პასპორტში ნაჩვენები პარამეტრებისათვის.

პროექტის მთავარი ინჟინერი \_\_\_\_\_

სამონტაჟო ორგანიზაციის \_\_\_\_\_

მთავარი ინჟინერი \_\_\_\_\_

გზის მფლობელი საწარმოს \_\_\_\_\_

მთავარი ინჟინერი \_\_\_\_\_

9. გზის უფროსი



საქართველოს  
ხელმწიფრობის  
სამსახური

დანიშვნის ბრძანების  
ნომერი და თარიღი

გვარი, სახელი  
მამის სახელი

ხელმოწერა

10. ტექნიკური შემოწმების შედეგების ჩანაწერი

ტექნიკური  
შემოწმების  
თარიღი

ტექნიკური შემოწმების შედეგები

შემდგომი  
ტექნიკური  
შემოწმების  
ვადა

11. რეგისტრაცია

გზა რეგისტრირებულია 19 წლის „—“

(რეგისტრაციის ჩამტარებელი ორგანო)

გზის რეგისტრაციის №

პასპორტში დანომრილია გვერდი და ზონარ-

გაყრილია სულ ფურცელი, მათ შორის

ნახაზები ფურცელზე.

(რეგისტრაციის ჩამტარებელი პირის თანამდებობა) (ხელმოწერა)

19 წლის „—“

რიცხვი, თვე, წელი

წვედითა რიცხვი  
ბაგირის შერჩევის  
ბიჯზექლიერ დაზიანებული  
ადგილის დაცილება  
ბაგირის რომელიმე  
პირობითი წერტილიდანგადაბმათა  
მდგომარეობა

სხვა შედეგები

დეფექტების აღმოფხვრის  
ლონისიებიანი, შესრულ-  
ბის ვადა, ვის დავეცალადამთვალეებულის  
ხელმოწერავის მიერ, როდის და  
როგორ არის აღმოფხვ-  
რალი შემწეული  
დეფექტებიგის უფროსის  
შენიშვნები და  
ხელმოწერა

დათვალეებულის შედეგები

საწმენკი ბაგირი

ფორმა №

ქვემოთა  
შემაჯობა

ქვემოთა და ზედათა ქვემოთა და ზედათა და ზედათა და ზედათა

ქვემოთა და ზედათა



საწევი და მზიდ-საწევი ბაგირის დამქიმავე ბაგირი

ფორმა № 4

რიცხვი, თვე, წელი	დათვალიერების შედეგები		სხვა შედეგები	დოქიტორების აღმოფხვრის ლონისძიებანი, შესრულების ვადა, ვის დაევალა	დამთვალიერებლის ხელმოწერა	ვის მიერ, როდის და როგორაა აღ- მოფხვრილი შემწეული დოქიტორები	გზის უფროსის შენიშვნები და ხელმოწერა
	ბაგირის შე- გების ბე- ზე მათეულ- ბის წყვილ- თა რიცხვი	ქვილაზე და- ზიანებული და- ადგილის და- ცისება ბა- გირზე აქი- ბული ბირო- ბითი წერ- ტილიდან					
1	2	3	4	5	6	7	8

ქვემოთაა  
შენიშვნები

დამქიმავე მოწყობილობა

ფორმა № 5

რიცხვი, თვე, წელი	დათვალიერების შედეგები	დოქიტორების აღ- მოფხვრის ლონის- ძიებანი, შესრუ- ლების ვადა, ვის დაევალა	დამთვალიერებლის ხელმოწერა	ვის მიერ, როდის და როგორაა აღ- მოფხვრილი შემ- წეული დოქიტორები	გზის უფროსის შენიშვნები და ხელმოწერა
1	2	3	4	5	6

დამთვალიერებელი

ფორმა № 5





ს ა ყ რ დ ე ნ ე ბ ი

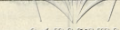
რიცხვი, თვე, წელი	დათვალიერების შედეგები				დღეგრძელის აღ- მოფხვრის ღონის- ძიებები, შეს- რულების ვადა, ვის დაევალა	დამთვლი- ლების ხელ- მოწერა	ვის მიერ, რო- დის და როგ- არის აღმოფხ- ვნილნი. დღეგრ- ძელი	გზის უფროსის შეინფიცირების ხელმოწერა
	მოწყობილობის მდგომარეობა	კონსტრუქციების მდგომარეობა	სხვა შედეგები					
1	2	3	4	5	6	7	8	

ს ა რ გ შ რ ი

რიცხვი, თვე, წელი	დათვალიერების შედეგები				დღეგრძელის ან უწყობის აღმოფხვრის ღონისძიებები, შესრულების ვადა, ვის დაევალა	დამთვ- ლიერებ- ლის ხელ- მოწერა	ვის მიერ, როდის და როგორ არის აღმოფხვრილი შემჩნეული დღეგრძელები	გზის უფროსის შეინფიცირების ხელმოწერა
	მექანიკური მოწყობილობა	ელექტრო- მოწყობი- ლობა	კონსტრუქ- ციები	სხვა შედეგები				
1	2	3	4	5	6	7	8	9

მომკრავი უმემაღვენლოვა

ფორმა № 8

რიცხვი, თვე, წელი	ვაგონის, საჯარძლის (ვაგონის) ნომერი	ექსპლუატაციის დაწყების თარიღი	დათვალიერების შედეგები	დეფექტის აღმოფხვრის ღონისძიებანი, შესრულების ვადა, ვის დაეჯალა	დამთვალიერებელის ხელმოწერა	ვის მიერ, როდის და როგორ არის აღმოფხვრილი შეცხვნილი დეფექტები	 <p>საქართველოს გზის მართვის მინისტრის შენიშვნები და ხელმოწერა</p>
1	2	3	4	5	6	7	8

ფორმა № 9

უსაფრთხოების ხელსაწყობი, სიგნალიზაციისა და კავშირგაბმულობის აპარატურა

რიცხვი, თვე, წელი	დასათვალიერებელი ობიექტი	დათვალიერების შედეგები	დეფექტების აღმოფხვრის ღონისძიებანი, შესრულების ვადა, ვის დაეჯალა	დამთვალიერებლის ხელმოწერა	ვის მიერ, როდის და როგორ არის აღმოფხვრილი შეცხვნილი დეფექტები	ვის უფროსის შენიშვნები და ხელმოწერა
1	2	3	4	5	6	7

გზის რემონტის უზრუნველყოფის ფორმა (რეკომენდირებული)

(გზის დასახელება)

(გზის მფლობელი)

რიცხვი, თვე, წელი	სამუშაოების აღწერა	მექანიკოსის ხელმოწერა	გზის უფროსის შენიშვნები და ხელმოწერა
1	2	3	4

უზრუნველყოფის წარმოების ინსტრუქცია

უზრუნველყოფის წარმოებას გზის მექანიკოსი მე-2 სვეტში შეტანილ უნდა იქნეს სარემონტო სამუშაოების აღწერა, შეცვლილი ნაწილების დასახელებით: ბაგირების შეცვლა, მათი შეზეთვა, მოწყობილობის გამოცდა და ა. შ.

ახლად დაყენებული ბაგირების, რემონტის დროს გამოყენებული მასალების, ელექტროდების ხარისხის, აგრეთვე შედეგების ხარისხის დამადასტურებელი დოკუმენტები უნდა ინახებოდეს სპეციალურ საქალაქში.



ჟურნალი ინახება ამძრავ სადგურზე, მას აწარმოებს მემანქანე.  
მე-9 სვეტში დაწვრილებით უნდა აღიწეროს გზის გაჩერების მიზე-  
ზები, მე-12-ში — ცვლაში შემჩნეული უწყესივრობანი.

### ჟურნალის წარმოების წესი

ჟურნალი ინახება ამძრავ სადგურზე, მას აწარმოებს მექანიკოსი.

№ 1—9 ფორმების შედგენა აუცილებელია:

№ 1 — დამოუკიდებლად თითოეული მზიდი ბაგირისათვის.

მზიდი ბაგირისათვის აუცილებელია, აგრეთვე, გვექონდეს ბაგირების დაზიანების სქემები მავთულების წყვეტათა რიცხვისა და ადგილის ჩვენებით.

№ 2 — დამოუკიდებლად, როგორც ამძრავი შკივის, ასევე დამჭიმი სისტემის მხარეს მოთავსებული საწვევი ბაგირებისათვის;

№ 3 და 4 — დამოუკიდებლად ყოველი მითითებული ბაგირისათვის;

№ 5 — დამოუკიდებლად თითოეული დამჭიმი მოწყობილობისათვის;

№ 6 — დამოუკიდებლად თითოეული საყრდენისათვის;

№ 7 — დამოუკიდებლად თითოეული სადგურისათვის;

№ 9 ფორმაში უნდა აღინიშნოს მუშა და ავარიული ამომრთველების, სიჩქარის შემზღუდველის, სხვა ხელსაწყოების და უსაფრთხოების მოწყობილობების, აგრეთვე სიგნალიზაციისა და კავშირგაბმულობის აპარატების მდგომარეობა.

ყოველთვიური, კვარტალური, წლიური დათვალიერების ჩანაწერები ხაზგასმით უნდა გამოიყოს სხვა ჩანაწერებისაგან. თუ გამოსაკვლევი ობიექტი წესიერულ მდგომარეობაშია, შესაბამის სვეტში კეთდება ჩანაწერი „წესიერულია“, წინააღმდეგ შემთხვევაში აღინიშნება, სახელდობრ რა არის უწყესივრო.



100

96-2.86  
ՀԱՅԿԵՍՏԱՆԻ  
ՅՈՒՆԻՎԵՐՍԻՏԵՏ