

საქართველოს სარკინიგზო ტრანსპორტი

ვამტკიცებ:

გდ-სკს
№1665

საქართველოს სარკინიგზო
ტრანსპორტის გენერალური
დირექტორი *ა. ჩხაიძე*
2000 წლის 26 დეკემბერი

**საქართველოს სარკინიგზო
ტრანსპორტზე სიბნაღიზაციის
ინსტრუქცია**

სარკინიგზო ტრანსპორტის გამომცემლობა
თბილისი
2001 წ.

შესავალი

1. საქართველოს სარკინიგზო ტრანსპორტზე სიგნალიზაციის ინსტრუქცია აწესებს ხილვადი და ხმოვანი სიგნალების სისტემას იმ ბრძანებებისა და მითითებების გადასაცემად, რომელიც ეხება მატარებელთა მოძრაობასა და სამანევრო მუშაობას. აგრეთვე სასიგნალო ხელსაწყოების ტიპებს, რომელთა მეშვეობითაც ეს სიგნალები გადაიცემა..

2. სიგნალიზაციის ინსტრუქცია აუცილებელია სარკინიგზო ტრანსპორტის ყველა ქვედანაყოფისა და მუშაკისათვის.

სიგნალიზაციის ინსტრუქციით დადგენილი სიგნალების მოთხოვნების შესრულება უზრუნველყოფს მატარებელთა შეუფერხებელ მოძრაობას, აგრეთვე მატარებელთა მოძრაობისა და სამანევრო მუშაობის უსაფრთხოებას.

სიგნალიზაციის ინსტრუქციის შეცვლა შეიძლება მხოლოდ გენერალური დირექტორის ბრძანებით (განკარგულებით).

3. ყველა ინსტრუქცია და მითითება, რომელიც ეხება სიგნალიზაციას სარკინიგზო ტრანსპორტზე, მკაცრად უნდა შეესაბამებოდეს ამ ინსტრუქციის მოთხოვნებს.

თ ა ვ ი 1

სიგნალები

1.1. სიგნალები ემსახურება მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფას, აგრეთვე მატარებელთა მოძრაობისა და სამანევრო მუშაობის მკაფიო ორგანიზაციას.

აღქმის წესის მიხედვით სიგნალები იყოფა *ხილვად* და *ხმოვან* სიგნალებად.

ხილვადი სიგნალები

1.2. ხილვადი სიგნალები გამოისახება ფერით, ფორმით, სასიგნალო ჩვენების მდგომარეობითა და რაოდენობით. ხილვადი სიგნალების გადასაცემად გამოიყენება სასიგნალო მოწყობილობები - შუქნიშნები, დისკოები, ფარები, ფარნები, ალმები, სასიგნალო მაჩვენებლები და ნიშნები.

გამოყენების დროის მიხედვით ხილვადი სიგნალები არის:

დღის, რომელიც გადაიცემა დღე-ღამის ნათელი დროის განმავლობაში; ასეთი სიგნალების გადასაცემად გამოიყენება დისკოები, ფარები, ალმები და სასიგნალო მაჩვენებლები (საისრე გადამყვანების, ლიანდაგის შეზღუდვისა და ჰიდრაულიკური სვეტების);

ღამის, რომელიც გადაიცემა დღე-ღამის ბნელი დროის განმავლობაში; ასეთი სიგნალების გადასაცემად გამოიყენება შუქების დადგენილი ფერები ხელისა და სამატარებლო ფარნებში, ჭოკებზე და სასიგნალო მაჩვენებლებში.

ლამის სიგნალები შეიძლება გამოყენებულ იქნეს აგრეთვე დღისითაც ნისლის, ქარბუქისა და სხვა არახელსაყრელ პირობებში, როდესაც გაჩერების სიგნალების ხილვადობა 1000 მ-ზე ნაკლებია, სინქარის შემცირების სიგნალების - 400 მ-ზე ნაკლები, სამანევრო სიგნალების - 200 მ-ზე ნაკლები.

სადლელამისო, რომელიც გადაიცემა ერთნაირად დლელამის ნათელი და ბნელი დროის განმავლობაში; ასეთი სიგნალები არის შუქნიშნების დადგენილი ფერების შუქები, სამარშრუტო და სხვა შუქის მაჩვენებლები, სინქარის შემცირების მუდმივი დისკოები, ყვითელი ფერის კვადრატული ფარები (შებრუნებულ მხარეს მწვანე ფერის), სატვირთო მატარებლის ბოლოს აღმნიშვნელი წითელი დისკოები შუქამრეკლით, სასიგნალო მაჩვენებლები და ნიშნები.

გვირაბებში გამოიყენება მხოლოდ ლამის ან სადლელამისო სიგნალები.

ხმოვანი სიგნალები

1.3. ხმოვანი სიგნალები გამოისახება სხვადასხვა ხანგრძლივობის ხმოვანებისა (ხმების) და რიცხვითი შეხამებით. მათი მნიშვნელობა დღისით და ღამით ერთი და იგივეა.

ხმოვანი სიგნალების გადასაცემად გამოყენებულია ლოკომოტივების, ძრავავაგონიანი მატარებლებისა და დრეზინების საყვირები, ხელის სასტვენები, სასულე საყვირები, სირენები და პეტარდები.

პეტარდების აფეთქება მოითხოვს დაუყოვნებლივ გაჩერებას.

შუქნიშნები

2.1. შუქნიშნები დანიშნულების მიხედვით შემდეგია:

შესასვლელი - მატარებლის გადასარბენიდან სადგურში შესვლის ნებადამრთველი ან ამკრძალავი;

გასასვლელი - მატარებლის სადგურიდან გადასარბენზე გასვლის ნებადამრთველი ან ამკრძალავი;

სამარშრუტო - მატარებლის სადგურის ერთი რაიონიდან მეორეში მსვლელობის ნებადამრთველი ან ამკრძალავი;

გასაკლელი - მატარებლის ერთი ბლოკ-უბნიდან (პოსტთშორისი გადასარბენიდან) მეორეზე მსვლელობის ნებადამრთველი ან ამკრძალავი;

მიმფარავი - რკინიგზის ლიანდაგების ერთ დონეზე სხვა რკინიგზებით, ტრამვაის ლიანდაგებით და ტროლეიბუსის ხაზებით, გასახსნელი ხიდებით გადაკვეთის ადგილებისა და გამცილებლით გასაკლელი უბნების შესაზღუდად;

გადამლობი - გაჩერების მომთხოვნი მოძრაობისათვის საშიშროების წარმოქმნისას გადასასვლელებზე, მსხვილ ხელოვნურ ნაგებობებზე და ჩამოზვაკების ადგილებში, აგრეთვე სადგურის ლიანდაგებზე შემადგენლობების შეზღუდვისას, ვაგონების გასინჯვისა და რემონტის დროს.

მაფრთხილებელი - ძირითადი შუქნიშნის (შესასვლელი, გასაკლელი, გადამლობი და მიმფარავი) ჩვენებების მაფრთხილებელი;

მამეორებელი - გასასვლელი, სამარშრუტო (მატარებლის გაგზავნისას) შუქნიშნების ნებადამრთველი და

გორაკის შუქნიშნის ჩვენებების მაუწყებელი, როდესაც ადგილობრივი პირობებიდან გამომდინარე ძირითადი შუქნიშნის ხილვადობა არ არის უზრუნველყოფილი;

სალოკომოტივო - მატარებლის გადასარბენზე ერთი ბლოკ-უბნიდან მეორეზე გადასვლის ნებადამრთველი ან ამკრძალავი, ასევე სალიანდაგო შუქნიშნების ჩვენებების მაფრთხილებელი, რომელსაც უახლოვდება მატარებელი;

სამანევრო - მანევრების წარმოების ნებადამრთველი ან ამკრძალავი;

გორაკის - გორაკიდან ვაგონების დახარისხების ნებადამრთველი ან ამკრძალავი;

ერთ შუქნიშანს შეიძლება შეთავსებული ჰქონდეს რამდენიმე დანიშნულება (შესასვლელი და გასასვლელი, გასასვლელი და სამანევრო, გასასვლელი და სამარშრუტო და სხვ.).

2.2. შუქნიშნები გამოიყენება ლინზური (ნახ. 2.5,ა) და პროექტორული (ნახ. 2.5,ბ); ისინი იყოფიან: ანძურ (ნახ. 2.6.ა,ბ,დ), ჯუჯა (ნახ. 2.6,გ) შუქნიშნებად და იდგმებიან პატარა ხილებსა და კონსოლებზე.

შუქნიშნებზე გამოიყენება სასიგნალო შუქები: ნორმალურად ანთებული, ნორმალურად ჩამქრალი, არამოციმციმე და მოციმციმე (პერიოდულად მნათი და ქრობადი).

ავტობლოკირებით აღჭურვილ უბნებზე გასავლელ შუქნიშანზე ნორმალურად ჩამქრალი სასიგნალო შუქი აინთება მოძრავი შემადგენლობის წინ მდებარე ბლოკ-უბანზე შესვლისას და ჩაქრება ამ ბლოკ-უბნიდან მოძრავი შემადგენლობის გამოსვლის შემდეგ.

ავტობლოკირებისას გასავლელი შუქნიშნები აღინიშ-

ნება ციფრებით, ყველა დანარჩენ შემთხვევაში - ასოებით ან ასოებით ციფრებთან ერთად.

2.3. შუქნიშნებით გადაცემული სიგნალების ძირითადი მნიშვნელობა (მათი დანიშნულებისა და დაყენების ადგილის მიუხედავად) შემდეგია:

ერთი მწვანე შუქი - „ნებადართულია მოძრაობა დადგენილი სიჩქარით“;

ერთი ყვითელი მოციმციმე შუქი - „ნებადართულია მოძრაობა დადგენილი სიჩქარით; შემდეგი შუქნიშანი ღიაა და საჭიროა მისი გავლა შემცირებული სიჩქარით“;

ერთი ყვითელი შუქი - „მოძრაობა ნებადართულია განიერებისათვის მზადყოფნით; შემდეგი შუქნიშანი დაკეტილია“;

ორი ყვითელი შუქი. მათგან ზედა მოციმციმე - „ნებადართულია შუქნიშნის გავლა შემცირებული სიჩქარით; მატარებელი მოძრაობს საიხრე გადამყვანზე გადახრით; შემდეგი შუქნიშანი ღიაა“;

ორი ყვითელი შუქი - „ნებადართულია შუქნიშნის გავლა შემცირებული სიჩქარით, მომდევნო შუქნიშანთან განიერებისათვის მზადყოფნით; მატარებელი მოძრაობს საიხრე გადამყვანზე გადახრით“;

ერთი წითელი შუქი - „შედექ ! შუქნიშნის გავლა აკრძალულია“.

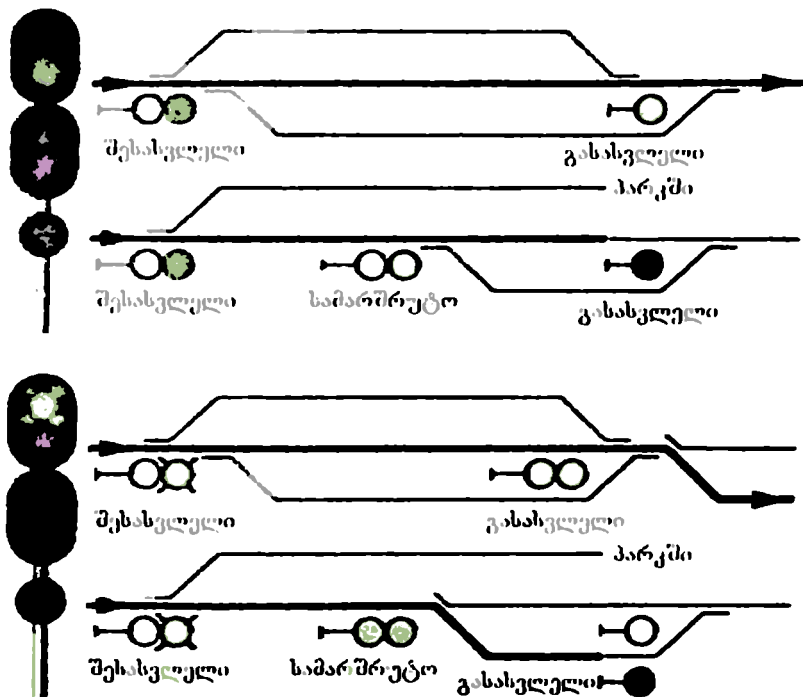
სხვადასხვა დანიშნულების შუქნიშნებზე ზემოთ ჩამოთვლილი სიგნალების გამოყენება გათვალისწინებულია ამ ინსტრუქციის შესაბამის პუნქტებში.

სიგნალების გამოყენება ამ ინსტრუქციით გაუთვალისწინებულ სხვა შემთხვევებში, მათი სასიგნალო ჩვენებების

დაცვით. ღვინდება სარკინიგზო ტრანსპორტის გენერალური დირექტორის მიერ.

შესასვლელი უუქნიშნები

2.4. შესასვლელი უუქნიშნებით გადაეცემა სიგნალები: ერთი მწკანე უუქი - „ნება ეძლევა მატარებელს იაროს სადგურის მთავარ ღიანდაგზე დადგენილი სიჩქარით; შემდეგი უუქნიშანი (სამარშრუტო ან გასასვლელი) ღიაა“ (ნახ. 2.1,ა);



ნახ. 2.1

ერთი ყვითელი მოციმციმე შუქი - „ნება ეძლევა მატარებელს იაროს სადგურის მთავარ ლიანდაგზე დადგენილი სიჩქარით; შემდეგი შუქნიშანი (სამარშრუტო ან გასასვლელი) ღიაა და საჭიროა მისი გავლა შემცირებული სიჩქარით“ (ნახ. 2.1,ბ);

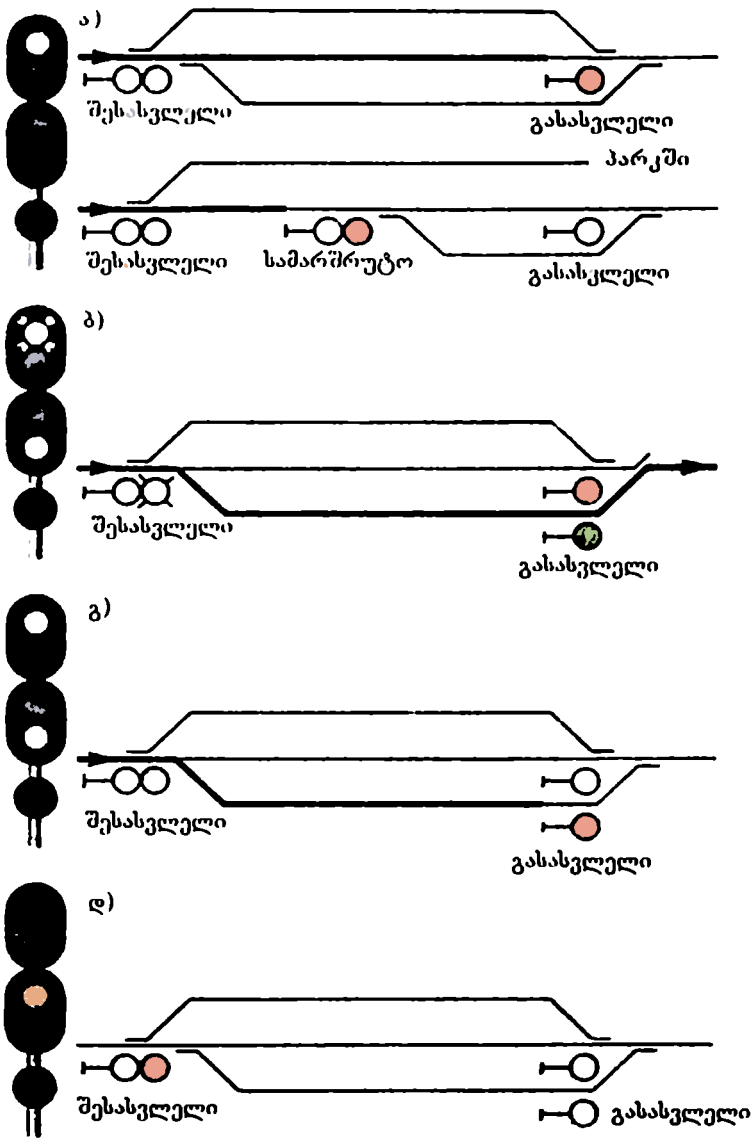
ერთი ყვითელი შუქი - „ნება ეძლევა მატარებელს იაროს სადგურის მთავარ ლიანდაგზე გაჩერებისათვის მზადყოფნით; შემდეგი შუქნიშანი (სამარშრუტო ან გასასვლელი) დაკეტილია“ (ნახ. 2.2,ა);

ორი ყვითელი შუქი. მათგან ზედა მოციმციმე - „ნება ეძლევა მატარებელს იაროს სადგურის გვერდით ლიანდაგზე შემცირებული სიჩქარით; შემდეგი შუქნიშანი (სამარშრუტო ან გასასვლელი) ღიაა“ (ნახ. 2.2,ბ);

ორი ყვითელი შუქი - „ნება ეძლევა მატარებელს იაროს სადგურის გვერდით ლიანდაგზე შემცირებული სიჩქარით და გაჩერებისთვის მზადყოფნით; შემდეგი შუქნიშანი დაკეტილია“ (ნახ. 2.2,გ);

ერთი წითელი შუქი - „შედექ ! სიგნალის გავლა აკრძალულია “ (ნახ.2.2,დ).

2.5. გვერდით ლიანდაგებზე მატარებლების მიღების დროს დამრეცი მარკის ჯვარედის საისრე გადამყვანებისას, შესასვლელ და სამარშრუტო (მატარებლის მიღებისას) შუქნიშნებზე გამოყენებულია სიგნალები:



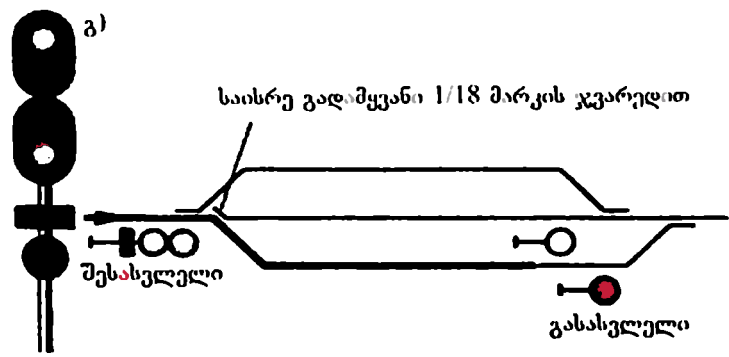
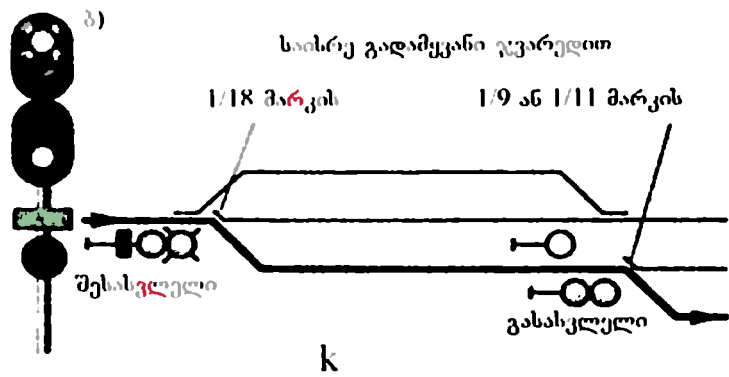
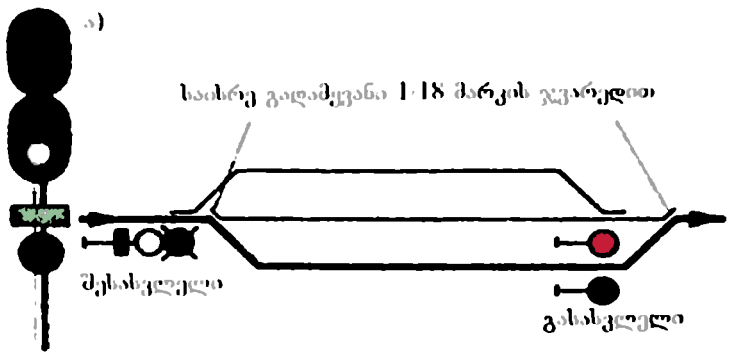
ნახ. 2.2

ერთი მწვანე მოციმციმე და ერთი ყვითელი შუქი და ერთი მწვანე მნათი ზოლი – „ნება ეძლევა მატარებელს იაროს სადგურის გვერდით ლიანდაგზე არა უმეტეს 80 კმ/სთ სიჩქარით; შემდეგი შუქნიშანი (სამარშრუტო ან გასასვლელი) ღიაა და საჭიროა მისი გავლა არა უმეტეს 80 კმ/სთ სიჩქარით“ (ნახ. 2.3,ა);

ორი ყვითელი შუქი. მათგან ზედა მოციმციმე და ერთი მწვანე მნათი ზოლი – „ნება ეძლევა მატარებელს იაროს სადგურის გვერდით ლიანდაგზე არა უმეტეს 80 კმ/სთ სიჩქარით; შემდეგი შუქნიშანი (სამარშრუტო ან გასასვლელი) ღიაა და საჭიროა მისი გავლა შემცირებული სიჩქარით“ (ნახ. 2.3,ბ);

ორი ყვითელი შუქი და ერთი მწვანე მნათი ზოლი – „ნება ეძლევა მატარებელს იაროს სადგურის გვერდით ლიანდაგზე არა უმეტეს 60 კმ/სთ სიჩქარით და გაჩერებისათვის მზადყოფნით; შემდეგი შუქნიშანი დაკეტილია“ (ნახ.2.3,გ).

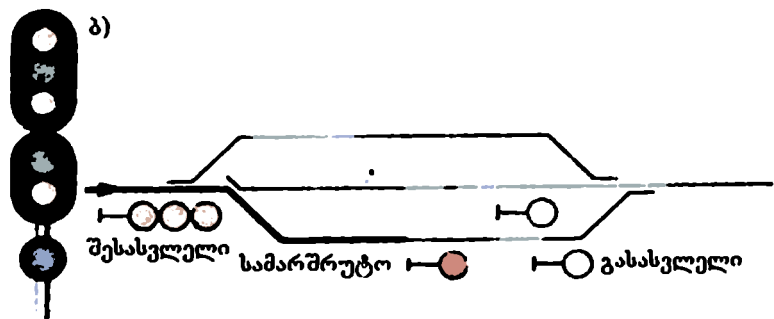
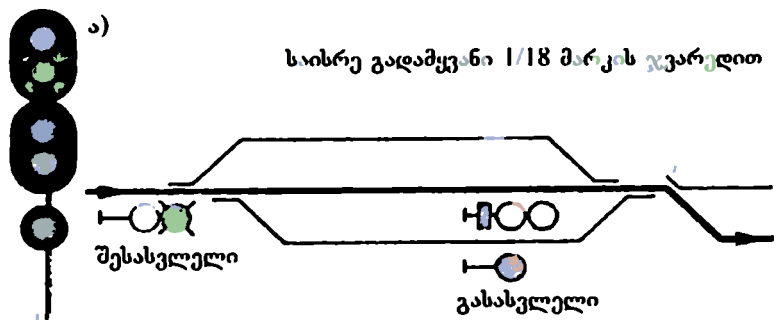
საჭიროების შემთხვევაში შესასვლელ და სამარშრუტო (მატარებლის მიღებისას) შუქნიშნებზე შეიძლება გამოყენებულ იქნეს *ერთი მწვანე მოციმციმე შუქი* – „ნება ეძლევა მატარებელს იაროს სადგურის მთავარ ლიანდაგზე დაწესებული სიჩქარით, შემდეგი შუქნიშანი (სამა-



ნახ. 2.3

რშრუტო ან გასასვლელი) ღიაა და საჭიროა მისი გავლა არა უმეტეს 60 კმ/სთ სიჩქარით (ნახ. 2.4,ა).

ცალკეულ სადგურებში ტექნიკური ექსპლუატაციის წესების შესაბამისად შესასვლელ და სამარშრუტო შექნიშნებზე გათვალისწინებულია *სამი ყვითელი შუქის* გამოყენება - „ძრავაეაგონიან მატარებელს, ერთეულ ლოკომოტივს, არაასაღები ტიპის დრეზინას ნება ეძლევათ იარონ ღიანდაგის თავისუფალ უბანზე განსაკუთრებული სიფრთხილით და არა უმეტეს 20 კმ/სთ სიჩქარით, სამარშრუტო შექნიშნის წითელ სიგნალამდე“ (ნახ. 2.4, ბ).

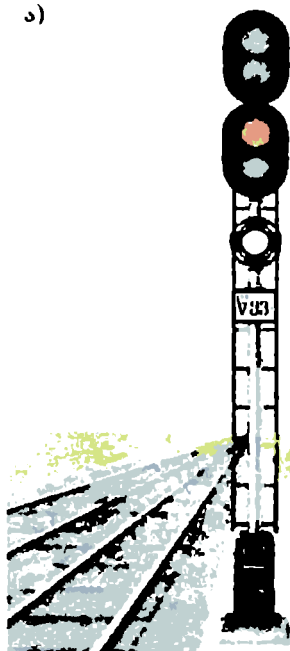


ნახ. 2.4

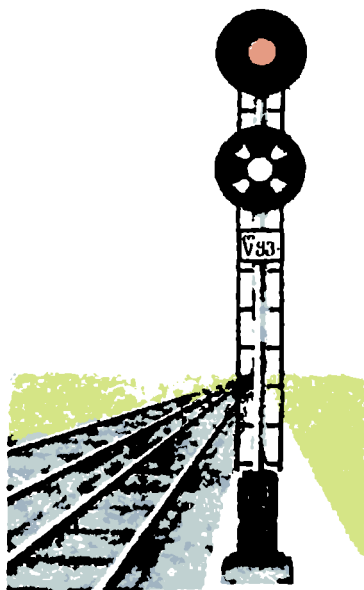
მოსაწვევი სიგნალი

2.6. მოსაწვევი სიგნალი - ერთი მთვარისებრ - თეთრი მოციმციმე შუქი - ნებას იძლევა გაიაროს მატარებელმა შუქნიშნის წითელი შუქი (ან ჩამქრალი) და განაგრძოს მოძრაობა შემდეგ შუქნიშნამდე (ან ზღვრულ ბოძამდე, თუ ლიანდაგს, რომელზეც მატარებლის მიღება ხორციელდება, არ გააჩნია გასასვლელი შუქნიშანი) არა უმეტეს 20 კმ/სთ სიჩქარით. ამასთან, გამოიჩინოს განსაკუთრებული სიფხიზლე და მზად იყოს დაუყოვნებლივ გასაჩერებლად, თუ შემდგომი მოძრაობისათვის დაბრკოლება შეხვდება (ნახ. 2.5).

ა)



ბ)



ნახ. 2.5

ეს სიგნალი გამოიყენება შესასვლელ, აგრეთვე სამარშრუტო (მატარებლის მიღებისას) და გასასვლელ (გარდა ჯგუფურისა) შუქნიშნებზე.

გასასვლელ შუქნიშანზე მოსაწვევი სიგნალის გავლანებადართულია მხოლოდ ავტობლოკირებით აღჭურვილ ორლიანდაგიანი გადასარბენის სწორი მიმართულების ლიანდაგით მატარებლის მსვლელობისას.

გასასვლელი შუქნიშნები

2.7. ავტობლოკირებით აღჭურვილ უბნებზე გასასვლელი შუქნიშნებით გადაიცემა სიგნალები:

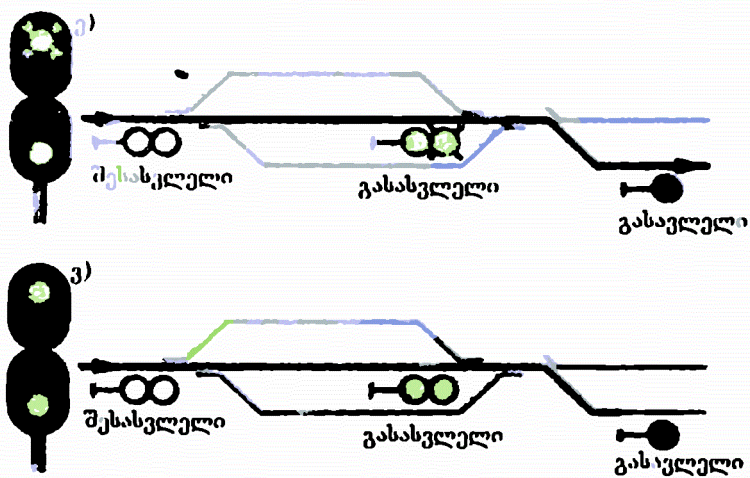
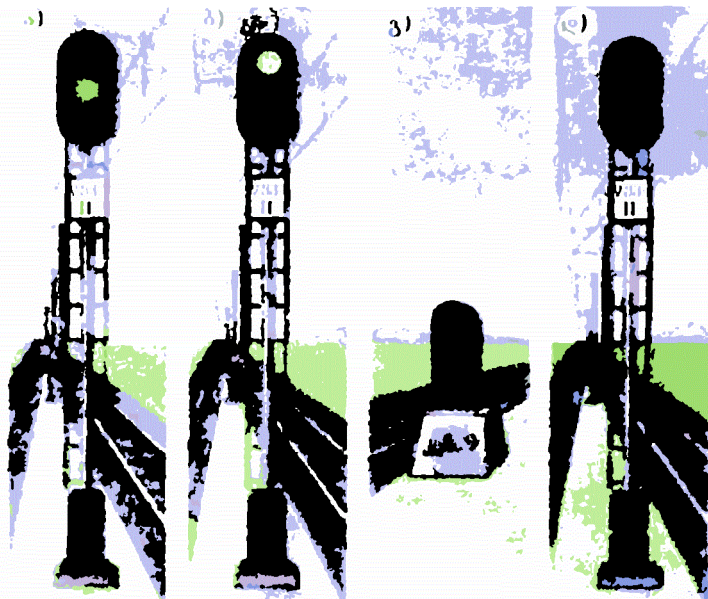
ერთი მწვანე შუქი – „ნება ეძლევა მატარებელს წავიდეს სადგურიდან და იაროს დადგენილი სიჩქარით; წინ ორი ან მეტი ბლოკ-უბანი თავისუფალია“ (ნახ. 2.6,ა);

ერთი ყვითელი შუქი – „ნება ეძლევა მატარებელს წავიდეს სადგურიდან და მზად იყოს გასაჩერებლად; შემდეგი შუქნიშანი დაკეტილია“ (ნახ. 2.6,ბ);

ორი ყვითელი შუქი, მათგან ზედა მოციმციმე – „ნება ეძლევა მატარებელს წავიდეს სადგურიდან შემცირებული სიჩქარით; მატარებელი მოძრაობს საისრე გადამყვანზე გადახრით; შემდეგი შუქნიშანი ღიაა“ (ნახ. 2.6,ე);

ორი ყვითელი შუქი – „ნება ეძლევა მატარებელს წავიდეს სადგურიდან შემცირებული სიჩქარით; მატარებელი მოძრაობს საისრე გადამყვანზე გადახრით; შემდეგი შუქნიშანი დაკეტილია“ (ნახ. 2.6,ვ);

ერთი წითელი შუქი – „შედექ! სიგნალის გავლა აკრძალულია“ (ნახ. 2.6,გ,დ).



ნახ. 2.6

2.8. ავტობლოკირებით აღჭურვილ უბნებზე მატარებლების გაგზავნისას დამრეცი მარკის ჯვარედის საისრე გადამყვანების დროს, გასასვლელი შუქნიშნებით გადაეცემა სიგნალები:

ერთი მწვანე მოციმციმე და ერთი ყვითელი შუქი და ერთი მწვანე მნათი ზოლი - „ნება ეძლევა მატარებელს წავიდეს სადგურიდან არა უმეტეს 80 კმ/სთ სიჩქარით; მატარებელი მოძრაობს საისრე გადამყვანზე გადახრით; შემდეგი შუქნიშანი ღიაა“ (ნახ. 2.7,ა);

ორი ყვითელი შუქი და ერთი მწვანე მნათი ზოლი - „ნება ეძლევა მატარებელს წავიდეს სადგურიდან არა უმეტეს 60 კმ/სთ სიჩქარით; მატარებელი მოძრაობს საისრე გადამყვანზე გადახრით; შემდეგი შუქნიშანი დაკეტილია“ (ნახ. 2.7,ბ).

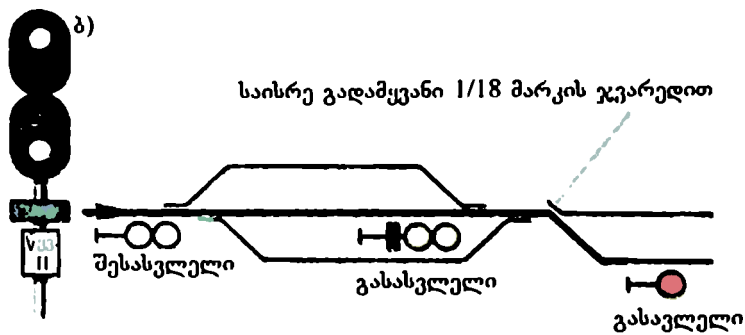
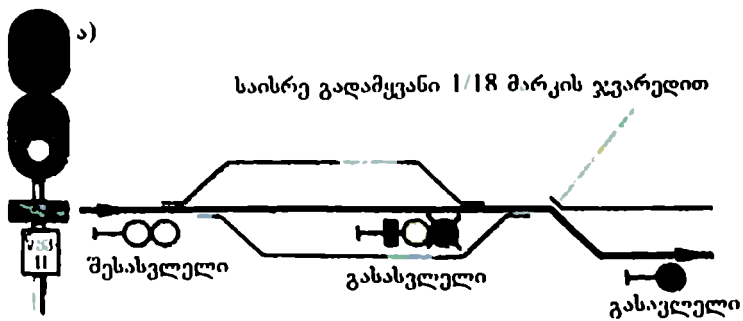
2.9. ნახევრადავტომატური ბლოკირებით აღჭურვილ უბნებზე გასასვლელი შუქნიშნებით გადაეცემა სიგნალები:

ერთი მწვანე შუქი - „ნება ეძლევა მატარებელს წავიდეს სადგურიდან და იაროს დადგენილი სიჩქარით; შემდეგი სადგურის (სალიანდაგო პოსტის) შესასვლელ შუქნიშნამდე გადასარბენი თავისუფალია“ (ნახ. 2.8,ა);

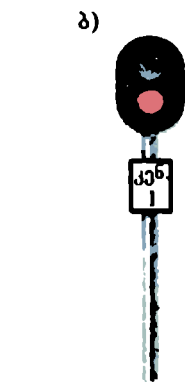
ერთი წითელი შუქი - „შედექ! სიგნალის გავლა აკრძალულია“ (ნახ. 2.8,ბ);

ორი ყვითელი შუქი - „ნება ეძლევა მატარებელს წავიდეს სადგურიდან შემცირებული სიჩქარით; მატარებელი მოძრაობს საისრე გადამყვანზე გადახრით; შემდეგი სადგურის (სალიანდაგო პოსტის) შესასვლელ შუქნიშნამდე გადასარბენი თავისუფალია“ (ნახ. 2.9,ა);

ორი ყვითელი შუქი, მათგან ზედა მოციმციმე - „ნება ეძლევა მატარებელს წავიდეს სადგურიდან შემცირებული



ნახ. 2.7



ნახ. 2.8



ნახ. 2.9

სიჩქარით; მატარებელი მოძრაობს საისრე გადამყვანზე გადახრით; შემდეგი სადგურის (სალიანდაგო პოსტის) შესასვლელ შუქნიშნამდე გადასარბენი თავისუფალია; შემდეგი სადგურის შესასვლელი შუქნიშანი ღიაა“ (ნახ. 2.9,ბ);

2.10. ავტომატური სალოკომოტივო სიგნალიზაციით აღჭურვილ უბნებზე, სადაც იგი გამოყენებულია, როგორც სიგნალიზაციისა და კავშირგაბმულობის დამოუკიდებელი საშუალება, გასასვლელი შუქნიშნებით გადაეცემა სიგნალები:

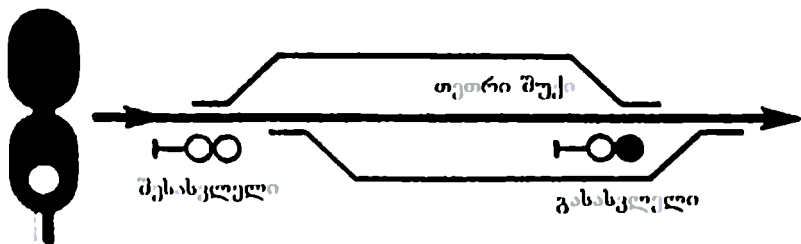
ერთი მწვანე და ერთი მთვარისებრ-თეთრი შუქი - „ნება ეძლევა მატარებელს წავიდეს სადგურიდან, წინ ორი ან მეტი ბლოკ-უბანი თავისუფალია“ (ნახ. 2.10);

ერთი ყვითელი და ერთი მთვარისებრ-თეთრი შუქი - „ნება ეძლევა მატარებელს წავიდეს სადგურიდან, წინ ერთი ბლოკ-უბანი თავისუფალია“ (ნახ. 2.11);

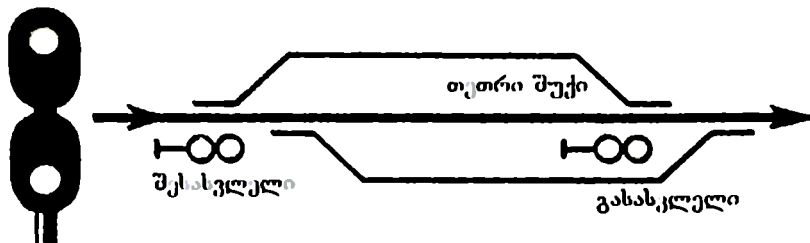
ერთი წითელი შუქი - „შედექ! სიგნალის გავლა აკრძალულია“.

2.11. სალიანდაგო ბლოკირებით აღჭურვილი განშტოების არსებობისას, აგრეთვე ლიანდაგის აღსანიშნავად, რომელზეც გაიგზავნება მატარებელი მრავალლიანდაგიან სალიანდაგო ბლოკირებით აღჭურვილ უბნებზე და ორმხრივი ავტობლოკირებით აღჭურვილ ორლიანდაგიან უბნებზე, გასასვლელი შუქნიშნების შუქებს, აუცილებლობის შემთხვევაში, დაემატება საქართველოს სარკინიგზო ტრანსპორტის გენერალური დირექტორის მიერ დადგენილი სამარშრუტო მაჩვენებლის შესაბამისი ჩვენება.

სამარშრუტო მაჩვენებლის არარსებობისას მატარებლის გასაგზავნად განშტოებაზე ან მრავალლიანდაგიანი უბნის თითოეულ ლიანდაგით, ან ორმხრივი ავტობლო-

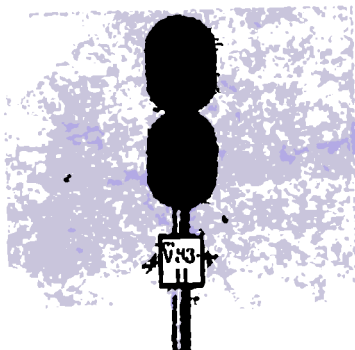


ნახ. 2.10



ნახ. 2.11

კირებით აღჭურვილი ორლიანდაგიანი უბნის არასწორი ლიანდაგით. ნებართვა გადაეცემა გასასვლელ შუქნიშანზე სიგნალით *ორი ძწვანე შუქი*, რაც მიუთითებს - ავტობლოკირებისას არანაკლებ ორი ბლოკ-უბნის სითავისუფლეზე. ხოლო ნახევრადავტომატური ბლოკირებისას - გადასარბენის სითავისუფლეზე შემდეგი სადგურის (სალიანდაგო პოსტის) შესასვლელ შუქნიშნამდე (ნახ. 2.12).



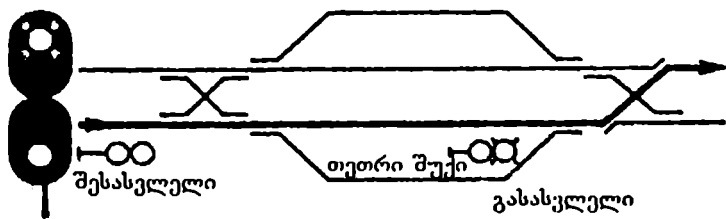
ნახ. 2.12

ორმხრივი ავტობლოკირებით აღჭურვილ ორლიანდაგი-

ან უბნებზე მატარებლის არასწორი მიმართულების ლიანდაგით გაგზავნისას, სამარშრუტო მაჩვენებლის ან შუქნიშნის (სიგნალის) ორი მწვანე შუქის გამოყენება აუცილებელია.

ორლიანდაგიან უბნებზე, სადაც მოძრაობა სწორი მიმართულების ლიანდაგით ხორციელდება ავტობლოკირების სიგნალებით, ხოლო არასწორი მიმართულების ლიანდაგით – სალოკომოტივო შუქნიშნის ჩვენებით, მატარებლის სადგურიდან არასწორი მიმართულების ლიანდაგით გაგზავნისას გასასვლელი შუქნიშნით გადაეცემა სიგნალები:

ერთი ყვითელი მოციმციმე და ერთი მთვარისებრ-თეთრი შუქი – „ნება ეძლევა მატარებელს წავიდეს სადგურიდან შემცირებული სიჩქარით არა უმეტეს 40 კმ/სთ-ისა და შემდეგ იაროს არასწორი მიმართულების ლიანდაგით სალოკომოტივო შუქნიშნის ჩვენებებით“ (ნახ. 2.13).



ნახ. 2.13

2.12. გასასვლელი შუქნიშნების მქონე სადგურებში განშტოების არსებობისას, რომელიც სალიანდაგო ბლოკირებით არ არის აღჭურვილი, გაგზავნის მარშრუტის მზადყოფნა განშტოებისაკენ აღინიშნება გასასვლელი შუქნიშნის *ერთი მთვარისებრ-თეთრი შუქით*; მატარებელი განშტოებაზე იგზავნება მემანქანისათვის



ნახ. 2.14

კვერთხის ან საგზაო ბარათის გადაცემით გასასვლელ შუქნიშანზე მთვარისებრ-თეთრი შუქისა და წითელი შუქის დროს. (ნახ. 2.14).

სამარშრუტო შუქნიშნები (მატარებლის მიღებისას)

2.13. დაყენების ადგილის მიხედვით სამარშრუტო შუქნიშნებით (მატარებლის მიღებისას) გადაეცემა სიგნალები:

ერთი მწვანე შუქი - „ნებადართულია მოძრაობა დადგენილი სიჩქარით; შემდეგი შუქნიშანი (სამარშრუტო ან გასასვლელი) ღიაა“;

ერთი ყვითელი შუქი - „ნებადართულია მოძრაობა გაჩერებისათვის მზადყოფნით; შემდეგი შუქნიშანი (სამარშრუტო ან გასასვლელი) დაკეტილია“;

ერთი წითელი შუქი - „შედექ! სიგნალის გავლა აკრძალულია“;

ერთი ყვითელი მოციმციმე შუქი - „ნებადართულია შუქნიშნის გავლა დადგენილი სიჩქარით; შემდეგი შუქნი-

შანი (სამარშრუტო ან გასასვლელი) ღია და საჭიროა მისი გავლა შემცირებული სიჩქარით“;

ორი ყვითელი შუქი, მათგან ზედა მოციმციმე – „ნებადართულია შუქნიშნის გავლა შემცირებული სიჩქარით; მატარებელი მოძრაობს გვერდით ლიანდაგზე; შემდეგი შუქნიშანი (სამარშრუტო ან გასასვლელი) ღია“;

ორი ყვითელი შუქი – „ნებადართულია შუქნიშნის გავლა შემცირებული სიჩქარით და სადგურში გაჩერებისათვის მზადყოფნით; მატარებელი შედის გვერდით ლიანდაგზე; შემდეგი შუქნიშანი დაკეტილია“.

სამარშრუტო შუქნიშნები (მატარებლის გაგზავნისას)

2.14. დაყენების ადგილის მიხედვით სამარშრუტო შუქნიშნებით მატარებლის გაგზავნისას გადაეცემა სიგნალები:

ერთი მწვანე შუქი – „ნებადართულია მოძრაობა დადგენილი სიჩქარით; შემდეგი შუქნიშანი (სამარშრუტო ან გასასვლელი) ღია“.

ერთი ყვითელი შუქი – „ნებადართულია მოძრაობა გაჩერებისათვის მზადყოფნით; შემდეგი შუქნიშანი (სამარშრუტო ან გასასვლელი) დაკეტილია“;

ერთი წითელი შუქი – „შედექ! სიგნალის გავლა აკრძალულია“.

ერთი ყვითელი მოციმციმე შუქი – „ნებადართულია შუქნიშნის გავლა დადგენილი სიჩქარით; შემდეგი შუქნიშანი (სამარშრუტო ან გასასვლელი) ღია და საჭიროა მისი გავლა შემცირებული სიჩქარით“;

ორი ყვითელი შუქი, მათგან ზედა მოციმციმე-„ნებადართულია შუქნიშნის გავლა შემცირებული სიჩქარით; მატარებელი მოძრაობს გვერდით ლიანდაგზე; შემდეგი შუქნიშანი (სამარშრუტო ან გასასვლელი) ღიაა“.

ორი ყვითელი შუქი - „ნებადართულია შუქნიშნის გავლა შემცირებული სიჩქარით და განიერებისათვის მზადყოფნით; შემდეგი შუქნიშანი (სამარშრუტო ან გასასვლელი) დაკეტილია“;

გასასვლელი შუქნიშნები

2.15. სამნიშნა სიგნალიზაციის ავტობლოკირებით აღჭურვილ უბნებზე, გასასვლელი შუქნიშნებით გადაეცემა სიგნალები:

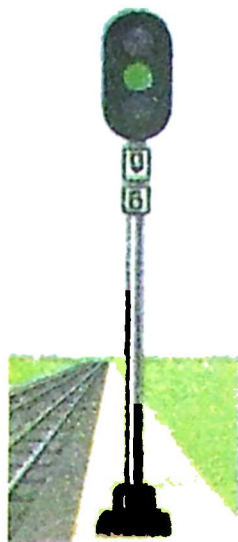
ერთი მწვანე შუქი - „ნებადართულია მოძრაობა დადგენილი სიჩქარით; წინ ორი ან მეტი ბლოკ-უბანი თავისუფალია“ (ნახ. 2.15);

ერთი ყვითელი შუქი - „ნებადართულია მოძრაობა განიერებისათვის მზადყოფნით; შემდეგი შუქნიშანი დაკეტილია“ (ნახ. 2.16);

ერთი წითელი შუქი - „შედექ! სიგნალის გავლა აკრძალულია“ (ნახ. 2.17).

2.16. ოთხნიშნა სიგნალიზაციის ავტობლოკირებით აღჭურვილ უბნებზე გასასვლელი, შესასვლელი, სამარშრუტო შუქნიშნებით მატარებლის მთავარი ლიანდაგით მოძრაობისას და გასასვლელი შუქნიშნებით გადაეცემა სიგნალები:

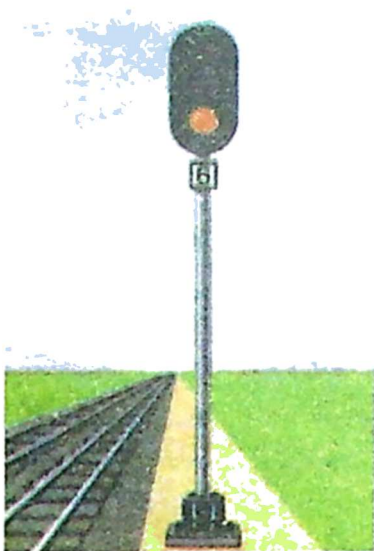
ერთი მწვანე შუქი - „წინ სამი და მეტი ბლოკ-უბანი თავისუფალია“;



ՇՆԵ. 2.15



ՇՆԵ. 2.16



ՇՆԵ. 2.17



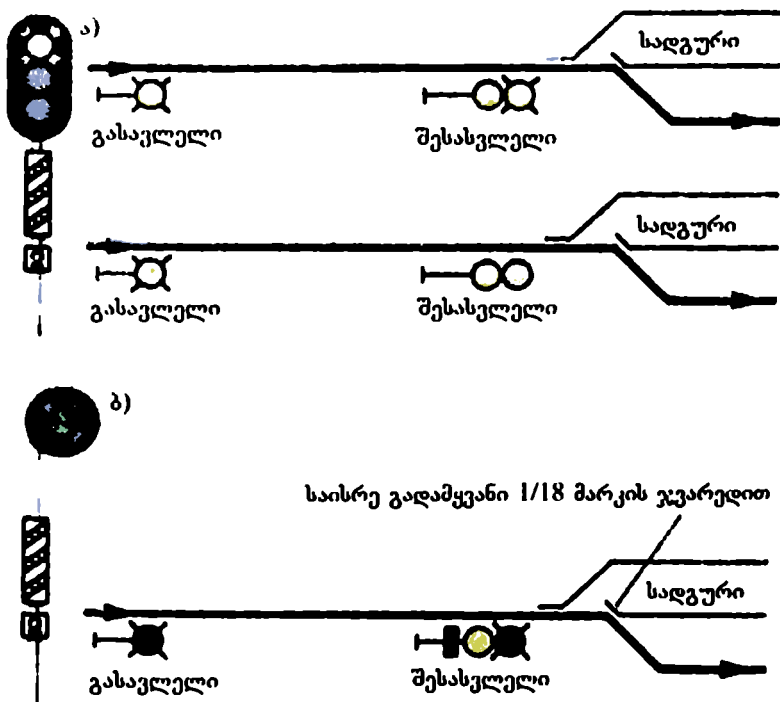
ՇՆԵ. 2.18

ერთი ყვითელი და ერთი მწვანე შუქები - „წინ ორი ბლოკ-უბანი თავისუფალია“ (ნახ. 2. 18).

ერთი ყვითელი შუქი - „წინ ერთი ბლოკ-უბანი თავისუფალია“;

ერთი წითელი შუქი - „შედექ! სიგნალის გავლა აკრძალულია“.

2.17. სამნიშნა ან ოთხნიშნა სიგნალიზაციის ავტობლოკირებით აღჭურვილ უბნებზე შესასვლელი შუქნიშნების წინ (შესასვლელის წინ მდებარე) განლაგებულ გასავლელ შუქნიშნებზე, გარდა ამისა, გამოიყენება სიგნალები:



ნახ. 2.19

ერთი ყვითელი მოციმციმე შუქი - „ნებადართულია მოძრაობა დადგენილი სიჩქარით; შესასვლელი შუქნიშანი ღიაა და საჭიროა მისი გავლა შემცირებული სიჩქარით; მატარებელი მიღებული იქნება სადგურის გვერდით ლიანდაგზე“ (ნახ. 2.19, ა);

ერთი მწვანე მოციმციმე შუქი - „ნებადართულია მოძრაობა დადგენილი სიჩქარით; შესასვლელი შუქნიშანი ღიაა და საჭიროა მისი გავლა არა უმეტეს 80 კმ/სთ სიჩქარით; მატარებელი მიღებული იქნება სადგურის გვერდით ლიანდაგზე“ (ნახ. 2.19, ბ).

შესასვლელის წინ მდებარე შუქნიშნის ანძაზე იდგმება მაუწყებელი აბრა მასზე ამრეკლით (ნახ. 2.19).



ნახ. 2.20



ნახ. 2.21

არასწორი მიმართულების ლიანდაგზე. რომელზეც მოძრაობა ხორციელდება სალოკომოტივო შუქნიშნის სიგნალებით. შესასვლელის წინ მდებარე შუქნიშანზე იგივე სიგნალებია, რაც სამნიშნა სიგნალიზაციით აღჭურვილ ავტობლოკირებისას შესასვლელის წინ მდებარე შუქნიშანზე.

2.18. ნახევრადავტომატური ბლოკირებით აღჭურვილ უბნებზე, გასავლელი შუქნიშნებით გადაეცემა სიგნალები:

ერთი მწვანე შუქი - „ნებადართულია მოძრაობა დადგ-

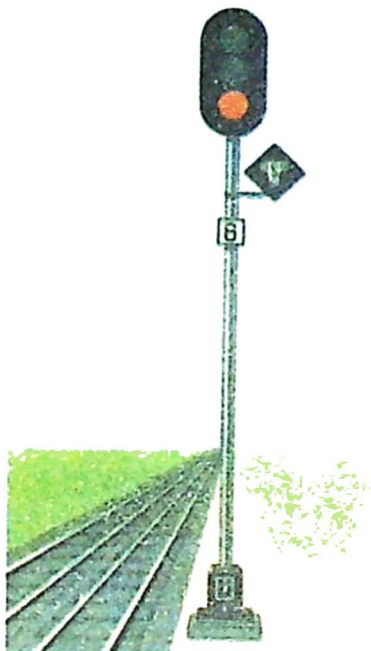
ენილი სიჩქარით: გადასარბენი შემდეგი სადგურის (საღ-
იანდაგო პოსტის) შესასვლელ შუქნიშნამდე თავისუფალ-
ია“ (ნახ. 2.20).

ერთი წითელი შუქი - „შედექ! სიგნალის გავლა
აკრძალულია “ (ნახ.2.21).

2.19. სამნიშნა სიგნალიზაციით აღჭურვილ ავტობლო-
კირების უბნებზე შუქნიშანზე (შესასვლელი, სამარშრუტო,
გასასვლელი ან გასავლელი), რომელიც ზღუდავს მთავა-
რი ლიანდაგის ბლოკ-უბანს საჭირო სამუხრუჭო მანძილზე
ნაკლები მანძილით, იდგმება თეთრი ფერის მნათი მაჩვენ-
ებელი ორი ვერტიკალური ისრის სახით (იხ. ნახ. 2.16),
ხოლო მის მაფრთხილებელ შუქნიშანზე - ასეთივე
მაჩვენებელი, ერთი ვერტიკალური ისრის სახით (იხ. ნახ.
2.15).

შუქნიშნის პირობით-ნებადამრთველი სიგნალი

2.20. ავტობლოკირებით აღჭურვილ უბნებზე, გაჭიანუ-
რებული დიდი ქანობის მქონე აღმართზე განლაგებული
გასავლელი შუქნიშნის პირობით ნებადამრთველი სიგნ-
ალი, რომელიც გადაეცემა რუსული „T“ ასოს ამრეკლნ-
იშნიანი ფარით (ნახ.2.22), ნებას აძლევს სატვირთო
მატარებლის მემანქანეს გაიაროს შუქნიშნის წითელი შუქი
არა უმეტეს 20 კმ/სთ სიჩქარით, განსაკუთრებული
სიფხიზლით და მზადყოფნით დაუყოვნებლივ გაჩერდეს თუ
შემდგომი მოძრაობისათვის დაბრკოლება შეხვდება.



ნახ. 2.22

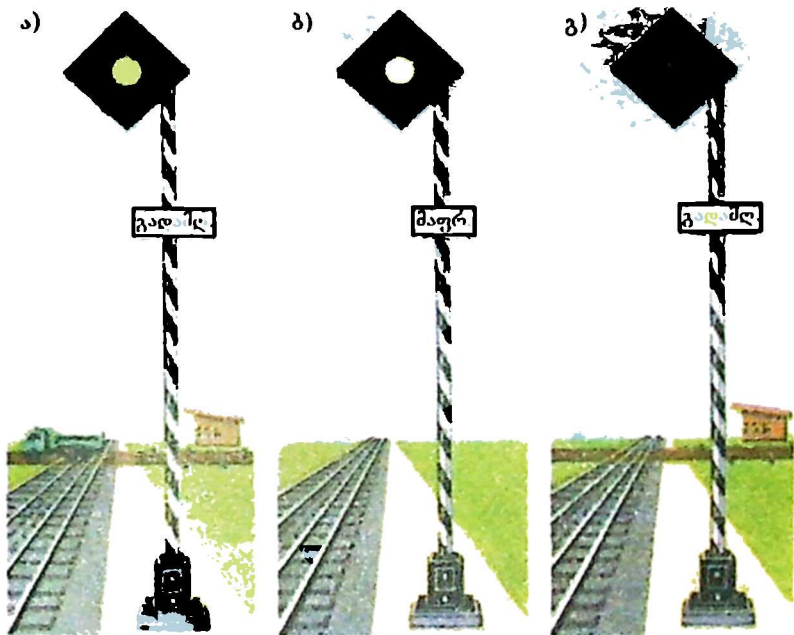
მიმფარავი და გადამლობი შუქნიშნები

2.21. მიმფარავი შუქნიშნებით გადაეცემა სიგნალები:
ერთი მწვანე შუქი - „ნებადართულია მოძრაობა დადგენილი სიჩქარით“;

ერთი წითელი შუქი - „შედექ! სიგნალის გავლა აკრძალულია“.

2.22. გადამლობი შუქნიშნით გადაეცემა სიგნალი *ერთი წითელი შუქი* - „შედექ! სიგნალის გავლა აკრძალულია“ (ნახ. 2.23,ა).

გადამლობი შუქნიშნის წინ მაფრთხილებელი შუქნიშნით გადაეცემა სიგნალი *ერთი ყვითელი შუქი*



ნახ. 2.23

– „ნებადართულია მოძრაობა გაჩერებისათვის მზადყოფნით; ძირითადი გადამლობი შუქნიშანი დაკეტილია“ (ნახ.2.23,ბ).

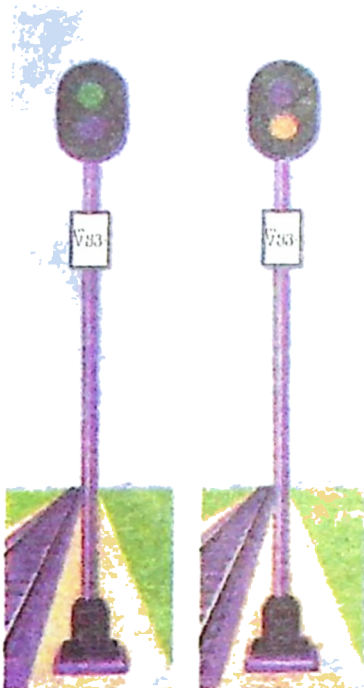
ნორმალურად გადამლობი შუქნიშნებისა და მისი მაფრთხილებლების სასიგნალო ჩვენებები ჩამქრალია (ნახ. 2.23, გ) და ამ მდგომარეობაში მათ სასიგნალო დანიშნულება არა აქვთ. ამ შუქნიშნების ანძები უნდა იყოს შეღებილი განსხვავებულად – დახრილი თეთრი და შავი ზოლების მონაცვლებით.

მაფრთხილებელი და მამეორებელი შუქნიშნები

2.23. ავტობლოკირებით აღუჭურველ უბნებზე შესასვლელი, გასავლელი და მიმფარავი შუქნიშნების წინ მაფრთხილებელი შუქნიშნებით გადაეცემა სიგნალები:

ერთი მწვანე შუქი - „ნებადართულია მოძრაობა დადგენილი სიჩქარით; ძირითადი შუქნიშანი ღიაა (ნახ. 2.24);

ერთი ყვითელი შუქი - „ნებადართულია მოძრაობა გაჩერებისათვის მზადყოფნით; ძირითადი შუქნიშანი დაკეტილია“ (ნახ. 2.25);



ნახ. 2.24

ნახ. 2.25



ნახ. 2.26

ერთი ყვითელი მოციმციმე შუქი - „ნებადართულია მოძრაობა დადგენილი სიჩქარით; შესასვლელი შუქნიშანი ღიაა და საჭიროა მისი გავლა შემცირებული სიჩქარით; მატარებელი მიიღება სადგურის გვერდით ღიანდაგზე“.

2.24. მამეორებელ შუქნიშანზე ერთი მწვანე შუქით აღინიშნება რომ გასასვლელი ან სამარშრუტო (მატარებლის გაგზავნისას) შუქნიშანი ღიაა (ნახ. 2.26).

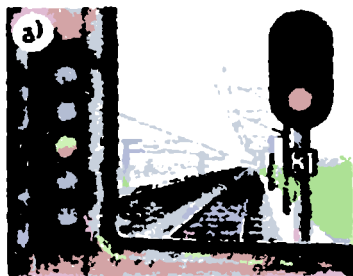
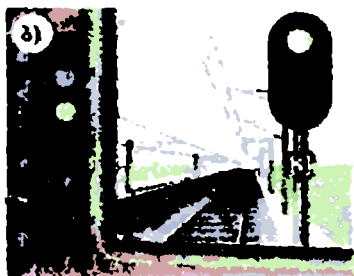
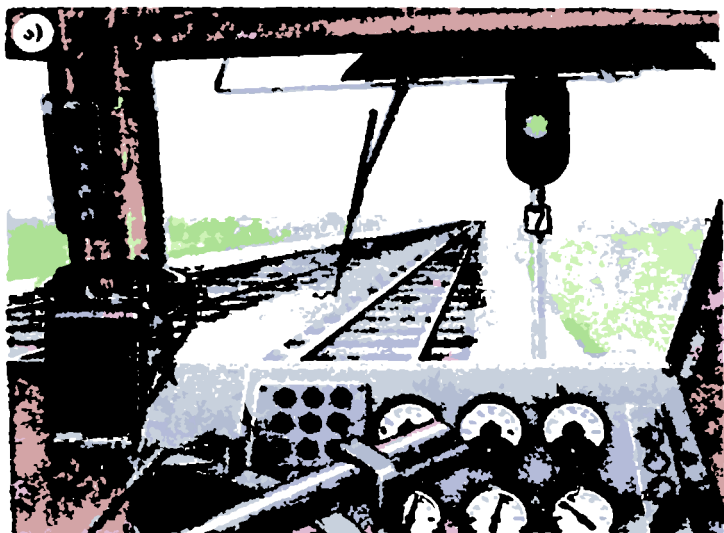
მამეორებელი შუქნიშნების სასიგნალო შუქები ნორმალურად ჩამქრალია და ამ მდგომარეობაში მათ სასიგნალო დანიშნულება არ გააჩნიათ.

სამგზავრო მატარებლები, რომლებსაც სადგურში აქვთ გაჩერება, შეიძლება მოყვანილ იქნეს მოძრაობაში მხოლოდ მამეორებელ შუქნიშანზე მწვანე შუქის არსებობისას. თუ მწვანე შუქის ანთება მამეორებელი ან გასასვლელი შუქნიშნის უწყესივრობის გამო შეუძლებელია, მისი გავლის წესი დგინდება საქართველოს რკინიგზაზე მატარებლების მოძრაობისა და სამანევრო მუშაობის ინსტრუქციით.

სალოკომოტივო უშქნიშნები

2.25. ავტობლოკირებით და ავტომატური სალოკომოტივო სიგნალიზაციით აღჭურვილ უბნებზე, სალოკომოტივო შუქნიშნებით გადაეცემა სიგნალები:

მწვანე შუქი - „ნებადართულია მოძრაობა; სალიანდაგო შუქნიშანზე, რომელსაც უახლოვდება მატარებელი, ანთია მწვანე შუქი“ (ნახ. 2.27,ა);



636. 2.27

ყვითელი შუქი - „ნებადართულია მოძრაობა; სალიანდაგო შუქნიშანზე, რომელსაც უახლოვდება მატარებელი, ანთია ერთი ან ორი ყვითელი შუქი“ (ნახ.2.27, ბ);

ყვითელი-წითლით - „ნებადართულია მოძრაობა გაჩერებისათვის მზადყოფნით; სალიანდაგო შუქნიშანზე, რომელსაც უახლოვდება მატარებელი, ანთია წითელი შუქი (ნახ. 2.27.გ).

სალიანდაგო შუქნიშნის წითელი შუქის გავლის შემთხვევაში, სალოკომოტივო შუქნიშანზე აინთება წითელი შუქი (ნახ. 2.27.დ).

თეთრი შუქი (ნახ.2.27,ე) ნიშნავს, რომ სალოკომოტივო მოწყობილობები ჩართულია, მაგრამ სალიანდაგო შუქნიშნების ჩვენებები სალოკომოტივო შუქნიშანზე არ გადაეცემა და მემანქანე ვალდებულია იხელმძღვანელოს მხოლოდ სალიანდაგო შუქნიშნების ჩვენებებით.

სალოკომოტივო შუქნიშნებით ასევე გადაეცემა სიგნალები:

მწვანე შუქი - მატარებლის მიახლოებისას სალიანდაგო შუქნიშანთან, მასზე ერთი ყვითელი მოციმციმე შუქით. ერთი მწვანე მოციმციმე შუქით ან ერთი ყვითელი და ერთი მწვანე შუქით;

ყვითელი შუქი - მატარებლის მიახლოებისას სალიანდაგო შუქნიშანთან მასზე ორი ყვითელი შუქით. მათგან ზედა მოციმციმე, ასევე სხვა შუქებით, რომლებიც

მნიშვნელობას საისრე გადამყვანებზე გადახრით მსვლელობას.

2.26. უბნებზე, სადაც ავტომატური სალოკომოტივო სიგნალიზაცია გამოყენებულია როგორც მატარებელთა მოძრაობის სიგნალიზაციისა და კავშირგაბმულობის დამოუკიდებელი საშუალება, სალოკომოტივო შუქნიშნებით გადაეცემა სიგნალები:

მწვანე შუქი - „ნებადართულია მოძრაობა დადგენილი სიჩქარით, წინ ორი ან მეტი ბლოკ-უბანი თავისუფალია“;

ყვითელი შუქი - „ნებადართულია მოძრაობა შემცირებული სიჩქარით, წინ ერთი ბლოკ-უბანი თავისუფალია“;

ყვითელი - წითლით - „ნებადართულია მოძრაობა ბლოკ-უბანზე გაჩერებისათვის მზადყოფნით; შემდეგი ბლოკ-უბანი დაკავებულია“.

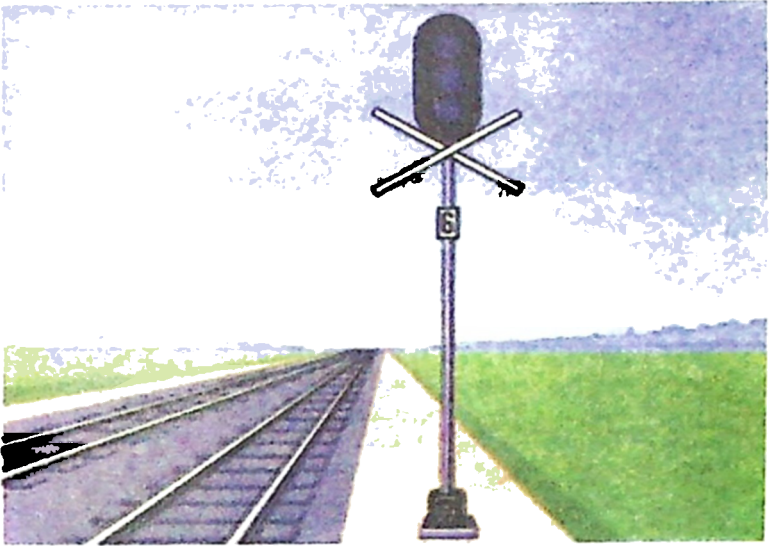
მატარებლით სალოკომოტივო შუქნიშნის ყვითელი-წითლით შუქის (ჩვენების) გავლისას, სალოკომოტივო შუქნიშანზე აინთება *წითელი შუქი*.

თეთრი შუქი ნიშნავს, რომ სალოკომოტივო მოწყობილობები ჩართულია, სიგნალები ლიანდაგიდან ლოკომოტივზე არ გადაეცემა.

სალიანდაგო შუქნიშნებთან მიახლოებისას, სალოკომოტივო შუქნიშნები გადასცემს სიგნალებს, რომლებიც აღნიშნულია ამ ინსტრუქციის 2.25 პუნქტში.

არამოქმედი შუქნიშნების აღნიშვნა

2.27. არამოქმედი შუქნიშნები დაჯვარული უნდა იყოს ფიცრის ორი ნაჭრით, ხოლო მათზე სასიგნალო შუქი ჩამქრალი (ნახ. 2.28).



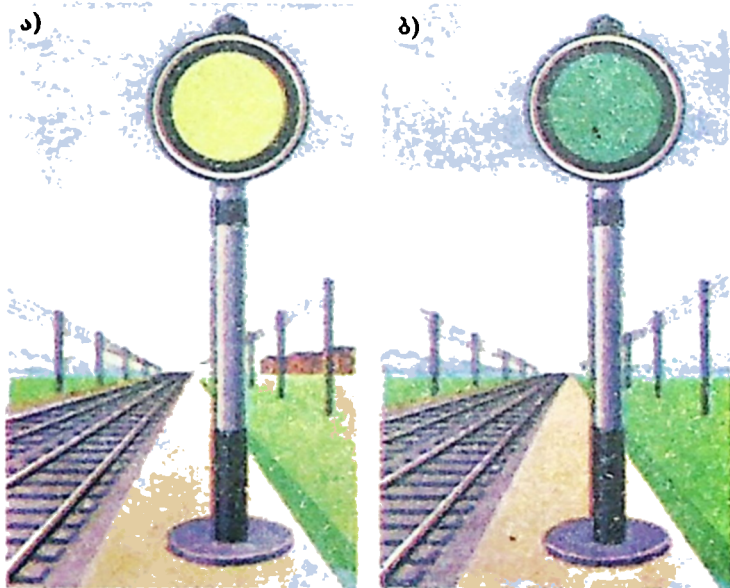
ნახ. 2.28

თავი 3

შეზღუდვის სიგნალები

სიჩქარის შემცირების მუდმივი დისკოები

3.1. ყვითელი ფერის დისკოთი (ნახ. 3.1,ა) გადაიცემა სიგნალი: „ნებადართულია მოძრაობა სიჩქარის შემცირებით და მზადყოფნით, სასიგნალო ნიშნებით: „საშიში ადგილის დასაწყისი“ (5.19,ა) და „საშიში ადგილის ბოლო“ (ნახ. 5.19,ბ), შეზღუდული საშიში ადგილი გაიაროს საქართველოს სარკინიგზო ტრანსპორტის გენერალური დირექტორის ბრძანებაში ნაჩვენები სიჩქარით“. მწვანე ფერის დისკოთი (ნახ.3.1,ბ) - „მატარებელმა გაიარა საშიში ადგილი“. მემანქანე ერთლიანდაგიან უბანზე ასეთ სიგნ-



ნახ. 3.1

აღს ხედავს მოძრაობის მიმართულებით მარცხენა მხრიდან.

ადგილები, რომლებიც საქართველოს რკინიგზის გენერალური დირექტორის ბრძანებით მოითხოვს სიჩქარის მუდმივად შემცირებას, შეიზღუდება ორივე მხრიდან საშიში ადგილის საზღვრიდან 50 მ მანძილზე მუდმივი სასიგნალო ნიშნებით „საშიში ადგილის დასაწყისი“ და „საშიში ადგილის ბოლო“. ამ სასიგნალო ნიშნებიდან, 3.1* ცხრილის მე-3 სვეტში ნაჩვენებ მანძილზე, სახელმძღვანელო დაღმართისა და გადასარბენზე მატარებელთა მოძრაობის დასაშვები მაქსიმალური სიჩქარის მიხედვით, იღებება სიჩქარის შემცირების მუდმივი სიგნალები.

* ამ ინსტრუქციის 3.1 ცხრილში და სხვა სქემებზე აღნიშნული მანძილები მოცემულია მეტრებში.

ცხრილი 3.1

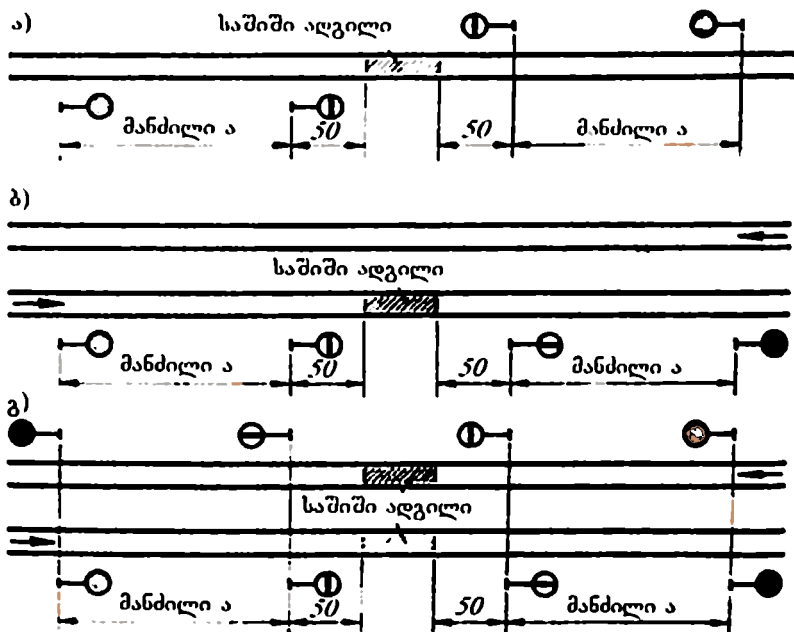
№	სახელმძღვანელო დაღმართი და გადასარბენზე დასაშვები მატარებელთა მოძრაობის მაქსიმალური სიჩქარე	მანძილი სასიგნალო ნიშნებიდან „საშიში ადგილის დასაწყისი“ და „საშიში ადგილის ბოლო“ სიჩქარის შემცირების სიგნალამდე	მანძილი გადასატანი წითელი სიგნალიდან და მოულოდნელად წარმოქმნილი დაბრკოლების ადგილიდან, პირველ პეტარამდე
1	2	3	4
1	გადასარბენებზე, სადაც არის სახელმძღვანელო დაღმართები 0,00ნ-ზე ნაკლები, მოძრაობის სიჩქარის დროს: სატვირთო მატარებლების არაუმეტეს 80 კმ/სთ, სამგზავრო და რეფორიერატორული მატარებლების არა უმეტეს 100 კმ/სთ	800	1000

1	2	3	4
	რეფრიჟერატორული მატარებლების 100 კმ/სთ-ზე მეტი, მაგრამ არა უმეტეს 120 კმ/სთ და სამგზავრო მატარებლების 100 კმ/სთ-ზე მეტი, მაგრამ არა უმეტეს 140 კმ/სთ	1000	1200
	სატვირთო მატარებლების 80 კმ/სთ-ზე მეტი, მაგრამ არა უმეტეს 90 კმ/სთ	1100	1300
	სატვირთო მატარებლების 90 კმ/სთ-ზე მეტი, მაგრამ არა უმეტეს 100 კმ/სთ, სამგზავრო მატარებლების 140 კმ/სთ-ზე მეტი, მაგრამ არა უმეტეს 160 კმ/სთ	1400	1600
2	გადასარბენებზე, სადაც არის სახელმძღვანელო დაღმართები 0,006 და მეტი გრუხილობის, მაგრამ არა უმეტეს 0,010-ისა, მოძრაობის სინქარის დროს:		
	სატვირთო მატარებლების არა უმეტეს 80 კმ/სთ, სამგზავრო და რეფრიჟერატორული მატარებლების არა უმეტეს 100 კმ/სთ	1000	1200
	რეფრიჟერატორული მატარებლების 100 კმ/სთ-ზე მეტი, მაგრამ არა უმეტეს 120 კმ/სთ და სამგზავრო მატარებლების 100 კმ/სთ-ზე მეტი, მაგრამ არა უმეტეს 140 კმ/სთ	1100	1300
	სატვირთო მატარებლების 80 კმ/სთ-ზე მეტი, მაგრამ არა უმეტეს 90 კმ/სთ.	1300	1500
	სამგზავრო მატარებლების 140 კმ/სთ-ზე მეტი, მაგრამ არა უმეტეს 160 კმ/სთ	1500	1700

1	2	3	4
3	გადასარბენებზე, სადაც არის სახელმძღვანელო დადმართები 0.010-ზე მეტი გრეხილობის	ადგენის საქართველოს სარკინო-გზო ტრანსპორტის გენერალური დირექტორი	

ერთლიანდაგიან უბანზე სიჩქარის შემცირების მუდმივი ღისკობისა და სასიგნალო ნიშნების „საშიში ადგილის დასაწყისი“ და „საშიში ადგილის ბოლო“ დაყენების სქემები მოცემულია 3.2, ა ნახ-ზე, ორლიანდაგიანი უბნის ერთ-ერთ ლიანდაგზე - 3.2, ბ ნახ-ზე, ხოლო ორლიანდაგიანი უბნის ორივე ლიანდაგზე - 3.2, გ ნახ-ზე.

გადასარბენების ჩამონათვალს მანძილების ჩვენებით, რომელზეც დაყენებულ უნდა იქნეს სიჩქარის შემცირების



ნახ. 3.2

სიგნისგნალები სახელმძღვანელო დაღმართისა და გადასარბენზე მოძრაობის დასაშვები სიჩქარის შესაბამისად, ადგენს საქართველოს საკინიგზო ტრანსპორტის გენერალური დირექტორი.

გადასატანი სიგნალები და სასიგნალო ნიშნები

3.2. გადასატან სიგნალებს მიეკუთვნება:

მართკუთხა ფორმის ორივე მხარეს წითელი ან ერთ მხარეს წითელი, ხოლო მეორე მხარეს თეთრი ფერის ფარები; ყვითელი ფერის (უკანა მხარეს მწვანე ფერის) კვადრატული ფარები; ჭოკზე წითელი შუქით ფარნები; ჭოკზე წითელი ალმები.

3.3. გადასატანი სიგნალებით წარედგინება მოთხოვნა:

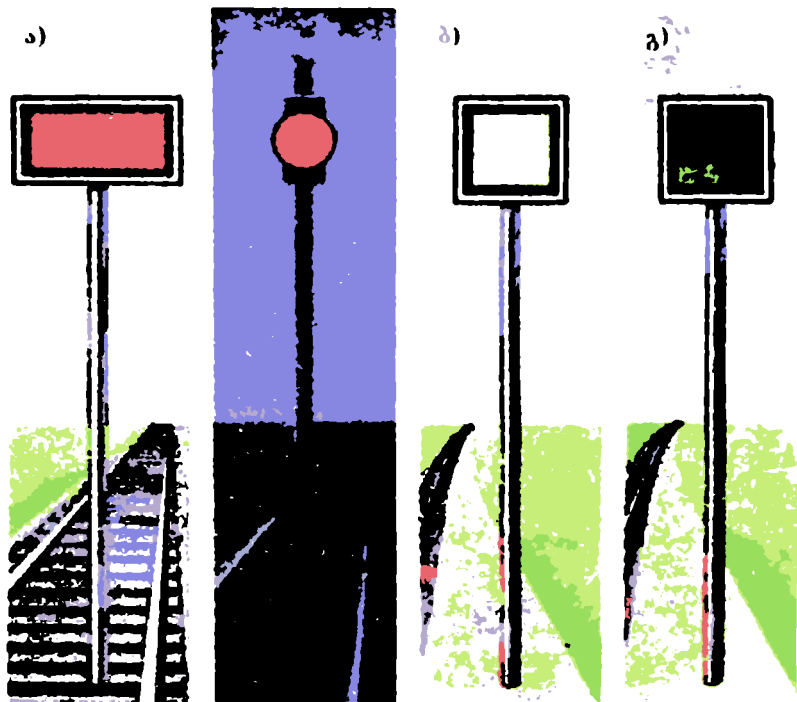
დღისით, წითელი ფერის მართკუთხა ფარი (ან ჭოკზე წითელი ალაძი) და ღამით ჭოკზე ფარნის წითელი შუქი - „შედექ! სიგნალის გავლა აკრძალულია“ (ნახ. 3.3,ა);

დღისით და ღამით საშიშ ადგილთან ყვითელი ფერის კვადრატული ფარის (ნახ. 3.3,ბ) განლაგებისას:

გადასარბენზე - „ნებადართულია მოძრაობა შემცირებული სიჩქარით, წინ საშიში ადგილია და საჭიროა ამ ადგილთან გაჩერება ან მისი გავლა შემცირებული სიჩქარით“;

სადგურის მთავარ ღიანდაგზე - „ნებადართულია მოძრაობა შემცირებული სიჩქარით, წინ საშიში ადგილია და საჭიროა მისი გავლა შემცირებული სიჩქარით“;

სადგურის დანარჩენ ღიანდაგებზე - „ნებადართულია სიგნალის გავლა გაფრთხილებაში ნაჩვენები სიჩქარით.



ნახ. 3.3

ხოლო მისი არარსებობისას – არა უმეტეს 25 კმ/სთ სიჩქარით“.

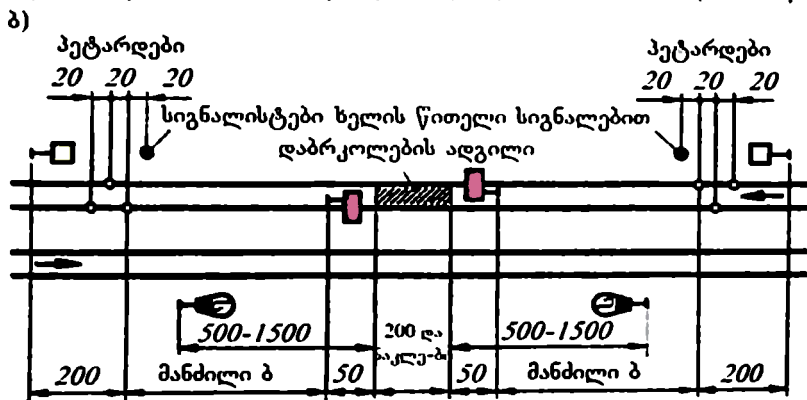
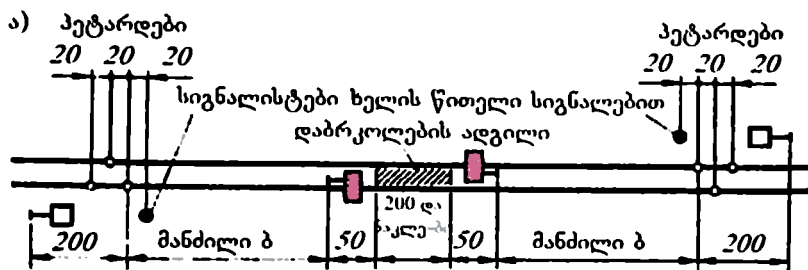
გადასარბენზე და სადგურის მთავარ ლიანდაგზე კვადრატული ფარის უკანა მხარე (მწვანე ფერი) (ნახ.3.3,გ) ნიშნავს, რომ დღისით და ღამით მემანქანეს უფლება აქვს მთლიანი შემადგენლობით საშიში ადგილის გავლის შემდეგ გაზარდოს სიჩქარე დადგენილამდე.

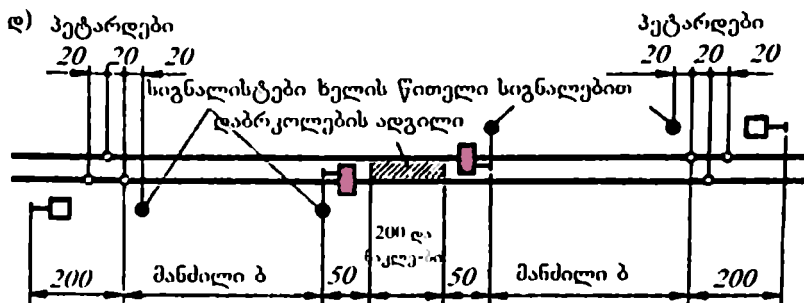
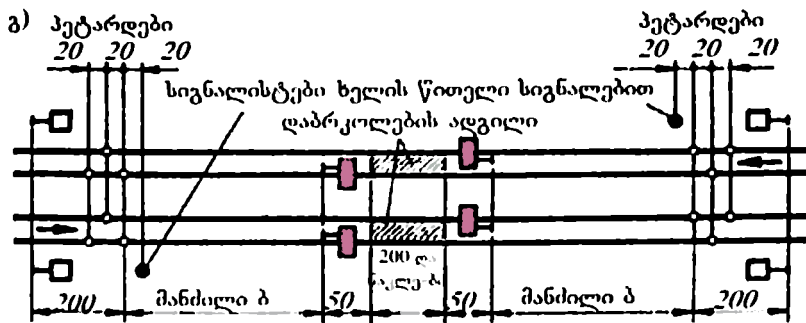
ბადასარბენზე მატარებლების მოძრაობისათვის დაბრკოლებებისა და სამუშაოების წარმოების აღვილების შეზღუდვა

3.4. გადასარბენზე ნებისმიერი დაბრკოლება მატარებელთა მოძრაობისათვის შეზღუდული უნდა იყოს გაჩერების სიგნალებით, მიუხედავად იმისა, მოსალოდნელია თუ არა მატარებელი.

გადასარბენზე სამუშაოების წარმოების აღვილი, რომელიც საჭიროებს მატარებელთა გაჩერებას, შეიზღუდება ისევე, როგორც დაბრკოლება.

გადასარბენზე დაბრკოლებები შეიზღუდება გადასატ





ნახ. 3.4

ანი წითელი სიგნალებით ორივე მხრიდან შესაზღუდი უბნის საზღვრიდან 50 მ-ის მანძილზე. ამ სიგნალებიდან 3.1 ცხრილის მე-4 სვეტში მითითებულ ბ მანძილზე, გადასარბენის სახელმძღვანელო დაღმართისა და მატარებელთა მოძრაობის დასაშვები მაქსიმალური სიჩქარის შესაბამისად, დაეწყება სამ-სამი პეტარდი და სამუშაო ადგილიდან უახლოესი პირველი პეტარდიდან 200 მეტრ მანძილზე დაიდგება სამუშაო ადგილის საწინააღმდეგო მძიმართულებით სიჩქარის შემცირების გადასატანი სიგნალები.

ერთლიანდაგიან უბანზე სამუშაოთა წარმოებისა და დაბრკოლებების შეზღუდვის სქემები მოცემულია 3.4,ა ნახ-ზე, ორლიანდაგიანი უბნის ერთ-ერთ ლიანდაგზე-3.4,ბ ნახ-ზე, ხოლო ორლიანდაგიანი უბნის ორივე ლიანდაგზე - 3.4,გ ნახ-ზე.

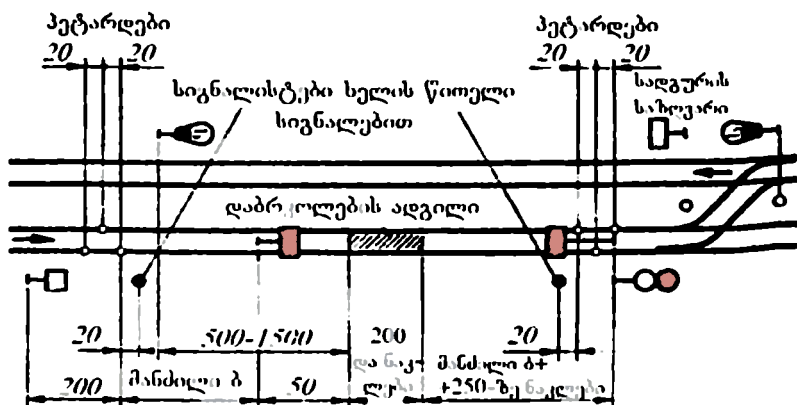
სიჩქარის შემცირების გადასატან სიგნალებსა და პეტარდებს უნდა იცავდნენ სიგნალისტები, რომლებიც წითელი ალმით ხელში იმყოფებიან სამუშაო ადგილის მხარეს. პირველი პეტარდიდან 20 მეტრის დაშორებით. გადასატანი წითელი სიგნალები საჭიროა იყოს სამუშაოს ხელმძღვანელის მეთვალყურეობის ქვეშ.

სამუშაოების გაშლილი ფრონტით წარმოებისას (200 მეტრზე მეტი) სამუშაოების ადგილები შეიზღუდება 3.4,დ ნახ-ზე აღნიშნული წესით.

შესაზღვდი უბნის საზღვრიდან 50 მ მანძილზე დაყენებული გადასატანი წითელი სიგნალები დაცული უნდა იყოს მათთან ახლოს მდგომი სიგნალისტის მიერ-ხელში წითელი სიგნალით.

თუ გადასარბენზე დაბრკოლების ან სამუშაოების წარმოების ადგილი სადგურთან ახლოსაა და ამ ადგილის შეზღუდვა დადგენილი წესით სადგურის მხრიდან შეუძლებელია, მაშინ იგი გადასარბენის მხრიდან შეიზღუდება ისე, როგორც ეს აღნიშნულია ზემოთ. ხოლო სადგურის მხრიდან შესასვლელი სიგნალის (ან სასიგნალო ნიშნის „სადგურის საზღვარის“) გასწვრივ ლიანდაგის ღერძზე იდგმება გადასატანი წითელი სიგნალი და დაეწყობა სამი პეტარდა, რომლებსაც იცავს სიგნალისტი (ნახ. 3.5).

თუ დაბრკოლების ან სამუშაოების წარმოების ადგილი შესასვლელი შუქნიშნიდან (ან სასიგნალო ნიშნიდან



ნახ. 3.5

„სადგურის საზღვარი“) განლაგებულია 60 მ-ზე ნაკლებ მანძილზე, მაშინ პეტარდები სადგურის მხრიდან არ ეწყობა.

შესასვლელი სიგნალის წინ დაბრკოლების შეზღუდვის სქემა მოცემულია 3.5 ნახ-ზე.

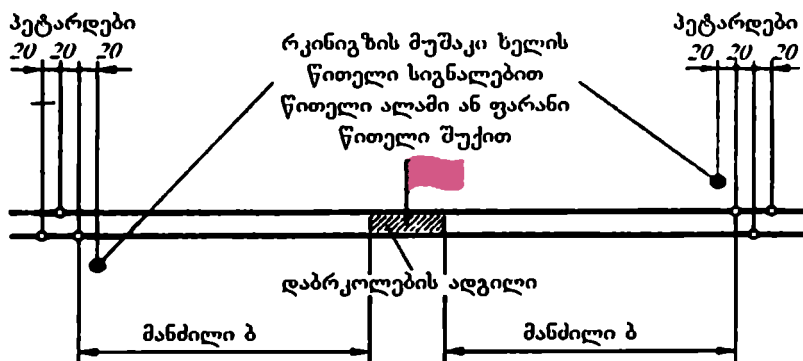
გადასატან ყვითელ სიგნალთან მატარებლის მიახლოებისას შემანქანე ვალდებულია მისცეს ლოკომოტივის (ძრავავაგონიანი მატარებლის) ერთი გრძელი სასტვენის, ხოლო ხელის წითელი სიგნალით სიგნალისტთან მიახლოებისას, მისცეს გაჩერების სიგნალი და მიიღოს ზომები მატარებლის დაუყოვნებლივ გასაჩერებლად. გაჩერდეს ისე, რომ არ მოხდეს გადასატანი წითელი სიგნალის გავლა.

რკინიგზის ტრანსპორტის სხვა მუშაკებისაგან განსხვავების მიზნით სიგნალისტებმა უნდა ატარონ ყვითელი ფერის ქუდები.

მრავალლიანდაგიან გადასარბენებზე მატარებლების მოძრაობისათვის დაბრკოლებებისა და სამუშაოების წარმოების ადგილები შეიზღუდება საქართველოს სარკინიგზო ტრანსპორტის ხელმძღვანელობის მიერ დადგენილი წესის შესაბამისად.

3.5. დაბრკოლების მოულოდნელი წარმოშობისა და აუცილებელი გადასატანი სიგნალების არარსებობის შემთხვევაში დაბრკოლების ადგილზე დაუყოვნებლივ იდგმება გაჩერების სიგნალი (ნახ.3.6): ღლისით - წითელი ალამი, ღამით-ფარანი წითელი შუქით და 3.1 ცხრილის მე-4 სვეტში მითითებულ ბ მანძილზე გადასარბენის ორივე მხრიდან სახელმძღვანელო დაღმართისა და მატარებელთა მოძრაობის დასაშვები მაქსიმალური სიჩქარის შესაბამისად ეწყობა სამ-სამი პეტარდა.

პეტარდები დაცული უნდა იყოს რკინიგზის მუშაკების მიერ, რომლებიც ვალდებულნი არიან დაბრკოლების მხარეს პირველი პეტარდიდან 20 მ მანძილზე იდგნენ ხელის წითელი სიგნალით.



ნახ. 3.6

სიგნალები იდგმება პირველ რიგში მოსალოდნელი მატარებლის მხრიდან. ერთლიანდაგიან უბანზე, თუ გაუ-
რკვეველია რომელი მხრიდანაა მოსალოდნელი მატარე-
ბელი, სიგნალები პირველ რიგში იდგმება შესაზღუდი
ადგილისკენ დაღმართის მხრიდან, ხოლო პორიზონტ-
ალურ მოედანზე - მრუდის ან ღრმა ჭრილის მხრიდან.

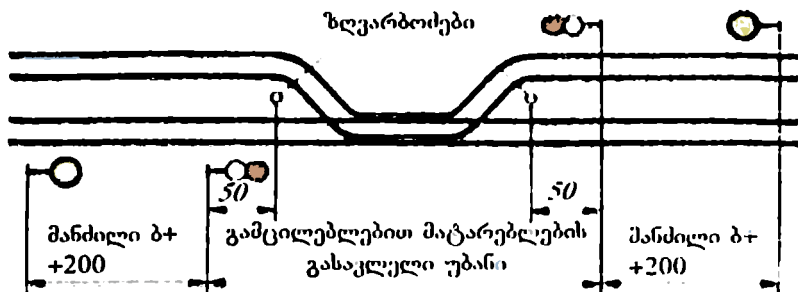
მოულოდნელად წარმოშობილი დაბრკოლების დროს
მუშაკთა მოქმედების დეტალური წესი განისაზღვრება საქ-
ართველოს სარკინიგზო ტრანსპორტის შესაბამისი ინსტ-
რუქციით.

3.6. ადგილები, რომლებზეც შეიძლება მატარებლის
მხოლოდ გამცილებლით გავლა (15 კმ/სთ-ზე ნაკლები
სიჩქარით), ასევე ორლიანდაგიან უბნებზე ლიანდაგების
ერთ დონეზე გადასლართვისას, შეიზღუდება როგორც
მოძრაობისათვის დაბრკოლება, მაგრამ პეტარდების
დაუწყობლად, ასეთი სიგნალების დაყენების შესახებ
მატარებლებისათვის გაიცემა წერილობითი გაფრთხი-
ლებები.

მატარებლების გამცილებლით გატარების აუცილებ-
ლობისას, რომლებზეც არ არის გაცემული გაფრთხილება,
პეტარდების დაწყობა სავალდებულოა.

თუ გამცილებლით მატარებლების გატარება დადგენ-
ილია ხანგრძლივი დროით, მაშინ გადასატანი წითელი
სიგნალები შეიძლება შეიცვალოს მიმფარავი შუქნიშნებით
დაკეტილ მდგომარეობაში და მათ წინ მაფრთხილებელი
შუქნიშნების დაყენებით (ნახ. 3.7).

მიმფარავი შუქნიშნების დაყენების შესახებ გამოცე-
მული უნდა იყოს საქართველოს სარკინიგზო ტრანსპორ-



ნახ. 3.7

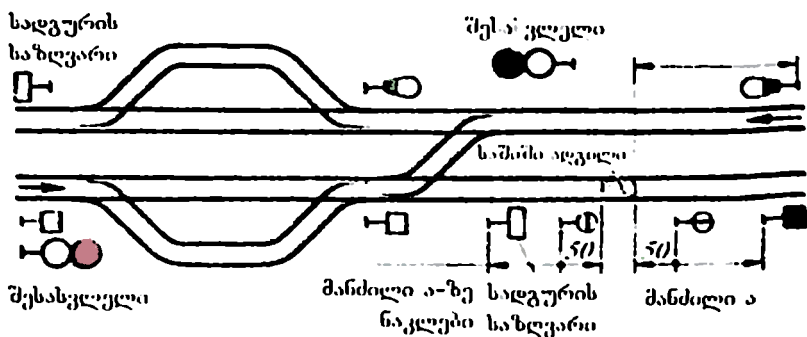
ტის გენერალური დირექტორის ბრძანება და ამ შემთხვევებში მატარებლებისათვის გაფრთხილებები არ გაიცემა.

შესაზღვდი ადგილის ორივე მხრიდან სალიანდაგო პოსტების გახსნისას, მატარებელთა მოძრაობა ამ პოსტებს შორის ხორციელდება გამცილებლის გარეშე, სიგნალიზაციისა და კავშირგაბმულობის ერთ-ერთი საშუალების გამოყენებით.

ამასთან, ცალკეულ შემთხვევებში შეზღუდული ადგილის დადგენილი სიჩქარით მატარებლის გავლის სამეთვალყურეოდ, შეიძლება დანიშნულ იქნეს გამცილებელი.

3.7. ყველა შემთხვევაში პეტარდები დაიწყოება სამი ცალი: მატარებლის მოძრაობის მიმართულებით მარჯვენა რელსზე ორი და მარცხენაზე ერთი (ნახ. 3.6). პეტარდებს შორის მანძილი 20-20 მეტრი უნდა იყოს.

3.8. სიჩქარის შემცირების გადასატანი სიგნალები და სასიგნალო ნიშნები „საშიში ადგილის დასაწყისი“ და „საშიში ადგილის ბოლო“ იდგმება 3.2 ნახ-ზე მითითებული სქემების მიხედვით.

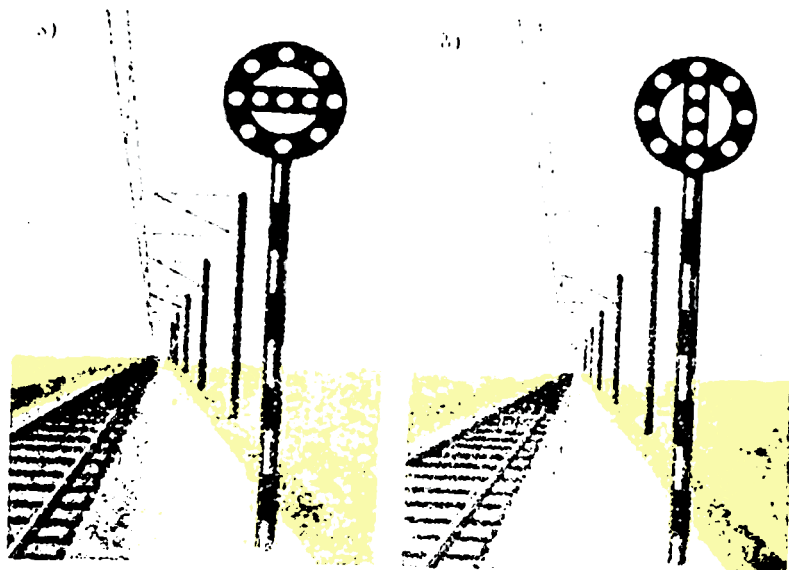


ნახ. 3 8

თუ გადასარბენზე სადგურის სიახლოვეს განლაგებული ადგილი საჭიროებს სიჩქარის შემცირებას და მისი შეზღუდვა დადგენილი წესით შეუძლებელია, მაშინ გადასარბენის მხრიდან იგი შეიზღუდება ისე, როგორც ეს ზემოთ არის აღნიშნული. ხოლო სადგურის მხრიდან 3.8 ნახ-ზე აღნიშნული წესით.

გადასატან ყვითელ სიგნალთან მიახლოებისას, შემანქანე ვალდებულია მისცეს ლოკომოტივის (ძრავაგაგონიანი მატარებლის) ერთი გრძელი სასტვენნი და ატაროს მატარებელი ისე, რომ გადასატანი სასიგნალო ნიშნებით „საშიში ადგილის დასაწყისი“ (ნახ.3.9.ა) და „საშიში ადგილის ბოლო“ (ნახ.3.9.ბ) შეზღუდული ადგილი გაიაროს გაფრთხილებაში აღნიშნული სიჩქარით, ხოლო გაფრთხილების არარსებობისას, არა უმეტეს 25 კმ/სთ სიჩქარით.

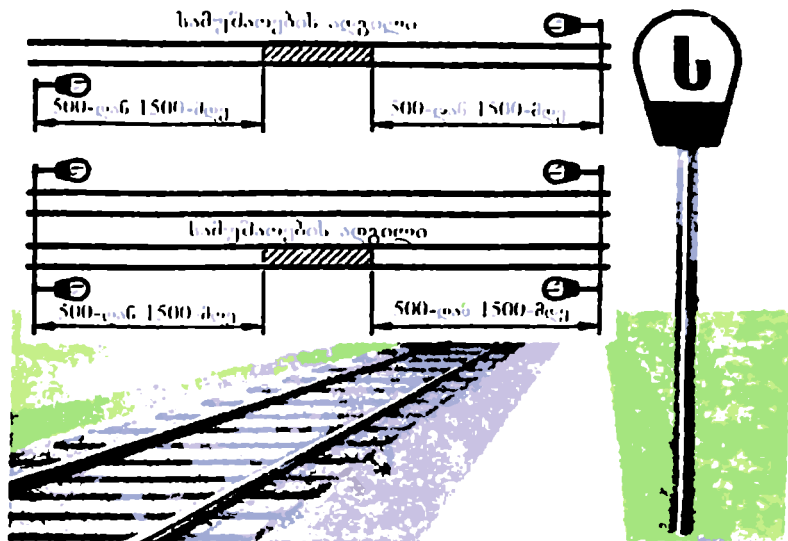
სასიგნალო ნიშანი „საშიში ადგილის ბოლო“ თავსდება ნიშნის „საშიში ადგილის დასაწყისი“-ს უკანა მხარეს.



ნახ. 3.9

სადგურის ლიანდაგებზე და მრავალლიანდაგიან გადასარბენებზე ხიჩარის შემცირების აუცილებლობას გადასატანი სივნალები და სასივნალო ნიშნები „ხაშიში ადგილის დასაწყისი“ და „ხაშიში ადგილის ბოლო“ შეიძლება გამოყენებულ იქნეს დამოკლებული ცოკებით.

3.9. ლიანდაგებზე სამუშაოების წარმოების ადგილი, რომელიც არ საჭიროებს განხრების ან ხიჩარის შემცირების სივნალებით შეზღუდვას, მაგრამ საჭიროა მატარებლის მოახლოების შესახებ მომუშავეთა გაფრთხილება. შეიზღუდება გადასატანი ასო „ს“ სასივნალო ნიშნით სასტვენის მიცემის აუცილებლობის შესახებ, რომლებიც იდგმება ლიანდაგთან, სადაც წარმოებს სამუშაოები, ასევე ყოველ მომიჯნავე მთავარ ლიანდაგთან (ნახ. 3.10).



ნახ. 3.10

გაჩერების სიგნალებით (ნახ. 3.4,ბ და 3.5) ან სიჩქარის შემცირების სიგნალებით შეზღუდული სამუშაოთა წარმოებისას გადასატანი სასიგნალო „ს“ ნიშნები იდგმება მომიჯნავე მთავარ ლიანდაგებთან იგივე წესით.

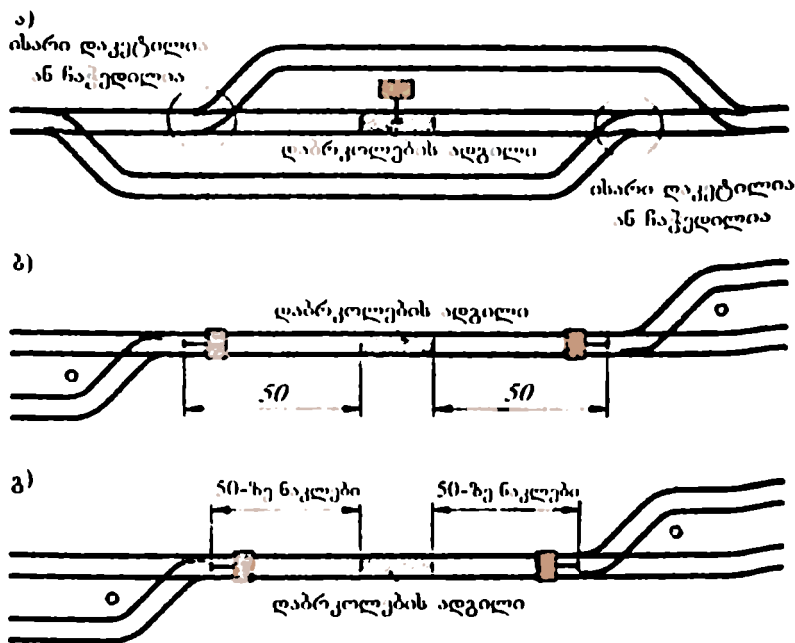
გადასარბენებზე, სადაც მატარებლები მოძრაობს 120 კმ/სთ-ზე მეტი სიჩქარით. გადასატანი „ს“ სასიგნალო ნიშნები იდგმება 800-1500 მ მანძილზე სამუშაოების უბნის საზღვრებიდან.

სადგურებში გატარებლების მოძრაობისათვის დაბრკოლებებისა და სამუშაოების წარმოების აღვილების შეზღუდვა

3.10. მოძრაობისათვის ყოველი დაბრკოლება სადგურის ლიანდაგებზე და საისრე გადამყვანებზე. მიუხედავად იმისა მოსალოდნელია თუ არა მატარებელი (სამანევრო შემადგენლობა), შეზღუდული უნდა იყოს გაჩერების სიგნალებით.

სადგურის ლიანდაგზე დაბრკოლების ან სამუშაოების წარმოების აღვილის გაჩერების სიგნალით შეზღუდვისას ამ აღვილისაკენ მიმართული ყველა საისრე გადამყვანი დაყენებული უნდა იქნეს ისეთ მდგომარეობაში, რომ მასზე არ მოხდეს მოძრავი შემადგენლობის გამოსვლა, და დაიკეტოს ან ჩაიჭედოს ტაბიკურათი. დაბრკოლების ან სამუშაოების წარმოების აღვილას ლიანდაგის ღერძზე იდგმება გადასატანი წითელი სიგნალი (ნახ.3.11,ა).

თუ რომელიმე საისრე გადამყვანი კალმებით მიმართულია დაბრკოლების ან სამუშაოების წარმოების აღვილის მიმართულებით და არ იძლევა ამ აღვილის იზოლირების საშუალებას, ასეთი აღვილი ორივე მხრიდან შეიზღუდება გადასატანი წითელი სიგნალებით, რომლებიც იდგმება დაბრკოლების ან სამუშაოების წარმოების აღვილის საზღვრიდან 50 მ მანძილზე (ნახ.3.11,ბ). იმ შემთხვევაში, როდესაც საისრე გადამყვანების კალმები განლაგებულია დაბრკოლების ან სამუშაოების წარმოების აღვილიდან 50 მ-ზე ნაკლებ მანძილზე, თითოეული ასეთი საისრე

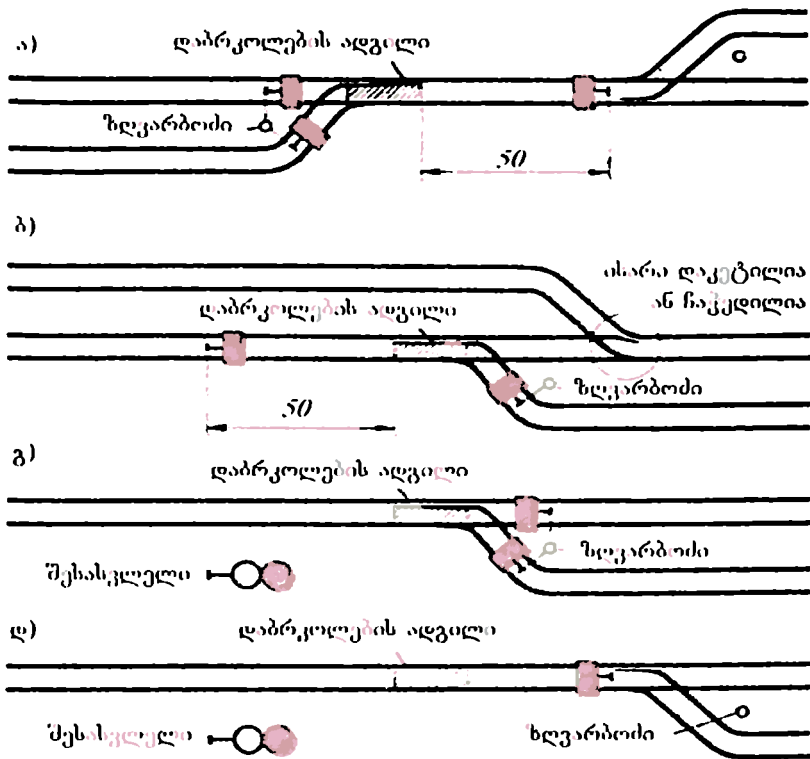


ნახ. 3.11

გადამყვანის კალმებს შორის იღებება გადასატანი წითელი სიგნალი (ნახ. 3.11.გ).

საისრე გადამყვანზე გადასატანი წითელი სიგნალებით დაბრკოლების ან სამუშაოების წარმოების ადგილის შეზღუდვისას სიგნალები იღებება: ჯვარედის მხიდან - თითოეული ლიანდაგის შესაყარ ღერძზე, ზღვრული ბოძის პირდაპირ; ხოლო საწინააღმდეგო მხრიდან - საისრე გადამყვანის კალმიდან 50მ-ზე (ნახ.3.12.ა).

თუ შესაზღუდა საისრე გადამყვანის ახლოს განლაგებულია მეორე საისრე გადამყვანი, რომელიც შეიძლება დაყენებულ იქნეს ისეთ მდგომარეობაში, რომ საისრე



ნახ. 3.12

გადამყვანზე, სადაც არსებობს დაბრკოლება, გამორიცხული იქნება მოძრავი შემადგენლობის გასვლა, მაშინ ასეთ მდგომარეობაში გადაყვანის შემდეგ ისარი იკეტება ან იჭედება. ამ შემთხვევაში გადასატანი წითელი სიგნალი იზოლირებული საისრე გადაყვანის მხრიდან არ იდგმება (ნახ. 3.12,ბ).

როდესაც საისრე გადაყვანის დაყენება ასეთ მდგომარეობაში შეუძლებელია, მაშინ დაბრკოლების ან სამუშა-

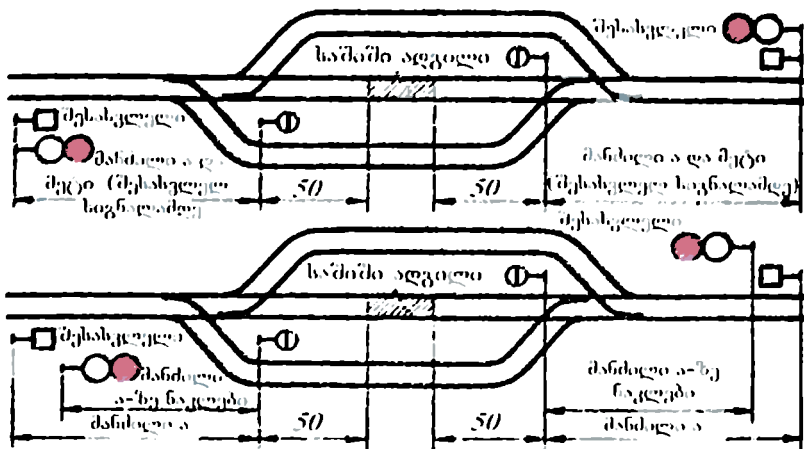
ოების წარმოების ადგილიდან ამ ისრის მიმართულებით 50 მ მანძილზე იდგმება გადასატანი წითელი სიგნალი (ნახ.3.12,ა).

თუ დაბრკოლების ან სამუშაოების წარმოების ადგილი შესასვლელ ისარზეა, მაშინ იგი გადასარბენის მხრიდან იზღუდება შესასვლელი დაკეტილი სიგნალით. ხოლო სადგურის მხრიდან - გადასატანი წითელი სიგნალით, რომელიც იდგმება თითოეული ლიანდაგის შესაყარ ღერძზე ზღვრული ბოძის გასწვრივ (ნახ. 3.12,გ).

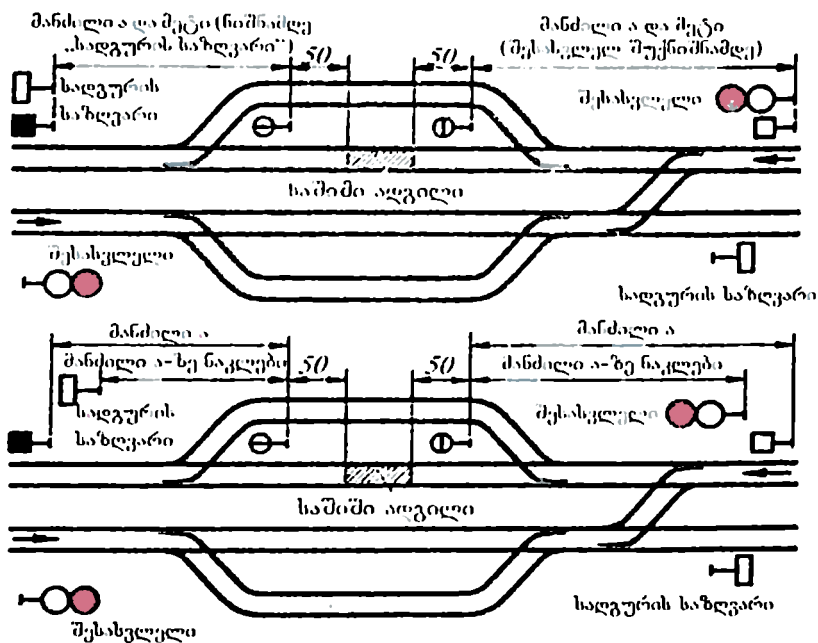
როდესაც დაბრკოლებიდან სამუშაოების წარმოების ადგილი შესასვლელ საისრე გადამყვანსა და შესასვლელ შუქნიშანს შორისაა, მაშინ იგი გადასარბენის მხრიდან შეიზღუდება შესასვლელი შუქნიშნის დაკეტილი სიგნალით, ხოლო სადგურის მხრიდან - გადასატანი წითელი სიგნალით, რომელიც იდგმება შესასვლელი საისრე გადამყვანის კალმებს შორის (ნახ. 3.12, დ).

საისრე პოსტის მორიგეა, რომელმაც აღმოაჩინა დაბრკოლება საისრე გადამყვანზე. დაუყოვნებლივ უნდა დააყენოს დაბრკოლების ადგილზე (სარემონტო სამუშაოების დაწყებამდე) გადასატანი წითელი სიგნალი და ამის შესახებ მოახსენოს სადგურის მორიგეს.

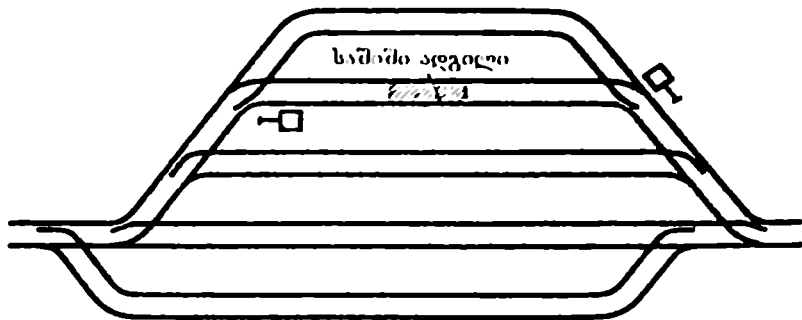
3.11. ადგილი სადგურის მთავარ ლიანდაგზე, რომელზეც საჭიროა სიჩქარის შემცირება, შეიზღუდება სიჩქარის შემცირების გადასატანი სიგნალით და სასიგნალო ნიშნებით „საშიში ადგილის დასაწყისი“ და „საშიში ადგილის ბოლო“, როგორც ეს აღნიშნულია 3.13 და 3.14 ნახ-ებზე.



ნახ. 3.13



ნახ. 3.14



ნახ. 3.15

თუ სადგურის სხვა ლიანდაგებზე განლაგებული ადგილი საჭიროებს სიჩქარის შემცირებას, იგი შეიზღუდება მხოლოდ სიჩქარის შემცირების გადასატანი სიგნალებით. ასეთი სიგნალების დაყენების წესი მითითებულია 3.15 ნახ-ზე.

სადგურის ლიანდაგებზე მოძრაობი შემაღლებლობის შეზღუდვა

3.12. სადგურის ლიანდაგებზე სარემონტო ვაგონები და ცალკეულ ლიანდაგებზე I (პირველი) კლასის საშიში ტვირთით (ფეხიქებადი მასალებით) დატვირთული ვაგონები, შეიზღუდება გადასატანი წითელი სიგნალებით, რომელიც იდგმება ლიანდაგის ღერძზე, არანაკლებ 50 მ მანძილზე (გამჭოლ ლიანდაგებზე - ორივე მხრიდან, ხოლო ჩიხურ ლიანდაგებზე - საისრე გადაწყვანის მხრიდან).

იმ შემთხვევაში, თუ ბოლო ვაგონი იმყოფება ზღვრული ბოძიდან 50 მ-ზე ნაკლებ მანძილზე, მაშინ გადასატანი

წითელი სიგნალი ამ მხრიდან იდგმება ლიანდაგის ღერძზე ზღვრული ბოძის გასწვრივ.

შემადგენლობების ან ვაგონების ცალკეული ჯგუფების შეზღუდვის წესი ადგილობრივი პირობების შესაბამისად მათი ტექნიკური მომსახურების დროს, დგინდება რკინიგზის ტერიტორიული სამმართველოს უფროსის მიერ.

ვაგონების რემონტისა და ტექნიკური მომსახურების დროს შუქნიშნებით შეზღუდვის წესი, აუცილებლობის შემთხვევაში, დადგენილი უნდა იყოს საქართველოს სარკინიგზო ტრანსპორტის ხელმძღვანელობის მიერ.

გადასარბენზე მატარებლის შეზღუდვა იძულებით გაჩერების დროს

3.13. გადასარბენზე სამგზავრო მატარებლის იძულებით გაჩერების დროს მემანქანის მითითებით მატარებლის შეზღუდვას აწარმოებს ბოლო სამგზავრო ვაგონის გამცილებელი შემდეგ შემთხვევებში:

აღმდგენი ან სახანძრო მატარებლის, დამხმარე ლოკომოტივის მოთხოვნისას, როცა დახმარება ბოლოდან ხორციელდება;

თუ მატარებელი ორლიანდაგიანი გადასარბენის სწორი მიმართულების ლიანდაგზე ან ერთლიანდაგიან გადასარბენზე გაგზავნილი იყო სიგნალიზაციისა და კავშირგაბმულობის ყველა საშუალების მოქმედების შეწყვეტისას შეტყობინებით, რომ მის შემდეგ გაგზავნილი იქნება სხვა მატარებელი.

ბოლო სამგზავრო ვაგონის გამცილებელი, რომელიც ახორციელებს მატარებლის შეზღუდვას, მოვალეა მოქმე-



ნახ. 3.16

დებაში მოიყვანოს ვაგონის ხელის მუხრუჭი, მატარებლის ბოლოდან 800 მ მანძილზე დააწყოს პეტარდები, რის შემდეგ დაწყობილი პეტარდების ადგილიდან გადაადგილდეს მატარებლისაკენ 20 მეტრზე და გადასარბენის მხარეს უჩვენოს ხელის წითელი სიგნალი (ნახ.3.16).

გადასარბენზე სხვა მატარებლების იძულებით გაჩერების დროს ისინი შეიზღუდებიან, როდესაც გაგზავნა განხორციელებულია სიგნალიზაციისა და კავშირგაბმულობის ყველა საშუალების მოქმედების შეწყვეტის პირობებში: ორლიანდაგიანი გადასარბენის სწორი მიმართულების ლიანდაგით ყველა შემთხვევაში, ერთლიანდაგიან გადასარბენზე კი თუ გაცემულია შეტყობინება.

რომ ამ მატარებლის გაგზავნის შემდეგ გაგზავნილი იქნება სხვა მატარებელი. ამასთან, შეზღუდვა ხორციელდება მემანქანის თანაშემწის მიერ, რომელიც გაჩერების შემდეგ დაუყოვნებლივ უნდა გადავიდეს მატარებლის ბოლოში, შეამოწმოს სამატარებლო სიგნალის არსებობა, ყურადღებით აღეკნოს თვალყური გადასარბენს და კვალდაკვალ მოძრავი მატარებლის გამოჩენის შემთხვევაში მიიღოს ზომები მის გასაჩერებლად.

თუ გაჩერებულ მატარებელს დახმარება გაეწევა თავიდან, წამყვანი ლოკომოტივის მემანქანე, რომელსაც უახლოვდება აღმდგენი (სახანძრო) მატარებელი ან დამხმარე ლოკომოტივი, უნდა იძლეოდეს საერთო განგაშის მაუწყებელ სიგნალს: ჩართული ჰქონდეს პროექტორი ღამით და ღლისით (ცუდი ხილვადობის დროს).

3.14. ვაგონის გამცილებელი, რომელიც აწარმოებს გადასარბენზე გაჩერებული სამგზავრო მატარებლის ბოლოს შეზღუდვას, სამგზავრო მატარებელთან ბრუნდება მხოლოდ აღმდგენი (სახანძრო) მატარებლის ან დამხმარე ლოკომოტივის მოსვლისა და გაჩერების შემდეგ ან სამგზავრო მატარებლის გაჩერების ადგილიდან შეზღუდვის ადგილზე სხვა მუშაკის მისვლისა და შეზღუდვის გადაცემის შემდეგ.

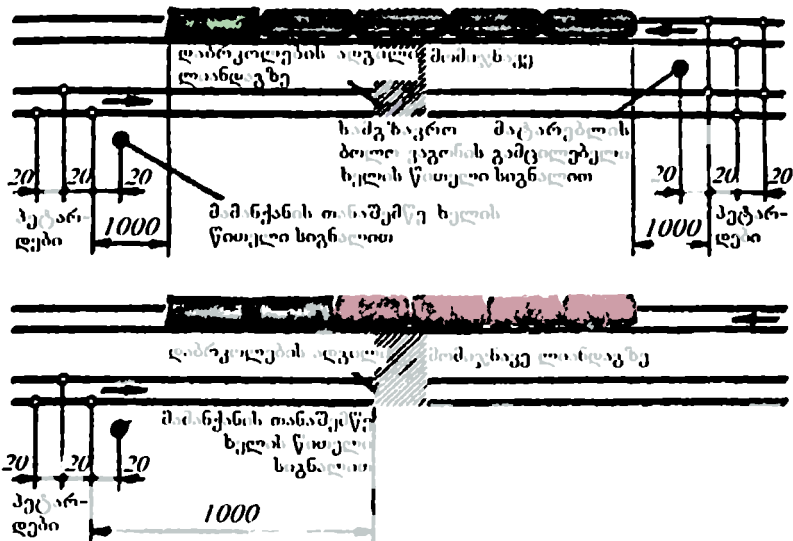
ყველა სახის სიგნალიზაციისა და კავშირგაბმულობის საშუალების მოქმედების შეწყვეტის დროს გაგზავნილი მატარებლის ბოლოში მყოფი მემანქანის თანაშემწე, ლოკომოტივზე ბრუნდება მხოლოდ მომდევნო მატარებლის მოახლოებისა და გაჩერების შემდეგ ან ლოკომოტივის საყვირით მემანქანის მიერ სიგნალის მიცემისას, რაც მოწმობს, რომ მატარებლის შეზღუდვა საჭირო არ არის.

3.15. ავტობლოკირებით აღჭურვილ უბნებზე სამგზავრო მატარებლის გადასარბენზე გაჩერების დროს სამგზავრო მატარებლის ბოლო სამგზავრო ვაგონის გამცილებელი ვალდებულია შეამოწმოს სამატარებლო სიგნალების ხილვადობა, ყურადღებით აღევნოს თვალყური გადასარბენს და მომდევნო (პაკეტში) მომავალი მატარებლის გამოჩენისას მიიღოს ზომები მის გასაჩერებლად.

3.16. ორლიანდაგიან ან მრავალლიანდაგიან გადასარბენზე მოძრაობის შემადგენლობის რელსიდან აცდენის, შეჯახების, ტვირთის დაშლის შედეგად და სხვა შემთხვევებში მატარებლის იძულებით გაჩერების დროს, როდესაც საჭიროა მომიჯნავე ლიანდაგზე მატარებელთა მოძრაობისათვის წარმოშობილი დაბრკოლების აღცილის შეზღუდვა. შემანქანებელს უნდა გადასცეს საერთო განგაშის სიგნალი.

ამ შემთხვევაში სამგზავრო მატარებლის გაჩერებისას შეზღუდვა ხორციელდება მატარებლის თავიდან შემანქანის თანაშემწის მიერ. ხოლო ბოლოდან - ბოლო სამგზავრო ვაგონის გამცილებლის მიერ პეტარდების დაწყობით 1000 მ მანძილზე, მატარებლის თავიდან და ბოლოდან, როგორც ეს 3.17, ა ნახ-ზეა აღნიშნული.

სხვა დანარჩენი მატარებლების გაჩერებისას მომიჯნავე ლიანდაგზე შეზღუდვა წარმოებს შემანქანის თანაშემწის მიერ, ამ ლიანდაგით მოსალოდნელი მატარებლის მხრიდან. დაბრკოლების აღცილიდან 1000 მ მანძილზე პეტარდების დაწყობით (ნახ. 3.17.ბ). თუ მატარებლის თავი იძყოფება დაბრკოლების აღცილიდან 1000 მეტრზე მეტ მანძილზე, პეტარდები მომიჯნავე ლიანდაგზე დაიწყობა ლოკომოტივის გასწვრივ. თუ მატარებლის შემანქანეს მიღებული აქვს



ნახ. 3.17

შეტყობინება, რომ მომიჯნავე ლიანდაგის არასწორი მიმართულებით გაგზავნილია მატარებელი, მან რადიოკავშირით უნდა გამოიძახოს მემანქანის თანაშემწე პეტარდების დასაწყობად დაბრკოლების ადგილიდან საწინააღმდეგო მხარეს, იგივე მანძილზე.

უბნებზე, სადაც სამგზავრო მატარებლები მოძრაობს 120 კმ/სთ-ზე მეტი სიჩქარით, მანძილები, სადაც აუცილებლად დაწყობილი უნდა იქნეს პეტარდები, დგინდება საქართველოს სარკინიგზო ტრანსპორტის გენერალური დირექტორის მიერ.

მემანქანის თანაშემწე და ვაგონის გამცილებელი პეტარდების დაწყობის შემდეგ უნდა გადაადგილდნენ მატარებ-

ლისკენ 20 მ მანძილზე და უჩვეურონ წითელი სიგნალი მატარებლის მოსალოდნელი მოახლოების მხარეს.

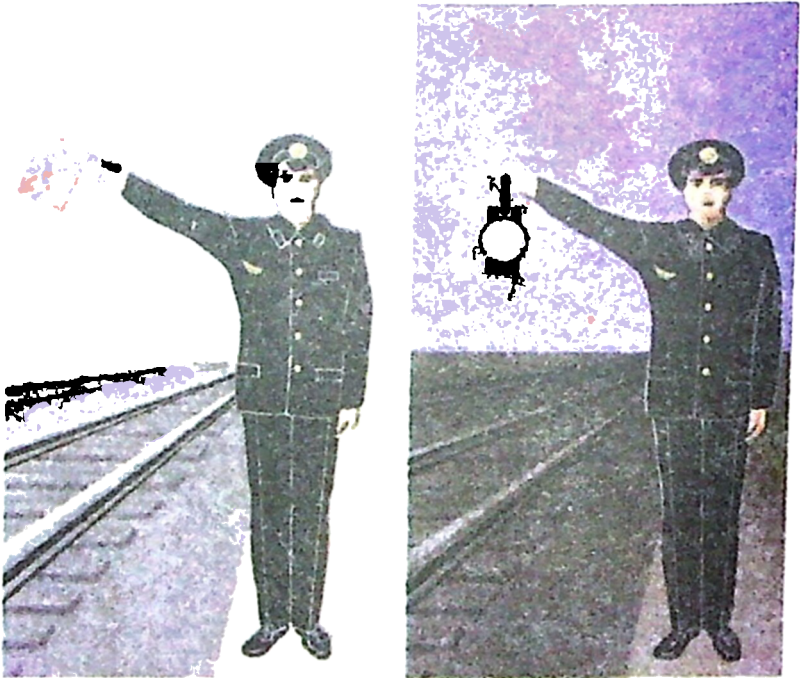
3.17. გადასარბენზე იძულებითი გაჩერებული მატარებლის თავისა და ბოლოს, აგრეთვე ორლიანდაგიანი ან მრავალლიანდაგიანი გადასარბენის მომიჯნავე ლიანდაგზე მატარებელთა მოძრაობისათვის დაბრკოლების აღვილის შესაზღუდად წამყვანი ლოკომოტივის მექანიქანის განკარგულებით შეიძლება საბმულ იქნენ სალოკომოტივო ბრიგადის მუშაკები. სამგზავრო ვაგონების გამცილებლები, კონდუქტორები, აგრეთვე სხვა სამსახურების მუშაკები.

ხელის სიგნალები

4.1. ხელის სიგნალებით წარედგინება შემდეგი მოთხოვნები:

ა) დღისით გაშლილი წითელი ალამი და ღამით ხელის ფარნის წითელი შუქი - „შედექ! მოძრაობა აკრძალულია“ (ნახ. 4.1).

დღისით წითელი ალმის, ხოლო ღამით ხელის ფარნის წითელი შუქით არარსებობისას გაჩერების სიგნალები

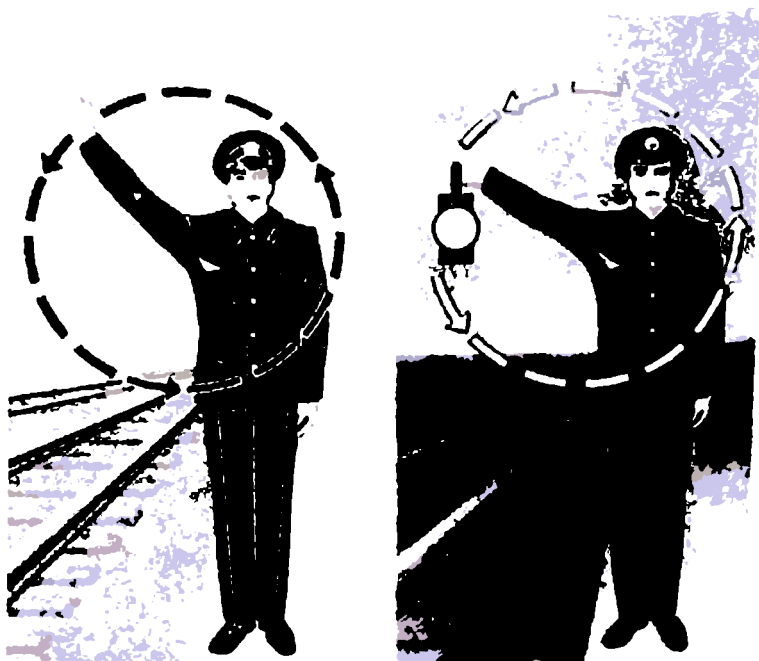


ნახ. 4.1

გადაეცემა: დღისით - ყვითელი აღმის, ხელის ან რომელიმე საგნის წრიული მოძრაობით; ღამით - ნებისმიერი ფერის შუქით ფარნის წრიული მოძრაობით. (ნახ. 4.2);

ბ) დღისით ყვითელი გაშლილი აღმით და ღამით ხელის ფარნის ყვითელი შუქით - „მოძრაობა ნებადართულია გაფრთხილებაში ან საქართველოს სარკინიგზო ტრანსპორტის გენერალური დირექტორის ბრძანებაში მითითებული სინქარით. ხოლო ამ ბრძანების არარსებობისას - არა უმეტეს 25 კმ/სთ სინქარით (ნახ. 4.3).

ხელის ფარნის ყვითელი შუქი შეიძლება გამოყენებულ იქნეს მხოლოდ სადგურის ფარგლებში. ღამით ხელის ფარნის ყვითელი შუქის არარსებობისას სადგურში



ნახ. 4.2



ნახ. 4.3



ნახ. 4.4

სიჩქარის შემცირების სიგნალი შეიძლება გადაეცეს *ნელი მოძრაობით ზევით და ქვევით ხელის ფარნის გამკვირვალე თეთრი შუქით* (ნახ. 4.4).

გადასარბენზე სიჩქარის შემცირების სიგნალი ღამით, ყველა შემთხვევაში, გადაეცემა მხოლოდ *ხელის ფარნის გამკვირვალე-თეთრი შუქით ნელი მოძრაობით ზევით და ქვევით* (ნახ.4.4).

4.2. ავტომატურუბების გასინჯვის დროს გადაეცემა სიგნალები:

მოთხოვნა მემანქანეს, აწარმოოს სასინჯი დამუხრუჭება (სიტყვიერი გაფრთხილების შემდეგ): დღისით - *ვერტ-*

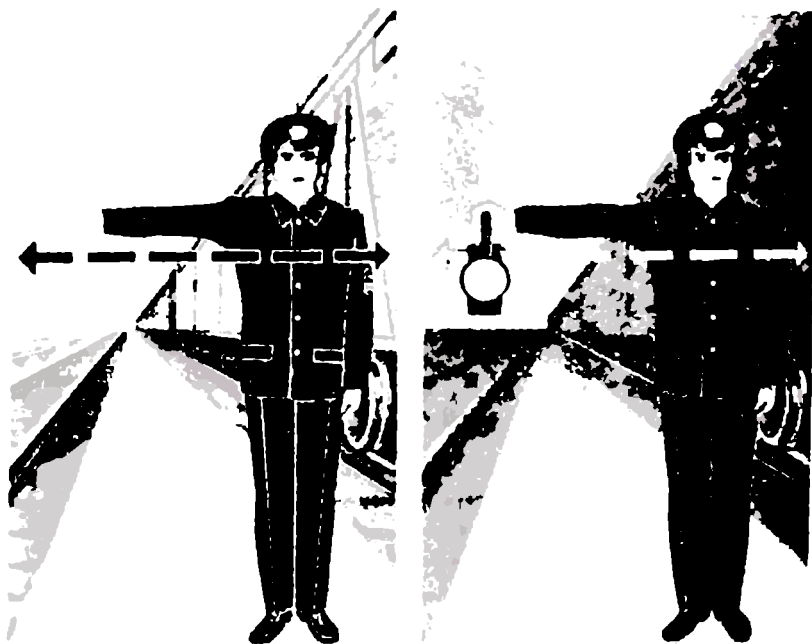


ნახ. 4.5

იკალურად აწეული ხელით; ღამით - აწეული ხელის ფარანის გამჭვირვალე-თეთრი შუქით (ნახ. 4.5). მემანქანე უპასუხებს ლოკომოტივის ერთი მოკლე სასტვენით და იწეებს დამუხრუჭებას:

მოსივნა მემანქანეს, აუშვას მუხრუჭები: დღისით - წინ პორაზონტალურ ხაზზე ხელის მოძრაობით, ღამით - ხელის ფარანის გამჭვირვალე-თეთრი შუქით, ასეთივე მოძრაობით (ნახ. 4.6). მემანქანე უპასუხებს ლოკომოტივის ორი მოკლე სასტვენით და აუშვებს მუხრუჭებს.

ავტომუხრუჭების გასინჯვის დროს, განკარგულების



ნახ 4 6

გადასაცემად შეიძლება გამოყენებულ იქნეს რადიოკავშირი ან პარკის ორმხრივი კავშირის მოწყობილობები.

4.3. სადგურის მორიგე, რომელსაც დავალებული აქვს მატარებლის გაცილება. მატარებლის სადგურიდან გაგ ზავნისას ან მატარებლის გაუჩერებლად გატარებისას უჩვენებს: დღისით - ვერტიკალურად აწეულ გამართულ ხელში შავი არშიებით თეთრად შეღებილ ხელის დისკოს ან დახვეულ ყვითელ ალაშს, ღამით - აწეულ ხელის ფარანს მწვანე შუქით (ნახ.4.7).

ეს ნიშნავს, რომ სადგურიდან მატარებელი შეიძლება გაიგზავნოს (ლიანდაგებიდან, რომლებსაც არ გააჩნიათ



ნახ. 47

გასასვლელი სიგნალები, ან მათი უწესიერობისას, გადასარბენის დაკავების შესაბამისი ნებართვის არსებობისას) ან გაუჩერებლად იმოძრაოს სადგურის გავლისათვის დაწესებული სიჩქარით. აღნიშნულ სიგნალს მატარებლის გაუჩერებლად გატარების დროს სადგურის მორიგე გადასცემს მემანქანეს მის წინ ლოკომოტივის გავლამდე.

სამგზავრო, საფოსტო-საბარგო და სატვირთო-სამგზავრო მატარებელთა გასაჩერებლად, რომლებსაც განრიგით არა აქვთ გაჩერება, სადგურის მორიგემ, სადაც მას დავალებული აქვს მატარებლის შეხვედრა, უნდა უჩვენოს:

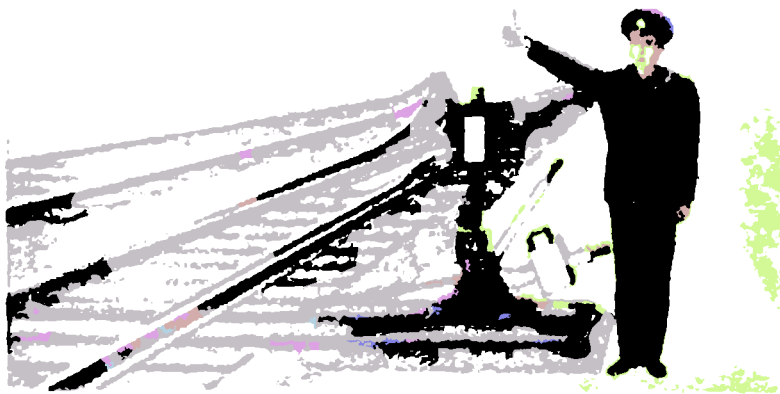
დღისით- ხელის წითელი დისკო ან გამლილი წითელი ალაძი; ღამით - ხელის ფარნის წითელი შუქი (ნახ. 4.8).

სადგურებში, სადაც სადგურის მორიგის სამუშაო ადგილი გატანილია საისრუ პოსტზე, მატარებლის გვერდით ღიანდაგზე ან სადგურში განერებით მიღებისას ყველა შემთხვევაში (განრიგისგან დამოუკიდებლად) სადგურის მორიგე უჩვენებს: დღისით - გამლილ ყვითელ ალაძს; ღამით - ხელის ფარნის ყვითელ შუქს.

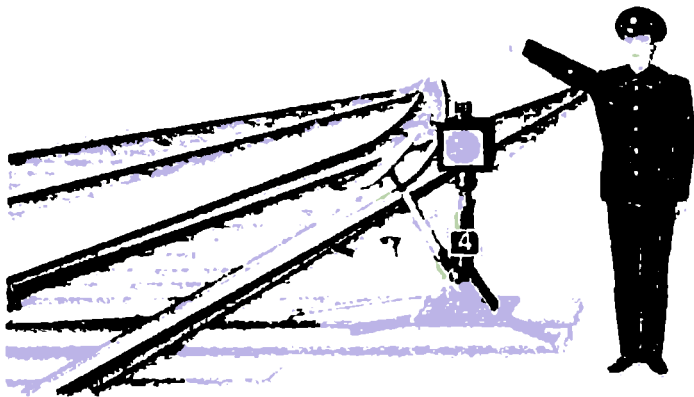
სადგურის მორიგე უნდა შეხვდეს და გააცილოს მატარებლები წითელი ფერის ქედით.



ნახ. 4.8



6sb. 4.9



ნახ. 4.10

სადგურში მატარებლის გვერდით ლიანდაგზე ან გაჩერებით მიღებისას: დღისით – გაშლილი ყვითელი აღმით; ღამით – ხელის ფარნის ყვითელი შუქით (ნახ. 4.10).

4.5. სიგნალისტები და საისრე პოსტების მორიგეები სადგურიდან გაგზავნილ მატარებლებს აცილებენ ყველა

შემთხვევაში. დღისით - დახვეული ყვითელი ალმით და ღამით ხელის ფარნის გამჭვირვალე-თეთრი შუქით.

4.6. მატარებლიდან ლოკომოტივის მემანქანეს მიეწოდება გაჩერების სიგნალი: დღისით - გაშლილი წითელი ალმით; ღამით - ხელის ფარნის წითელი შუქით.

4.7. სადგურიდან სამგზავრო მატარებლების გაჩერების შემდეგ გაგზავნისას გამცილებლები სამგზავრო ბაქნის მხარეს (ბაქნის ბოლომდე) უნდა უჩვენებდნენ:

დღისით - დახვეულ ყვითელ ალამს;

ღამით - ხელის ფარანს გამჭვირვალე-თეთრი შუქით.

ეს მიუთითებს მატარებლის მშვიდობიანად მსვლელობას. ვაგონების გამცილებლები ბაქნის გავლის შემდეგ ხურავენ ვაგონის გვერდით კარს და ტამბურის ფანჯრის მეშვეობით თვალყურს ადევნებენ, ხომ არ გადაეცემა სადგურიდან მატარებლის გაჩერების სიგნალები.

4.8. გადასარბენზე - თუ ლიანდაგი თავისუფალია. რკინიგზის ლიანდაგებისა და ხელოვნური ნაგებობების შემომვლელები და გადასასვლელების მორიგეები, მატარებელს ხვდებიან: დღისით - დახვეული ყვითელი ალმით; ღამით - ხელის ფარნის გამჭვირვალე-თეთრი შუქით (ნაზ. 4.11).

სიჩქარის შემცირების ან გაჩერების სიგნალებით შეზღუდვის ადგილებში რკინიგზის ლიანდაგებისა და



ნახ. 4.11

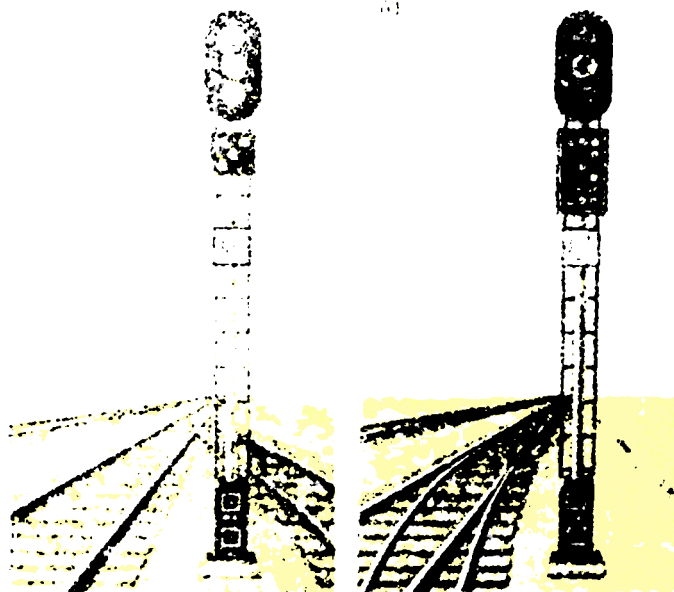
ხელოვნური ნაკებობების შემომკვლევები და გადასასვლელების მორიგეები დღისით და ღამით მატარებლებს ხვდებიან ღიანდაგზე დაყენებული სიგნალების შესაბამისი სიგნალებით.

სახიზნალო მახვილები და ნიშნები

სახსრების მახვილები

5.1. ამ ნიშნების მიზანია, ნიშნავს რკინიგზის მოძრაობის მიმართულებების მიხედვით უსივრცე ან მიჯარელებს, ან სადასრულო მკლავებზე მის მიმართულებით მხედველობის მიმართულებას, გასვლითი რკინიგზების ცენტრში, სხვათა ან მიჯარეობისათვის მის მიმართულებით მისი სადასრულო მიმართულებები, ნიშნავს მოძრაობის მიმართულებას ან მიმართულებას ან მიმართულებას (აფუკი) ან მიმართულებას (ა.ა.ა.).

63



სახ. 5.1

ლიანდაგის ნომრის აღსანიშნავად, საიდანაც მატარებელს უფლება ეძლევა იმოძრაოს, ჯგუფურ გასასვლელ და სამარშრუტო შუქნიშნებზე დაყენებულ უნდა იყოს *მწვანე ფერის სამარშრუტო მნათი მაჩვენებლები* (ნახ. 5.1, ბ).

ეს მაჩვენებლები შეიძლება გამოყენებულ იქნეს ლიანდაგის ნომრის აღსანიშნავად, საიდანაც სამანევრო შემადგენლობას ნება ეძლევა იმოძრაოს გასასვლელ ან სამარშრუტო შუქნიშანზე *მთვარისებრ - თეთრი შუქის* არსებობისას.

საისრე მაჩვენებლები

5.2. ცალმაგი საისრე გადამყვანების განათებული საისრე მაჩვენებლების ორივე მხარე მიუთითებს:

საისრე გადამყვანი დაყენებულია პირდაპირ ლიანდაგზე - დღისით *მაჩვენებლის ვიწრო მხარის თეთრი მართკუთხედი*; ღამით *რძისებრ-თეთრი შუქი* (ნახ.5.2.,ა);

საისრე გადამყვანი დაყენებულია გვერდით ლიანდაგზე - დღისით *მაჩვენებლის განიერი მხარე*; ღამით - *ყვითელი შუქი* (ნახ.5.2,ბ).

5.3. ჯვარედინი საისრე გადამყვანების მდგომარეობა აღინიშნება ორი ჩვეულებრივი საისრე მაჩვენებლებით, რომლებიც აღნიშნავენ, რომ საისრე გადამყვანები დაყენებულია:



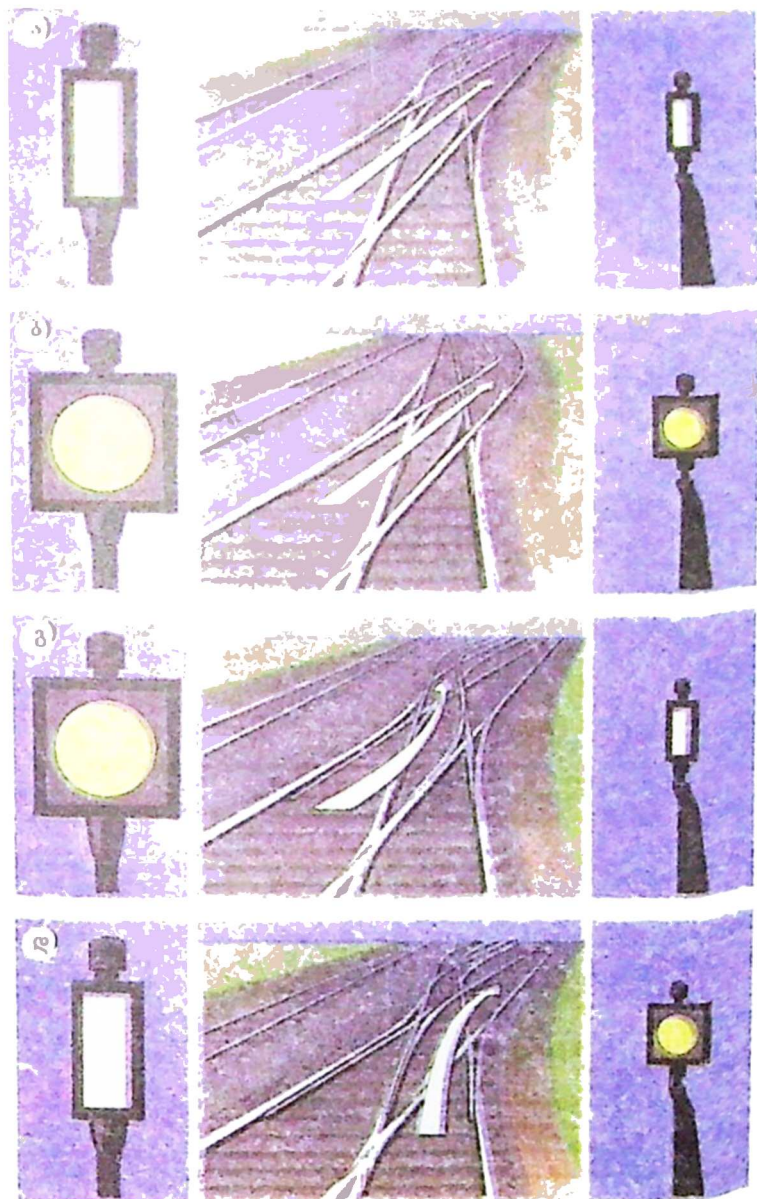
Биб. 5.2

პირდაპირი ლიანდაგისკენ - დღისით ორივე მაჩვენებლებზე *მაჩვენებლების ვიწრო მხარის თეთრი მართკუთხედები*; ღამით - *რძისებრ-თეთრი შუქები* (ნახ.5.3.ა);

პირდაპირი ლიანდაგის გადაკვეთით - დღისით. ორივე მაჩვენებლებზე. *მაჩვენებლების განიერი მხარეები*; ღამით - *ყვითელი შუქები* (ნახ. 5.3.ბ);

პირდაპირიდან გვერდით ლიანდაგზე - დღისით უახლოეს მაჩვენებელზე *მაჩვენებლის განიერი მხარე*; ღამით - *ყვითელი ძუქი*. ხოლო შორეულზე - დღისით *მაჩვენებლის ვიწრო მხარის თეთრი მართკუთხედი*; ღამით - *რძისებრ-თეთრი შუქი* (ნახ.5.3.გ);

გვერდითიდან პირდაპირ ლიანდაგზე - დღისით უახლოეს მაჩვენებელზე - *მაჩვენებლის ვიწრო მხარის თეთრი მართკუთხედი*; ღამით - *რძისებრ-თეთრი შუქი*. ხოლო შორეულზე - დღისით *მაჩვენებლის განიერი მხარე*; ღამით - *ყვითელი შუქი* (ნახ. 5.3.დ).



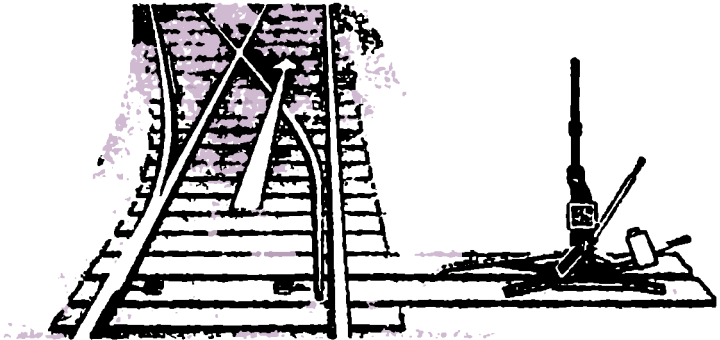
6аб. 5.3

5.4. არამნათი საისრე მაჩვენებლები უჩვენებს:

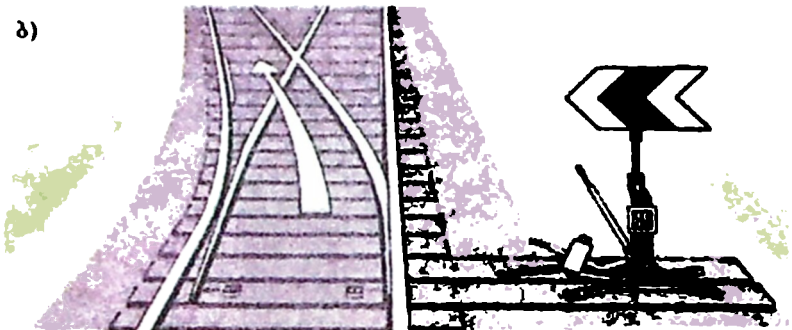
საისრე გადამყვანი დაყენებულია პირდაპირ ლიანდაგზე – ისრისებრი მაჩვენებელი წიბოთი მიმართულია ლიანდაგის გასწვრივ (ნახ. 5.4,ა);

საისრე გადამყვანი დაყენებულია გვერდით ლიანდაგისკენ – ისრისებრი მაჩვენებელი მიმართულია გვერდითი ლიანდაგის მხარეს (ნახ. 5.4,ბ).

ა)



ბ)



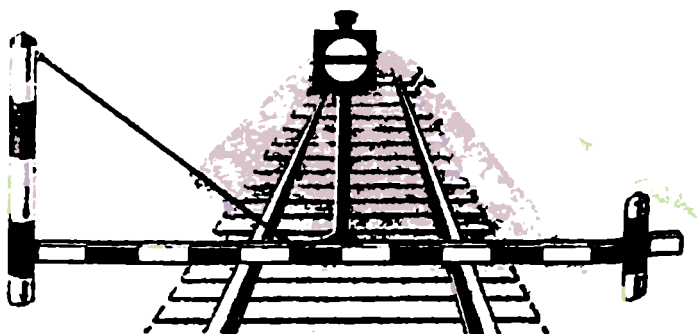
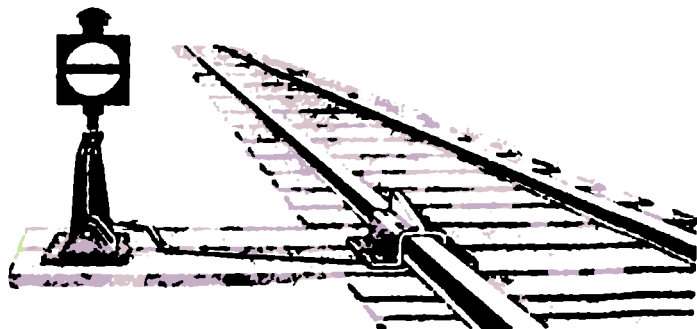
ნახ. 5.4

ლიანდაგის შეზღუდვის მაჩვენებლები

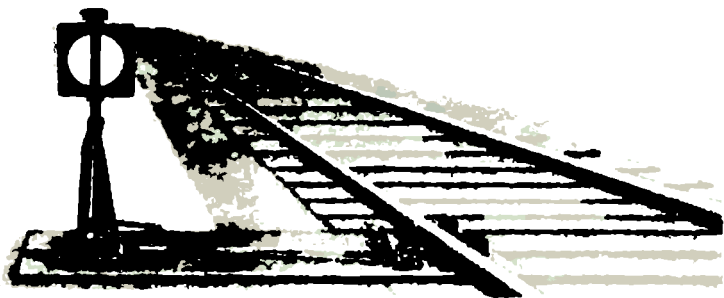
5.5. ლიანდაგის შეზღუდვის მაჩვენებლები მიუთითებს:

„ლიანდაგი შეზღუდულია“ - დღისით - *მაჩვენებლის თეთრი წრე პორიზონტალური შავი ზოლით*; ღამით - *რძისებრ-თეთრი შუქი იგივე შავი ზოლით* (ნახ. 5.5.).

„ლიანდაგიდან შეზღუდვა მოხსნილია“ - დღისით - *მაჩვენებლის თეთრი წრე ან მართკუთხედი ვერტიკალუ-*



ნახ. 5.5



Габ. 5.6



Габ. 5.7

რი შავი ზოლით: ღამით – რძისებრ-თეთრი შუქი ივსევ
შავი ზოლით (ნახ.5.6.).

ლიანდაგის შეზღუდვის მაჩვენებლები საბჯენებზე
იდგმება ძელის მარჯვენა ბოლოზე და სასიგნალო ჩვენებას
იძლევა მხოლოდ ლიანდაგის მხარეს (ნახ.5.7.). ეს
მაჩვენებლები შეიძლება იყოს მნათი ან არამნათი, რაც გან-
საზღვრულია სადგურის ტექნიკურ-განმკარგულებელი
აქტით.

ლიანდაგის შესაზღუდად სასიგნალო ხელსაწყოთა სახით
ნებადართულია გამოყენებულ იქნეს ტიპური საისრე
ფარნები.

ჰიდრაკლიკური სვეტების მარკენებლები

5.6. ჰიდრაკლიკური სვეტის მაჩვენებელი-ფარანი – თუ
სვეტის მოსაბრუნებელი ნაწილი დაყენებულია ლიანდაგის
გარდვიგარდმო ღამით ფარნის ორივე მხარე უჩვენებს წი-
თელ შუქს: დღისით მოჩანს თვით სვეტის მოსაბრუნებელი
ნაწილი წითელი ფერის (წითლად შეღებილი) – სიგნალი
„შედექ!“ (ნახ. 5.8).

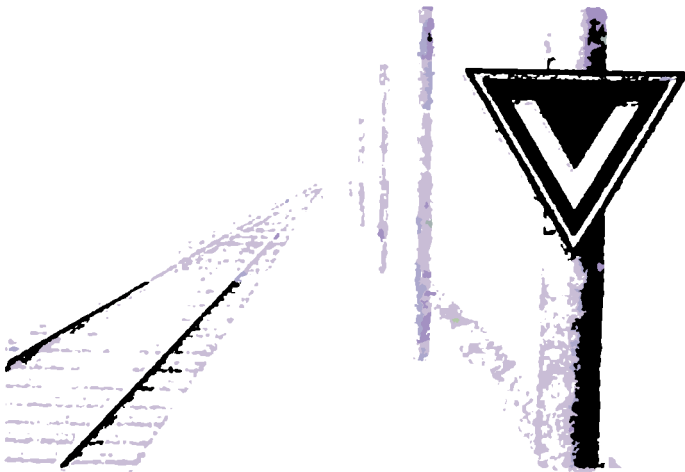


ნახ. 58

თუ სვეტის მოსაბრუნებელი ნაწილი დაყენებულია ლიანდაგის გასწვრივ, ღამით ორივე მხარეს მოჩანს გამჭვირვალე-თეთრი შუქი.

ბალამეტსურებული ბუქსის მაჩვენებლები

5.7. რკინიგზის უბნებზე, სადაც არის გამკლელ მატარებლებში გადამეტხურებული ბუქსის გამოვლენის მოწყობილობები, გამოიყენება საკონტაქტო ქსელის საყრდენებზე ან ცალკე ანძებზე დაყენებული სასიგნალო მნათი მაჩვენებლები (ნახ.5.9).



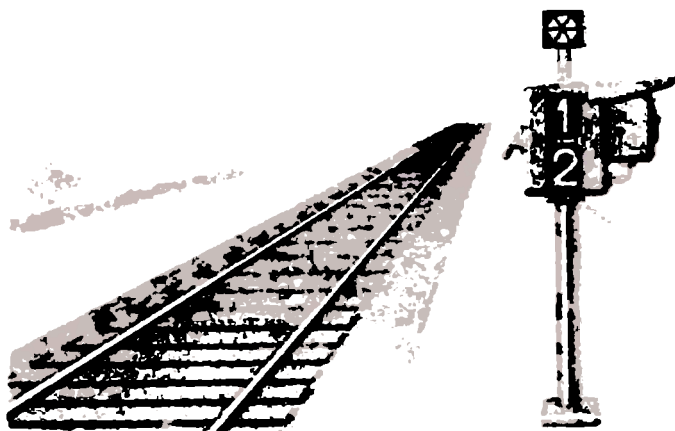
ნახ. 5.9

სასიგნალო მაჩვენებელზე გამჭვირვალე-თეთრი ფერის მნათი ზოლის გამოჩენისას, რომელიც აუწყებს მატარებლის შემადგენლობაში გადამეტხურებული ბუქსის არსებობას, მემანქანე ვალდებულია სადგურთან მიახლოებისას მიიღოს ზომები სიჩქარის მდოვრედ შესამცირებლად, რათა შესასვლელი საისრე გადამყვანი გაიაროს არა უმეტეს 20 კმ/სთ სიჩქარით და შემდგომ მატარებელი გააჩეროს მისაღებ ლიანდაგზე, განურჩევლად გასასვლელი სიგნალის ჩვენებისა.

მაჩვენებლები ნორმალურად არ ნათდება და სასიგნალო დანიშნულება არ გააჩნია.

ბლოკ-უბნების საზღვრების მარკენებლები

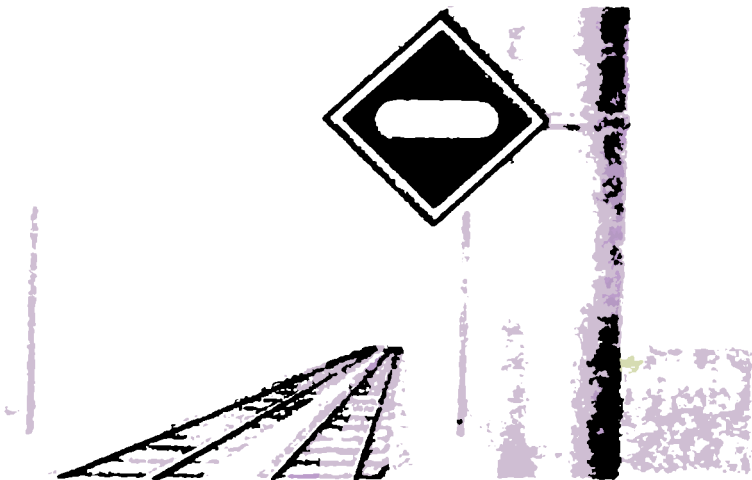
5.8. რკინიგზის უბნებზე, სადაც გამოყენებულია ავტომატური სალოკომოტივო სიგნალიზაცია, როგორც დამოუკიდებელი სიგნალიზაციისა და კავშირგაბმულობის საშუალება, ბლოკ-უბნების საზღვრებზე იდგმება სასიგნალო ნიშნები მნათი-ამრეკლებით და ციფრული ლიტერული ნიშნებით (ნახ.5.10).



ნახ. 5.10

მარკენებლები „დაუშვით დენმიმღები“

5.9. მუდმივი დენის ელექტრიფიცირებულ უბნებზე საჰაერო შუალედების წინ, სადაც საკონტაქტო ქსელის რომელიმე სექციიდან ძაბვის უეცარი მოხსნის შემთხვევაში დაუშვებელია ელექტრომოდრავი შემადგენლობის აწეული



ნახ. 5.11

დენმიმღებით გავლა. გამოიყენება საკონტაქტო ქსელის საყრდენებზე ან ცალკეულ ანძებზე (ნახ.5.11) განთავსებული სასიგნალო მნათი მაჩვენებელი „დაუშვით დენმიმღები“.

სასიგნალო მაჩვენებელზე გამჭვირვალე-თეთრი ფერის მოციმციმე მნათი ზოლის გამოჩენისას, მემანქანე ვალდებულია დაუყოვნებლივ მიიღოს ზომები შეზღუდული საჰაერო შუალედის დაშვებული დენმიმღებით გასვლელად.

მაჩვენებლის სასიგნალო ზოლი ნორმალურად არ ნათდება და ამ მდგომარეობაში მაჩვენებელს სასიგნალო დანიშნულება არ გააჩნია.

მუღმივი სასიგნალო ნიშნები

5.10. მუღმივი სასიგნალო ნიშნები „აირი“ და „ნავთობი“ (ნახ. 5.12) იდგმება უშუალოდ საკონტაქტო ქსელის საყრდენებზე ან ცალკეულ ანძებზე ადგილებში, სადაც რკინიგზის ლიანდაგები კვეთს აირნავთობპროდუქტების გაყვანილობას და აღნიშნავს გადაკვეთის ადგილის განსაკუთრებული ყურადღებით (სიფხიზლით) გაკლას.

მუღმივი სასიგნალო ნიშნები ყვითელი ფერის დისკოთი (ნახ.3.1,ა) „კარსტსახიფათო უბნის დასაწყისი“ და (ნახ.3.1,ბ) „კარსტსახიფათო უბნის ბოლო“ იდგმება რკინიგზის ლიანდაგების დაკარსტულ ზონებში გაკლის ადგილებში უშუალოდ საკონტაქტო ქსელის საყრდენებზე ან ცალკეულ ბოძებზე და აღნიშნავენ შეზღუდული უბნის განსაკუთრებული ყურადღებით (სიფხიზლით) გაკლას.

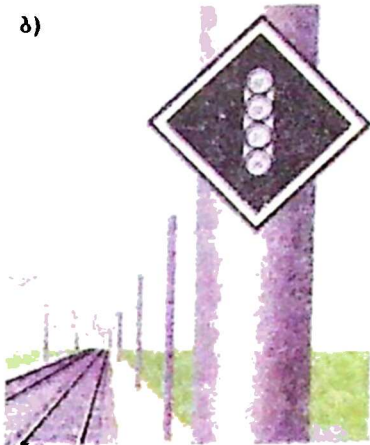
5.11. მუღმივი სასიგნალო ნიშნები „დამუხრუჭების დასაწყისი“ (ნახ.5.13,ა) და „დამუხრუჭების ბოლო“ (ნახ. 5.13,ბ,გ) ლოკომოტივის მემანქანეს მიუთითებს ავტო მუხრუჭების გასინჯვის ადგილს მსკლელობის დროს.



ნახ. 5.12



ნახ. 5.13



ნახ. 5.14

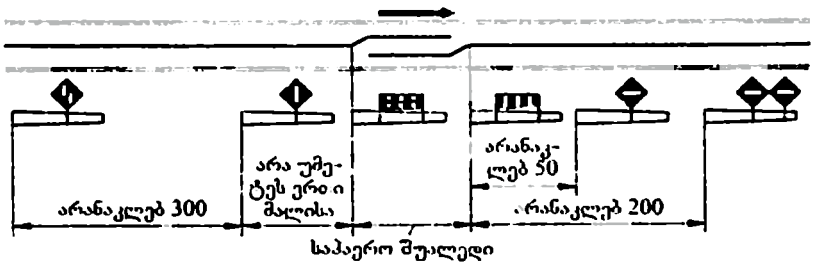
ასეთი სასიგნალო ნიშნების განლაგების წესი განისაზღვრება კომისიურად და მტკიცდება საქართველოს სარკინიგზო ტრანსპორტის გენერალური დირექტორის მიერ.

5.12. სასიგნალო მაჩვენებლის „დაუშვით დენმიმღები“ გამოყენების შემთხვევაში მის წინ იდგმება მუდმივი სასიგნალო ნიშანი ამრეკლით „ყურადღება! დენგამყოფია“ (ნახ. 5.14,ა). მუდმივი სასიგნალო ნიშანი „აწეულ იქნეს დენმიმღები“ მასზე ამრეკლით იდგმება მოძრაობის მიმართულებით, საჰაერო შუალედის შემდეგ (ნახ. 5.14,ბ).

სასიგნალო მაჩვენებლის „დაუშვით დენმიმღები“ და მუდმივი სასიგნალო ნიშნების „აწეულ იქნეს დენმიმღები“ და „ყურადღება! დენგამყოფია“ განლაგების სქემა მოყვანილია 5.15 ნახ-ზე. მათმა განლაგებამ არ უნდა გააუარესოს მუდმივი სიგნალების ხილვადობა და აღქმა.

12-ვაგონიანი ელექტრომატარებლების მიმოსვლის შემთხვევაში, საჰაერო შუალედიდან მუდმივ ნიშნამდე „აწეულ იქნეს დენმიმღები“, მანძილი უნდა იყოს არანაკლებ 250 მ-ისა.

5.13. საჰაერო შუალედის შემზღუდავ საკონტაქტო ქსელის საყრდენებს უნდა ჰქონდეს განმასხვავებელი ნიშნები - მონაცვლეობით ჰორიზონტალური ოთხი შავი



ნახ. 5.15

ა)



ბ)



ნახ. 5.16

და სამი თეორი ზოლი. მატარებლის მოძრაობის მიმართულებით პირველი საყრდენი, გარდა ამისა, დამატებით აღინიშნება ვერტიკალური შავი ზოლით (ნახ. 5.16,ა).

ნიშნები შეიძლება აღნიშნულ (დატანილ) იქნეს უშუალოდ საყრდენებზე ან საყრდენებზე დამაგრებულ ფარებზე

(ნახ. 5.16.ბ). მრავალლიანდაგიან უბნებზე აღნიშნული ნიშნების დაყენება დასაშვებია საკონტაქტო ქსელის კონსტრუქციაზე. ლიანდაგის ღერძზედა ადგილზე.

ამ საყრდენებს (ნიშნებით) შორის ელექტრომოძრავი შემადგენლობის გაჩერება აწეული დენმიმღებით აკრძალულია.

5.14. ზღვრული ბოძებით აღინიშნება ადგილი, რომლის იქით ლიანდაგზე საისრე გადამყვანის ან ყრუ გადაკვეთის მიმართულებით დაყენებული არ უნდა იქნეს მოძრავი შემადგენლობა (ნახ. 5.17. ა,ბ). მთავარი და მისაღებ-გასაგზავნი ლიანდაგების ზღვრულ ბოძებს უნდა ჰქონდეს განმასხვავებელი შეფერილობა“ (იხ. ნახ. 5.17.ბ).

5.15. ნიშნით „სადგურის საზღვარი“ (ნახ. 5.18) აღინიშნება ორლიანდაგიან და მრავალლიანდაგიან უბნებზე სადგურის საზღვარი. ნიშანზე წარწერა ორივე მხარეს უნდა იყოს.

5.16. მუდმივი სასიგნალო ნიშნით „საშიში ადგილის დასაწყისი“ (ნახ. 5.19,ა) და „საშიში ადგილის ბოლო“ (ნახ. 5.19,ბ) მასზე ამრეკლებით, აღინიშნება უბნების საზღვრები, სადაც მატარებლებმა უნდა გაიაროს შემცირებული სიჩქარით. სასიგნალო ნიშანი „საშიში ადგილის ბოლო“ თავსდება ნიშნის „საშიში ადგილის დასაწყისი“ უკანა მხარეს.

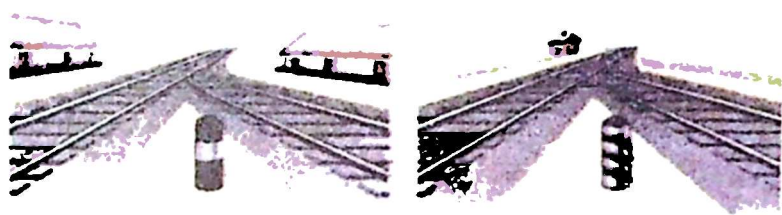
5.17. მაფრთხილებელი სასიგნალო ნიშნები:

ნიშანი „ს“ – სასტვენის მიცემა – იდგმება გვირაბების, ხიდების, გადასასვლელებისა და ა.შ. წინ (ნახ. 5.20);

ნიშანი „ლოკომოტივის გაჩერება“ (ნახ. 5.21) იდგმება რკინიგზის ტერიტორიული სამმართველოს უფროსის

ა)

ბ)



ნახ. 5.17

სადგურის
საზღვარი

ა)

ბ)

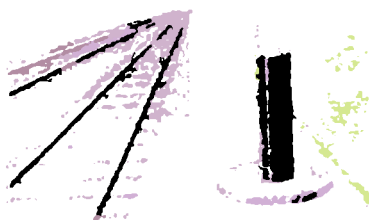
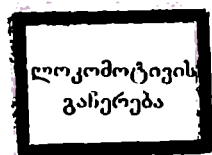


ნახ. 5.18

ნახ. 5.19



ნახ. 5 20



ნახ. 5 21

განკარგულებით დანიშნული კომისიის მიერ განსაზღვრულ ადგილებში.

5.18. ელექტრიფიცირებულ უბნებზე იდგმება მაფრთხილებელი სასიგნალო ნიშნები ამრეკლით:

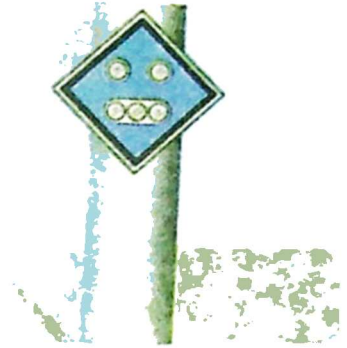
ნეიტრალური ჩანართის წინ - „გამოირთოს დენი ელექტრომოდრავ შემადგენლობაზე“ (ნახ.5.22,ა).

„ჩაიროს დენი ელმავალზე“ (ნახ. 5.22.ბ)- ნეიტრალური ჩანართის შემდეგ.

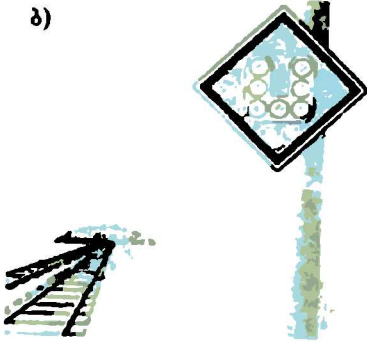
„ჩაიროს დენი ელექტრომატარებელზე“ (ნახ. 5.22,გ)- ნეიტრალური ჩანართის შემდეგ.

ამ ნიშნების განლაგების სქემა მოცემულია 5.23 ნახ.-ზე.

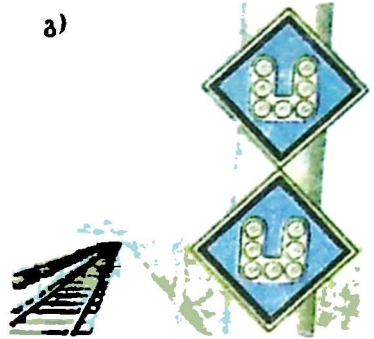
ა)



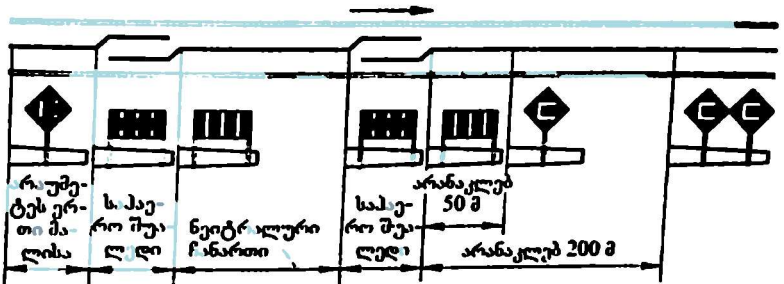
ბ)



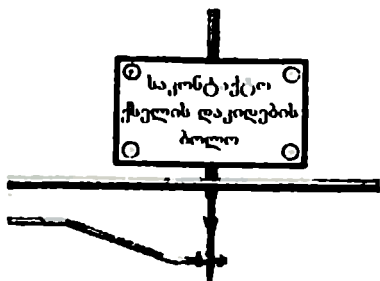
ა)



ნახ. 5.22



ნახ. 5.23



ნახ. 5.24



ნახ. 5.25

სასიგნალო ნიშანი „საკონტაქტო ქსელის დაკიდების ბოლო“ (ნახ.5.24) იდგმება საკონტაქტო ქსელის იმ ადგილებში, სადაც მთავრდება საკონტაქტო სადენის სამუშაო ზონა.

5.19. მაფრთხილებელი სასიგნალო ნიშანი „პირველი ვაგონის გაჩერება“ (ნახ. 5.25) იდგმება სამგზავრო ბაქნებზე, სადაც მოძრაობენ ძრავავაგონიანი მატარებლები.

დროებითი სასიგნალო ნიშნები

5.20. ადგილებში, სადაც აწეული დენმიმღებით ელექტრომოდრავი შემადგენლობის გავლა დაუშვებელია (საკონტაქტო ქსელის უწყესივრობის, გეგმიური სარემონტო და სამშენებლო სამუშაოების წარმოებისას, როდესაც მატარებლების მსვლელობის დროს აუცილებელია დენმიმღების დაშვება), აყენებენ დროებით სასიგნალო ნიშნებს ამრეკლებით, რომლებიც აჩვენებენ:

„მოემზადეთ დენმიმღების დასაშვებად“ (ნახ. 5.26.ა);

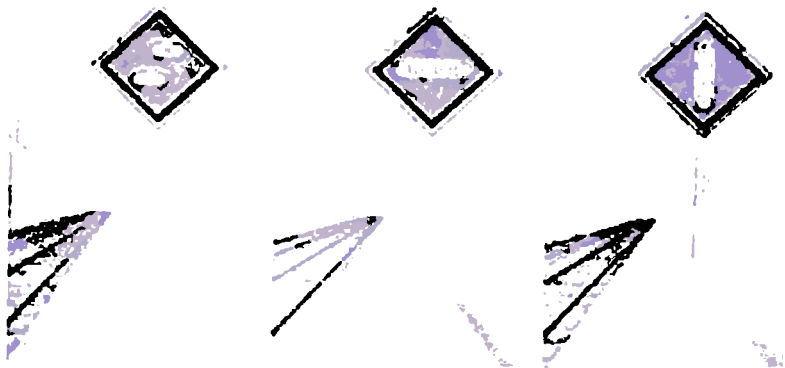
„დაუშვით დენმიმღები“ (ნახ. 5.26.ბ);

„აწიეთ დენმიმღები“ (ნახ. 5.26.გ).

ა)

ბ)

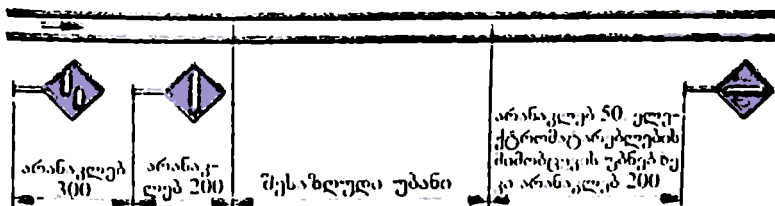
გ)



ნახ. 5.26

ამ ნიშნების დაყენების სქემა მოცემულია 5.27 ნახ-ზე. თუ ორლიანდაგიან უბანზე წარმოებს სალიანდაგო და სამშენებლო გეგმიური სარემონტო სამუშაოები ერთ-ერთ ლიანდაგზე მატარებლის გატარებით და ლიანდაგიდან ლიანდაგზე დროებითი გადასასვლელების (საინსრეგადამყვანების) ჩადგმით, რომელიც აღჭურვილი არ არის საკონტაქტო ქსელით. სასიგნალო ნიშანი „დაუშვით დენშიძლები“ იდგმება შესაზღუდი უბნიდან არანაკლებ 100 მ მანძილზე. ხოლო დანარჩენი სასიგნალო ნიშნები - 5.27 ნახ-ზე მითითებული სქემის მიხედვით.

დაზიანებული საკონტაქტო ქსელის უეცარი აღმოჩენ-



ნახ. 5.27

ის შემთხვევაში, რომლის დროსაც შეუძლებელია აწეული დენმიმღებით ელექტრომოძრავი შემადგენლობის გავლა, ამ დაზიანების აღმომჩენი ელექტრომომარაგების დისტანციის მუშაკი ვალდებულია გადაადგილდეს 500 მ მანძილზე მოსალოდნელი მატარებლის მხარეს და მიასლოებული მატარებლის მექანიქანეს გადასცეს ხელის სიგნალი „დაუშვით დენმიმღები“ (ნახ. 5.28) შემდეგნაირად (შემდეგი წესით):

დღისით - მარჯვენა ხელით. წინ პორიზონტალურ ხაზზე მოძრაობები რამდენჯერმე განმეორებით. როცა ვერტიკალურად აწეულია მარცხენა ხელი:

ღამით - ფარნის გამჭვირვალე-თეთრი შუქით ვერტიკალური და პორიზონტალური მოძრაობები რამდენჯერმე განმეორებით.

მემანქანე ვალდებულია: მისცეს მაუწყებელი სიგნალი, უდენო ელექტრული წრედის დროს დაუშვას დენმიმღები



ნახ. 5.28

და განსაკუთრებული სიფრთხილით გაიაროს დაზიანებული ადგილი. როდესაც დარწმუნდება საკონტაქტო ქსელის წესიერულობაში, აწიოს დენმიძღები და განაგრძოს მოძრაობა.

5.21. უბანზე, სადაც მუშაობს თოვლსაწმენდები, იღებება დროებითი სასიგნალო ნიშნები:

ლაბრკოლების წინ - „ასწიეთ დანა, დახურეთ ფრთები“ (ნახ. 5.29);

ლაბრკოლების შემდეგ - დაუშვით დანა, გახსენით ფრთები“ (ნახ. 5.30).

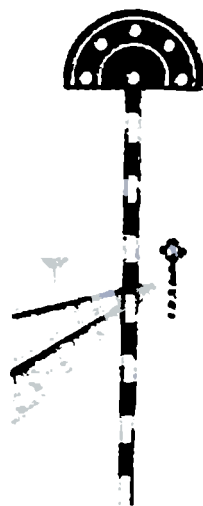
უბნებზე, სადაც მუშაობს ჩქაროსნული თოვლსაწმენდები, სასიგნალო ნიშნის - „ასწიეთ დანა, დახურეთ ფრთები“ წინ, გარდა ამისა, იღებება დროებითი სასიგნალო ნიშნები „მოემზადეთ დანის ასაწეკვად და ფრთების დასახურავად“ (ნახ. 5.31).



ნახ. 5.29



ნახ. 5.30

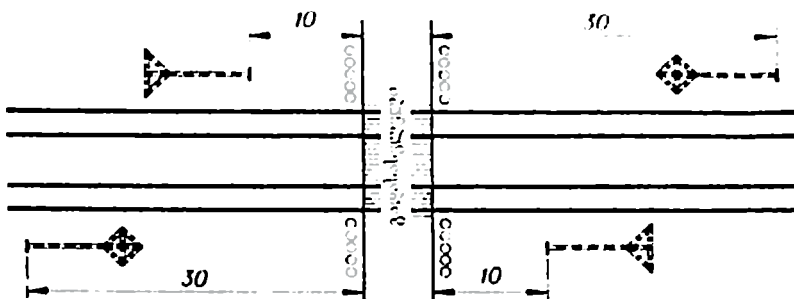


ნახ. 5.31

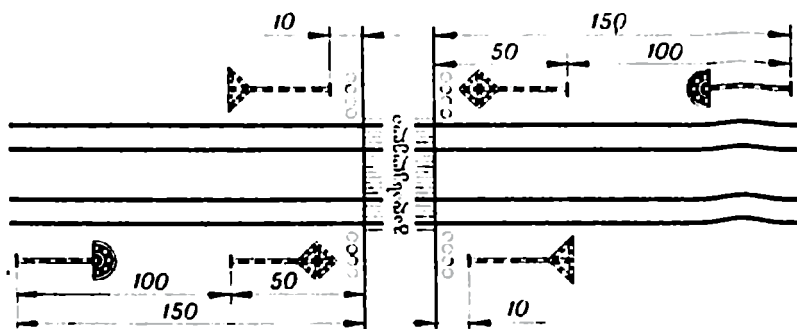
უბნებზე სიგნალების დაყენების სქემები. სადაც მუშაობს თოვლსაწმენდები, მოცემულია 5.32 ნახ-ზე, ხოლო სადაც მუშაობს ჩქაროსნული თოვლსაწმენდები – 5.33 ნახ-ზე.

ახლომდებარე ორი დაბრკოლების განლაგების დროს, როდესაც მათ შორის თოვლსაწმენდის მუშაობა შეუძლებელია, ერთმანეთის ქვევით ჭოკზე თავსდება ორი სასიგნალო ნიშანი (ნახ. 5.34).

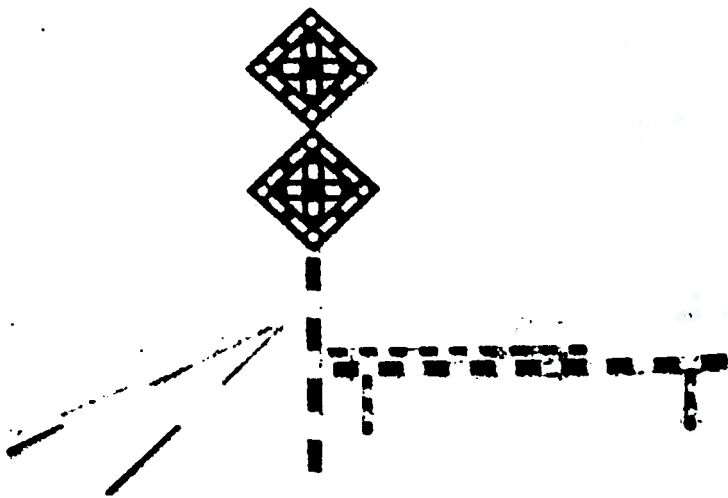
5.22. სასიგნალო ნიშნებზე დაყენებული ყველა ამრეკლი დამზადებული უნდა იყოს თეთრი გამჭვირვალე მინისაგან.



ნახ. 5.32



ნახ. 5.33



ნახ. 5.34

აუცილებლობის შემთხვევაში საქართველოს სარკინ-
იგზო ტრანსპორტის ხელმძღვანელობის განკარგულების
შესაბამისად ზოგიერთი სასიგნალო ნიშანი შეიძლება იყოს
სინათლის (მნათი) ან განათებადი.

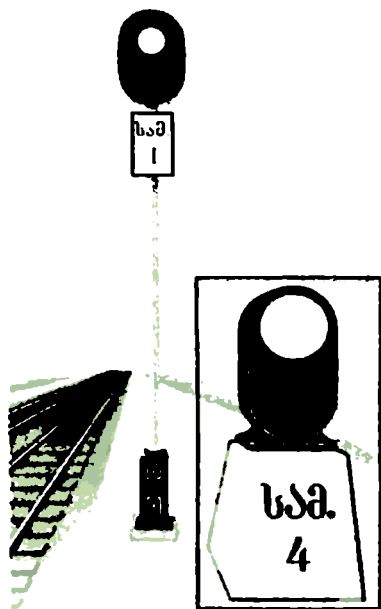
თავი 6

სამანევრო სამუშაოებისას გამოსაყენებელი სიგნალები

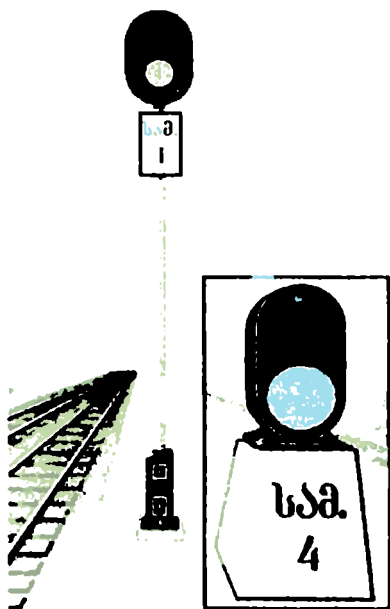
6.1. სამანევრო შუქნიშნებით გადაეცემა სიგნალები:
ერთი მთვარისებრ-თეთრი შუქი - „მანევრების წარმო-
ება ნებადართულია“ (ნახ. 6.1);

ერთი ლურჯი შუქი - „მანევრების წარმოება აკრძა-
ლულია“ (ნახ.6.2).

მანევრების წარმოების ნებართვა შეიძლება გადაეცეს
გასასვლელი და სამარშრუტო შუქნიშნების ერთი მთვარი-
სებრ-თეთრი შუქით ჩამქრალი წითელი შუქის დროს. სამ-



ნახ. 6.1



ნახ. 6.2

ანევრო რაიონში გასასვლელ და სამარშრუტო შუქნიშნებზე წითელი შუქის გავლა ნებადართულია აგრეთვე სამანევრო ჯგუფურ შუქნიშნებზე მთვარისებრ-თეთრი შუქის დროსაც.

ერთლიანდაგიან აგრეთვე ორმხრივი ავტობლოკირებით აღჭურვილ ორლიანდაგიანი უბნების სადგურებში, შესასვლელი შუქნიშნის ანძაზე სადგურის მხრიდან დაყენებულ სამანევრო შუქნიშანზე შეიძლება გამოყენებულ იქნეს სიგნალი, *ერთი მთვარისებრ-თეთრი შუქი* - „ნებადართულია სამანევრო შემადგენლობის გასვლა სადგურის საზღვრის იქით“.

ჯგუფური სამანევრო შუქნიშნით სადგურის განსაზღვრულ რაიონში მანევრების ნებადართველი სიგნალები გადაეცემა ერთ ან ორივე მხარეს.

აუცილებლობის შემთხვევაში, სამანევრო შუქნიშნებზე საქართველოს სარკინიგზო ტრანსპორტის გენერალური დირექტორის ნებართვით ლურჯის მაგივრად შეიძლება გამოყენებულ იქნეს წითელი შუქი.

ბიძგებით მანევრების წარმოებისას სიგნალების გადასაცემად სახარისხებელ გასაწევ ლიანდაგებზე შეიძლება გამოყენებულ (მოწყობილ) იქნეს საშუქნიშნო სიგნალიზაცია საქართველოს სარკინიგზო ტრანსპორტის ხელმძღვანელობის მიერ დადგენილი წესის შესაბამისად.

ისრებისა და სიგნალების ელექტრული ცენტრალიზაციით აღჭურვილ სადგურებში სამანევრო შუქნიშნებზე აუცილებლობის შემთხვევაში შეიძლება დაყენებულ იქნეს სიგნალები *ორი მთვარისებრ-თეთრი შუქი* - „ნებადართულია მანევრების წარმოება; ამ შუქნიშნით შეზღუდული ლიანდაგი თავისუფალია.“

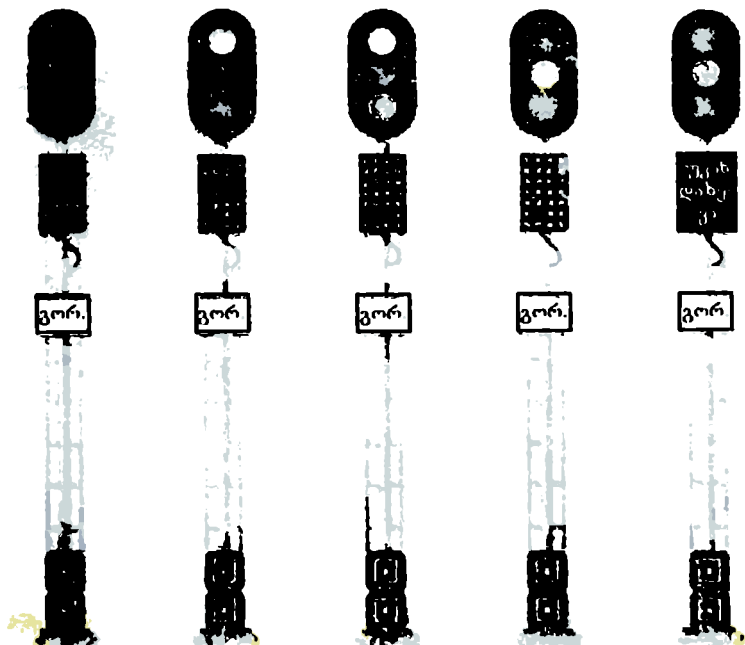
6.2. გორაკის შუქნიშნებით გადაეცემა სიგნალები (ნახ. 6.3):

ერთი მწვანე შუქი - „ნებადართულია ვაგონების ჩაშვება დადგენილი სიჩქარით“;

ერთი ყვითელი შუქი - „ნებადართულია ვაგონების ჩაშვება შემცირებული სიჩქარით“;

ერთი ყვითელი და ერთი მწვანე შუქი - „ნებადართულია ვაგონების ჩაშვება საშუალო სიჩქარით (საშუალო დადგენილსა და შემცირებულს შორის)“;

ერთი წითელი შუქი - „შედექ! ვაგონების ჩაშვება აკრძალულია“;



ნახ. 6.3

მნათ მანკეუბელზე თეთრი ფერის სიტყვების - უკან დახევა წითელ შუქთან ერთდროული ნათება. - „საჭიროა გორაკიდან ვაგონების უკან დახევა მისაღები პარკის ლიანდაგებზე ან გასაწევ ლიანდაგზე“.

სახარისხებელ გორაკზე ვაგონების (ახსნების) ჩაშვების სინქარე გორაკის შუქნიშნების ერთი მწვანე შუქით, ერთი ყვითელი და ერთი მწვანე შუქით და ერთი ყვითელი შუქით დგინდება საქართველოს სარკინიგზო ტრანსპორტის გენერალური დირექტორის მიერ.

იმ შემთხვევებში, როდესაც გორაკის შუქნიშნის სიგნალების ხილვადობა არ არის უზრუნველყოფილი, გორაკის შუქნიშნის ჩვენების შესახებ მემანქანის ინფორმაციისათვის გამოიყენება მამეორებელი შუქნიშნები ან გორაკის ავტომატური სალოკომოტივო სიგნალიზაცია. მამეორებელი და სალოკომოტივო შუქნიშნები იმავე შუქის სიგნალებს უნდა უჩვენებდნენ, რასაც გორაკის ძირითადი შუქნიშანი. მისაღები პარკის ლიანდაგების შუაში განლაგებულ მამეორებელ შუქნიშანზე, წითელი შუქის მაგივრად შეიძლება დაყენებულ იქნეს ლურჯი შუქი.

მისაღები პარკის ლიანდაგებიდან გორაკის შუქნიშანამდე შემადგენლობების გადასაადგილებლად (მისაწოდებლად), აგრეთვე გორაკქვედა ლიანდაგებზე სიგნალიზაციისათვის, შეიძლება გამოყენებულ იქნეს სამანევრო შუქნიშნები.

6.3. სამანევრო შუქნიშნების არარსებობის ან მათი უწესიერობისას, მანევრების დროს გასასვლელი და სამარშრუტო შუქნიშნების წითელი შუქით გაელის *ნებართვას იძლევა სადგურის მორიგე ან მისი მითითებით მანევრების ხელმძღვანელი* პირადად, რადიოკავშირით, პარკის

ორმხრივი კავშირის მოწყობილობებით ან ხელის სასიგნალო ხელსაწყოთ გადაცემული სიგნალით.

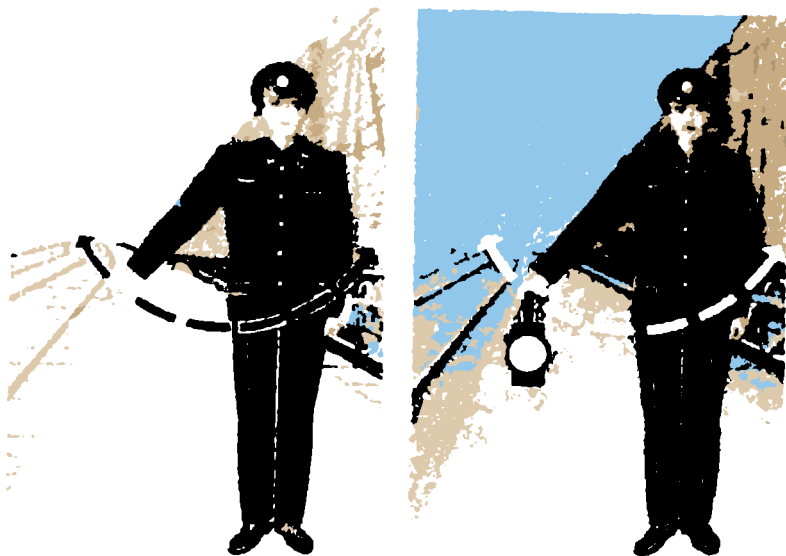
6.4. მანევრების დროს გადაეცემა ხელის და ხმოვანი სიგნალები:

„ნება ეძლევა ლოკომოტივის მემანქანეს იაროს მართვით წინ“ - დღისით ზევით აწეული ხელის ნახევარწრიული მოძრაობა გაშლილი ყვითელი ალმით; ღამით-იგივე მოძრაობა ხელის ფარნით. გამჭვირვალე-თეთრი შუქით (ნახ.6.4) ან ერთი გრძელი ხმოვანი სიგნალი:

„ნება ეძლევა ლოკომოტივის მემანქანეს იაროს მართვით უკან“ - დღისით ქვევით დაშვებული ხელის ნახევარწრიული მოძრაობა გაშლილი ყვითელი ალმით; ღამით - იგივე მოძრაობა ქვევით დაშვებული ხელის



ნახ. 6.4



ნახ. 6.5

ფარნის გამჭვირვალე-თეთრი შუქით (ნახ. 6.5) ან ორი გრძელი ხმოვანი სიგნალი:

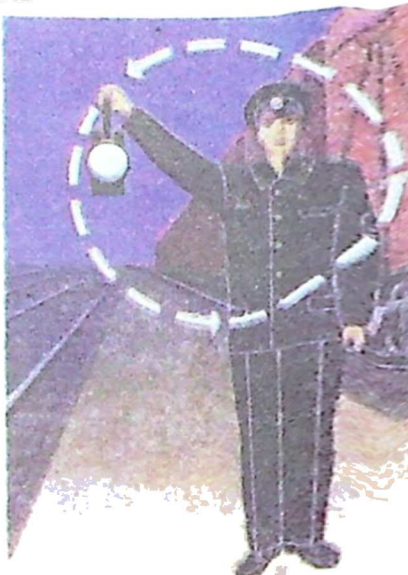
„ნელა“ - დღისით გვერდით გაწეული ხელის ზევით და ქვევით ნახევარწრიული ნელი მოძრაობა გაშლილი ყვითელი ალბით; ღამით - იგივე მოძრაობა ხელის ფარნის გამჭვირვალე-თეთრი შუქით (ნახ. 6.6) ან ორი მოკლე ხმოვანი სიგნალი:

„შედექ!“ - დღისით ხელის წრიული მოძრაობა გაშლილი წითელი ან ყვითელი ალბით ან ნებისმიერი საგნით; ღამით - იგივე მოძრაობა ხელის ფარნის ნებისმიერი შუქით (ნახ. 6.7) ან სამი მოკლე ხმოვანი სიგნალი.

მანევრების დროს ხმოვანი სიგნალები გადაეცემა ხელის სასტვენით ან სასულე საყვირით.



Баб. 6.6



Баб. 6.7

6.5. მანევრების დროს სიგნალები გამეორებული უნდა იქნეს ლოკომოტივის (ძრავავაგონიანი მატარებლის) სასტვენით, რაც ნიშნავს, რომ სიგნალი მიღებულია შესასრულებლად.

სიგნალისტს ან საისრე პოსტის მორიგეს საისრე გადამყვანის ამა თუ იმ ლიანდაგზე დასაყენებლად დავალება შეიძლება მიეცეს სხვადასხვა ხანგრძლივობის ხმოვანი სიგნალით (ლოკომოტივების სასტვენებით და მანევრების ხელმძღვანელების სასტვენებით) ან სხვა საშუალებებით სადგურის ტექნიკური აღჭურვილობის შესაბამისად სადგურის ტექნიკურ-განმკარგულებელი აქტით დადგენილი წესით.

მატარებლების, ლოკომოტივებისა და სხვა მოძრავი ერთეულების აღნიშვნისათვის გამოსაყენებელი სიგნალები*

7.1. ერთლიანდაგიან და სწორი მიმართულების ლიანდაგით ორლიანდაგიან უბნებზე მოძრაობისას დღისით მატარებლის თავი სიგნალებით არ აღინიშნება, ღამით კი აღინიშნება საბუფერო ძელთან ფარნის ორი გამჭვირვალე-თეთრი შუქით (ნახ. 7.1,ა).

* ამ თავში ყველა მითითება მატარებელში სიგნალების განლაგების შესახებ მარჯვენა ან მარცხენა მხარეს მოცემულია მოძრაობის მიმართულებით.



ნახ. 7.1

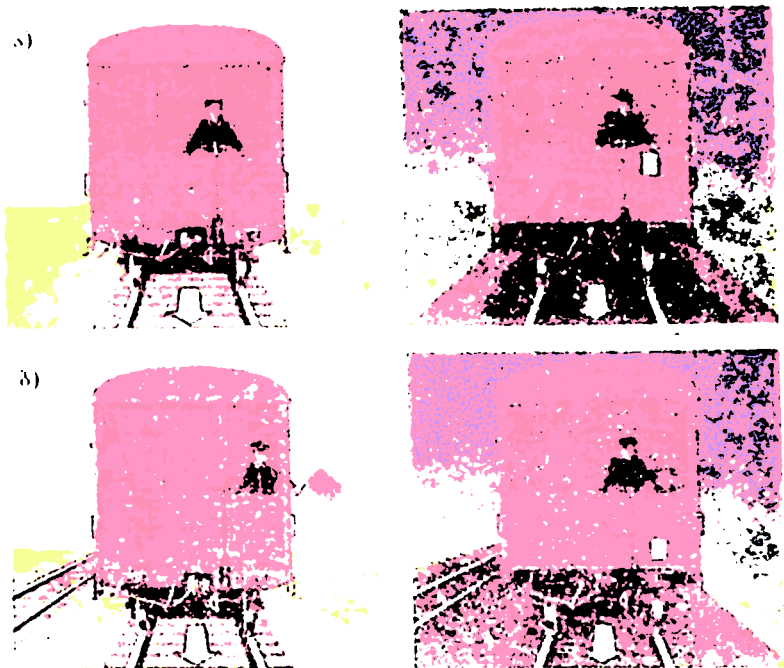
არასწორი მიმართულების ლიანდაგით მოძრაობისას მატარებლის თავი აღინიშნება დღისით და ღამით - მარცხენა მხარეს *ფარნის წითელი შუქით*, ხოლო მარჯვენა მხარეს - *ფარნის გამჭვირვალე-თეთრი შუქით* (ნახ. 7.1,ბ).

ლოკომოტივზე, რომელიც მატარებლის თავში ან უვაგონებოდ მოძრაობს ერთლიანდაგიან და სწორი და არასწორი მიმართულების ლიანდაგით ორლიანდაგიან უბნებზე, ღამით დაემატება *პროექტორის გამჭვირვალე-თეთრი სასიგნალო შუქი*, ძრავავაგონიანი მატარებლის თავი ღამით შეიძლება აღნიშნულ იქნეს *პროექტორის ერთი გამჭვირვალე-თეთრი შუქითაც*.

7.2. ვაგონებით წინ სატვირთო მატარებლის მოძრაობისას ერთლიანდაგიან და სწორი მიმართულების ლიანდაგით ორლიანდაგიან უბნებზე, დღისით მატარებლის თავი სიგნალებით არ აღინიშნება, ღამით კი აღინიშნება *საბუფერო ძელთან ფარნის გამჭვირვალე-თეთრი შუქით* (ნახ. 7.2.ა).

არასწორი ლიანდაგით ვაგონებით წინ მოძრაობისას სატვირთო მატარებლის თავი აღინიშნება: დღისით - *გაშლილი წითელი აღმით*, რომელსაც აჩვენებს მარცხენა მხარეს წინა გადასასვლელ ბაქანზე მდგომი მატარებლის გამცილებელი მუშაკი; ღამით - *საბუფერო ძელთან ფარნის გამჭვირვალე-თეთრი შუქი და ხელის ფარნის წითელი შუქი*. რომელსაც აჩვენებს მარცხენა მხარეს მატარებლის გამცილებელი მუშაკი (ნახ. 7.2,ბ).

7.3. ერთლიანდაგიან და სწორი და არასწორი მიმართულების ლიანდაგით ორლიანდაგიან უბნებზე მოძრაობისას მატარებლის ბოლო აღინიშნება:



ნახ. 7.2

სატვირთო და სატვირთო-სამგზავრო დღისით და ღამით - *მარჯვენა მხარეს საბუფერო ძელთან სხივამრეკლი დისკოთი* (ნახ.7.3.ა);

სამგზავრო და საფოსტო-საბარგო დღისით და ღამით - *სამი წითელი შუქით* (ნახ. 7.3.ბ).

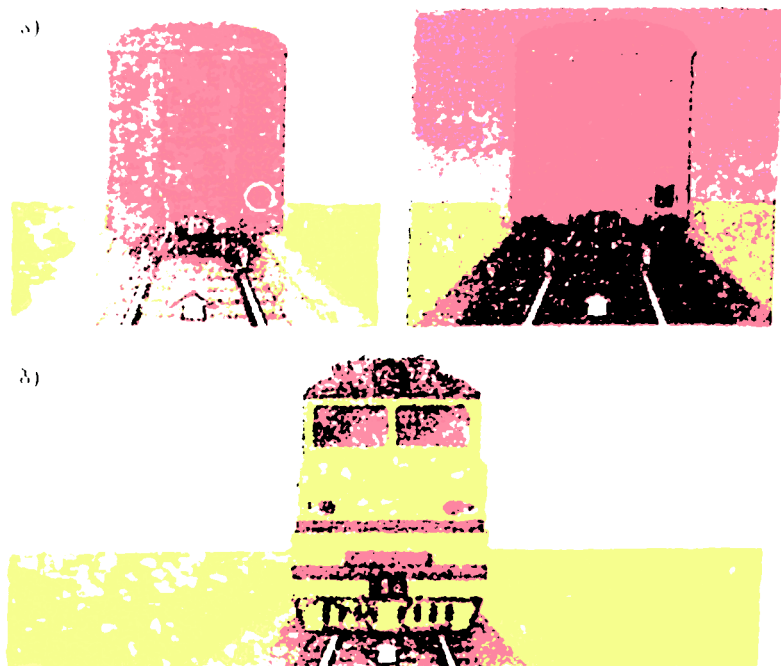
სამგზავრო და საფოსტო-საბარგო მატარებლის ბოლოში მუდმივი სასიგნალო ფარნების არმქონე სატვირთო ვაგონის მიბმისას სამგზავრო და საფოსტო-საბარგო მატარებლის ბოლო აღინიშნება: დღისით - *წითელი დისკოთი ან მარჯვენა მხარეს საბუფერო ძელთან გაშლ-*



ნახ. 7.3

იღია წითელი აღმით; აღმით – მარჯვენა მხარეს ხაბუეყერო ფარხხის ერითი წითელი შუქით (ნახ. 7.4.ა).

ხატკინითი მატარებლის ბიღითი მყოფი ლოკომოტი-



ნახ. 7.4

ვი, აგრეთვე უვავონებოდ მოძრაჳი ლოკომოტივი უკანა მხრიდან აღინიშნება: დღისით და ღამით *მარჯვენა მხარეს საბუფერო ძელთან ფარნის წითელი შუქით* (ნახ. 7.4.ბ).

7.4. მიმწოლი ლოკომოტიჳი და არაასალები ტიპის ღრეზინა (სპეციალური თვითმავალი მოძრაჳი შემადგენლობა) სიგნალებით აღინიშნება ასე, როგორც ლოკომოტივი უვავონებოდ.

ორლიანდაგიანი გადასარბენის სწორი მიმართულების ღიანდაგით გაგზავნილი მიმწოლი ლოკომოტივი და სამეურნეო მატარებელი გადასარბენიდან გაგზავნის სადგურში უკან დაბრუნების წინ, აღინიშნება არასწორი ღიანდაგით მსვლელობის სიგნალებით.

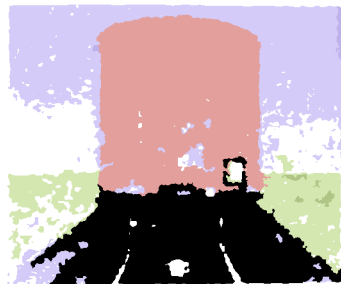
7.5. გადასარბენზე სატვირთო მატარებლის გაწყვეტისას, სადგურში გასაგზავნი ნაწილის ბოლო აღინიშნება: დღისით - *მარჯვენა მხარეს საბუფერო ძელთან გაშლილი ყვითელი აღმით*; ღამით - *ფარნის ყვითელი შუქით* (ნახ. 7.5.ა).

მატარებლის ბოლო ნაწილი გადასარბენიდან სადგურში გამოყვანის წინ აღინიშნება ისევე, როგორც სატვირთო მატარებლის ბოლო.

7.6. მრავალღიანდაგიან უბნებზე მატარებლები აღინიშნება ისე, როგორც ერთღიანდაგიან და ორღიანდაგიანზე, იმის მიხედვით თუ მრავალღიანდაგიანი უბნის თითოეულ ღიანდაგზე მატარებლების მოძრაობის როგორი წესია დადგენილი.

7.7. ერთღიანდაგიან და ორღიანდაგიანი უბნის სწორი მიმართულების ღიანდაგით მოძრაობისას თოვლსაწმენდი აღინიშნება:

ა)



ბ)



ნახ. 7.5

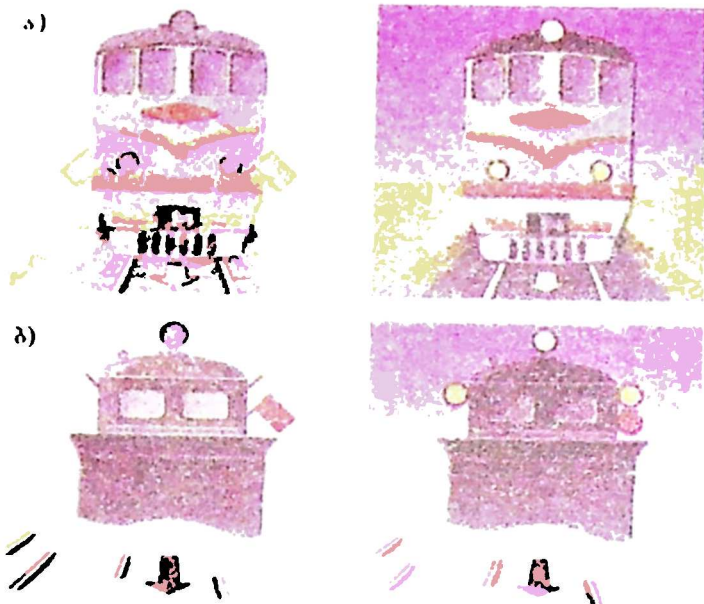
თუ თოვლსაწმენდი თავშია: დღისით - გვერდით კაკკუპზე ორი გაშლილი ყვითელი ალაში; ღამით - გვერდით ფარნების ორი ყვითელი შუქი, ხოლო ლოკომოტივის მხარეს - ორი გამჭვირვალე-თეთრი საკონტროლო შუქი (ნახ. 7.5.ბ);

თუ ლოკომოტივი თავშია: დღისით - ორი გაშლილი ყვითელი ალაში საბუფერო ფარნებთან; ღამით - საბუფერო ფარნების ორი ყვითელი შუქი (ნახ. 7.6.ა).

თოვლსაწმენდის ბოლო აღინიშნება როგორც ერთეული (უვაგონებოდ) მოძრავი ლოკომოტივის ბოლო.

7.8. ორლიანდაგიან უბნებზე არასწორი მიმართულების ღიანდაგით მოძრაობისას თოვლსაწმენდები აღინიშნება:

თუ თოვლსაწმენდი თავშია: დღისით - გაშლილი ორი



ნახ. 7.6

ყვითელი ალაში და მარცხენა გვერდით კაკზე წითელი გაშლილი ალაში ყვითლის ქვევით: ღამით – შესაბამისად ფარნების ორი ყვითელი და ერთი წითელი შუქი. ხოლო ლოკომოტივის მხარეს – სამი გამჭვირვალე-თეთრი საკონტროლო შუქი (ნახ.7.6,ბ).

თუ ლოკომოტივი თავშია, მაშინ იგი აღინიშნება ისე, როგორც თოვლსაწმენდის თავში მოძრაობის დროს (ნახ. 7.6,ბ).

7.9. ლოკომოტივს სამანევრო გადაადგილების დროს, მათ შორის მატარებლის შემაღგენლობისკენ და მატარებლის შემაღგენლობიდან ახსნის შემდეგ მსვლელობისას, ღამით უნდა ჰქონდეს ლოკომოტივის ძირითადი მართვის პულტის მხარეს წინიდან და უკნიდან საბუფერო ძელთან თითო-თითო გამჭვირვალე-თეთრი შუქი.

7.10. ასაღები ტიპის დრეზინებს, სალიანდაგო ვაგონეტებს და სხვა ასაღებ მოძრავ ერთეულებს გადასარბენზე ყოფნისას უნდა ჰქონდეთ:

ერთლიანდაგიან და ორლიანდაგიან უბნებზე არასწორი მიმართულების ლიანდაგით მოძრაობისას: *დღისით-ორივე მხრიდან წითლად შეღებილი მართკუთხა ფარი ან ჭოკზე გაშლილი წითელი ალაში; ღამით - ჭოკზე დამაგრებული ფარნის წინა და უკანა მხარეს წითელი შუქი; ორლიანდაგიან უბნებზე სწორი მიმართულების ლიანდაგით მოძრაობისას დღისით- მართკუთხა ფარი, წინა მხარეს თეთრად და უკანა მხარეს წითლად შეღებილი; ღამით - ჭოკზე დამაგრებული ფარნის წინა მხარეს გამჭვირვალე-თეთრი შუქი და უკანა მხარეს წითელი შუქი.*

ელექტრიფიცირებული უბნების გადასარბენებზე მუშაობის დროს ასაღები ტიპის სარემონტო კოშკურებს უნდა ჰქონდეთ:

ერთლიანდაგიან და ორლიანდაგიან უბნებზე არასწორი მიმართულების ლიანდაგით მოძრაობისას დღისით - *ორივე მხრიდან გაშლილი წითელი ფერის ალაში; ღამით - წინიდან და უკნიდან ფარნის წითელი შუქი;*

ორლიანდაგიან უბნებზე სწორი მიმართულების ლიანდაგებით მოძრაობისას დღისით - *მატარებლის მოძრაობის მარჯვენა მხარეს გაშლილი წითელი ალაში; ღამით - წინა მხრიდან ფარნის გამჭვირვალე-თეთრი ფერის შუქი, უკნიდან - ფარნის წითელი შუქი.*

სიგნალები ყველა შემთხვევაში დამაგრებული უნდა იყოს ასაღები სარემონტო კოშკურის დამიწებული ნაწილის (ზოლის) ზედა დონეზე.

გადასარბენზე ასაღები სარემონტო კომპიუტრები და სალიანდაგო ვაგონეტები, გარდა ზემოთ აღნიშნულისა, ორივე მხრიდან შეზღუდული უნდა იყოს გადასატანი ან ხელის წითელი სიგნალებით სიგნალისტების მიერ, რომლებიც ერთდროულად გადაადგილდებიან სარემონტო კომპიურისა და ვაგონეტის გადაადგილებისას. შეზღუდვა წარმოებს 3.1- ცხრილის მე-4 სვეტში მითითებულ ბ მანძილზე, გადასარბენზე სახელმძღვანელო დაღმართისა და დასაშვები მაქსიმალური სიჩქარის შესაბამისად.

სადგურში მუშაობის დროს სარემონტო კომპიურას უნდა ჰქონდეს: დღისით - *ორივე მხრიდან გაშლილი წითელი ალაში*; ღამით - *ორივე მხრიდან (წინიდან და უკნიდან) ფარნის წითელი შუქი*:

სალიანდაგო ვაგონეტს: დღისით - *ფარი ორივე მხრიდან წითლად შეღებილი ან ჭოკზე დამაგრებული წითელი ალაში*; ღამით - *ჭოკზე დამაგრებული ფარნის წინიდან და უკნიდან წითელი შუქი*.

სადგურის ლიანდაგებზე და საისრე გადაყვანებზე სარემონტო კომპიურისა და სალიანდაგო ვაგონეტის მოძრაობის დროს, გარდა ამისა, არანაკლებ 50 მ მანძილზე ორივე მხრიდან შეზღუდული უნდა იყოს გადასატანი ან ხელის წითელი სიგნალებით სიგნალისტების მიერ, რომლებიც გადაადგილდებიან ერთდროულად ასაღები სარემონტო კომპიურისა და სალიანდაგო ვაგონეტის გადაადგილებისას.

მუშაობის პროცესში სხვადასხვა ტიპის სალიანდაგო ურიკებისა და სხვა ასაღები მოძრავი ერთეულების გამოყენებისას მათი ორივე მხრიდან შეზღუდვა ხორციელდება საქართველოს სარკინიგზო ტრანსპორტის ხელმძღვანელობის მიერ დამტკიცებული ინსტრუქციის შესაბამისად.

ორლიანდაგიან ან მრავალლიანდაგიან გადასარბენებზე მომიჯნავე ლიანდაგზე შემხვედრი მიმართულების მატარებლის მოძრაობისას ასაღები ტიპის სარემონტო კოშკურის, სალიანდაგო ვაგონეტის ან სხვა ასაღები მოძრავი ერთეულის წინა მხრიდან შესაზღუდი წითელი სიგნალი მოიხსნება მატარებლის გავლის წინ, მისი სრული შემადგენლობით გავლამდე.

ორლიანდაგიან ელექტრიფიცირებულ უბნებზე, გარდა ორმხრივი ავტობლოკირებით აღჭურვილ უბნებისა და უბნებისა, სადაც სამგზავრო მატარებლები მოძრაობს 120 კმ/სთ-ზე მეტი სიჩქარით, ასაღები სარემონტო კოშკურების შეზღუდვა დასაშვებია მხოლოდ სწორი მიმართულების ლიანდაგით მატარებლის მოძრაობის მხრიდან. ასეთ უბნებზე სარემონტო კოშკურების მუშაობის ორგანიზაციის წესი მატარებელთა მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის გათვალისწინებით განისაზღვრება ადგილობრივი პირობებიდან გამომდინარე. საკარგულს სარკინიგზო ტრანსპორტის გენერალური დირექტორის განკარგულებით.

რკინიგზის მუშაკები, რომლებიც აწარმოებენ ასაღები სარემონტო კოშკურების, სალიანდაგო ვაგონეტებისა და სხვა ასაღები მოძრავი ერთეულების შეზღუდვას, ასევე მუშაკები, რომლებიც ხელმძღვანელობენ ასაღები ერთეულების გადაადგილებას, გადასატანი ფარებით, ხელის აღმებით და სასიგნალო ფარებით მომარაგების გარდა, აღჭურვილი უნდა იყვნენ პეტარდებითა და სასულე საყვირებით მატარებლების მოახლოების შესახებ სიგნალების გადასაცემად, აგრეთვე, თუ საჭიროება მოითხოვს, მატარებლის გასაჩერებლად სიგნალების გადასაცემად.

8.1. მატარებელთა მოძრაობისას ხმოვანი სიგნალები გადაეცემა ლოკომოტივების, ძრავავაგონიანი მატარებ-

სიგნალი	სიგნალის მნიშვნელობა
<p>სამი მოკლე ● ● ●</p> <p>ერთი გრძელი —</p>	<p>„შედექ!“</p> <p>„მატარებლის წასვლა“</p>
<p>სამი გრძელი — — —</p> <p>ორი გრძელი — —</p>	<p>მატარებლის მომსახურე მუ- შაკებისადმი მოთხოვნა „დაა- მუხრუჭეთ“</p>
<p>ორი გრძელი — —</p>	<p>მატარებლის მომსახურე მუ- შაკებისადმი მოთხოვნა „აუშ- ვით მუხრუჭები“</p>
<p>სამი გრძელი და ერთი მოკლე — — — ●</p>	<p>სადგურში მატარებლის არასრუ- ლი შემადგენლობით მოსვლა</p>

სიგნალები

ლების და დრეზინების სასტკვენებით, სასულე საყვირებით, ხელის სასტკვენებით.

ვინ გადასცემს

სალოკომოტივო ბრიგადა, კონდუქტორი, სადგურისა და სხვა მუშაკები

სადგურის მორიგე ან მისი მითითებით პარკის მორიგე, სიგნალისტი, საისრე პოსტის მორიგე ან კონდუქტორი; პასუხობს წამყვანი ლოკომოტივის მემანქანე; ორმაგი წევის დროს სიგნალს იმეორებს მეორე ლოკომოტივის მემანქანე

თუ მატარებელი იგზავნება ლიანდაგიდან, რომელსაც აქვს გასასვლელი შუქნიშანი, ამ სიგნალს გადასცემს წამყვანი ლოკომოტივის მემანქანე გასასვლელი შუქნიშნის გალების შემდეგ; ორმაგი წევის დროს სიგნალს იმეორებს მეორე ლოკომოტივის მემანქანე

წამყვანი ლოკომოტივის მემანქანე; ორმაგი წევის დროს სიგნალს იმეორებს მეორე ლოკომოტივის მემანქანე

წამყვანი ლოკომოტივის მემანქანე

სიგნალი	სიგნალის მნიშვნელობა
<p>სამი გრძელი და ორი მოკლე ---- ●●</p>	<p>ლოკომოტივთან მემანქანის თანაშემწის, კონდუქტორის, მექანიკოს-ბრიგადირის, სამეურნეო მატარებლის სამუშაოთა ხელმძღვანელის გამოძახება</p>
<p>ერთი მოკლე ●</p>	<p>მატარებლის ორმაზი</p> <p>მეორე ლოკომოტივის მემანქანისადმი წევის შემცირების მოთხოვნა</p>
<p>ორი მოკლე ●●</p>	<p>მეორე ლოკომოტივის მემანქანისადმი წევის გაზრდის მოთხოვნა</p>
<p>ორი გრძელი და ორი მოკლე ---- ●●</p>	<p>მეორე ლოკომოტივის მემანქანისადმი მოთხოვნა „დაუშვით დენშიმლები“</p>
<p>ორი მოკლე ●●</p>	<p>მატარებლის ბოლოში</p> <p>მიწოლის დაწყების მოთხოვნა</p>
<p>ერთი მოკლე, ერთი გრძელი და ერთი მოკლე ●-●</p>	<p>მიწოლის შეწყვეტის მოთხოვნა, მატარებლიდან ჩამოშორჩენლად</p>
<p>ოთხი გრძელი ----</p>	<p>მიწოლის შეწყვეტის მოთხოვნა და უკან დაბრუნება</p>

შენიშვნა. მატარებლის ორმაგი წევით და ბოლოში მიმწოლი ლოკომოტივით მსუღეულობისას მატარებლის თავში მიბმული ლოკომოტივების მემანქანეები იმეორებენ მამწოლი ლოკომოტივიდან გადაკეპულ ყველა სიგნალს. ამ შემთხვევაში მიმწოლი ლოკომოტივის მემანქანის მიერ სიგნალის - „დენშიმლების დაშება“ - გადა-

გადასარბენზე გაჩერებული მატარებლის წამყვანი
ლოკომოტივის მემანქანე

წევით მსვლელობისას

წამყვანი ლოკომოტივის მემანქანე; იმეორებს სიგნ-
ალს მეორე ლოკომოტივის მემანქანე

მიმწოლი ლოკომოტივით მსვლელობისას

წამყვანი ლოკომოტივის მემანქანე; სიგნალს იმე-
ორებს მიმწოლი ლოკომოტივის მემანქანე

ცემის წესი დგინდება საქართველოს სარკინიგზო ტრანსპორტის გენერალური დირე-
ქტორის მიერ.

რადიოკავშირის არსებობისას, ორმაგი წვეთი ან მიმწოლი ლოკომოტივით
მატარებლების მსვლელობისას ხმოვანი სიგნალები შეიძლება შეიცვალოს
მემანქანეებს ურთიერთშორის რადიოკავშირის მეშვეობით დალაპარაკებით.

8.2. მაუწყებელი სიგნალი - ლოკომოტივის (ძრავა-აგონიანი მატარებლის) და დრეზინის საყვირით ერთი გრძელი სიგნალი გადაეცემა:

მატარებლის სადგურთან, სალიანდაგო პოსტთან, სამგზავრო გაჩერების პუნქტთან, სიჩქარის შემცირების მომთხოვნ გადასატან და ხელის სიგნალებთან, სასიგნალო ნიშან „ს“-თან, ჭრილებთან, ლიანდაგების მრუდე უბნებთან, გვირაბებთან, გადასასვლელებთან, ასაღებ დრეზინებთან, ასაღებ სარემონტო კოშკურებთან, სალიანდაგო ვაგონეტებთან და სხვა ასაღებ მოძრავ ერთეულებთან მიახლოებისას;

გაფრთხილებაში აღნიშნულ სამუშაო ადგილთან მატარებლის მიახლოებისას წინ მდებარე კილომეტრიდან დაწყებული, განურჩევლად იმისა არსებობს თუ არა გადასატანი სიგნალები;

სიგნალისტის მიერ გადაცემული ხელის სიგნალის - „დაუშვით დენმომღები“ აღქმისას;

ლიანდაგზე მყოფ ადამიანებთან მიახლოებისას და საქართველოს სარკინიგზო ტრანსპორტის გენერალური დირექტორის ბრძანებაში აღნიშნულ სხვა შემთხვევებში.

ნისლის, ქარბუქისა და სხვა არახელსაყრელ პირობებში მსვლელობის დროს, როდესაც დაქვეითებულია (შემცირებულია) ხილვადობა, მაუწყებელი სიგნალი რამდენჯერმე მეორდება.

მატარებლების შემდგენლები, რომლებიც წყვეტენ მანევრებს მატარებლის მიღების ან გაგზავნის გამო, სიგნალისტები და საისრე პოსტების მორიგეები თითოეული თავიანთ უბანზე ასეთი მაუწყებელი სიგნალების გადაცემისას ვალდებულნი არიან შეამოწმონ და დარწმუნდნენ

მისაღები და გასაგზავნი მატარებლის მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფაში.

არასწორი მიმართულების ლიანდაგზე მატარებლის მსვლელობისას ლოკომოტივის საყვირით პერიოდულად გადაიცემა ერთი გრძელი, ერთი მოკლე და ერთი გრძელი სიგნალი.

8.3. ლოკომოტივის (ძრავავაგონიანი მატარებლის) საყვირით გადაიცემა ერთი მოკლე და ერთი გრძელი სიფხიზლის სიგნალი და პერიოდულად მეორდება:

გასავლელი შუქნიშნის წითელი შუქით მიახლოებისას, რომელზეც არის პირობით-ნებადამრთველი სიგნალი და შემდგომში ამ ბლოკ-უბანზე მსვლელობისას;

გასავლელი შუქნიშნის წითელი შუქით გავლისას, ასევე მასზე გაურკვეველი ჩვენების ან ჩამქრალის წინ გაჩერების შემდეგ და შემდგომში ამ ბლოკ-უბანზე მსვლელობისას;

შესასვლელი შუქნიშნის მოსაწვევი სიგნალის მთვარი-სებრ-თეთრი შუქით მიახლოებისას და ყველა სხვა შემთხვევაში სადგურში მატარებლის მიღებისას შესასვლელი სიგნალის ამკრძალავი ჩვენების ან ძირითადი შუქების ჩაქრობისას;

მატარებლის მიღებისას არასწორი მიმართულების ლიანდაგით (ამ ლიანდაგზე შესასვლელი შუქნიშნის არარსებობისას). ასეთი სიგნალი უნდა გადაეცეს მატარებლის სადგურის ყელში მსვლელობის დროსაც.

8.4. ორლიანდაგიანი უბნის გადასარბენებზე მომიჯნავე ლიანდაგზე საწინააღმდეგო მიმართულების მატარებელთა მიახლოებისას ერთი გრძელი სასტვენით გადაიცემა მაუწყებელი სიგნალები: პირველი სიგნალი – შემხვედრი მიმართულების მატარებლის მიახლოებისას, მეორე –

შემხვედრი მიმართულების მატარებლის ბოლო ნაწილის მიახლოებისას.

8.5. მატარებლის მოახლოებისას ხმოვანი სიგნალები გადაეცემა:

გადასარბენზე - რკინიგზის ლიანდაგებისა და ხელოვნური ნაგებობების შემომვლელების, გადასასვლელების მორიგეების, ლიანდაგებისა და საკონტაქტო ქსელის სამუშაოების ხელმძღვანელების ან ასაღები სარემონტო კომპიუტერებისა და სალიანდაგო ვაგონეტების გამცილებელი მუშაკების მიერ;

სადგურებში - სიგნალისტებისა და საისრე პოსტების მორიგეების მიერ.

ამ შემთხვევებში კენტი მატარებლის მიახლოების შესახებ შეტყობინება გადაეცემა *ერთი*, ხოლო წყვილი მატარებლის - *ორი გრძელი* ხმოვანი სიგნალი.

სიგნალისტები და საისრე პოსტების მორიგეები, გაიგონეს რა მემანქანის მიერ გადაცემული მატარებლის წასვლის სიგნალი, გადასცემენ ერთ გრძელ ხმოვან სიგნალს.

8.6. მსხვილი ქალაქებისა და დასასვლელის პუნტების სადგურებში და გადასარბენებზე, საკურორტო ადგილებში, საქართველოს სარკინიგზო ტრანსპორტის გენერალური დირექტორის მიერ დადგენილი ნუსხის მისედევით, ლოკომოტივით (ძრავავაგონიანი მატარებლით) ხმოვანი სიგნალების გადაცემა უნდა ხდებოდეს დაბალი ხმოვანი საყვირით, გარდა მატარებლების მიმწოლი ლოკომოტივებით მსვლელობის, ადამიანებზე ან დაბრკოლებაზე დაჯახების საშიშროების, აგრეთვე სიფხიზლისა და განგაშის სიგნალების გადაცემის აუცილებლობის შემთხვევებისა.

საგანგაშო სიგნალები და საეციალური
მაჩვენებლები

9.1. საგანგაშო სიგნალები გადაიცემა საყვირებით, ლოკომოტივების (ძრავაგონიანი მატარებლების) და დრეზინების სასტვენებით, ასევე სირენებით, სასულე ბუკებით (საყვირებით), სამხედრო სასიგნალო საყვირებით, დაკიდული ლითონის საგნებზე ხშირი დარტყმებით.

ხმოვანი სიგნალების სქემაში აღნიშნული ბგერები მათი დარტყმებით გადაცემის შემთხვევაში აღიწარმოება (წარმოდგინდება):

გრძელი - ერთმანეთის მიმდევარი ხშირი დარტყმებით;

მოკლე - იშვიათი დარტყმებით აუცილებელი მოკლე ბგერების რიცხვის მიხედვით .

9.2. სიგნალი „საერთო განგაში“ გადაეცემა ჯგუფებად ერთი გრძელი და სამი მოკლე ბგერისაგან

—●●● —●●● —●●●

შემდეგ შემთხვევებში:

ლიანდაგზე უწყესივრობის აღმოჩენისას, რომელიც საფრთხეს უქმნის მოძრაობას;

მატარებლის თოვლის ნამქერში გაჩერებისას, მატარებლის მარცხისა და სხვა შემთხვევებში, როცა საჭიროა დახმარება.

აუცილებლობის შემთხვევაში სიგნალი გადაეცემა რკინიგზის თითოეული მუშაკის მიერ.

9.3. სიგნალი „სახანძრო განგაში“ გადაეცემა ჯგუფურად ერთი გრძელი და ორი მოკლე ბგერისაგან



აუცილებლობის შემთხვევაში სიგნალი გადაეცემა რკინიგზის თითოეული მუშაკის მიერ.

9.4. სიგნალი „საჰაერო განგაში“ გადაეცემა უწყვეტად 2-3 წუთის განმავლობაში სირენის გაბმული ჟღერით, აგრეთვე მოკლე ბგერების რიგით



ქალაქებში განლაგებულ სარკინიგზო ტრანსპორტის სადგურებში, ქარხნებსა და სხვა საწარმოებში ქალაქში გადაცემული საჰაერო განგაში სირენებით ან რადიოსატრანსლაციო ქსელით დაუყოვნებლივ მეორდება სარკინიგზო ტრანსპორტის სადგურებში, ქარხნებსა და სხვა საწარმოებში სირენებით, ასევე ლოკომოტივების (ძრავაგონიანი მატარებლების) და ღრეზინების სასტვენებით და საყვირებით.

სარკინიგზო ტრანსპორტის სადგურებში, ქარხნებსა და სხვა საწარმოებში, რომლებიც განლაგებულია ქალაქგარეთ, საჰაერო განგაშის სიგნალი გადაეცემა ამავე საშუალებებით, სადგურის, ქარხნის, საწარმოს შესაბამისი ხელმძღვანელების განკარგულებით.

გადასარბენებზე საჰაერო განგაშის სიგნალი გადაეცემა ლოკომოტივების (ძრავაგონიანი მატარებლების) და ღრეზინების სასტვენებით:

სამხედრო მატარებლებში – გადასაყვანი ნაწილის პირადი შემადგენლობიდან გამოყოფილი მეთვალყურის განკარგულებით;

სხვა მატარებლებში - მატარებლის წამყვანი ლოკომოტივის მემანქანის მიერ.

რკინიგზის რადიოსატრანსლაციო ქსელის არსებობისას (მატარებლებში, სარკინიგზო ტრანსპორტის სადგურებში, ქარხნებსა და სხვა საწარმოებში) შეტყობინება საჰაერო განგაშის სიგნალის გადაცემის შესახებ ხორციელდება აგრეთვე ამავე ქსელით.

9.5. სიგნალი „რადიაციული საშიშროება“ ან „ქიმიური განგაში“ გადაეცემა 2-3 წუთის განმავლობაში:

გადასარბენებზე - ლოკომოტივების (ძრავავაგონიანი მატარებლების) და დრეზინების სასტყენებით ჯგუფურად ერთი გრძელი და ერთი მოკლე ბგერისაგან



სარკინიგზო ტრანსპორტის სადგურებში, ქარხნებსა და სხვა საწარმოებში - დაკიდული ლითონის საგნებზე ხშირი დარტყმებით.

სიგნალი „რადიაციული საშიშროება“ ან „ქიმიური განგაში“ სარკინიგზო ტრანსპორტის სადგურებში, ქარხნებსა და სხვა საწარმოებში გადაეცემა სადგურების, ქარხნების, საწარმოების შესაბამისი ხელმძღვანელების, განკარგულებებით. ხოლო გადასარბენებზე - წამყვანი ლოკომოტივის (ძრავავაგონიანი მატარებლის) მემანქანისა და დრეზინის მძღოლის მიერ.

რკინიგზის რადიოსატრანსლაციო ქსელის არსებობისას რადიაციული საშიშროების ან ქიმიური განგაშის შესახებ შეტყობინება გადაეცემა აგრეთვე ამავე ქსელის საშუალებით აღნიშნული სიგნალების ტექსტის გადაცემით.

9.6. საჰაერო განგაშის, აგრეთვე რადიოაქტიური ან

მოწამლავი ნივთიერებებით მოწამელის საშიშროების დამთავრების შესახებ, რკინიგზის ტრანსპორტის მუშაკებს და მგ ზავრებს ატყობინებენ:

სარკინიგზო ტრანსპორტის სადგურებში, ქარხნებსა და სხვა საწარმოებში – სადგურების, ქარხნების, საწარმოების შესაბამისი ხელმძღვანელების ან მათი რწმუნებით უფლებამოსილი პირების განკარგულებებით რადიოსატრანსლაციო ქსელისა და კავშირის სხვა საშუალებებით და შიკრიკების გამოყენებით;

სამგ ზავრო მატარებლებში – მატარებლის უფროსის (მექანიკოს-ბრიგადირის) მითითებით, გადაცემული მატარებლის მომსახურე მუშაკების მეშვეობით და მატარებლის რადიოსატრანსლაციო ქსელით;

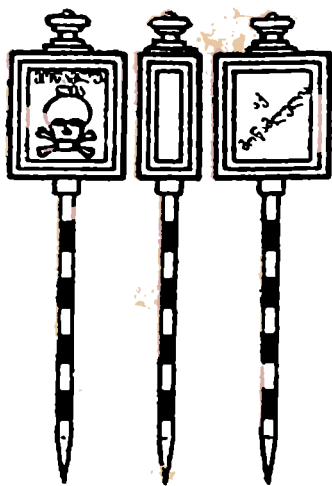
სახალხო და სამხედრო მატარებლებში – სადგურის მორიგისაგან შეტყობინების მიღებისას, ეშელონის უფროსის მითითებით ეშელონის კავშირის საშუალებებით;

სატვირთო-სამგ ზავრო, საფოსტო-საბარგო და სატვირთო მატარებლებში – სადგურების მორიგეების მეშვეობით.

9.7. სალოკომოტივო ბრიგადებისა და მატარებლების მომსახურე სხვა მუშაკების გასაფრთხილებლად, მოწამლულ უბანზე მატარებლის მსვლელობის შესახებ, აგრეთვე ამ უბანზე ინდივიდუალური დაცვის საშუალებათა (აირწინალი, დამცველი კოსტუმები და სხვა) გარეშე ადამიანთა შესვლის აღსაკვეთად, ასეთი უბანი შეიზღუდება სპეციალური მაჩვენებლით „მოწამლულია“ (ნახ. 9.1).

სადგურებში და გადასარბენებზე მაჩვენებლები „მოწამლულია“ იდგმება მოწამლული უბნის საზღვრიდან არანაკლებ 50 მ მანძილზე. გარდა ამისა გადასარბენებზე მოწამლული უბნის ორივე მხრიდან, მოძრაობის მიმართუ-

ლებით მარჯვენა მხარეს პირველი მაჩვენებლიდან „მოწამლულია“ 1200 მ მანძილზე შეიზღუდება მეორე ასეთივე მაჩვენებლით. მაჩვენებელი „მოწამლულია“ იდგმება მიწის ვაკისის განაპირას ან ლიანდაგებს შორის.



ნახ. 9.1

მატარებლის მსვლელობის მიმართულებით პირველი მაჩვენებლის „მოწამლულია“ წინ ან სადგურის მორიგისაგან მიღებულ შეტყობინებაში ნაჩვენები მოწამლული უბნის

ადგილის წინ (განურჩევლად იმისა, უბანი შეზღუდულია თუ არა მაჩვენებლებით) წამყვანი ლოკომოტივის შემანქანე ვალდებულია მისცეს „რადიაციული საშიშროების“ ან „ქიმიური განგაშის“ სიგნალი და გაიაროს მოწამლული უბანი დადგენილი სიჩქარით.

მაჩვენებლები „მოწამლულია“ ღამით უნდა იყოს განათებული.

9.8. შუქნიშნების, ფარნების, საისრე მაჩვენებლების, სამატარებლო, ხელისა და სხვა სიგნალების შუქები უზრუნველყოფილი უნდა იყოს შუქშენილბვის მოწყობილობებით.

**სიბნაღიჯაციის ინსტრუქციაში
ნახატებზე დატანილი ლიტერული
აღნიშვნების ნუსხა**

კენ - შესასვლელი შუქნიშანი კენტი მიმართულების მატარებლებისათვის

წყვ - შესასვლელი შუქნიშანი წყვილი მიმართულების მატარებლებისათვის

კენ I - გასასვლელი შუქნიშანი კენტი მიმართულების მატარებლებისათვის I ლიანდაგიდან

კენ 9 - გასასვლელი შუქნიშანი კენტი მიმართულების მატარებლებისათვის მე-9 ლიანდაგიდან

წყვ II - გასასვლელი შუქნიშანი წყვილი მიმართულების მატარებლებისათვის II ლიანდაგიდან

სამარშრუტო შუქნიშნები (მატარებლის მიღებისას)

კენ - სამარშრუტო შუქნიშანი კენტი მიმართულების მატარებლების მიღებისას

წყვ - სამარშრუტო შუქნიშანი წყვილი მიმართულების მატარებლების მიღებისას

სამარშრუტო შუქნიშნები (მატარებლის გაგზავნისას)

კენ - სამარშრუტო (ჯგუფური) შუქნიშანი კენტი მიმართულების მატარებლების გაგზავნისას 5-5-9 ლიანდაგებიდან

წყვ - სამარშრუტო შუქნიშანი წყვილი მიმართულე-
სამარშ ბის მატარებლების გაგზავნისას II ლიანდაგი-
II დან

*ავტობლოკირების დროს გასაკვლელ შუქნიშნებზე
აღინიშნება ციფრული მაჩვენებლები*

1,3
5,7 - კენტი მიმართულების მატარებლებისათვის
2,4
6,8 - წყვილი მიმართულების მატარებლებისათვის

*ნახევრადავტომატური ბლოკირების დროს გასაკვლელ
შუქნიშნებზე აღინიშნება*

კენ - კენტი მიმართულების მატარებლებისათვის
წყვ - წყვილი მიმართულების მატარებლებისათვის
გადამლ - გადამლობი შუქნიშანი
მაფრ - მაფრთხილებელი შუქნიშანი (გადამლობი შუქ-
ნიშნის წინ)

*აღნიშვნები მაფრთხილებელ შუქნიშნებზე
ავტობლოკირებით აღუჭურველ უბნებზე*

კენ - კენტი მიმართულების მატარებლებისათვის
წყვ - წყვილი მიმართულების მატარებლებისათვის

აღნიშვნები გასასვლელი შუქნიშნების წინ მდებარე
მამეორებელ შუქნიშნებზე

მამ
კენ
I - მამეორებელი შუქნიშანი I ლიანდაგიდან კენ-
ტი მიმართულების მატარებლებისათვის

მამ
წყვ
II - მამეორებელი შუქნიშანი II ლიანდაგიდან
წყვილი მიმართულების მატარებლებისათვის

სამანერო შუქნიშნები

სამ, სამ, სამ
1 3 5 - სადგურის კენტ ყელში

სამ, სამ, სამ
2 4 6 - სადგურის წყვილ ყელში

გორ - გორაკის შუქნიშანი

უკ დახ - უკან დახევა (გორაკის შუქნიშანზე)

ს - სიგნალი - გადასატანი სასიგნალო ნიშანი სამუშაო-
ბის წარმოების ადგილების შეზღუდვისას

ს - სიგნალი - მუდმივი სასიგნალო ნიშანი

დამუხრ
დას - დამუხრუჭების დასაწყისი

დამუხრ
ბოლო - დამუხრუჭების ბოლო

სარჩევი

	შესავალი	3
თავი 1.	სიგნალები	4
	ხილვადი სიგნალები	4
	ხმოვანი სიგნალები	5
თავი 2.	შუქნიშნები	6
	შესასვლელი შუქნიშნები	9
	მოსაწვევი სიგნალი	15
	გასასვლელი შუქნიშნები	16
	სამარშრუტო შუქნიშნები (მატარებლის მიღებისას)	23
	სამარშრუტო შუქნიშნები (მატარებლის გაგზავნისას)	24
	გასავლელი შუქნიშნები	25
	შუქნიშნის პირობით-ნებადამრთველი სიგნალი .	29
	მიმფარავი და გადამღობი შუქნიშნები	30
	მაფრთხილებელი და მამეორებელი შუქნიშნები	32
	სალოკომოტივო შუქნიშნები	33
	არამოქმედი შუქნიშნების აღნიშვნა	37
თავი 3.	შეზღუდვის სიგნალები	38
	სიჩქარის შემცირების მუდმივი დისკოები	38
	გადასატანი სიგნალები და სასიგნალო ნიშნები .	42
	გადასარბენებზე მატარებლების მოძრაობისათვის დაბრკოლებებისა და სამუშაოების წარმოების ადგილების შეზღუდვა	44
	სადგურებში მატარებლების მოძრაობისათვის დაბრკოლებებისა და სამუშაოების წარმოების ადგილების შეზღუდვა	54

	სადგურის ლიანდაგებზე მოძრავი შემადგენლობის შეზღუდვა	59
	გადასარბენზე მატარებლის შეზღუდვა იძულებით გაჩერების დროს	60
თავი 4.	ხელის სიგნალები	66
თავი 5.	სასიგნალო მაჩვენებლები და ნიშნები	77
	სამარშრუტო მაჩვენებლები	77
	საისრე მაჩვენებლები	78
	ლიანდაგის შეზღუდვის მაჩვენებლები	83
	ჰიდრაულიკური სვეტების მაჩვენებლები	85
	გადამეტხურებული ბუქსის მაჩვენებლები	86
	ბლოკ-უბნების საზღვრების მაჩვენებლები	88
	მაჩვენებლები „დაუშვით დენმომლები“	88
	მუდმივი სასიგნალო ნიშნები	90
	დროებითი სასიგნალო ნიშნები	98
თავი 6.	სამანევრო სამუშაოებისას გამოსაყენებელი სიგნალები	104
თავი 7.	მატარებლების, ლოკომოტივებისა და სხვა მოძრავიერთეულების აღნიშვნისათვის გამოსაყენებელი სიგნალები	112
თავი 8.	ზმოვანი სიგნალები	122
თავი 9.	საგანგაშო სიგნალები და სპეციალური მაჩვენებლები	129
	სიგნალიზაციის ინსტრუქციაში ნახატებზე დატანილი ლიტერული აღნიშვნების ნუსხა ...	134

ვ ა ლ დ ე ბ უ ლ ე ბ ა

ჩემს მიერ გამოსაყენებლად მიღებული საქართველოს სარკინიგზო ტრანსპორტზე სიგნალიზაციის ინსტრუქცია შევისწავლე ცოდნის იმ მოცულობით, რომელიც შეესაბამება თანამდებობას და ვკისრულობ ვალდებულებას უსიტყვოდ (უპირობოდ) შევასრულო ისინი.

აღნიშნულ ინსტრუქციას დაუყოვნებლივ ჩავაბარებ სადგურის (საწარმოს) ხელმძღვანელის მოთხოვნით ჩემს მიერ სამუშაოს დატოვების შემთხვევაში.

სახელი და გვარი
სამუშაო ადგილი
თანამდებობა
ხელმოწერა
თარიღი.

ოფიციალური გამოცემა

საქართველოს სარკინიგზო ტრანსპორტზე სიბნაღიზაციის ინსტრუქცია

შემდგენლები: ა. უშვერიძე,
ვ. კოპალეიშვილი

რედაქტორი შ. ბენიძე

საბეჭდი ქაღალდის ზომა 70X90 1/32
პირობითი ნაბეჭდი თაბახი 9.5
სააღრიცხვო-საგამომცემლო თაბახი 7.5
ტირაჟი 10000 ეგზ.

ფასი სახელშეკრულებო

სტამბა შპს გაზეთი „საქართველოს მაცნე“,
გრ. რობაქიძის გამ., 7