

ՀՐԱՀԱՆԳ

ՎԱԳՈՆՆԵՐԻ ԶՆՆԻԶԻՆ ՅԵՎ ԱՎՏՈՄԱՏ-
ԶԻԿԻՆ—ԳՆԱՅՔՆԵՐԻ ԿՏՐՈՒՄՆԵՐԻ
ԴԵՍ ՊԱՅՔԱՐԵԼՈՒ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ

БИБЛИОТЕКА
ИНСТИТУТА
ТЕХНИЧЕСКОГО
Академии Наук
СССР

656.2

2 - 94

ԱՆԴՐԿՈՎԿԱՍՅԱՆ ՅԵՐԿԱՔԳԾԻ ՎԱՐՉՈՒԹՅՈՒՆ

ԹԻՖԼԻՍ

1935

65612

14.06.2013

2-94

Թարգմանիչ՝ ՅԵԳԻԱՉԱՐՅԱՆ
Խմբագիր՝ ՍԱՐԳՍՅԱՆ
Թողարկիչ՝ ՄԻՐԿՈՎԻՉ

C 36-11
C21000

24 SEP 2010
ИНСТИТУТ
ВОСТОЧНОВЕДЕНИЯ
Академии Наук
СССР

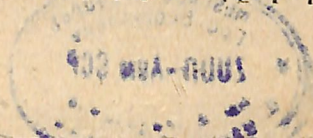
ՀՐԱՄԱՆ

ՀԱՂՈՐԴԱԳՐՈՒԹՅԱՆ ՀԱՆԱՊԱՐԶՆԵՐԻ
ԺՈՂՈՎՐԴԱԿԱՆ ԿՈՄԻՍԱՐԻ

14-Գ հսկեմքերի 1935 թ. № 209/յ

ԳՆԱՅԲՆԵՐԻ ԿՏՐՈՒՄՆԵՐԻ ԴԵՄ
ՊԱՅԳԱՐԵԼՈՒ ՄԱՍԻՆ

Գնացքների կտրումները, վորոնք մեծ
ֆնանսներ են պատճառում տրանսպորտին և
յետադեպում են գնացքների յերթնակու-
թյունը, յերկրորդ կվարտալում անհշան
կրճատումից հետո, առաջին կվարտալի հետ
համեմատած, վերջին ամիսներում նորից
սկսել են աճելանալ, հասնելով ցանցում ամ-
սական մինչև 2000 կտրումների, միայն
1. խմբի ազարիաներով: Մի շարք յերաժեռ-
դիներում (Մոսկվա—Կուրսկի, Յեկատերի-
նինսկայա և այլն) կտրածները կազմում են



մոտավորապես I խմբի խորտակումների և ավարիաների կեսը:

Յերկաթուղային տրանսպորտի մի քանի հրամանատարների փորձերը՝ բացատրել գնացքների կտրուկների աճը հենվելով որ-յեկտիվ-տեխնիկական պատճառների վրա— գծի պրոֆիլի ծանրաքաշ և յերկար կաղ-մերի և այլն հերքվում են այնպիսի անվի-ճելի փաստերով, վոր կտրուկների մոտավո-րապես 60 տոկոսը կատարվում է տափա-րակներում, այսինքն տեղից շարժելիս և գնացքի կացուրդի ժամանակ, ինչպես նաև նրանով, վոր կտրուկների մեծ քանակը կա-տարվում է թեթև կաշմերում (մինչև 1000 տ.) և վոչ լրիվ կազմով գնացքներում, կատար-ված կտրուկների քննությունը և վերլուծու-թյունը ցույց տվին, վոր նրանց՝ հիմնա-կան պատճառները հանդիսանում են.

1. Գնացքը տեղից վոչ սահուն վերց-նելը, յերբ մեքենավարները գնացքը յետ հրելով, չեն սպասում յետևի վազոնների լրիվ կացուրդին, առաջ են շարժվում և կարում գնացքները:

2. Խիստ արգելակելը, վորի ժամանակ յետևի վազոնները վրա յեն վաղում առա-

ջինների վրա և հետո ուշժով յետ են դառ-նում և կտրվում են: Գնացքների անհամա-ձայնեցրած արգելակումն մեքենավարի և կոնդուկտորական բրիգադի միջև:

3. Գնացքների անկանոն տանելը կայա-րանքներում (переезд), մանավանդ վերել-քում և բեկման տեղում:

4. Կաղմերի անկանոն և անփույթ կը-ցումն-պտուտակումն, յերբ բուֆերային վա-հանակների միջև մնում են մեծ արանքներ:

5. Վազոնայինների կողմից լծասարքի պարագաների անփույթ ղննությունը (և փորձարկումը):

Այսպիսով կտրուկների հիմնական պատ-ճառը հանդիսանում է մեքենավարների, կոնդուկտորների, կցիչների, կաղմիչների, վազոնների ղննիչների և ավտոմատչիկնե-րի, կայարանների և գծերի հերթապահների կողմից իրենց ելեմենտար պարտականու-թյունների չկատարելը, վատ հրահանգելը և նրանց աշխատանքներին թույլ հսկողու-թյունը՝ յերկաթուղային տրանսպորտի հրա-մանատարների կողմից:

Ստուգումը ցույց տվեց, վոր իմ № 83/յ հրամանը և № 204 կարգադրությունը, վո-



րոնք պահանջում են մեքենավարների և
յերկաթուղային տրանսպորտի ուրիշ աշխա-
տողների ինստրուկցիայի ուժեղացնելը, յեր-
կաթուղիների մեծամասնության մեջ ան-
բավարար են անցկացվում, մինչև հիմա մե-
քենավարները նույնիսկ մատակարարված
չեն գծի ստուգված պրոֆիլներով:

Մեքենավարները, կոնդուկտորները, կը-
ցիչները, կազմիչները, վագոնների զննիչ-
ները, կայարանների և գծերի հերթապահ-
ները՝ թույլ գիտեն իրենց պաշտոնական
պարտականությունները զնացքների կըտ-
րումների դեմ պայքարելու վերաբերյալ:

Հրամայում եմ.

1. Յերկաթուղիների պետերին և յերկա-
թուղիների քաղ-բաժինների պետերին. ձեռք
առնել ըստ միջոցները կտրումները վերաց-
նելու համար: Ընդունել անշեղորեն զեկա-
վարման համար իմ կողմից հաստատված
հրահանգը զնացքների կտրումների դեմ
պայքարելու վերաբերյալ (տես հավելված):

2. Յերկաթուղային տրանսպորտի չրա-
մանատարներին տալ հրահանգներ ստորա-
գրությամբ յուրաքանչյուր աշխատողին,

հրահանգել նրան, սխտեմատիկորեն ստուգել
հրահանգների յուրացնելը և կատարելն աշ-
խատանքի տեղում:

3. Մեքենավարներին, կոնդուկտորնե-
րին, կազմիչներին, կցիչներին, վագոնների
զննիչներին, ավտոմատչիկներին, գծերի և
կայարանների հերթապահներին ճշտորեն
կիրառել հրապարակվող հրահանգները:

Հաղորդակցության ծանապարհների
ժողովրդական կոմիտար

Լ. ԿԱԳԱՆՈՎԻԶ

ՀԱՍՏԱՏՈՒԹ ԵՄ.

Հաղորդակցության Ճանապարհ-
ների ժողովրդական կոմիտեի՝

Լ. Կազաճովիչ

14-ն հոկտեմբերի 1935 թ.

Հ Ր Ա Հ Ա Ն Պ

ՎԱԳՈՆՆԵՐԻ ՁՆՆԻՋԻՆ ՅԵՎ ԱՎՏՈՄԱՏ- ՋԻԿԻՆ-ԳՆԱՑՔՆԵՐԻ ԿՏՐՈՒՄՆԵՐԻ ԴԵՄ ՊԱՅՔԱՐԵԼՈՒ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ

I

Գնացքների կտրուկները, վագոնների ղըն-
նիչների մեղավորությամբ առաջ են գալիս
նրանից, վոր նրանք թույլ են տալիս միաց-
նել գնացքի կազմում վագոններ, վորոնց
մոտ.

1. Քարշի ճանկերը դուրս են գալիս բու-
ֆերային բրուսից մեծ տարածությամբ,
քան այն սահմանված է շարժական կազմի

ախման կանոններով (յեւքը 75 միլիմետ-
րից չպետք է անցնի):

2. Լծասարքի ճանկերն ունեն ճեղք-
վածքներ, ծովածք, խորխուրներ և նորմայից
ավել մաշ:

3. Մոտքաշները փնասված են, մաշված
են, կամ տարուրերված չեն (անհրաժեշտ
ճկունությունը չունեն):

4. Ճուլկաներն ապարատային մուֆտա-
ներում փոքրաչափ են, կամ կտրված են:

5. Բուֆերային զսպանակները դուրս են
գալիս չգործող, նրանց կոտրվելու, կամ
նստելու հետևանքով:

Ձննիչները հաճախ թույլ են տալիս գը-
նացքների ուղարկելը վագոնների իրար հետ
անկանոն կցմամբ:

II

Գնացքների կտրուկները թույլ չտալու
համար վագոնների զննիչները պարտա-
վոր են.

Հատուկ մանրակրկիտ կերպով զննել
վագոնները, զնացքներում քեշքի մասերի և
քաշի ու հարվածող սարքերի սարքինու-
թյան տեսակետից:

Վագոնների զննիչը չպետք է թույլ տա գնացքում ընթանալու վագոններ հետևյալ թերություններով և անսարքություններով.

Ա. Լծասարքի պարագաների մասերում

1. Միջանցիկ լծասարքի ճանկը յերկար է, ալսինքն, վորը հնարավորություն չե տալիս ձգել վագոնները մինչև բուֆերները շփվելը, կամ կարճ է, ալսինքն, վորի մոտ տարածությունը ճանկային մեջդիրից, կամ բուֆերային բրուսից մինչև ճանկի դեմկալը 45 միլլիմետրից պակաս է:

2. Գլխիկի, կոթի, ճանկի պոչի մասի ճեղքվածքը, կամ կոտրվածքը, ճեղքվածքներ, կամ կոտրվածքներ մոտքաշի վինտում, պտուտներում, ճանկում, մոտքաշի ողերում:

3. Ճանկի ծովածքը, յերբ մեկ ճանկի մոտքաշը չի կարող հագցնվել մյուսի գլխիկին, կամ ճանկի կեռացրած ծայրը, վոչ միջանցիկ լծասարքի ճանկի մաշված պողոսիկը:

4. Վնասված ուղեբան վինտի ծովածքը, ժանդոտվելը, կամ մոտքաշի վինտի պտուտմանների անկանոն դրվածքը, վորը թույլ

չի տալիս վագոնների պտուտակելը, կամ վորը խանգավում է կանոնավոր կցմանը:

5. Ապարատային մուֆտան ճեղքված է. տարբերությունը մուֆտայի ներքին տրամագծի և ճանկի պոչի տրամագծի միջև 3 միլլիմետրից պակ է. մուֆտան, վորի պտուտների հաստությունը 10 միլլիմետրից պակաս է:

6. Կորցրած, կտրտված, կամ գլխիկով դեպի ցած դրված ապարատային ճեղք:

7. Վնասված ապարատային լարեր, կոտրվածքներ, կամ լայնքսի ճեղքվածքներ. պտուտմանների պտտելն անհնարին լինելը, բացակայող, կամ ճեղքված հիլզաներ:

8. Պայթած զսպանակ միջանցիկ, կամ վոչ միջանցիկ լծասարքի ապարատում:

9. Լծասարքի մասերի փոքրաչափությունը:

10. Մոտքաշի վինտ յետ չծալված ծայրերով, վորը թույլ է տալիս վինտի դուրսպտուտակումն պտուտմաններից, իսկ 1916 թվի միացրած մոտքաշների մոտ վինտի ծայրերում յետ ծալումներով, կամ շալինտներով ծայրոցների բացակայությունը:

Բ. Բուֆերային սարքերում

1. Յերկու տափակ վահանակներ վազոնի մեկ ծայրում, արտատիպի բուֆերային բուն, ռեզրա չունեցող բուն:

2. Բուֆեր, վորի վահանակի կենտրոնի բարձրությամբ հեռանում է հարեան վազոնի վահանակի կենտրոնից 100 մ. և ավել:

3. Ջարգված բուֆերային բաժակ, կամ լայնքսի ճեղքվածքով: Բուֆերային բաժակ 2 կոտրված թաթերով:

4. Բուֆերի կոտրված զսպանակ, յեթե մնացել է 4 ամբողջ ոլորակներից պակաս, հաշվելով բուֆերային զլզոնից: Նստած բուֆերային զսպանակները, վորոնց մոտ բունը մտնում է բաժակի մեջ առանց զըսպանակի դիմադրության 50 միլլիմետրից ավել:

5. Մարդատար վազոնների բուֆերներ, վորոնց մզտ բունը մտնում է բաժակի մեջ առանց զսպանակի դիմադրության 25 միլլիմետրով և ավել:

6. Արանքը տրամագծով բուֆերի բնի և նրա բաժակի միջև 10 միլլիմետրից ավել է: Վազոնների գննիչը պարտավոր է ման-

րակրկիտ ստուգել վազոնների կցման ճշտությունը և վերացնել բոլոր հայտնաբերվող անկանոնությունները և փաստվածքները գնացքներում, վորոնք խանգարում են նորմալ կցմանը:

III

Ավտոարգելիակների անօարքության պատճառով գնացքների կտրտումները թույլ չըտալու համար գննիչ-ավտոմատչիկը պարտավոր է.

1. Ուշադիր կերպով գննել և փորձարկել ավտոմատիկ արգելակի սարքերը զընացքներում և աշխատանքում միացնել միայն սարքին գործող սարքերը:

2. Թույլ չտալ ավտոարգելակավոր և միջանցիկ վազոնների անհավասարաչափ տեղավորելը գնացքում (թույլատրվում է միջանցիկ վազոնների խմբերի գնելը, բայց 8 սունիներից վոչ ավել շոգեքարչից հետո, 16 սունի կազմի միջին մասում, 6 սունի գնացքի պոչում):

3. Մանրակրկիտ ստուգել ողանցույց խողովակի սարքինությունը և լրիվ կերպով վերացնել ողի կորուստը:

4. Մանրակրկիտ կերպով ուղղորդել լը-
ծակային փոխադրանքը, սահմանելով արգե-
յակային գլանների միացների ցուպերի
յեկքը 75—150 միլլիմետրերի սահմաններում
և պարտավորեցնել փոխարինել արգեյակա-
յին կոճղերը, վորոնք սահմանվածից ավելի
մաշված են:

5. Արգելակները փորձելիս աշխատել,
վորպեսզի բոլոր միացվող արգելակային
սարքերը սարքին գործեն և միայն այն
ժամանակ տալ զնացքի պատրաստ լինելը:

6. Յառն արգելակման դեպքում (ավտո-
մատիկ և ձեռքի) ավտարգելակներ դլիսի
մասում ավելի քանակությամբ, քան այդ
թույլատրվում ե նորմաներով, չմիացնել:

IV

Վագոնների ղննիչի վրա դրվում ե լրիվ
պատասխանատվություն վարչական և դա-
տական կարգով հրահանգի ճիշտ կատար-
ման համար:

Վագոնային տնտեսության կենտ-
րոնական կառավարչության պետ՝

Մ. Գ. ՌՍՏՐՈՎՍԿԻ

Տպ. «Զորյա Վաստիկ» Ս. Ֆ. Մյանիկյանի տնվ.

Պատվեր 2495

Քանակ 200



«Ազգային գրադարան»



NL0296114

24.448

БИБЛИОТЕКА
ИНСТИТУТА
ВОССТАНОВЛЕНИЯ
Академии Наук
СССР

ИНСТРУКЦИЯ
осмотрщику вагонов и автомат-
чику по борьбе с разрывами
поездов.