

ՀՐԱՀԱՆԳ

ԳՆԱՑՔՆԵՐԻ ԿԱԶՄԻՋԻՆ, ՎԱԳՈՆՆԵՐԻ
ԿՑԻՋԻՆ ՅԵՎ ՎՈԼՈՐՈՂԻՆ—ԳՆԱՑՔՆԵՐԻ
ԿՏՐՈՒՄՆԵՐԻ ԴԵՄ ՊԱՅՔԱՐԵԼՈՒ
ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ

БИБЛИОТЕКА
ИНСТИТУТА
ВОСТОЧНОВЕДЕНИЯ
Академии Наук
СССР

656.2

v-11

ԱՆԴՐԿՈՎԿԱՍՅԱՆ ՑԵՐԿԱԹԳԾԻ ՎԱՐՉՈՒԹՅՈՒՆ

ԹԻՖԼԻՍ

1935

656.2

4-11

Թարգմանիչ՝ ՅԵԳԻԱՉԱՐՅԱՆ
Խմբագիր՝ ՍԱՐԳՍՅԱՆ
Թողարկիչ՝ ՄԻՐԿՈՎԻՉ

36-Ա
2999

36-Ա 2010

БИБЛИОТЕКА
ИНСТИТУТА
ПОСХОЖДЕНИИ
Академии Наук
СССР

ՀՐԱՄԱՆ

ՀԱՂՈՐԴԱԳՐՈՒԹՅԱՆ ՀԱՆԱՊԱՐԶՆԵՐԻ
ԺՈՂՈՎՐԴԱԿԱՆ ԿՈՄԻՍԱՐԻ

14-6 հսկեմբերի 1935 թ. № 209/յ

ԳՆԱՅԲՆԵՐԻ ԿՏՐՈՒՄՆԵՐԻ ԴԵՄ ՊԱՅԲԱՐԵԼՈՒ ՄԱՍԻՆ

Գնացքների կտրումները, վորոնք մեծ
ֆուսներ են պատճառում տրանսպորտին և
յետացնում են գնացքների յերթնելու-
թյունը, յերկրորդ կվարտալում անշան
կրճատումից հետո, առաջին կվարտալի հետ
համեմատած, վերջին ամիսներում նորից
սկսել են ավելանալ, հասնելով ցանցում ամ-
սական մինչև 2000 կտրումների, միայն
Լ. խմբի ավարիաներով: Մի շարք յերկաթու-
ղիներում (Մոսկվա—Կուրսկի, Յեկատերի-
նինսկայա և այլն) կտրածները կազմում են

1.1 SEP 2013

24.425

մոտավորապես 1 խմբի խորտակումների և ավարիաների կեսը:

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

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

2. Ուստ արգելակելը, վորի ժամանակ
յետևի վագոնները վրա յեն վագում 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 (перегон), մանավանդ վերել-
քում և բեկման տեղում:

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

5. Վագոնայինների կողմից լծասարքի
պարադաների անփուլթ գննությունը (և
փորձարկումը):

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

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



56265.6

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 ղննիչ-
ները, կայարանների և գծերի հերթապահ-
ները՝ թույլ գիտեն իրենց պաշտոնական
պարտականությունները գնացքների կըտ-
րումների դեմ պայքարելու վերաբերյալ:

Հրամայում եմ.

1. Յերկաթուղիների պետերին և յերկա-
թուղիների քաղ-քաժինների պետերին. ձեռք
առնել բոլոր միջոցները կտրումները վերաց-
նելու համար: Ընդունել անշեղորհն ղեկա-
վարման համար իմ կողմից հաստատված
հրահանգը գնացքների կտրումների դեմ
պայքարելու վերաբերյալ (տես հավելված):

2. Յերկաթուղային տրանսպորտի հրա-
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
ղննիչներին, ավտոմատչիկներին, գծերի և
կայարանների հերթապահներին ճշտորեն
կիրառել հրապարակվող հրահանգները:

Հաղորդակցության ձանապարհների
Ժողովրդական կոմիտար

Լ. ԿԱԳԱՆՈՎԻՉ

ՀԱՍՏԱՏՈՒՄ ԵՄ.

Հաղորդակցութեան Ճանապարհ-
ների ժողովրդական կոմիտե

1. Կազմավիճ

14-ն հոկտեմբերի, 1935 թ.

Հ Ր Ա Հ Ա Ն Ք

ԳՆԱՅՔՆԵՐԻ ԿԱԶՄԻՉԻՆ, ՎԱԳՈՆՆԵՐԻ
ԿՑԻՉԻՆ ՅԵՎ ՎՈՒՈՐՈՂԻՆ - ԳՆԱՅՔՆԵ-
ՐԻ ԿՏՐՈՒՄՆԵՐԻ ԴԵՄ ՊԱՅՔԱՐԵԼՈՒ
ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ

I

Գնացքների կտրուկները, գնացքները
կազմիչների և վագոնների կցիչների մեղա-
վորութեամբ առաջ են գալիս նրանից, վոր
նրանք՝

1. Չեն պտուտակում աշխատող մոտքա-
շը մինչև բուժերային վահանակների քիփ
շփվելը:

2. Վագոնները միացնում են 2 մոտքաշ-
ներից վոր ալեկի ուժեղի վրա:

3. Կրկնակի կցումն չեն կատարում, յերբ
այդ հնարավոր ե հարևան վագոնների մոտ-
քաշների տիպերով:

4. Կազմի մեջ միացնում են վագոններ,
վորոնց մտ կցման ճանկերն այնքան առաջ
են շարժվում, վոր հույնիակ լրիվ պտու-
տավորման դեպքում, կցման սարքերը բայց
և այնպես կախվում են:

5. Կազմերի մեջ միացնում են պտուտա-
կավոր մոտքաշով վագոններ, զրկված բա-
վարար ձկուռութեանից հողակապերում և
ազատ պտտելուց վիրտերում:

6. Մանեվրաներ սկսելով չեն ստուգում,
հանձնված են արդյոք վագոնների տակից
տակդիրները և սանդակները ու վագոնների
տակ չկան արդյոք վորեւ առարկաներ:

7. Ձեռքի արգելակմամբ գնացքներում
խառը կերպով տեղավորում են մեծաբեռն-
ման վագոնները յերկուսնի վագոնների հետ:

8. 2 սոնանի դատարկ վագոնները և
թեթև բեռնվող 5 տոննից պակաս բեռն-
մամբ վագոնները տեղավորում են բեռնվող
վագոնների մեջ:

9. Անհավասար կերպով են տեղավորում
ձեռքի արգելակները ձեռքի արգելակմամբ
գնացքներում:

10. Գնացքներում տեղավորում են վագոններ, ռեստորանների անհավասար նստավածքով:

11. Գնացքներում դնում են պլատֆորմաներ, յերկուսից ավել ընդհանուր բեռան տակ, բայց վորոնք այդպիսի փոխադրման համար հառուկ հարմարանքներ չունեն:

12. Գնացքների ավտոարգելակային մասի վերջում դնում են վագոններ, վորոնք ունեն միայն միջանցիկ փողեր, այլ վոչ ավտոարգելակային:

13. Վոչ միայն մանեվրանների ժամանակ, այլ նաև գնացքներում միացնում են պտուտակավոր մոտքաշով վագոնները ավտոկցման վագոնների հետ պտուտակավոր մոտքաշի ոգնությամբ, նրա ավտոկցման ունկի վրա գցելու միջոցով, այն ժամանակ, յերբ գնացքներում թույլատրվում է այդպիսի վագոնների միացնելը միայն անցման հարմարանքում:

14. Ավտոարգելակային գնացքներ կազմելիս բոլոր բազուկները չեն միացնում:

15. Սկսում են մանեվրանները նախորոք չպարպելով ավտոարգելակավոր վագոնները:

16. Գնացքներում դնում են տեխնիկա-

կան անսարքություններով վագոններ, վորոնք սպառնում են յերթեկության անվտանգությանը:

17. Մանեվրանների ժամանակ ազդանշաններն անժամանակ են տալիս:

II

Գնացքների կտրումները չթույլ տալու համար գնացքների կազմիչները և վագոնների կցիչները պարտավոր են ճշտությամբ կատարել հետևյալ կանոնները.

1. Ապրանքատար վագոնները կցելիս պտուտակել աշխատող մոտքաշը, մինչև բուֆերային վահանակների թեթև շփվելը, վորը ձեռք է բերվում մոտքաշի վինտի մեջ պտույտով բուֆերային վահանակները շրփվելուց հետո:

2. Մարզատար վագոնները կցելիս, ինչպես նաև ապրանքատար վագոնները, վորոնք կանգնած են մարդատարներից առաջ, աշխատող մոտքաշը պտուտակել այնպես, վորպեսզի բուֆերային վահանակները իրարից չբաժանվին գնացքի ընթացքի ժամանակ, վորը ձեռք է բերվում մոտքաշի վին-

տի յերկու-յերեք պտույտներով բուֆերտ-
յին վահանակների շփվելուց հետո:

3. Լավ հիշել, վոր պտուտակային կըց-
ման սարքերը բաշխվում են ըստ կարողու-
թյան (սկսած ամենաթույլից) հետևյալ
կարգով. ա) նորմալ, բ) ուլիհնգուտի, գ)
ուժեղացրած 1905 թ. որինակի, դ) 1916 թ.
որինակի, յե) միացրած 1912 թ. որինակի:

4. Ձանազան տիպի կցման սարքերի
դեպքում կցումը կատարել միշտ ավել ու-
ժեղ տիպի մոտքաշի ոգնությամբ:

5. Բոլոր դեպքերում, յերբ այդ թույ-
լատրվում են մոտքաշների տիպերով, կա-
տարել վազոնները կրկնակի կցումն: Սկզբ-
բում վազոնները կցվում են այն մոտքա-
շով, վորը պետք է լինի աշխատող, իսկ
հետո յերկրորդ հաշխատող մոտքաշի կարճ
ճանկն անց ե կացվում աշխատող մոտքա-
շի ողերի մեջ և զցվում է հարեան վազոնի
ճանկի վրա. Այդպիսի կցման ժամանակ
յերկրորդ մոտքաշը հանդիսանում է, վոր-
պես պահեստի և սկսում է աշխատել միայն
աշխատող մոտքաշի կտրվելու դեպքում:

6. Կրկնակի կցումն կատարել բոլոր դեպ-
քերում, ցուցված նշանով ստորև բերված

աղյուսակում (— նշանը նշանակում է, վոր
կրկնակի կցումն չէ թույլատրվում).

№ ըստ կարգի	Մոտքաշների տիպերը	Նորմալ	Ուլիհ- նգուտի	Ուժեղաց. 1905թ.	1916 թ. որինակ	Միաց- րած
1	Նորմալ	—	+	—	—	+
2	Ուլիհնգուտի	+	+	—	—	+
3	Ուժեղացրած 1912 թ.	—	—	—	—	+
4	1916 թ. որինակի . .	—	—	—	+	+
5	Միացրած	+	+	+	+	+

7. Կրկնակի կցումն անհնար լինելու
դեպքում, ազատ (աշխատանքում չմասնակ-
ցող) մոտքաշը պտուտակել մինչև մերժումը
և թողնել կախված դրությամբ:

8. Լոկոմոտիվը զնացքի հետ միշտ միաց-
նել կրկնակի կցմամբ, ըստ վորում աշխա-
տող պետք է լինեն տենդերի, կամ լոկոմո-
տիվի մոտքաշները:

9. Պտուտակավոր, մոտքաշով վազոններ
հայտնաբերելիս, վորը զրկված լինի հողա-
կապերում բավարար ճկունությունից և
վինտերում ազատ պտտվելուց, — այդ մասին

անմեջապես հայտնել վազոնային սպասարկման աշխատողներին (կարգադրիչ կայաններում—գննիչին, միջանկյալներում—յուզիչին) նրանց սարքին դրուծյան մեջ բերելու համար:

10. Վազոնները, վորոնց մոտ կցման սարքերը կախվում են նույնիկ նրանց լրիվ պտուտակցման դեպքում, — անմիջապես ներկայացնել վազոնների գննիչին, կամ յուզիչին կցման սարքը փոխարինելու, կամ սարքի բերելու համար բուֆերային բաժանիկներում գալանավորների յետևը մեջդիրներ և և ողակներ դնելու միջոցով:

Հակառակ դեպքում այդպիսի վազոնները հանել գնացքից:

11. Թույլ չտալ, վորպեսզի աշխատող մոտքաշի վինտը մոնի ճանկի գլխիկի մեջ:

12. Թույլ չտալ, չաշխատող մոտքաշի ճանկի դնելը միևնույն վազոնի լծասարքի ճանկի մեջ:

13. Թույլ չտալ ազատ մոտքաշի գցելն աշխատողի վերևից:

14. Ավտոկցման վազոնների միացնելը պտուտակավոր մոտքաշով վազոնների հետ գնացքներում կատարել բացառապես դրա

համար հատկապես նշանակված անցնման հարմարանքի ոգնուծյամբ:

15. Ավտոարգելակային գնացքներում անպայման միացնել բոլոր միացման բաղադրանքները:

16. Ավտոարգելակավոր վազոնների կցման սարքերի զատումից առաջ յերկու ծայրերում փակել ծայրի ծորակները, բաժանել միացման բաղադրանքները և նրանց կախել կախոցների վրա:

17. Ավտոարգելակային գնացքները կազմելուց առաջ անպայման նրանց պարպել (ազատել ոգից):

18. Ավտոարգելակավոր վազոնները միացնելիս սկզբում միացնել կցման սարքերը, իսկ հետո միացնել միացման բաղադրանքները և բանալ ծայրի ծորակները:

19. Գնացքի ավտոարգելակային մասի վերջում անպայման դնել ավտոարգելակով վազոն, այլ վոչ թե սիայն միջանցիկ փող ունեցող վազոն:

20. Մանևրաներ սկսելով, նախորոք վազոնների տակից հանել տակդիրները, սանդալները և ուրիշ առարկաները:

21. Մանեվրաներ կատարելիս ժամանակին
տալ «կամաց» ազդանշանը:

22. Վագոնների տեղավորելը գնացքներում կատարել ճշտությամբ, համաձայն գնացքների կազմիչի և վագոնների կցիչի գործող հրահանգի: Ավտոկցման վագոնները պետք և դրվեն ապրանքատար գնացքների դիտում, անկախ սոնիների թվից և այդ վագոնների բեռնումից:

23. Արգելակվելու վագոնները ձեռքի արգելակմամբ հավասարապես տեղավորել ամբողջ կադմում, շեղումներ թույլ տալով մոչ ավել, քան 2—3 վագոնի նկատմամբ:

24. Ավտոտարգելակավոր վաղոճները միջանցիկ փողոցով վազոճների միջև տեղավորելիս պահպանել հետևյալ կարգը.

ա) Լոկոմոտիվից հետո վոչ ապել, քան 8
սունիներ միջանցիկ փողերով.

բ) Գնացքի միջին մասում ավտոարգել-
չակալոր վազոնների միջև վոչ ավել, քան
16 սունիններ միջանցիկ փողեքով.

դ) Գնացքի պոչում վերջին ավտոարգել-
լակավոր վագոնից հետո ղեկի վրա պնել,
քան 6 սոսիններ միջանցիկ փողոցով:

Տպ. «Զարյա Վաստեղ» Ա. Ֆ. Մյասնիկյանի անվ

Պատվեր 2494 Դրամվեր Ե-1335 Քանակ 200

«Ազգային գրադարան»



NL0299274

5

883

1
1

БИБЛИОТЕКА
ИНСТИТУТА
ИСТОРИИ
Академии Наук
СССР

ИНСТРУКЦИЯ

составителью вагонов, спешнику
и скрутчику вагонов по борьбе
разрывами поездов.