

Հ Ր Ա Հ Ա Ն Գ

ԱՎՏՈԱՐԳԵԼԱԿՆԵՐԻ
ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ

ՄԵԲԵՆԱՎԱՐԻՆ ՅԵՎ
ՄԵԲԵՆԱՎԱՐԻ ՈԳՆԱԿԱՆԻՆ

656.2
Z-94

ՀՐԱՅԱՐԱՆԿԱՅԻՆ ԸՆԴՐՈՅԵՐԿԱԹԳԺԻ
ԹԲԼԻՍԻ 1936

24 SEP 2010

656-2

2-94

պ

ԿԵՆՏՐՈՆԱԿԱՆ
ԿԱՌԱՎԱՐՉՈՒԹՅՈՒՆ

ՀՐԱՀԱՆԳ

ԱՎՏՈԱՐԳԵԼԱԿՆԵՐԻ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ
ՄԵՔԵՆԱՎԱՐԻՆ ՅԵՎ ՄԵՔԵՆԱՎԱՐԻ
Ո Փ Ն Ա Կ Ա Ն Ի Ն

617	Ներկա հրահանգը պետք է մացվի . յերկաթուղային գործակալներին ձեռնարկներով մատակարարման կանոններում (բր. 0/198) ըստ կարգի № 220-դ համարի առկա:
-----	--

1ՀԿ-1 ՏՀՁԱ

ՀՐԱՏՈՐԱԿՉՈՒԹՅՈՒՆ ԱՆԳՐՈՒՄԻՆԻՍՏԻ

ԲԲԻԼԻՍԻ

1936

14.06.2013

18620 24.442

Պատ. խմբագիր՝ ՍԱՐԳՍՅԱՆ
Թարգմանիչ՝ ՅԵԴԻԳԱՐՅԱՆ
Թողարկիչ՝ ՄԻՐԿՈՎԻՉ



6359-53



Краснознаменная тип. изд-ва "Заря Востока"
Заказ № 1415 Главлит № 7022 Тираж 400

Հաստատում եմ՝
Հաղորդակցության ձեռնարկների
ժողովրդական կոմիտեի
տեղակալ՝ Լ.Ի.Վ.Զ.Գ

14 սեպտեմբեր 1935 թ.

ՀՐԱՀԱՆԳ

ԱՎՏՈՐԱԳԵԼԱԿՆԵՐԻ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ ՍԵՔԵՆԱՎԱՐԻՆ ՅԵՎ ՍԵՔԵՆԱՎԱՐԻ ՈԳՆԱԿԱՆԻՆ

Վերացնելով 1) Ավտոարգելակները մարդատար և սպորանքատար զնացքներում պահելու և գործադրելու կանոնները (բր տ/273) ավտոարգելակներին խնամելու և գործադրելու վերաբերող մեքենավարի հրահանգի մասում (հավելված 1) և 2) Շողեքարչային մեքենավարի և նրա ոգնականի հրահանգը (բր տ/315) ավտոարգելակներին վերաբերող մասում) :

I ՇՈԳԵԲԱՐՇԸ ԴԵՊՈՅՈՒՄ ՊԱՏՐԱՍՏԵԼԸ

§ 1. Դեպոյից զնացքը մեկնելուց առաջ մեքենավարը իր ոգնականի հետ միասին պետք է կատարել շոգեքարչի և տենդերի մանրակրկիտ զննությունը և փորձարկումը, այսինքն.

ա) Ստուգի բոլոր արգելակային սարքերի արկայությունը, լծակային փոխադրման սարքինությունը, արգելակային կոճղերի հաստատությունը և ուղղորդումը, կախոցների ամրացման ճշտությունը, նախապահանող ճանկերի և շղթաների, ինչպես նաև մեղքերների և չալինտների առկայությունը բոլոր զլանիկներում.

բ) Լցնի շոգե յեղնոցը № 3 վիսկոզիտով և ողային յեղնոցը «Մ» և «Տ» մարկայի ճնշոցային յուղով, № 4 և № 6 ավտոլով, կամ № 2 գլանային ավտոլով: Ըծա-կային փոխադրութեան մասերը, արգելակային գլան-ները ցուպերը, մուֆտաները, գլանիկները յուղել մա-զութով:

դ) Ծծանն աշխատեցնելուց ստաջ բանա շոգևոր գլանի, գլխավոր ռեզերվուարի և հավաքածույի բաց-թողի ծորակները, ծծանը գործողութեան մեջ դնի շո-ղիի վեկտիլի աստիճանական բանալով դանդաղ բան-վածքի համար, մինչև ամբողջ ջուրը շահագրգիռ: Դրա-նից հետո գլխավոր ռեզերվուարում 1,5-2 մթնոլորտ ճնշման դեպքում, ծծանն աշխատեցնելում է նորմալ անմպով, և բացթողի ծորակները փակվում են: Ըրիվ ճնշման դեպքում արգելակային ցանցը փչամաքրվում և ծայրի ծորակների ընդհատուններով բանալու միջո-ցով խողովակներից ժանդը, խոնավութունը և յուղե-լնքը հեռացնելու նպատակով:

դ) Ցանցում նորմալ ճնշումը սահմանելու համար մեքենավարը ստուգում է ծծանի բանվածքի ուղղոր-դակի աշխատանքի, մեքենավարի և նախապահպանող կախարիչի ծորակի աշխատանքի (կամ գերազոյն ճնշման կախարիչի) կանոնավորութունը: Ծծանի բանվածքի ուղղորդակը դրվում է գլխավոր ռեզեր-վուարում 8 մթնոլորտ ճնշմամբ:

Յերբ մեքենավարի ծորակի կոթը յերկրորդ (գնացքային) դրութեան մեջ է դառնվում մագիստրա-լում ճնշումը պետք է լինի 5-5,2 մթնոլորտ:

Ուղիղ գործող ոժանդակ արգելակի նախապահպա-նող կախարիչը, կամ գերազոյն ճնշման կախարիչը ապրանքատար շոգեքարչերում դրվում է 4 մթնոլորտ:

§ 2. Համոզվելով արգելակային սարքերի լրիվ արտաքին սարքինութեան մեջ, մեքենավարը կատա-րում է արգելակի գործողութեան հետևյալ փորձա-րարները:

ա) Ոգանցույց խողովակի խտութունը:

Կորուստը շոգեքարչի վրա գլխավոր ռեզերվուարի կողմից պետք է լինի վնչ ավել 0,1 մթնոլորտից 2 բո-ալեյում և մագիստրալում մինչև 0,5 մթնոլորտ 1 բո-ալեյում: Խտութեան ստուգումը կատարվում է մանո-մետրով կրկնակի քարչի ծորակի, կամ կապտակցված ծորակի փակել-բանալու միջոցով:

բ) Արգելակի պայտանութունը:

Մեքենավարի ծորակի ծառայական դրութեամբ կատարվում է մագիստրալում ճնշման իջեցումն 0,4-0,5 մթնոլորտով հաջորդաբար դնելով վերածածկման մեջ (մեքենավար Կազանցելի ծորակի ժամանակ ծո-րակի կոթը մնում է արգելակված դրութեամբ): այդ իջեցման դեպքում ողարախիչները պետք է արգելա-կեն և 2-3 բոալեյի ընթացքում աղատակամ կերպով չը-պետք է արձակեն: այնուհետև մեքենավարի ծորակի կոթը փոխադրվում է գնացքային դրութեան և ողա-քախիչները պետք է արձակեն: արգելակված դրու-թեամբ շոգեքարչային արգելակային գլանների ցուպե-րի յեղքը պետք է լինի 50-ից մինչև 75 միլիմետրի սահմաններում և տեղեկներինը՝ 75-ից մինչև 125 մի-լիմետր:

դ) Արգելակը փորձելուց հետո և միայն նրա լրիվ սարքինութեան դեպքում շոգեքարչը մատուցվում է գնացքային ճնշմամբ ողի լրիվ պաշարով գլխավոր ռե-զերվուարներում, յերկու ռետինե բաղուկները պետք է փախված լինեն խլարարների, կամ կախոցների վրա:

դ) Ձեռքի արգելակի աշխատանքը:

Տենդերի վրայի ձեռքի արդելակի պատուակը պետք է հեշտությամբ դործողության մեջ գրվի և արդելակը պետք է լավ արդելակված լինի, յերբ պատուամբը պատուակի ընթացքի վոչ ավել, քան կես չափով և բարձրացել:

II ՇՈՒԳԱՐՈՐ ԳՆԱՅԳԻՆ ԿՅԵԼԸ

§ 3. Տենդերի և վազոնի միջև բազուկները հարկավոր է կցել միայն նրանից հետո, յերբ վերադրված է դոնն մեկ մոտքաչը, կամ կատարված է կցում ավտոկցման դեպքում: Բազուկները կցումը չողեքարչա-յին բրկապը չե կատարում: Բազուկները միացնելուց առաջ չողեքարչի և տենդերի մագիստրալը փշամաքրվում է տենդերի ծայրի ծորակի կրկնվող բանալով. այնուհետև զննվում է խտացնող միջնադիրային ողակներին սարքին դրությունը տենդերի և վազոնի բազուկներում:

Գնացքին յերկու չողեքարչեր կցելիս (կրկնակի քարչ) յերկրորդ չողեքարչի մեքենավարը (գնացքի ընթացքով) փակում է կրկնակի քարչի ծորակը և այդ մասին հաղորդում է առաջին չողեքարչի մեքենավարին: Առաջին չողեքարչի մեքենավարը ստուգում է առաջին և յերկրորդ չողեքարչի միջև միացման ճշտությունը և ստուգում է կրկնակի քարչի ծորակի դրությունը:

III ԳՆԱՅԳԻ ԱՐԳԵԼԱԿՆԵՐԻ ՓՈՐՁԱՐԿՈՒՄԸ

§ 4. Արգելակների փորձարկումը կատարում է մեքենավարը միայն արգելակային ցանցում 5 մթնոլորտի նոյմադ ձնչման դեպքում: Գոյությունն ունեն արգելա-

կի փորձարկման յերեք տեսակներ լրիվ պարգեցրած և յերկարատև վայրեջքից առաջ:

1. ԳՆԱՅԳԻ ԱՎՏՈԱՐԳԵԼԱԿՆԵՐԻ ԼՐԻՎ ՓՈՐՁԱՐԿՈՒՄԸ

Լրիվ փորձարկումը յուրաքանչյուր վազոնի արգելակի դործողության ստուգմամբ կատարվում է ըստ կրդենական կայարանից գնացքն ուղարկելուց առաջ, ինչպես նաև գնացքի ժամանման կայարաններում նրանց վրա հսկիչ արգելակային կետերի բացակայության դեպքում: Փորձարկում կատարելու կարգը բաժանվում է յերեք ոպերացիաների.

ա) Գնացքի արգելակային ցանցի խտության փորձերը

Արգելակային ցանցում 5 մթնոլորտ ճնշման ժամանակ կրկնակի քարչի ծորակը (իսկ Կազանցեվի ծորակի դեպքում-կապակցված ծորակ) փակվում-բացվում է: Մանոմետրով ստուգվում է ճնշման իջնելու ժամանակը 5-ից մինչև 4,5 մթնոլորտ: Այդ ժամանակը 2 րոպեյից պակաս չպետք է լինի: Յեթե ճնշման իջնելը 5 մթնոլորտից մինչև 4,5 մթնոլորտը գնացքում 2 րոպեյից առաջ կատարվի, այդ դեպքում գնացքը չի կարող ուղարկվել և անհրաժեշտ է սկզբում հետացնել ողի կորուստի կազմում: Այնուհետև կրկնակի քարչի ծորակը բացվում է և ճնշումը ցանցում մերսկանվում է մինչև 5-5,2 մթնոլորտ:

բ) Արգելակումը

Մեքենավար վազոնների զննիչի ապգանչանով (ձեռքը բարձրացնելը, կամ գլխի վրայից լսպտերի

Թափանցիկ-սպիտակ լույս բարձրացնելը) մեքենավարի ծորակով իջեցնում է ճնշումը մագիստրալում 0,5-0,6 մթնոլորտի և միաժամանակ տալիս է կարճ սուլ-լույց: Վետինհաուզի մեքենավարի ծորակի կոթը դրվում է վերածածկի, իսկ մեքենավար Կապանցեվի ծորակի կոթը թողնվում է արգելակային դրուժյամբ: Այն դեպքում, յեթե մարդատար կազմին կցվի չողեքարչ մեքենավար Կապանցեվի ծորակով, անհրաժեշտ է ճնշումը 0,5-0,6 մթնոլորտի իջեցնելուց հետո փակել բանալ կապակցված ծորակը, դեռելով նրան կրկնակի քարչի դրուժյամբ: Ճնշման այդ իջեցման ժամանակ դնացքի բոլոր արգելակները պետք է արգելակված լինեն: Չալսատող արգելակները չեն հաշվի առնվում փորպես դորձող: Արգելակները՝ դնացքում, յլորոնք մինչև չողեքարչից արձակումը արձակելը են, նույնպես չեն հաշվի առնվում, յլորպես դորձող:

գ) Արձակումը

Վազոնների զննիչի ազդանշանով ձեռքի թափահարումով իր առջևի կողմից՝ կողմի վրա ցերեկը, կամ Թափանցիկ-սպիտակ լապտերի լույսով գիշերը մեքենավարը դնում է ծորակի կոթը արձակված դրուժյամբ և տալիս յերկու կարճ սուլուցներ, յեթե կապակցված ծորակը փակ էր նա դրվում է բաց դրուժյամբ: Յերբ մագիստրալում ճնշումը հասնում է 5 մթնոլորտի, մեքենավարի ծորակի կոթը փոխադրվում է դնացքային դրուժյան:

§ 5. Յեթե փորձարկումից հետո արգելակը սարքի յե բերվել, նույնպես և արգելակի դորձողության անխորոշության դեպքերում՝ փորձարկումը կրկնվում է:

2. ԱՐԳԵԼԱԿՆԵՐԻ ՓՈՐՁԱՐԿՈՒՄԸ ՄԻՋԱՆԿՑԱԼ ԿԱՅԱՐԱՆՆԵՐՈՒՄ (ԱՐԳԵԼԱԿՆԵՐԻ ՊԱՐՁԵՑՐԱԾ ՓՈՐՁԱՐԿՈՒՄԸ)

§ 6. Փորձելու այս տեսակը կատարվում է չողեքարչերի փոխման կեսերում, վազոնների կցման և դատման ժամանակ, ինչպես նաև բազուկների անջատման բոլոր դեպքերում: Մագիստրալը մինչև նորմալ ճնշումը լցնելուց հետո մեքենավարը կատարում է սրաշտոնակա ն արգելակում ճնշումը արգելակման ապ-վանշանով 0,5-0,6 մթնոլորտի իջեցնելով: Ըստ վորում ստուգվում է սարքերի դորձողությունը դնացքի պոչում ավագ կոնդուկտորի կողմից:

3. ԱՐԳԵԼԱԿՆԵՐԻ ՓՈՐՁԱՐԿՈՒՄԸ ԿԱՅԱՐԱՆՆԵՐՈՒՄ ՅԵՐԿԱՐԱՑԵՎ ՎԱՅՐԵԶՔԻՑ ԱՌԱՋ ԼՆՈՆԱՅԻՆ ՈՒՂԵՍԱՍԵՐՈՒՄ

§ 7. Փորձելու այս տեսակը նպատակ ունի համոզ-վելու արգելակների դորձողության յերկարատև սար-քինությանը: Դրա համար, բացի արգելակների հիմ-նական փորձարկումը, կատարվում է դարձյալ հետե-վյալ փորձը. ճնշումը մագիստրալում իջեցնվում է 0,6-0,7 մթնոլորտի ապրանքատար դնացքներում այդ-պիսի իջեցրած ճնշումը մագիստրալում պահվում է այդ մակերեսում 10 րոպեյից մինչ պակաս, մարդա-տար դնացքներում մեքենավար Վետինհաուզի ծորա-կի կոթը թողնվում է այդ ժամանակվա ընթացքում վերածածկի դրուժյամբ: Փորձելու ժամանակ արգե-լակներից միջ մեկը չպետք է արձակի. արձակող ար-գելակները համարվում են անսարքին և թեպետ չեն անջատվում, բայց այդ ուղեմասում տվյալ դնացքի

Համար ամենապակաս քանակով անհրաժեշտ սարքին արգելակներ հաշվելիս հաշվառման չեն ընդունվում:

Ճնշումը գլխավոր ռեզերվուսարում սահմանվում է 8 մթնոլորտ, մագիստրալում—մարդատար գնացքների համար — 7 մթնոլորտ և ապրանքատար գնացքների համար՝ 5,5-6 մթնոլորտ (յեթե գնացքում կա դպրի քանակով ԱՊ-1 սերիայի բաշխիչներ, այն դեպքում ճնշումը մագիստրալում չպետք է անցնի 5,5 մթնոլորտից): Բարձրացրած ճնշումը արգելակային ցանցում յերկարատև թեքվածքներում սահմանվում է ուղի պաշար ստեղծելու նպատակով, յերկարատև արգելակումների համար. ըստ վորում հարկավոր է միայն ի նկատի ունենալ, վոր Վեստինհաուզի և Կազանցեվի արգելակների դեպքում, լրիվ և առանձնապես արտակարգ արգելակումների ժամանակ մագիստրալում բարձրացրած ճնշումից կարող է առաջ գալ անխիճների օեպավորումն. այդ պատճառով այդպիսի արգելակումները պետք է կատարվեն սուսանձին զգուշությամբ:

IV ՔԱՆԱԴՍՐԱՅԻՆ ԱՎՏՈՍՐԳԵԼԱԿՆԵՐՈՎ ԸՆԹԱՆԱԼԸ

§ 8. Մարդատար գնացքի հետ ընթանալիս ծծանը կանգնեցնելը, նույնիսկ կանգառումների ժամանակ, չեն թույլատրվում: Ապրանքատար գնացքներում, յերբ գնացքը 20 բուպեյից ավել է կանգնում, ծծանը կարող է փակվել և գնացքն ուղարկելուց 10 բուպե առաջ դործողության մեջ է դրվում, բայց ուղարկելուց հետո կատարվում է արգելակի պարզեցրած փորձարկումը պոչի կոնդուկտորի ոգնությամբ (տես § 6): Մեքենավարի ծորակի կոթը պետք է լինի գնացքային

դրությամբ դնացքի կայարանում կանգնելու ամբողջ ժամանակը, յեթե անհրաժեշտ դեպքերում արգելուկում, կամ արձակում չեն կատարվում:

§ 9. Կայարանին մոտենալը: Գնացքին մուտքի սեմաֆորին մոտենալիս մեքենավարը պարտավոր է համոզվել արգելակի սարքին դործողությանը թեթեւարգելակմամբ, իսկ փակուղային կայարանների պերոններին մոտենալ մեկ ժամում 15 կիլոմետրից փոքրձք արագությամբ:

Յեթե կայարանին, կամ փտանդ սպառնացող տեղին մոտենալիս հայտնաբերվի, վոր ամստմատիկ արգելակները չեն դործում, մեքենավարը պետք է բացի արգելակման աղղանչանից (յերեք յերկար սուլոցներ), տա ահակոչի սուլոցներ, ձգի տենդերի ձեռքի արգելակը և հակաչոգի դործագրի:

§ 10. Գնացքի հետ մոտենալիս ջրաբաշխական կոլոնկային ջուր վերցնելու համար պետք է մոտենալ աշխարի հաշվով, վորպեսզի կոլոնկան չանցնել և գնացքը չկտրել: Ջուր վերցնելու համար, կոլոնկային չհասնելու դեպքում, չոգեքարչը դատել կազմից, թույլ չտալով կազմի ձգելը և յետ տալը: Ջուր վերցնելու համար չոգեքարչի անջատման դեպքում և չոգեքարչի հետ վող կցումից հետո հարկավոր է նորից լցնել կազմի արգելակները և ճանապարհվել միայն արգելակեմի արգելակները և ճանապարհվել հետո (տես § 6): Կորի պարզեցրած փորձարկումից հետո (տես § 6): Կորի կոլոնկայի տակ անցնում է մյուս գծի վրայով:

§ 11. Ինֆնատրգելալումն: Գնացքում առանձին արգելակավոր փաղոնների ինքնաարգելակման դեպքում մեքենավարը պետք է բարձրացնի ճնշումը մագիստրալում ծորակի կոթի կարճատև տեղափոխությունների միջոցով առաջին դրության մեջ (արձակման և լրցրի միջոցով առաջին դրության մեջ)

ման), կամ թե չե թեթև արգելակի և տա խիստ ար-
ձակում առաջին դրուժյամբ. այդ դեպքում մարդա-
տար զնացքներում միաժամանակ հարկավոր է տալ
յերկու յերկար սուլոցներ, վորոնք սահանջեն արձա-
կելու արգելակները վազոններից զնացքի բրիգադի
կողմից:

Այն դեպքում, յերբ հնարավոր չէ արձակել վազոնի
արգելակած արգելակը, զնացքը հարկավոր է կանդ-
նեցնել առաջին տափարակի վրա և արգելակված վա-
զոնը յուղիչը պետք է անջատի ավտոարգելակային
ցանցից (վերակցելով միջանցիկ վազոնին դիսավոր
Հանդուկատորի ներկայությամբ):

§ 12. Կտրվելը, կամ վազոնից ստուպ-ծորակով
արգելակելը: Յերբ զնացքն ընթանում է ավտոմատիկ
արգելակմամբ սև սլաքի ինքնաադատակամ ընկնելը ու-
ղային մանոմետրում, վորին հետեւում է զնացքի բն-
թացքի տրագուլթյան հանկարծակի իջնելը, ցույց է
տալիս զնացքի կտրվելը, կամ վազոնից ստուպ-ծորա-
կով արգելակելը. այդպիսի դեպքում մեքենավարը
պետք է տեղափոխի ծորակի կոթը արտակարգ արգե-
լակման դրուժյան, փակի ուղղորդակը և տա յերեք
կարճ սուլոցներ: Ապրանքատար շոգեքարչում, բացի
գրանից, պետք է գործողության մեջ գնել շոգեքարչի
սժանդակ (ուղիղ գործող) արգելակը:

§ 13. Խառն արգելակվածը ընթացող գնացքի կը-
տրվելու դեպքում պետք է տարբերել յերկու դեպքեր:

ա) Յերբ կտրվելը առաջ է յեկել զնացքի ավտո-
մատիկ մասում, մեքենավարը կանդնեցնելու համար,
նույն դիսի մասի արագ կերպով կանդնեցնելու համար,
ինչպես նաև լրիվ արգելակմամբ ընթանալիս:

բ) Գնացքի ձեռքի արգելակմամբ մասում կտրվե-
լու դեպքում, յերբ դիսի մասը մնում է չարգելակ-

ված, մեքենավարը պետք է միջոցներ ձեռք առնի հե-
ռանալու կտրված մասից, ինչպես ձեռքի արգելակ-
մամբ զնացքի հետ ընթանալիս:

§ 14. Յերբ գնացքն ընթանում է կրկնակի քարշաղ
ավտոարգելակմամբ, կտրվելու, կամ ստուպ-ծորակով
արգելակման դեպքում, առաջին շոգեքարչի մեքենա-
վարը տալիս է արտակարգ արգելակում և յերեք կարճ
սուլոցներ յերկրորդ շոգեքարչի մեքենավարը պետք է
անմիջապես փակի ուղղորդակը, տա յերեք կարճ սու-
լոցներ և նույնպես արտակարգ արգելակում կատարե:

V ԱՐԳԵԼԱԿԻ ԱՐԳԵԼԱԿՄԱՆ ՅԵՎ ԱՐՁԱԿՄԱՆ ԿԱՆՈՆՆԵՐԸ ՅԵՎ ՅԵՂԱՆԱԿՆԵՐԸ

§ 15. Արգելակումը արգելակների բոլոր սխառե-
ների դեպքում կարող է լինել յերեք տեսակ.

ա) Աստիճանավոր — զնացքի ընթացքի արագու-
թյան պակասեցնելու և պաշտոնական կանգառումների
համար.

բ) Լրիվ պաշտոնական զնացքը կանդնեցնելու հա-
մար և

գ) Արտակարգ — յերբ զնացքին վտանգ է սպա-
նում և զնացքից ստուպ-ծորակով արգելակելու դեպ-
քում:

Արգելակի արձակումը կատարվում է լրիվ և աս-
տիճանավոր:

1. ԱՐԳԵԼԱԿՆԵՐԻ ԱՐԳԵԼԱԿՄԱՆ ՅԵՎ ԱՐՁԱԿՄԱՆ ԿԱՆՈՆՆԵՐԸ ՄԱՐԳԱՏԱՐ ԳՆԱՅԳԻ ՀԵՏ ԸՆԹԱ- ՆԱԼԻՍ

§ 16. Աստիճանավոր արգելակումն: Արգելակման
առաջին աստիճանը պետք է կատարվի մադխտրալում

ճնշումը իջեցնելով 0,5 մթնոլորտից փոչ պակաս, դրա համար Վեստինհատզի մեքենավարի ծորակի կոթը տեղափոխվում է չորրորդ դրուժյան (պաշտոնական պարզման) և ճնշումը հավասարել ռեզերվուարում 0,5 մթնոլորտի իջեցնելուց հետո (փորը ցույց է տալիս մանոմետրի և սե սլաքը) մեքենավարի ծորակի կոթը տեղափոխվում է յերրորդ դրուժյան (վերածածկ) :

Յերբ անհրաժեշտ է լինում ավելացնել արգելակման աստիճանը մեքենավարի ծորակի կոթը նորից տեղափոխվում է չորրորդ դրուժյան և հավասարել ռեզերվուարում ճնշումը 0,2-0,3 մթնոլորտի իջեցնելուց հետո փոխադրվում է վերածածկի դրուժյան :

Մագիստրալում ճնշման իջեցնելը կարող է կրկին վեճ մի քանի անգամ, մինչև ճնշումը չիջեցնվի 1,3-1,5 մթնոլորտի, ըստ փորում պաշարի ռեզերվուարի և արգելակային դլանի ճնշումները հավասարվում են : Մագիստրալում Վեստինհատզի արգելակների դեպքում ճնշման հետագա իջեցնելը նպատակահարմար է միայն արգելակի առանձին սարքերի ինքնազատակամ արձակման դեպքերում :

Կադանցեվի մեքենավար ծորակի դեպքում կոթը մնում է համապատասխան արգելակային դրուժյամբ արգելակման աստիճանից կախված . իսկ յեթե պահանջվում է յերկար ժամանակ պահել արգելակումը, այն ժամանակ անհրաժեշտ է, հարկավորության չափ կոթը տեղափոխել հեռու արգելակումը ուժեղացնելու կողմը :

§ 17. Լրիվ պաշտոնական արգելակում : Մեքենավարի ծորակի կոթը տեղափոխվում է չորրորդ դրուժյան (պաշտոնական պարզման) իսկ հավասարել ռեզերվուարում իջեցնելում է մինչև 1,3-1,5 մթնոլորտի, փորից հետո կոթը տեղափոխվում է յերրորդ

դրուժյան (վերածածկի) . մագիստրալում ճնշումը իջեցնելում է մինչև մեծությամբ :

Կադանցեվի մեքենավարի ծորակի դեպքում ծորակի կոթը տեղափոխվում է ծայրային արգելակային դրուժյան մինչև դիմհարը :

§ 18. Արտակարգ արգելակում : Արտակարգ արգելակում կատարելու սկզբում մեքենավարի ծորակի կոթը տեղափոխվում է հինգերորդ դրուժյան (արտակարգ արգելակման) և փակվում է չողքարչի ուղղորդակը : Կրկնակի քարշով ընթանալիս առաջին չողքարչի մեքենավարը յերկրորդին տալիս է յերեք կարճ սուլոցներ, արգելակելով արգելակը և փակվելով ուղղորդակը : Լսելով կանգառման ազդանշանը, յերկրորդ չողքարչի մեքենավարը նույնպես փակում է ուղղորդակը և իբ ծորակի կոթը տեղափոխում է արտակարգ արգելակման դրուժյան, չբանալով կրկնակի քարշի ծորակը :

Կադանցեվի մեքենավարի ծորակի դեպքում . արտակարգ արգելակումը կատարվում է կադանցված ծորակով նրան դնելով արտակարգ արգելակման դրուժյան :

Այն դեպքերում, յերբ յերկրորդ չողքարչի մեքենավարը վտանգը առաջինից չուտ է նկատում, աչք դեպքում չսպասելով առաջին չողքարչի ազդանշաններին, արտակարգ արգելակում է կատարում և առաջին մեքենավարին յերեք սուլոց տալով, ստիպում է նրան ևս արտակարգ միջոցներ ձեռք առնելու դնացքը կանդնցնելու համար, այսինքն մեքենավարի . ծորակի կոթը տեղափոխելու արտակարգ արգելակման դրուժյան և փակելու ուղղորդակը :

Մեքենավարի ծորակի, կամ կապակցված ծորակի կոթը մնում է արտակարգ արգելակման դրուժյամբ

մինչև զնացքի լրիվ կանդատը, այնուհետև տեղափոխվում է վերածածկի դրուժյան:

§ 19. Արգելակի արձակելը: Վեստինհաուզի արգելակը աստիճանափոր (աստիճանաբար) արձակում չունի: Արձակումը կատարելու համար մեքենավարի ծորակի կոթը տեղափոխվում է առաջին դրուժյան (արձակման և լիցքին) և մագիստրալում ճնշումը 5 մթնոլորտի հասնելուց հետո տեղափոխվում է յերկրորդ (զնացքային) դրուժյան:

Լրիվ պաշտոնեական արգելակումից հետո մեքենավարի ծորակի կոթը առաջին դրուժյամբ պետք է պահել 20-30 վայրկյանից մինչև ավել, մինչև հետո կոթը տեղափոխել յերկրորդ (զնացքային) դրուժյան:

Յերկարակազմ զնացքների համար արձակումը կատարել մանոմետրով. ճնշումը 5 մթնոլորտի հասնելուց հետո կոթը տեղափոխել յերկրորդ (զնացքային) դրուժյան:

2. ԱՐԳԵԼԱԿՆԵՐԻ ԱՐԳԵԼԱԿՄԱՆ ՅԵՎ ԱՐՁԱԿՄԱՆ ԿԱՆՈՆՆԵՐԸ ԱՊՐԱՆՔԱՏԱՐ ԳՆԱՅՔԻ ՀԵՏ ԸՆԹԱՆԱԼԻՍ

§ 20. Աստիճանավոր արգելակում: Կազանցելի մեքենավարի ծորակի կոթը դրվում է արգելակային դրուժյուններից մեկում, մինչև համապատասխանում է արգելակման անհրաժեշտ աստիճանին:

Արգելակման առաջին աստիճանը կատարվում է մագիստրալում ճնշումը մինչև պակաս, քան 0,5 մթնոլորտի իջեցնելով. դրա համար մեքենավարի ծորակի կոթը յերկրորդ (զնացքային) դրուժյունից անհրաժեշտ է յերկու աստիճանով տեղափոխել: Յերբ անհրաժեշտ լինի ավելացնել արգելակման աստիճանը

ծորակի կոթը պետք է տեղափոխել հետևյալ արգելակային դրուժյուններին, մինչև ժամանակ մագիստրալի ճնշումը համապատասխան կերպով կիջնի:

Մագիստրալի ճնշումը 1,2-1,3 մթնոլորտից ավել իջեցնել հարկավոր է, մինչև հետև ճնշման չափանց իջեցնելը, մինչև միայն չի ավելացնում ճնշումը արգելակային գլաններում, այլ, ընդհակառակը, դրուժյունում է մագիստրալից նրանց անցնելու հնարավորությունից յերբ գլանների մինչև խիտ միացների միջով կորուսաներ են լինում:

Ապրանքատար զնացքներում Վեստինհաուզի մեքենավարի ծորակով աստիճանավոր արգելակումը կատարվում է նույնպես, ինչպես նաև մարդատար զնացքներում Վեստինհաուզի արգելակի դեպքում:

§ 21. Լրիվ պաշտոնեական արգելակում: Կազանցելի մեքենավարի ծորակի կոթը տեղափոխվում է ծորակի սեկտորի միայն վերջին խորացումը, ըստ մորում ճնշումը մագիստրալում իջնում է 1,2-1,3 մթնոլորտի: Վեստինհաուզի մեքենավարի ծորակի դեպքում, հավասարիչ ռեգերմիտարում 1,2-1,3 մթնոլորտի ճնշման իջնելուց հետո, ծորակի կոթը տեղափոխվում է վերածածկի:

§ 22. Արտակարգ արգելակում: Արտակարգ արգելակման ժամանակ, հիմնական արգելակի գործողության հետ միաժամանակ, մեքենավարը պարտավոր է արգելակել նույնպես ոժանդակ արգելակով, մինչև կուժեղացնի արգելակային գործողությունը:

Կազանցելի մեքենավարի ծորակի դեպքում արտակարգ արգելակումը կատարվում է կապակցված ծորակով: Մեքենավարի ծորակի կոթը տեղափոխվում է լրիվ պաշտոնեական արգելակման դրուժյան: Գնացքի կանգառնելուց հետո կապակցված ծորակը բացվում է,



և դրանով ել ճնշումը մագիստրալում բարձրանում է մինչև 3,5-3,7 մթնոլորտը, վորը անհրաժեշտ է արգելակային սարքերի սնուցման համար: Վեստինհաուզի մեքենավարի ծորակի դեպքում արտակարգ արգելակումը կատարվում է ծորակի կոթը հինգերորդ դրուժյան դնելու միջոցով (արտակարգ արգելակման) և գնացքի կանգառից հետո-վերածածկի դնելով: Խակ յեթե գնացքը դադարում է զգալի թեքվածքի վրա և սպասվում է յերկարատև կանգառ արգելակներով, այդ դեպքում կանգառից հետո հարկավոր է վերականգնել ճնշումը մագիստրալում մինչև 3,5-3,8 մթնոլորտ, ծորակի կոթը կարճատև կերպով դնելով յերկրորդ, կամ նույնիսկ առաջին դրուժյան նորից վերածածկի տեղափոխելով:

Լրիվ, կամ արտակարգ արգելակումից հետո արձակելիս մեքենավարի ծորակի կոթը հարկավոր է պահել առաջին դրուժյամբ (արգելակում և լիցք) մոտավորապես 1 րոպե:

Արգելակը գերաբեռնելիս (ծորակի կոթի առաջին դրուժյամբ չափից դուրս յերկարատև դադար) անհրաժեշտ է իջեցնել ճնշումը մագիստրալում մինչև նորմալ չափը մեկ մթնոլորտի ոգը. դանդաղ կերպով 6-8 րոպեյի արագությամբ բաց թողնելու միջոցով: Յեթե ողի բարձրացրած ճնշումից նորմալին անցնելիս կազմը նորից արգելակված է մնում, անհրաժեշտ է նորից բարձրացնել ճնշումը արգելակային ցանցում, սպասել բոլոր արգելակների լրիվ արձակմանը և միայն դրանից հետո անցնել ողի նորմալ ճնշմանը ավելի պակաս արագությամբ:

§ 23. Լրիվ արձակում: Կադանցեյի և Վեստինհաուզի մեքենավարի ծորակի դեպքում լրիվ արձա-

կումը կատարվում է ծորակի կոթը առաջին դրուժյան տեղափոխելով: Հենց վոր ճնշումը մագիստրալում վերականգնվի մինչև 5-5,2 մթնոլորտը, ծորակի կոթը տեղափոխվում է գնացքային դրուժյան: Գնացքի արգելակների արձակման յերկարատևությունը կախված է մագիստրալի յերկարությունից, կցված արգելակների քանակից, ծծանի կարողությունից գըլխավոր ռեդերվուարի ծավալից և ճնշումից:

§ 24. Աստիճանավոր արձակում: Կադանցեյի մեքենավարի ծորակի կոթը տեղափոխվում է (ժամացույցի սլաքով) հակառակ ուղղությամբ ամեն դրուժյան, վորին համապատասխան ճնշումը կբարձրանա մագիստրալում, և դրանով ել — ճնշումը արգելակային գլաններում կպակասի: Մատրոսովի արգելակների դեպքում լրիվ արգելակումից հետո արձակման առաջին աստիճանը ստացվում է, յերբ ճնշումը մագիստրալում բարձրանում է մինչև 4,2-4,3 մթնոլորտը, իսկ Կադանցեյի արգելակներում — մինչև 4,0-4,1 մթնոլորտ: Վեստինհաուզի մեքենավարի ծորակի դեպքում աստիճանավոր արձակումը կատարվում է ծորակի կոթը կարճատև կերպով առաջին դրուժյան տեղափոխելով, և ողի ճնշումը մագիստրալում ցանկացած մեծությամբ բարձրացնելուց հետո կոթը տեղափոխվում է վերածածկի դրուժյան:

3. ԱՐԳԵԼԱԿՆԵՐԻ ԱՐԳԵԼԱԿՄԱՆ ՅԵՎ ԱՐՁԱԿՄԱՆ ԿԱՆՈՆՆԵՐԸ ԱՊՐԱՆՔԱՏԱՐ ԳՆԱՑՔԻ ՀԵՏ ԽԱՌՆ ԱՐԳԵԼԱԿՄԱՐ ԸՆԹԱՆԱԼԻՍ

§ 25. Գնացքի խառն արգելակմամբ ընթանալիս միայն գնացքի գլխի մասի ավտոմատիկ արգելակներ

գործադրելը առանց պոչի մասը ձեռքի արգելակներով արգելակելն արգելվում է: Արգելակման առանձնահատկությունը կայանում է ավտոմատիկ և ձեռքի արգելակների գործողութայն համաձայնեցման մեջ: Գնացքի ավտոմատիկ մասի արգելակման կարգը մեքենավարի տարբեր ծորակների դեպքում ցուցված է §-20-ում:

§ 26. Արգելակումը: Արգելակելիս անհրաժեշտ է ադդանչան տալ (յերեք յերկար սոււոց) ձեռքի արգելակները արգելակելու համար և միաժամանակ արգելակել տենդերի ձեռքի արգելակը և դնացքի ընթացքի արագությունից և գծի պրոֆիլից կախված ոժանդակ արգելակի առկայության դեպքում գործադրել նրան, վորից հետո գործողութայն մեջ դնել ավտոմատիկ արգելակները: 4 հաղարերորդականից ավելի բարձր վերելքներում դնացքը կանգնեցնելու համար գլխի մասի ավտոմատիկ արգելակները չի կարելի գործողութայն մեջ դնել, վորովհետև այդ դեպքում կանգնեցնելուց հետո առաջ կգա պոչի վրավաղող մասի ուժեղ ձգումն և, վորպես հետևմանք, դնացքի կտրումը:

§ 27. Արձակումը: Որոշ արգելակմամբ արգելակված կազմի արձակումը պետք է կատարել հետևյալ կարգով. սկզբում արձակել պոչի մասի ձեռքի արգելակները, այնուհետև արձակել գլխի մասի ավտոմատիկ արգելակները և միայն նրանից հետո, յերբ ավտոմատիկ արգելակները արձակված կլինեն, աստիճանաբար արձակել չողեքարչային ոժանդակ արգելակը և այնուհետև տենդերի ձեռքի արգելակը: Առանձնապես կարելի է յետացնել չողեքարչի և տենդերի ձեռքի արգելակների արձակումը, յերբ ամբողջ դնացքը կամ ավելի չուտ գլխի մասը գտնվում է թեքվածքի վրա:

4. ԿՏՐՄԱՆ ՏԵՂԵՐՈՒՄ (ԲԵԿՎԱԾ ՊՐՈՑԵԼՈՒՄ) ԱՐԳԵԼԱԿԵԼԸ

§ 28. Գնացքի կտրման նկատմամբ վտանգավոր տեղերը անհրաժեշտ է անցնել իջեցրած արագությամբ: Վերելքից, կամ տափարակից փակած չողչյով թեքվածքին անցնելու, նրանից հետո, յերբ չողեքարչը թեքվածքը կմտնի, անհրաժեշտ է թեթև կերպով արգելակել չողեքարչի ոժանդակ աղուկակը (խկնրա բացակայության դեպքում-տենդերի ձեռքի արգելակը) վորպեսզի դնացքի գլխի մասի ուժեղ ձգում չստացվի:

Կարճ տափարակներ անցնելու յերկարատև թեքվածքների մեջտեղը, հենց վոր գլխի մասը թեքվածքը մտնի, անհրաժեշտ է արգելակել չողեքարչի ոժանդակ արգելակը, կամ տենդերի ձեռքի արգելակը և, կարելի վորութայն դեպքում, նրան հետզհետե արձակել միայն այն ժամանակ, յերբ ամբողջ կազմը դուրս գա թեքվածքի վրա:

Թեքվածքից տափարակին անցնելիս մինչև չողեքարչի, տափարակին անցնելը անհրաժեշտ է, կարելի վորութայն դեպքում, արձակել ավտոարգելակները յեւ այնուհետև արձակել չողեքարչի, կամ տենդերի արգելակը, յեթե նա արգելակված է յեղել: Որոշ արգելակման ժամանակ, ձեռքի արգելակները, յեթե կանգառ, կամ արագութայն կըրձատման մասին նախազգուշացում չկա, արձակել մինչև չողեքարչի տափարակը մտնելը:

5. ՅԵՐԿԱՐԱՏԵՎ ԹԵԳՎԱԾՔՆԵՐՈՒՄ ԱՐԳԵԼԱԿԵԼԸ

§ 29. Յերկարատև թեքվածքներում արգելակելը, մանավանդ վետինհատուղի արգելակների դեպքում,

կատարվում է զծի պրոֆիլի հետ հարմարվելով. բոլորում անհրաժեշտ է հիշել, վոր Վեստինհաուզի արգելակը յերկարատե արգելակման ժամանակ (10 րոպեից ալելի անընդհատ արգելակումից) արգելակալին զլաններից և պաշարի ռեզերվուարներից կորուստները հետեմանքով, սպառվում է, իսկ դա պահանջում է արգելակը պարբերաբար վերալցնել: Արգելակը վերալցնելու համար մեքենավարի ծորակի կոթը պետք է բռնել առաջին դրուժյամբ մեկ րոպեյի չափ:

Վեստինհաուզի արգելակի ղեկըում արգելակումը կատարվում է ալալիսի կարգով. տվյալ թեքվածքում դնացքի անհրաժեշտ արագությունը ստանալով, կատարվում է լրիվ պաշտոնական արգելակում և, յերբ արագությունը իջնի-մինչև 10-15 կիլոմետր մեկ ժամում, ծորակի առաջին դրուժյամբ լրիվ արձակում է կատարվում: Այդ ժամանակարնթացքում պաշարի ռեզերվուարները պետք է լցնվեն մինչև նորմալ ճնշումը: Վերալցնման համար հնարավորության չափ պետք է ընտրել տախարակ, կամ պակաս դիքության թեքվածք այն հաշվով, վորպեսզի ամենաշատ ժամանակն ունենալ մինչև դնացքի ընթացքի անհրաժեշտ արագությունը զարգացնելու մոմենտը պաշարի ռեզերվուարները լցնելու համար:

§ 30. Յերկարատե թեքվածքներում (20 հազարերորդականից ալելի) Վեստինհաուզի արգելակներով իջնելիս, բացի դրանից, գործադրվում են ձեռքի արգելակներ, վորոնք մեքենավարի ազդանշանով (յերեք յերկար սուլոցներ) դնացքի բրիգադի կողմից արգելակվում են այն տեղերում, վորտեղ անհրաժեշտ է ավտոարգելակները վերալցնել:

§ 31. Յերկարատե վայրեջքներով ապրանքատար

տիպի արգելակներով ընթանալիս գործադրվում է ղեկավարման հետեյալ յեղանակը. այդ արգելակները, վորոնք թույլ են տալիս յերկար ժամանակ արգելակված դրուժյամբ դառնել և աստիճանական (աստիճանավոր) արձակում ունեն, վորպես կանոն, վերալցնում չեն պահանջում: Գնացքի ընթացքի արագությունը դիք և յերկարատե թեքվածքներում ուղղորդելիս առանձնապես պետք է հաշվի առնել ապրանքատար տիպի արգելակների արգելակման և արձակման գործելու դանդաղությունը. ուստի անհրաժեշտ է առանձնապես ուշադիր հետեվել պրոֆիլի բոլոր փոփոխություններին և դնացքի ընթացքի արագությանը, անպայման նախորդ նախազգուշացնելով հետագա փոփոխությունները մեքենավարի ծորակի համապատասխան գործողությամբ:

§ 32. Նրա համար, վորպեսզի դնացքում բոլոր արգելակային սարքերը հուսալի աշխատեն, դնացքի թեքվածքի վրա դուրս դալուց հետո, առաջին արգելակումը անհրաժեշտ է կատարել մագիստրալում ճնշման դզալի իջեցնելով որինակի համար, 0,8-0,9 մթնոլորտի, և յերբ մեքենավարը դնացքի ընթացքի արագության պակասեցնելու չափով կզգա, վոր իսկապես արգելակները հուսալի աշխատում են, կարելի չէ տալ մասնակի արձակում և այնուհետև ուղղորդել արգելակման չափը պակաս աստիճաններով:

§ 33. Յեթե յերկարատե թեքվածքը փոխվում է դզալի յերկարության տախարակի, վորը պետք է անցնել միանգամայն արձակված արգելակներով ապա այդ ղեկում հարկավոր է մեքենավարի ծորակի առաջին դրուժյամբ (արձակման և լիցքի) կատարել լրիվ արձակում և այդ դրուժյամբ կոթը բռնել վորքան թույլ

և տալիս դժի պրոֆիլը (բայց 60-70 վայրկյանից մոչ ավել) այն հաշվով, վորպեսզի լրացնել ճնշումը արգելակային սարքերի պաշարի և լրացուցիչ ուեղեր-վուարներում:

Լրիվ արգելակման համար ճնշումը մագիստրա-լում իջեցնվում է մինչև 3,7-3,8 մթնոլորտ:

§ 34. ԱՊ-1 սերիայի Կազանցելի բաշխիչների դեպքում դեկավարովթյունը վորոչ չափով տարբեր է, Այդ բաշխիչների ժամանակ զնացքի ընթացքի արա-վովթյունը կարելի չե ուղղորդել և կարելի չե ամեն մե-ծովթյան աստիճաններով, բայց հարկավոր է ամուր հիշել, վոր այդ սարքերն սկսում են արգելակել, յերբ ճնշումը մագիստրալում իջեցնվի 5 մթնոլորտից ցած և վոր արգելակման ամենամեծ ուժը ձեռք կրելով, յերբ մագիստրալում ճնշումը հասնի 3,7-3,8 մթնո-լորտի. ողի ճնշումը մագիստրալում դրանից ցած վոր մի պայմանով չի կարելի թույլ տալ:

§ 35. Ապրանքատար տիպի արգելակների դեպ-քում արտակարգ արգելակումը թեքվածքների վրա դործադրվում է միայն ծայրահեղ դեպքում, բայց այս դեպքում զնացքը կանդնելուց անմիջապես հետո-ճնշումը մագիստրալում պետք է վերականգնվի մին-չև 3,7-3,8 մթնոլորտը:

§ 36. Թեքվածքի վրա զնացքի յերկարատև կան-դառի դեպքում անհրաժեշտ է ազդանշան տալ (յերբ յերկար սուլոցներ) բոլոր ձեռքի արգելակները արգե-լակել և միաժամանակ արգելակել տենդերի ձեռքի և չոգեքարչի ոժանդակ արգելակները: Գնացքն ուղար-կելուց առաջ մեքենավարը լցնում է զնացքի արգելա-կային ցանցը մինչև նորմալ ճնշումը և 6-8 բոպե ապաստում է զնացքի վազոնային ուեղերվուարներում

ճնշումը վերականգնելու համար: Ուղարկման ազդա-նշան ստանալուց հետո մեքենավարը լրիվ պաշտոնեա-կան արգելակում է կատարում և ազդանշանումն է տալիս արձակել ձեռքի արգելակները: Գնացքից ազ-դանշան ստանալուց հետո, վոր ձեռքի բոլոր արգե-լակներն արձակված են, մեքենավարն արձակում է ավտոարգելակները զնացքում, կարելիորովթյան դեպ-քում արգելակված թողնելով չոգեքարչի և տենդերի աշղեակները, և այնուհետև ընթանում է թեքված-քով:

VI ԱՐԳԵԼԱԿԻ ՓԶԱՆԱԼԸ, ԿԱՍ ԱՆԳՈՐԾՈՒ-ԹՅՈՒՆԸ ԺԱՆԱՊԱՐԿԻՆ

§ 37. Մարդատար, կամ ապրանքատար զնացքի հետ ավտոարգելակներով ընթանալիս արգելակի փչա-նալը հայտնաբերելով, մեքենավարը պետք է միջոց-ներ ձեռք առնի զնացքն անմիջապես կանդնեցնելու համար:

Յեթե վորչ պաշտոնեական, վորչ արտակարգ արգե-լակումը չե պակասեցնում զնացքի ընթացքի արա-վովթյունը, այն ժամանակ մեքենավարը պարտավոր է արգելակման յերեք յերկար սուլոցներ տալ, ողնա-կանին հրամայել տեսդերի ձեռքի արգելակը արգելա-կել և դործողովթյան մեջ դնել հակաչողի:

§ 38. Կրկնակի քարչով ընթանալիս յերկրորդ չո-դեքարչի մեքենավարը, լսելով առաջին չոգեքարչի արգելակման սուլոցները, տալիս է արտակարգ արգե-լակում, չբանալով կրկնակի քարչի ծորակը: Այս դեպքում առաջին չոգեքարչի մեքենավարը պարտա-վոր է ծորակի կոթը բռնել արգելակված դրովթյամբ,

փակում է ուղղորդակը, արդելակի անպործության
զեպքում ոգնականին հրամայում է արդելա-
կել տենդերի ձևով արդելակը և գործառության մեջ
և գնում հակաշոգին, միաժամանակ կրկնելով արդե-
լակման սուլոցները:

VII ՇՈՂԵՐՈՎ ԳՆԱՑԻՑ ԶԱՏԵԼԸ ՅԵՎ ԴԵՊՈԶԻՄ ԴՆԵԼԸ

§ 39. Ծայրի կայարանը ժամանելուց հետո (չոգե-
զեքարչի փոխման կետը) զնաքից դառնելուց առաջ
մեքենավարը պետք է լրիվ կերպով արձակի կազմի
արդելակները ծորակի կոթի առաջին դրությամբ,
(արձակման և լիցքի) իսկ Մատրոսովի արդելակներին
զեպքում-նույնիսկ բարձրացնի ճնշումը արդելակային
ցանցում 0,2-0,3 մթնոլորտի նորմալ զնաքայինից
բարձր: Դա անհրաժեշտ է անել չոգեքարչի դատումից
հետո վաղոնների ինքնաարդելակումը նախազգուշաց-
նելու համար: Տենդերի և առաջին վազոնի միջև բա-
զուկների անջատման ժամանակ սկզբում փակվում-
բացվում է վազոնի ծայրի ծորակը և դրանից հետո-
տենդերինը:

Կազմից զեպոն մեկնելուց առաջ մեքենավարը
պարտավոր է հաղորդել վաղոնների ավազ գննիչին,
կամ ավտոմատչիկին կազմի արդելակներին աշխա-
տանքում նրա կողմից ընթացման ուղիում նկատում
անսարքությունների մասին:

§ 40. Դեպոն ժամանելուց հետո և չոգեքարչը
հանձնելուց առաջ մեքենավարը պետք է կանգնեցնի
ծծանը, չոգի վնասիլը քիփ փաթաթելով: Ձմեռ ժա-
մանակ չոգեքարչը չենքից դուրս թողնելիս ծծանը չը-

պետք է կանգնեցնել, վորովհետև չոգի վնասելի վոչ-
խիտ լինելու դեպքում կարելի չէ նրան սառեցնել:
Այդ դեպքերում ծծանը ջնուցման համար ամենա-
դանդաղ բանվածքի և թողնվում (5-6 թրիկոցներ 1
րոպեյում): Գլխավոր ռեդերվուարի ծծանի և հավա-
քածույի բացթողի ծորակները պետք է բաց լինեն:

Շոգեքարչը յերկար ժամանակամիջոցով դնելիս և
զեպոյի տար չենքից դուրս նրա սառեցնելիս, դեպի
ծծանը տանող չոգետար խողովակը պետք է չոգի
վնասիլի միացման տեղում անջատված լինի և կողմի
միա տարված լինի: Ծծանի և ռեդերվուարների բաց-
թողի ծորակները պետք է բաց լինեն:

Ցեթե չոգեքարչը և տենդերը սարքավորված են ԱՊ-3
սերիայի բաշխիչներով այն չոգեքարչը զեպոյում դնե-
լիս հարկավոր է բանալ-փակել կապակցված ծորակը և
ուղը բաց թողնել պաշարի ռեդերվուարներից և արդելա-
կային գլաններից: Դա արվում է նրա համար, քոր-
պեսդի զեպոյից շտապ կերպով մեկնելու կարիք յեղած
ժամանակ ստիպված չլինել սպասելու մագիստրալի
մինչև 5 մթնոլորտ լրիվ լցվելուն, վորովհե-
տեմ մինչևի այդ ճնշումը կոճղերը սեղմված կլինեն
բանդաժներին: Իսկ հարաբերության ուղիներում ար-
դելակելու համար անհրաժեշտ է ոգտվել չոգեքարչա-
յին արդելակով:

Արդելակը գննելուց հետո մեքենավարը նորոգու-
թյան դրքում գրանցում է, արդելակի ինչպիսի չոր-
պում է անհրաժեշտ կատարել:

VIII ԱՐԳԵԼԱԿՆԵՐԻ ԿՑՄԱՆ ՀԻՄՆԱԿԱՆ ԿԱՆՈՆՆԵՐԸ

1. Շոգեփարշերը: § 41. Մարդատար զնացքի հետ ընթանալիս շոգեփարշի և տենդերի ավտոարգելակները պետք է կցված լինեն ավտոարգելակային ցանցում: Կրկնակի քարշով ընթանալիս կցվում են յերկու շոգեփարշերի և տենդերների արգելակները:

§ 42. Ապրանքատար զնացքի հետ ավտոմատիկ արգելակներով միայնակ, կամ կրկնակի քարշով ընթանալիս.

1) շոգեփարշերի արգելակները ընդհանուր արգելակային ցանցից անջատվում են, յեթե շոգեփարշի վրա կա ոժանդակ արգելակ:

2) շոգեփարշերի արգելակները կցվում են ոժանդակ արգելակի բացակայութան դեպքում և

3) տենդերների արգելակները պետք է կցված լինեն:

Ոժանդակ արգելակով մեքենավարը դորժում է ինքնուրույն կերպով յերբ կարիք է լինում:

§ 43. Ապրանքատար զնացքի հետ ձեռքի, կամ խառն արգելակմամբ միայնակ քարշով ընթանալիս շոգեփարշի և տենդերի ավտոարգելակները կցվում են: Այդպիսի զնացքների կրկնակի քարշով ընթանալիս առաջին շոգեփարշի և յերկու տենդերների արգելակները կցվում են, իսկ յերկրորդ շոգեփարշի արգելակները չեն կցվում և հաշվի չեն առնվում:

Վերջին կանոնից բացառութուն կազմում են յերկրորդ շոգեփարշը յերկարատև թեքվածքներում դնելու դեպքերը հատկապես զնացքի արգելակային մի-

ջոցների ավելացման համար: Այդ դեպքում կցվում են յերկու շոգեփարշերի և տենդերների արգելակները:

Գլխի շոգեփարշի ավտոարգելակների փչանալու դեպքում զնացքի արգելակների ղեկավարութունն անցնում է յերկրորդ շոգեփարշին, վորի ավտոարգելակները այդ դեպքում կցվում են:

2. Վագոնները § 44. Գնացքները, վորոնց առավելագույն արագութունը մեկ ժամում 50 կիլոմետրից բարձր է, պետք է ընթանան լրիվ ավտոմատիկ արգելակմամբ, ըստ վորում:

1. Մարդատար զնացքներում մեկ ժամում 60 կիլոմետրից բարձր առավելագույն արագությամբ բոլոր վագոնները պետք է ունենան դորժող ավտոարգելակներ:

Ճանապարհին առանձին արգելակային սարքերի փչանալու դեպքում զնացքի հետագա առաջընթացը առանց արագութունն իջեցնելու թույլատրվում է վորպահաս, քան 80⁰/o դորժող ավտոարգելակային սոսինների առկայության դեպքում: Յեթե զնացքում դորժող ավտոարգելակային սոսինների քանակը 80⁰/o-ից պակաս լինի, այն դեպքում զնացքի ընթացման արագութունը կվորոշի աղյուսակ 1-ով, վորպես ապրանքատար զնացքներում (տես կետ 2), և 1 ժամում 60 կիլոմետրից բարձր չպետք է լինի:

Շոգեփարշից անմիջապես հետո (զնացքներում, բացի ձեպրնթաց և արագ) թույլատրվում է դնել մինչև 8 սոսիններով ապրանքատար վագոններ, յեթե նրանք միջանցիկ փողիկներ, կամ ավտոարգելակներ ունեն:

Գնացքի պոչում (զնացքներում, բացի ձեպրնթաց) մարդատար պարկի վագոններից անմիջապես

Հետո թույլատրվում է դնել ապրանքատար վազոններ 4 սունինների քանակով անարգելակավոր, կամ ձեռքի արգելակով և ամեն քանակով մարդատար տիպի ավտոարգելակներով, տվյալ արագության համար համապատասխան տոկոս արգելակներով:

2. Մարդատար – ապրանքատար զնացքներում չողեքարչից հետո թույլատրվում է դնել.

ա) մինչև ութ սունիններ, յեթե նրանք միջանցիկ փողկենքեր ունեն:

բ) ամեն քանակությամբ, յեթե նրանք ավտոմատիկ արգելակներ ունեն, – բայց տվյալ արագության համար արգելակների սահմանված տոկոսի պահման և զնացքի կազմում նրանց հավասարաչափ տեղավորման պայմանով: Մարդատար–ապրանքատար զնացքի պողջում թույլատրվում է դնել ապրանքատար վազոններ քաշով և յերկարությամբ մինչև առավելագույն նորման ըստ վորում, յեթե ձեռքի արգելակմամբ չորս սունիններից ավելի չլինի, զնացքը համարվում է ավտոմատիկ արգելակմամբ ընթացող: Ձեռքի արգելակմամբ ավելի մեծ թվով սունինների դեպքում զնացքը պետք է ընթանա խառն արգելակմամբ:

Մարդատար – ապրանքատար զնացքների պողում, վորոնք ընթանում են ձեռքի արգելակմամբ, 50 սունիններից ավելի դնելը չէ թույլատրվում:

3. Ապրանքատար զնացքներում, վորոնք ընթանում են բացառապես ավտոմատիկ արգելակներով, կաղժում գործող արգելակների քանակը վորոշվում է զնացքի քաշով և արգելակային կոճղերի սեղմելու ուժով: Գնացքի յուրաքանչյուր 100 տ. քաշի համար (առանց չողեքարչի և տենդերի) արգելակային կոճղերի սեղմելու ուժը տոննաներով պետք է լինի մոտ

պակաս, քան ցուցված է, աղյուսակ 1-ում, հաճախեցրած դեկավարող թեքվածքի դիքությանը և արագությանը: Ըստ վորում չողեքարչի և տենդերի արգելակային սունինները հաշվի չեն առնվում:

4. Արգելակային կոճղերի սեղմելու ուժը մարդատար և ապրանքատար պարկերի բոլոր վազոնների համար սահմանվում է կորացրած 3,5 տոննա ավտոարգելակային սունինների վրա:

5. Ավտոարգելակներով ընթացող ապրանքատար զնացքներ կազմելիս ավտոարգելակային ցանցում պետք է կցվեն բոլոր վազոնները, վորոնք կան կաղժում ավտոարգելակներով և համեմատ դեպս մոտ պակաս աղյուսակ 1-ում հաշված քանակից: Ավտոարգելակներով վազոնները հնարավորության չափ պետք է հավասարաչափ տեղավորվեն ամբողջ կազմում: Վերջին վազոնը պետք է գործող ավտոարգելակով լինի:

Վերևը ցուցված ավտոարգելակները հավասարաչափ տեղավորելու կարգից չեղմանը թույլատրվում են, բայց այն հաշվով, վորպեսզի զնացքի յլխում չողեքարչից հետո առանց արգելակների միջանցիկ փողկենքերով վազոններ մեկ խմբում 8-ից, կաղմի մեջտեղը 16-ից և պողում – 6 սունիններից ավելի չլինի:

6. Ավտոմատիկ արգելակներով ընթացող զնացքների համար հաշվարկելի արգելակային ճանապարհը ընդունվում է 800 մետր: Հետագայում մինչև տասնձին կարգադրությունը ժամանակավորապես համարել 1200 մետր: Որինակ: Կաղմի քաշը 1750 տոննա չէ: Ծողեքարչի և տենդերի քաշը հաշվի չի առնվում: Թեքվածքը 8 հաղարկերորդական է: Արագությունը մեկ ժամում 45 կիլոմետր է: Գնացքն ընթանում է լրիվ վերստի ավտոարգելակներով:

Վարդել պահանջվող ավտոարգելակային սոնինե-
րի քանակը:

Գնացքի կազմում կցված ավտոարգելակային վա-
դոնների քանակը վորդվում է աղյուսակ 1-ով այսպիսի
սի կարգով. ուղղահայաց «Թեքվածք» սյունակով «8»
թվանշանից դեպի աջ «45» կիրմետր արագության դե-
մաց հորիզոնական, ուղղությամբ դրոնվում է «10,4»
ս. թիվը, վորը ցույց է տալիս կազմի յուրաքանչյուր
100 տոննա քաշի արգելակների ուժի լարումը:

Ամբողջ կազմի ընդհանուր արգելակային լարումը
կկազմի.

$$\frac{10,4 \times 1750}{100} = 182,0 \text{ տոննա}$$

Յուրաքանչյուր վազոնի արգելակային լարումը
ընդունվում է 3,5 տոննա. հետեւապես արգելակային
սոնինների պահանջվող քանակը կլինի.

$$182 : 3,5 = 52 \text{ սոնի:}$$

Մնացած սոնինները — միջանցիկ փողիկներով են:
(Տես աղյուսակ եջ 33)

§ 45. Բոլոր մարդատար գնացքները, վորոնք ըն-
թանում են ավտոմատիկ արգելակներով, պետք է ա-
պահովված լինեն համապատասխան քանակությամբ
սարքին գործող ձեռքի արգելակներով, 2 և 3 աղյուսակ-
ներով հաշված, ինկատի ունենալով, վոր ավտոմատիկ
արգելակների փչանալու դեպքում գնացքը կշարու-
նակվի ձեռքի արգելակներով ընթանալը մեկ ժամում
25 կիրմետրից վոչ պակաս արագությամբ:

§ 46. Լրիվ ավտոմատիկ արգելակամբ ապրան-
քատար գնացքներում ընթանալիս մինչև 15 հազարե-
րորդական ղեկավարող թեքվածք ունեցող ուղեմասե-
րում, ձեռքի արգելակները չեն գործածվում:

ԱՂՅՈՒՍԱԿ 1—ԱՎՏՈՍԱՏԻԿ ԱՐԳԵԼԱԿՆԵՐԻ ՀԱՄԱՐ

Հետագայում, մինչև հատուկ կարգադրությունը, այս
աղյուսակով չորտվի, այլ ոգտվել աղյուսակ 1ա-ով,
վորը բերված է հատվածի վերջում 51 և 52 յերեսում:

Արագությունը կ/մ. ժամ.	Գնացքի ամենամեծ արագության ժամանակ ճանապարհին. կայարանամեջներում, կայարան- ների միջև (կիրմետրերով 1 ժամում)									
	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65
Թեքվածքը հազարերորդակ.										

Կազմի յուրաքանչյուր 100 տոն. քաշի համար (չհաշվելով
չուգեքարը և տենդերը և հաշվի չառնելով նրանց աղգելակը)
պահանջվում է արգելակային կոշիկերի հետևյալ քանակով տոննա
սեղմումն.

0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,2	5,8	8,0	10,7	14,2	17,7
1	4,0	4,0	4,0	4,0	4,7	6,4	8,6	11,4	15,0	18,6
2	4,0	4,0	4,0	4,0	5,2	6,9	9,1	12,1	15,8	19,5
3	4,0	4,0	4,0	4,2	5,7	7,5	9,8	12,7	16,6	20,3
4	4,0	4,0	4,0	4,8	6,2	8,2	10,5	13,4	17,4	21,2
5	4,0	4,0	4,2	5,1	6,7	8,6	11,1	14,1	18,1	22,1
6	4,0	4,0	4,5	5,8	7,4	9,2	11,6	14,8	18,9	23,0
7	4,0	4,2	5,1	6,3	7,9	9,8	12,3	15,5	19,6	23,9
8	4,0	4,7	5,6	6,7	8,3	10,4	12,9	16,2	20,5	24,8
9	4,4	5,2	6,2	7,4	9,0	11,0	13,6	16,9	21,3	25,7
10	5,9	5,7	6,7	7,9	9,6	11,5	14,1	17,5	22,1	26,6
12	5,8	6,6	7,6	9,0	10,6	12,6	15,4	19,0	23,7	27,5
14	6,7	7,6	8,7	10,0	11,5	13,8	16,6	20,4	25,3	28,4
15	8,8	9,9	11,1	12,8	14,8	17,3	20,9	—	—	—
16	9,4	10,5	11,8	13,4	15,6	18,0	21,7	—	—	—
18	10,5	11,7	13,0	14,7	16,9	19,5	23,0	—	—	—
20	11,6	12,8	14,1	16,0	18,0	20,9	24,5	—	—	—

15 Հաղարերսրդականից բարձր թեքվածքներում ձեռքի և ավտոմատիկ արգելակների միաժամանակ ապաստարկման խնդիրը ապրանքատար զնացքներում լուծվում է յերկաթուղիների պետերի կողմից տեղական պայմաններին համապատասխան:

§ 47. Մարդատար զնացքներում կայարանում-ում ավտոմատիկ արգելակների փշանալու գեպքում զնացքը շարժանկում է ընթանալ ձեռքի արգելակներով: Սկզբնական կայարանից ավտոարգելակներով կամ խառն արգելակմամբ ընթացող զնացքն ուղարկելուց առաջ պետք է կատարվի ավտոմատիկ արգելակների փորձարկումը: Այդպիսի փորձարկումը պետք է նույնպես կատարվի.

ա) չողեքարչերը փոխելիս,

բ) չողեքարչերը և վազոնները կցելիս և դատելիս.

գ) զնացքի կազմում բազուկների ամեն տեսակ անջատման ժամանակ:

Իսկ զնացքների կազմելու կայարաններում, ինչպես նաև յերկարատե վայրեջքներինց առաջ կայարաններում պետք է կատարվի վոչ միայն ավտոմատիկ արգելակների փորձարկումը, այլ նաև ձեռքի արգելակների: Այդպիսի կայարանները սահմանվում են յերկաթուղիների պետերի կողմից:

§ 48. Գնացքները, վորոնց առավելագույն արագությունը մեկ ժամում 50 կիլոմետրից բարձր է, կարող են ընթանալ ինչպես ձեռքի, նույնպես և խառն արգելակմամբ (միաժամանակ զործադրելով ավտոմատիկ և ձեռքի արգելակներ):

Ձեռքի, կամ խառն արգելակմամբ ընթացող զնացքներում, զնացքի գործող արգելակների ընդհանուր քանակը վորչովում է զեկավարող թեքվածքի

դիքությունից և արագությունից կախված համաձայն աղյուսակ 2-ի և ստուգվում է աղյուսակ 3-ով (յերես 42) զնացքի կտրված մասի ձեռքի արգելակմամբ կանգնեցնելը ապահովելու համար:

Ծանոթություն. — 20 Հաղարերսրդականից բարձր թեքվածքների համար գործող արգելակների քանակը վորոշվում է փորձի միջոցով յերկաթուղու պետի կարգադրությամբ: 2 և 3 աղյուսակներով արգելակների քանակը վորոշելիս պետք է արգելակորդների քանակը ընդունել այն աղյուսակով, վորով նրանց պահանջը մեծ կլինի:

3. խառն արգելակման ժամանակ թույլատրվում է յուրաքանչյուր ավտոարգելակային սունին հաշվի առնել ձեռքի արգելակման 1,5 արգելակային սունիի փոխարեն: Արգելակային սունիները ձեռքի և խառն արգելակմամբ ընթացող զնացքներում հաշվելիս, չողեքարչերի և տենդերների պայմանական քաշը, նույնպես և ինչպես չողեքարչի, նույնպես և տենդերի արգելակային սունիները հաշվի յեն առնվում 2-ա աղյուսակով (յերես 41): Ստորև բերված պարզեցրած սահմանում «կտրվելու համար» սյունակում վորոշված է ձեռքի արգելակային սունիների պահանջը ձեռքի արգելակմամբ ընթացող վազոնների քաշի համար:

(Տես աղյուսակներ 2, 2-ա և 3 հետևյալ էջերը 36, 37, 38, 39, 40 և 41)

Որինակ, արգելակումը խառն է: Վազոնների քաշը— 1750 տոնն: Շողեքարչը 3 սերիայի յե, քաշը 140 տոնն. թեքվածքը— 8 Հաղարերսրդական, արագությունը մեկ ժամում 30 կիլոմետր: Կազմում կան ավտոմատիկ 10 վազոններ 490 տոննա քաշով 28 տոնիներով,

Միջուկակ 2.—Ձեռքի և խառն արգելազման համար:
Կազմված է 1200 մետր արգելակային զծի հաշվով:

Արագությունը և ժամ.	Գնացքի ամենամեծ արագություն ժամանակ ճանապարհին, կաշարանամիջնորում կաշարաններին միջև (կիրոմետրերով ժամում)								
Թեքվածքը հազարերորդակ.	10	15	20	25	30	35	40	45	50

Գնացքի յուրաքանչյուր 100 տոն ջաշի համար (ներառյալ շոգեքարշի և տանողների ջաշը) պահանջվում է հաշվարկային արգելակային ստինների հետևյալ քանակը:

0	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,8	1,4	2,3	2,8
1	0,5	0,5	0,5	0,5	0,7	1,1	1,7	2,5	3,2
2	0,5	0,5	0,5	0,6	1,0	1,4	2,0	2,8	3,6
3	0,5	0,5	0,7	0,9	1,2	1,7	2,3	3,1	4,0
4	0,5	0,7	1,0	1,2	1,5	1,9	2,6	3,4	4,3
5	0,8	1,0	1,2	1,5	1,8	2,2	2,9	3,7	5,7
6	1,0	1,2	1,4	1,8	2,0	2,5	3,2	4,1	5,1
7	1,3	1,5	1,7	2,0	2,3	2,8	3,5	4,5	5,4
8	1,5	1,7	2,0	2,3	2,6	3,1	3,8	4,8	5,8
9	1,8	1,9	2,2	2,6	2,9	3,4	4,1	5,1	6,1
10	2,0	2,2	2,5	2,9	3,2	3,7	4,4	5,4	6,4
12	2,5	2,7	3,0	3,4	3,7	4,3	5,0	6,0	7,1
14	3,0	3,2	3,6	3,9	4,3	4,9	5,7	6,6	7,8
15	4,0	4,2	4,7	5,0	5,6	6,2	7,2	8,3	—
16	4,3	4,5	5,0	5,3	5,9	6,6	7,5	—	—
18	4,9	5,1	5,6	5,9	6,6	7,4	8,3	—	—
20	5,5	5,8	6,2	6,5	7,3	8,2	—	—	—

ԳՆԱՑՔՈՒՄ ԱՐԳԵԼԱԿՆԵՐԻ ՊԱՀԱՆՋԻ ՊԱՐՁԵՑՐԱԾ ԱՆՅՈՒՍԱԿՆԵՐԸ ԽԱՐՈՆ
ՅԵՎ ՁԵՌՔԻ ԱՐԳԵԼԱԿՄԱՄԲ ԸՆԹԱՆՍԱԻՍ ԿԱՄՎԱԾ ՔԵՎԱԾՔԻ ԴԻՔՈՒՅՅՈՒՆԻՑ,
ԳՆԱՑՔԻ ՔԱՄԻՑ ՅԵՎ ԱՐԱԳՈՒՅՅՈՒՆԻՑ ԱՌԱՎԵԼԱԳՈՒՅՆ ՔԵՎԱԾՔՈՒՄ:
Արգելակային ստինների թիվը հաշված է արդյունակ 2-ով (շոգեքարշի և տանողների արգելակային ստինները հանված չեն):

ա) 6 հազարերորդական թեքվածքում արգելակային ստինները պետք է լինեն.

Արագութեան կիւնդմետրերով	Գնացքի քաշը, ներառալ շոգեքարշը և տանողները (տոննաներով)															
	2000	1750	1700	1600	1500	1400	1300	1200	1100	1000	900	800	700	600	500	
20	28	26	24	24	22	20	20	18	16	14	14	12	10	10	8	
25	36	34	32	30	28	26	24	22	20	18	18	16	14	12	10	
30	40	36	34	32	30	28	26	24	22	20	18	16	14	12	10	
35	50	46	44	40	38	36	34	30	28	26	24	20	18	16	14	
40	64	58	56	52	48	46	42	40	36	32	30	26	24	20	16	
45	82	72	70	66	62	58	54	50	46	42	38	34	30	26	22	
50	102	90	88	82	78	72	68	62	58	52	46	42	36	32	26	
Կարգի չափը	18	16	16	16	14	14	12	12	10	10	10	8	8	6	6	

Կարգվելու համար

բ) 2-հազարերորդական թերվածքում արգելակային տնիքներ պետք և լինեն

Արագուժյունը կիլոմետրերով	Գնացել քաղը ներառյալ շոգեքաղը և տնիքներ տանհաներով									
	2000	1750	1700	1600	1500	1400	1300	1200	1100	1000
20	34	30	30	28	26	24	24	22	20	18
25	40	36	34	32	30	28	26	24	22	20
30	46	42	40	38	36	34	30	28	26	24
35	56	50	48	46	42	40	38	34	32	28
40	70	62	60	56	54	50	46	42	40	36
45	90	80	78	72	68	64	60	54	50	46
50	108	96	92	88	82	76	72	66	60	54
Կարգվելու համար	20	18	16	16	16	14	14	12	12	10
										8
										6
										500

գ) 8-հազարերորդական թերվածքում արգելակային տնիքներ պետք և լինեն

20	40	36	34	32	30	28	26	24	22	20	18	16	14	12	10
25	46	44	42	38	36	34	30	28	26	24	22	20	18	14	12
30	52	48	46	42	40	38	34	32	30	26	24	22	20	16	14
35	62	56	54	50	48	44	42	38	36	32	28	25	22	20	16
40	76	68	66	62	58	54	50	46	42	38	36	32	28	24	20
45	96	84	82	78	72	68	64	58	54	48	44	40	34	30	24
50	116	102	100	94	88	82	76	70	64	58	54	48	42	36	30
Կարգվելու համար	24	22	22	20	18	18	16	16	14	12	12	10	10	8	9

դ) 9-հազարերորդական թերվածքում արգելակային տնիքներ պետք և լինեն

Արագուժյունը կիլոմետրերով	Գնացել քաղը ներառյալ շոգեքաղը և տնիքներ (տանհաներով)									
	2000	1750	1700	1600	1500	1400	1300	1200	1100	1000
20	44	40	38	36	34	32	30	28	26	22
25	52	46	46	42	40	38	34	32	30	26
30	58	52	50	48	44	42	38	36	32	28
35	68	60	58	56	52	50	46	42	38	34
40	82	72	70	66	62	58	54	50	46	42
45	102	90	88	82	78	74	68	62	58	52
50	122	108	104	98	92	86	80	74	68	62
Կարգվելու համար	28	26	24	24	22	20	18	18	16	14
										14
										12
										8
										500

ե) 10-հազարերորդական թերվածքում արգելակային տնիքներ պետք և լինեն

20	50	44	44	40	38	36	34	30	28	26	24	20	18	16	14
25	58	52	50	48	44	42	38	36	32	30	28	24	22	18	16
30	64	56	56	52	48	46	42	40	35	32	30	26	24	20	16
35	74	66	64	60	56	52	50	46	42	38	34	30	26	24	20
40	88	78	76	72	66	62	58	54	50	44	40	36	32	28	22
45	108	96	92	88	82	76	72	66	60	54	50	44	38	34	28
50	128	112	110	104	96	90	84	78	72	64	58	52	46	40	32
Կարգվելու համար	32	32	30	26	24	24	22	20	18	16	16	14	12	10	8

գ) 12-հազարերորդական թերվածքում արգելակային սունկներ պետք է լինեն

Արագած թյուր կելմաներով	Գնացքի բաշը հերառել շոգեբարը և տեղերը (տուննաներով)									
	2000	1750	1700	1600	1500	1400	1300	1200	1100	1000
20	60	54	52	48	46	42	40	36	34	30
25	68	66	58	56	52	48	46	42	38	34
30	74	66	64	60	56	52	50	46	42	38
35	80	76	74	70	66	62	56	52	48	44
40	86	88	86	80	76	70	66	60	56	50
45	100	106	102	96	90	84	78	72	66	60
50	120	126	122	114	108	100	94	86	80	72
500	42	38	36	34	32	30	28	26	24	22
600										
700										
800										
900										
1000										
1100										
1200										
1300										
1400										
1500										
1600										
1700										
1750										
2000										

Կարգվելու համար . .

ը) 14-հազարերորդական թերվածքում արգելակային սունկներ պետք է լինեն

20	72	64	58	54	52	48	44	40	36	34	30	26	22	20	18
25	78	70	68	60	56	52	48	44	40	36	32	28	24	22	20
30	86	76	74	70	66	62	56	52	48	44	40	36	32	26	22
35	98	88	84	80	74	70	64	60	54	50	46	40	36	30	26
40	114	100	98	92	86	80	76	70	64	58	52	46	40	36	30
45	132	116	114	106	100	94	86	80	74	66	60	54	48	40	34
50	156	138	134	126	118	110	102	94	86	78	72	64	56	48	40
500	52	46	46	42	40	38	34	32	30	26	24	22	20	16	14

by *W. J. L. J*

Կարգվելու համար

Աղյուսակ 2ա. — Շոգեբարների, տենդերների, ելեր-տրարարների և ջերմաբարների պայմանական բաշը աշխատող դրուժյամբ և յուրաքանչյուր շոգեբարչում ելեկտրոբարչում և ջերմաբարչում (տեպլոփոդ) հաշվառման արգելակային սունկների առկայությունը:

Սերիաները	Ընդհանուր բաշը (տուննաներով)	Հաշվառման սունկների բանակը (առանց տենդերի)	Ծանոթություն
1. Շոգեբարչներ			
ФД, ТА, ТВ, դարչառի	200	12	Տերգերի յուրաքանչյուր արգելակային սունկի դիմացումը և յերկու արգելակային վաղեման յին սունկներին
Э, Ө	140	10	
Е, Ф	155	10	
Ш, Ш, Х	125	8	
П, Р, У, Ы	100	8	
О	100	—	
2. Ելեբարաբարչներ			
Сс-10, Сс-11	125	16	
Сп-10	135	16	
ВЛ	114	16	
3. Զերմաբարչներ (տեպլոփոդ)			
ЭЛ2, ЭМХ5, ЭЭЛ5	125	12	
ЭЛ8, ЭЭЛ6, ЭЭЛ12	135	12	
ОЭЛ6, ОЭЛ7	95	10	

Ծանոթ. — Այն դեպքերում, յեր կարել լինի ոգտագործել մաբդաաբ աիդի շոգեբարչ, ելեբարաբարչ կամ ջերմաբարչ զնացքը տանելու համար, վորն ընթանում է ձեռքի կամ թառն արգելակմամբ, նրա պայմանական բաշը տենդերի հետ միասին պետք է հաշվառման ընդունել 130 տունայի և տենդերի յուրաքանչյուր արգելակային սունկն — ընդունել յերկու վաղեմային արգելակային սունկների տեղի յիկ շոգեբարչի արգելակային սունկները, յեպետ և կցվում են, բայց հաշվի չեն առնվում:

Աղյուսակ 3.—Ձեռքի արգելակներով գնացքի կազմում արգելակային ստնիների ամենապակաս թույլատրելի քանակը, վորոնք ապահովեն գնացքի կանգառը նրա կտրվելու դեպքում:

Թեքվածքների համար (հազարերորդականներով)									
0	1	2	3	4	5	6	7	8	

Կազմի յուրաքանչյուր 100 տոնն քաշի (հաշվի չառնելով շոգեքարշի, ելքադարձարշի և ցերմաքաշի քաշը) համար պետք է լինի վոչ պակաս հետևյալ քանակությամբ վազոնային արգելակային ստնիներից.

0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,6	0,9	1,0	1,2
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Աղյուսակ 3 (շարունակություն)

Թեքվածքների համար (հազարերորդականներով)

9	10	12	14	15	16	18	20

Կազմի յուրաքանչյուր 100 տոն. քաշի համար (հաշվի չառնելով շոգեքարշի, ելքադարձարշի և ցերմաքաշի քաշը) պետք է լինի վոչ պակաս հետևյալ քանակությամբ վազոնային արգելակային ստնիներից.

1,4	1,6	2,1	2,6	3,3	3,6	4,2	4,9
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

նրանցից 20 ստնիները արգելակային են: Գնացքի մնացած մասը ընթանում է ձեռքի արգելակմամբ:

Վորոշել արգելակորդների պահանջը գնացքի պոչի մասի ձեռքի արգելակների սպասարկման համար:

Կցված ավտոարգելակային ստնիների քանակը վորոշվում է համաձայն աղյուսակ 4-ի (յեթա 47) մոդով կարող են կցվել 20 ավտոարգելակային ստնիներ. այնուհետև աղյուսակ 2-ով ստուգում ենք արգելակային ստնիների ընդհանուր պահանջը: 8 հազարերորդական թեքվածքի և 30 կիլոմետր արագությամբ գնացքում է 2,6 ստնի գնացքի 100 տոննա քաշի համար. արգելակային ստնիների պահանջը կկազմի.

$$\frac{2,6 \times 1750 + 140}{100} = 49,10 \text{ ստնի}$$

Այս թվից կհանենք չոգեքարշային արգելակային և տեղերի ստնիները, վորոնք հաշվառար են 18 վազոնային ձեռքի արգելակային ստնիներին:

$$49,10 - 18 = 31,10 \text{ ստնի:}$$

Նույնպես կհանենք ավտոմատիկ արգելակման ստնիները, վորտեղ ավտոմատիկ արգելակման յուրաքանչյուր ստնին ընդունվում է ձեռքի արգելակման 1,5 ստնիի տեղ.

$$31,10 - 20 \times 1,5 = 1,10$$

Բայց վորովհետև պոչի մասը, վորը գնում է ավտոկորկի յետեվից, պետք է ապահովված լինի ձեռքի արգելակներով գնացքի պոչի կտրվելու դեպքում, ուստի պոչի մասը ստուգվում է աղյուսակ 3-ով, վորի հիման վրա պահանջվում է պոչի մասի յուրաքանչյուր 100 տոննա քաշի համար 1,2 ստնի, կամ ընդամենը կըպահանջվի.

$$\frac{1,2 + 1750 - 490}{100} = 15,12 \text{ սունի}$$

կամ արգելակորդները կաահանջվի.

$$\frac{15,12}{2} = 7,5$$

Հարկավոր է վերցնել 8 արգելակորդներ:

Որինակ՝ կազմի քաշը - 1500 տոննա յե: Շուգե-
քաշը 3 սերիայի, քաշը 140 տոնն: Թեքվածքը-8 հա-
զարերորդական: Արագությունը մեկ ժամում 30 կի-
լոմետր: Ավտոարգելակային սունինները- 20 են, քաշը-
500 տոննա:

Վորոշել արգելակային սունինների քանակը դեաց-
րում:

Գնացքի լրիվ քաշը կլինի.

$$1500 + 140 = 1640 \text{ տոննա:}$$

8 հազարերորդական թեքվածքի և 30 կիլոմետր
արագությունից վերցնում ենք պարզեցրած աղյուսա-
կը (ձախ սյունակում) հորիզոնական ուղղությամբ
դեպի աջ ենք գնում 1600 տոննա քաշի տակ գտնում
ենք 42 սունիններ, այնուհետև 1700 տոննա քաշի տակ
գտնում ենք 46 սունիններ. այսպիսով վերցնում ենք մի-
ջինը- 44 սունիններ: Նրանցից կհանենք հաշվառման չո-
գեքարային և տենդերի սունինները, այսինքն 18 մոպո-
նային սունիններ (տես աղյուսակ 2-ա).

$$44 \text{ սունի} - 18 = 26 \text{ սունիններ:}$$

20 ավտոարգելակային սունինները կհամապատաս-
խանեն $20 \times 1,5 = 30$ ձեռքի սունիններին. այսպիսով
կարծես թե ձեռքի արգելակային սունիններ չեն պա-
հանջվում: Բայց փաստորեն պոչի մասը, վորն ընթա-
նում է ձեռքի արգելակներով, քաշով 1500 ա.—500
տոնն. = 1000 տոն, անհրաժեշտ է արահանվել կորովելու.

դեպքում ձեռքի արգելակներով: Այն ժամանակ 3 հա-
զարերորդական թեքվածքի ձեռքի արգելակման հա-
մար պարզեցրած աղյուսակով ցածի «կտրվելու հա-
մար տարով գտնում ենք 1600 տոննա քաշի տակ սունի-
նների թիվը - 12, վորը և կազմում է սունինների անհր-
աժեշտ քանակը, վորը հարկավոր կլինի գնել պոչի
մասում՝ կտրվելու դեպքում:

§ 49. Մարդատար, զինվորական և ընդհանրապես
բոլոր մարդկանց զնացքների համար, վորոնք ձեռքի
արգելակներով են ընթանում, գնացքում հաշվարկա-
լին արգելակային սունինների քանակը վորոշվում է 2
և 3 աղյուսակներով. 25% ավելացնելով: Ըստ վորում
զինվորական զնացքներ կազմելու կայարաններում,
վորոնք ընթանում են յեղիու և ավելի յերկաթուղիներ-
ով արգելակների հաշվարկը պետք է կատարվի 8
հազարերորդական թեքվածքի և 1 ժամում 40 կիլոմե-
տրը արագության համար:

8 հազարերորդականից բարձր թեքվածքով ուղե-
մասում ընթանալու ճանապարհին հարկավոր է կամ
դեացքը լրացնել արգելակներով, կամ արագությունը
պակասեցնել մինչև այն չափերը, վորոնք համապա-
տասխանեն գնացքում առկա արգելակներին ըստ 2 և
3 աղյուսակների: Յերբ գնացքը ընթանա Օ սերիայի
չոգեքարչի հետ, ընթացման արագությունը պետք է
իջեցնվի արգելակների առկայությանը համապատաս-
խան:

§ 50. Տնտեսական զնացքները, վորոնք սկզբնա-
կան կայարանից դատարկ վազոններով դուրս են գա-
լիս կայարանամեջում բեռնման տակ, պետք է ապա-
հովվեն արգելակների քանակով, վորպես բեռնված:

Մարչրուտային զնացքները պետք է ապահովվեն

արդեւակային վաղմունքով ընթացման յերկաթուղիներ-
բի այն ուղեմասի պահանջի հաշվով, վորտեղ ամենից
մեծ թվով արդեւակներ են պահանջուած :

§ 51. Խառն արդեւական հորժոյողութեանը (ամբողջական և ձեռքի) թույլատրվում է բոլոր ապրանքատար ղեկաքննչում ապրանքատար տիպի ամեն սիւնւմայի ավտոարդեւակներէ դեպքում :

Մարդատար տիպի արգելակներով խառն արդեւակ-
ման դոքոնադրուէթյունը թույլատրելում է, մոքսիս բա-
ցառուէթյուն, միայն մարդատար-ապրանքատար դնող-
քներում ալդպիտի զնաքքներին պոչում կցելով մոչ ա-
վել, քան 50 սունինք, մորոնք սպասարկվեն ձեռքի
արգելակամոր: Ալդպիտի զնաքքներում արգելակներին
պահանջի հաշվարկը կատարվում է ալդուսակ-2-ով:

Յեկէ շողեքարչի արգելակային ունինքերի քանա-
կը տենդերի հետ և վազոնների ավտոմատիկ խմբի
հետ ծածկի արդելակների սորոզը պահանջը ամբողջ
գնացքի համար, այդ զեպքում ձեռքի արդելակման
վազոնների խմբի համար փորոշվում է այսուսպ
3-ով:

§ 52. Խառն արդեւակմամբ ընթացող ապրանքա-
տար գնացքներում ուժեղ կերպով ստաջ վազումները և
յետ քաշումները նախադրուչացնելու համար, գլխի
մասում ավտոմատիկ արդեւակներին թիվը պետք է բա-
շխարհի աշխուսակ 4-ում ցուցված սլաքմաններին:

Ավտոտարրեւակային ստեղծները պետք է համապատասխան տեղավորվեն գնացքի գլխի մասում, արտոտարրեւակներով և միջանցիկ փոզիկներով սարքավորված վազոններին մէջև ավտոտարրեւակային խմբի վերջին վազոնը սնպարյաւն կցելով ավտոտարրեւակային ցանդում:

Աղյուսակ 4.- Գործող պատտարգելակների քանակը
խառն արգելակման ժամանակ և նրանց տեղավոր-
վելը

Գրքի անունը	Գրքի տեսակը (Ձեռքի քանակը)	Գրքի քանակը (Ձեռքի քանակը)	Գրքի քանակը (Ձեռքի քանակը)
1.	Յերեմիայի և լեւիտական քանակը	400 տոնայից քանակը	20 տոնայից քանակը
2.	Մինչև 40 տոնայի	400 տոնայից քանակը	20 տոնայից քանակը
3.	40 տոնայից քանակը	400 տոնայից քանակը	50 տոնայից քանակը

4) Տասնըվեցհազարերորդականից բարձր թեք-վածքներով գծի համար ձեռքի արգելակային սունինե-րի թիվը ավտոարգելակների փշանալու դեպքում սահ-մանվում է յերկաթուղիների պետերի կողմից փորձի միջոցով: Ձեռքի արգելակների պակասության դեպ-քում թույլատրվում է զնացքներն ապահովել լրացու-ցիչ քանակով արգելակային սանդալներով:

5) Ձեռքի արգելակներով փաղոնները, փորոնք դրված են զնացքներում պահելն ապահովելու համար ավտոարգելակների փշանալու դեպքում, թույլատրե-վում է տեղավորել կազմում նրանց միջև մինչև 30 սունի անջրպետով (ինտերվալ):

6) Ճանապարհին ավտոարգելակներին փշանալու դեպքում և կանգառից հետո ձեռքի արգելակման անց-նելիս զնացքը կարող է առաջ ընթանալ, յեթե ձեռքի արգելակների առկա թիվը 2 և 3 աղյուսակով առա-հավում է արգելակների հաշվից զնացքի ընթանալը 1, ժամում 20 կիլոմետրից վրջ պակաս արագությամբ տվյալ կայարանամեջում: Հակառակ դեպքում պա-հանջել ոժանդակ շոգեքարչ սարքին ավտոարգելակով:

Գործողության մեջ դնել
1935 թ. սեպտեմբերի 1-ից

Հաստատում եմ
Հաղորդակցության շա-նապարհների Ժողովրդա-կան կոմիտեի տեղակալ
ՊՈՍՏՆԻԿՈՎ

26 սեպտեմբեր 1935 թ.

Աղյուսակ 1ա—ավտոմատիկ արգելակներին համար

Արագու-թյունը կ/մ. ժամ.	Գնացքի ամենամեծ արագության դեպքում ճանա-պարհին կայարանամեջերում կայարանների միջև կ/մ. ժամ.									
	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65

Կազմի յուրաքանչյուր 100 առնաքաշին համար (չհաշվելով լուս-մատիվը և տենդերը և նրանց արգելակները հաշվի չառնելով)
պահանջվում է արգելակային կոճերի հետևյալ քանակությամբ
սունն սեղմում

0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	5,2	6,9	8,9
1	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,4	5,8	7,4	9,5
2	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	5,0	6,4	8,0	10,2
3	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,3	5,5	7,0	8,6	10,8
4	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,8	6,1	7,6	9,3	11,4
5	4,0	4,0	4,0	4,0	4,4	5,4	6,7	8,1	9,9	12,1
6	4,0	4,0	4,0	4,0	5,0	6,0	7,2	8,7	10,5	12,7
7	4,0	4,0	4,0	4,6	5,5	6,5	7,8	9,3	11,1	13,4
8	4,0	4,0	4,4	5,1	6,0	7,0	8,3	9,9	11,7	14,1
9	4,0	4,3	4,8	5,6	6,5	7,6	8,9	10,5	12,3	14,8
10	4,3	4,7	5,4	6,1	7,1	8,1	9,5	11,1	13,0	15,4
12	5,3	5,7	6,3	7,1	8,1	9,2	10,6	12,2	14,3	16,7
14	6,2	6,7	7,3	8,2	9,1	10,3	11,7	13,4	15,5	17,9
15	7,9	8,5	9,4	10,3	11,6	13,1	14,8	—	—	—
16	8,5	9,1	10,0	10,9	12,3	13,7	15,5	—	—	—
18	9,6	10,3	11,2	12,1	13,6	15,1	16,9	—	—	—
20	10,8	11,4	12,3	13,4	14,8	16,4	18,3	—	—	—

Ավտոարգելակներով ընթացող զնացքներին համար հաշվար-կային արգելակային ուղին ընդունված է 1200 մ.

Սդյուսակ 1ա—ավտոմատիկ արգելակների համար

Արագությունը կ/լ. ժամ.	Գնացքի ամենամեծ արագության դեպքում ճանապարհին կայարանամեջերում կայարանների միջև կ/մ. ժամ.									
	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65

Կազմի յուրաքանչյուր 100 տոննաքաշի համար (չհաշվելով լուկամետիլը և տենդերը և չհաշվելով նրանց արգելակները) պահանջվում և հետևյալ քանակով ավտոարգելակային սանիներ:

0	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,5	2,0	2,5
1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,3	1,7	2,1	2,7
2	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,4	1,8	2,3	2,9
3	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,2	1,6	2,0	2,5	3,1
4	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,4	1,7	2,2	2,7	3,3
5	1,1	1,1	1,1	1,1	1,3	1,5	1,9	2,3	2,8	3,5
6	1,1	1,1	1,1	1,1	1,4	1,7	2,1	2,5	3,0	3,6
7	1,1	1,1	1,1	1,3	1,6	1,9	2,2	2,7	3,2	3,8
8	1,1	1,1	1,3	1,5	1,7	2,0	2,4	2,8	3,3	4,0
9	1,1	1,2	1,4	1,6	1,9	2,2	2,5	3,0	3,5	4,2
10	1,2	1,3	1,5	1,7	2,0	2,3	2,7	3,2	3,7	4,4
12	1,5	1,6	1,8	2,0	2,3	2,6	3,0	3,5	4,0	4,8
14	1,8	1,9	2,1	2,3	2,6	2,9	3,3	3,8	4,4	5,1
15	2,3	2,4	2,7	2,9	3,3	3,7	4,2	—	—	—
16	2,4	2,6	2,9	3,1	3,5	3,9	4,4	—	—	—
18	2,7	2,9	3,2	3,5	3,9	4,3	4,8	—	—	—
20	3,1	3,3	3,5	3,8	4,2	4,7	5,2	—	—	—

Ավտոարգելակներով ընթացող զնացքները համար հաշվարկային արգելակային ուղին ընդունված և 1200 մետր: Վազոնային տնտեսություն կենտրոնական կառավարչության տեխնիկական բաժնի ավտոարգելակների տեխտերի պետ ԳՐԻՆՇՆՅՆ

ԱՎՏՈՄԱՐԳԻՆԱԿԱՆՅԱՆ ՍՈՐԲԵՐԻ ԱՆՍԱՐԳՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ԳԵՊԵՐԵՐԸ

Անասարգություններին նշան

Անասարգություններին պատճառ-
ները

Վերացման յեղանակը

Տառնվածք (Ֆիլա 1)

1. ա) Ծծանի կանգաղը ըզգիկ շարունակվող թույլ գույս թրու-
չելու, դեղձու, մեքեն թեթև
կերպով բաղրելու խուփը, ծծանը
յերկու բանվածք կանն և նորից
կանգ կանն:

2. ա) Ծծանն աշխատում և
կարճատև կանգաղներով ծալա-
յին դուրբյուններում ծծանների
միջոցներին հնարավոր հարվածնե-
րով վերին խիվըն:

3 Ծծանի կանգաղում:

4. Մի ողմներին հարվածները ցա-
ծի խիվն:

Բաշխիչ կախարչի (1) խոսաց-
նող ողմներին կուրվելը:

Բաշխիչ կախարչի (1) կերվելը:

ա) Բաշխիչ կախարչի (1) կու-
թի կուրվելը:

բ) Բանվածքը փոխող սողնակի
(2) կոթի կուրվելը:

1) Հաստ միջնաղմներ:

2) Բանվածքը փոխող սողնակի,

5. Մի ողմները դեպի վեր դնա-
լով, հանկարծակի վերադառնում
են, հաններով ծալում զրու-
թյանը, առաջ բերելով ծծանի
ցիցվելը:

Լրիվ կանգաղ:

6. Սկզբում մի-ցների հաղ-
վածները ցածի խիվն և ախու-
հետ ծծանի լրիվ կախարչով մը-
թոցներին ցածի դուրբյուն մեջ:

7. Մի ողմները, դեպի ցած դնա-
լով, հանկարծակի վերադառնում
են, առաջ բերելով ծծանի ցից-
վելը:

8. Մանրադուրբ ծծանի աշ-
խատանքում, յերկն ծծանի
կանգաղները դնում:

կամ դեմկաններին, բնական
հարվածող բաղիկի (3) կոթի գը-
թիկի մաշվելը:

Բանվածքը փոխող սողնակի
կոթի (2) ծալվելը:

Բանվածքը փոխող սողնակի
կոթի հարվածող սաղիկի (3) թու-
լանալը:

ա) Բանվածքը փոխող սողնա-
կի (4) աշխատելուց մաշվելը:

բ) Բանվածքը փոխող սողնակի
հայելու մաշվելը, կամ հանկուր-
վելը:

գ) Մոդովակի աղետակի բան-
վածքի փոխող սողնակի խիվում,
դ) Բանվածքը փոխող սողնակի
ընկնելը:

Միջնաղմային խոդովակի աղ-
բուրվելը վտուկայում (5) բաշ-
խիչ կախարչի (1) փոքը մի ողմ
աղետակին կողմից:

Հաննի բաշխիչ կախարչը և խիս
լցնել մի ողմ կոթում թողած առ-
բետի քուչ, ինչպես ժամանակով
գըրել: Փոխել բաշխիչ կախարչ-
չի խոսացող ողմները:

Ծոցերաշխիչ գլխիկը յուրիկ
3 վրկողներով:

Շարունակվող յերևույթներին
գեղձում հաննի բաշխիչ կախա-
րչի և թուլացնել օղակները մը-
թոցներին կոթերում:

ա) Փոխել բաշխիչ կախարչը,
նախորդ ստուգելով վտուկանե-
րի հարկերը և կողքի խիվերի միջ-
նաղմի հաստությունը փոքը մը-
թոցի կողմից:
բ) Բանվածքը փոխող սողնա-
կի կոթը փոխել:

Զննել բանվածքը փոխող սող-
նակի կոթը և սաղիկը: Յերկա-

բացրած կոթը պահել և փոխել:
Գլխիկի և սաղիկի մաշվելը վե-
րացվում և դեպիյում հարկերի
կամ փոխելով:
Հաննի և ուղիկ լանվածքը փո-
խող սողնակի կոթը:

Հաննի վերին շոկերաշխիչ խու-
փը և աղետակի սաղիկ:

Հանված խոդովակը հեշտ կեր-
պով կախել յե մաքրել հանա-
պարհին: Բանվածքը փոխող սող-
նակի և նրա վտուկայի մաշվա-
ծուրյունը վերացնելու և դեպի-
յում շփելով:

Ստուգել միջնաղմային խու-
դակի աղետ հատում: Ժամանա-
կավորապես մշնչել դեպի ժամա-
նակ կախարչի յե մի քիչ թուլաց-
նել փոքը մի ողմ կախարչի խիվի
բուրելը, բայց բաշխիչ կախարչի
չի կոթի կախարչից խուսափելու
համար ծծանը բան դիցել շոկու
փնտրելի փոքը բանալով:

Անտաղբուքյունների հշան	Անտաղբուքյունների պատճառ- հեղը	Վերացման յեղանակը
9. Միտոցները շարժվում են անհամադրվող վերև և ցած, կամ դանդաղեցրած յերկու կողմերի վրա: Գտառվում են շողի խելու և անշնդհատ դուրս թռչելու մը- կոցները բանավածքներից մեկի ղեկքում:	Վերին խուփի մեջնադիր (6) պատվելը գլանի ներքև շողի խողովաներից մեկի ղեկքում:	Հանել խուփը և փոխել միջնա- ղիլը:
10. Շողի անընդհատ դուրս թռչելը յեկուղ խողովակի մեջ միտոցի յերկու կողմերի վրա շարժ- վելու:	Շողի գլանի (7) միտոցի տակ- ների ուժեղ անցքողնելը (կամ հույսխակ կտրվելը):	Պահանջվում է շողի գլանի միտոցի տակի փոխելը ղեկքում:
11. Միտոցներից մեկի հարված- ները գլանները խփել, սկզբում թույլ, առաջնաջաբաղ ուժեղա- ցող:	Ողային գլանները միտոցներից (8-9) մեկի թուլանալը:	Փոքր ողային գլանի միտոցը հարավոր և ամրացնել կանգա- ռի ժամանակ Յածի խուփը հա- նելով, մյուս միտոցն ամրացնել գեպոն ժամանակ լուց հետո:
12. Փոքր ողային գլանի միտո- ցի հարվածները գեպի վեր մի- ջնակալ մասն անցնելու:	Լաբյուրինթոսային յերտան վառվելու սեղմելու ողակի (10) թուլանալը (պատասխաբաց վե- նելը):	Ամրացնել լաբյուրինթոսային յերտան ողակը գեպոյում, հանե- լով փոքր ողային գլանը և միտ- ցը (9):
13. Ծծանի թույլ արտադրող- կանությունը:	Մեծ ողային գլանի միտոցի մը- կոցային ողակների մաշվելը, կամ երես գլանի մակերեսի աշխատե- լուց մաշվելը:	Գլանը գեպոյում գննելուց հե- տո սաղքի յե բերվում ողակների փոխելով, կամ գլանը ճախարա- կելով:

14. Ծծանի պակասեցրած ար- տադրողականությունը, վորն ու- ղակցվում է ծծող կաթարկչներով թույլ ծծելով և ողային գլաննե- րի ուժեղ ջնացումով:	Լաբյուրինթոսային յերտան վառվելու (11) մաշվելը:	Դեպոյում գլան լաբյուրինթ - ային յերտան վառվելու յե - րես: Ստուգել ցուպը զտուլան փոխելու:
15. Ծծանի թույլ արտադրող- ականությունը, վորն ուղեկց- վում է միտոցների անհավասար բանավածքով, յերեսն ու գուրս գցելով ծծող կաթարկչների մի- ջով:	Մեծ ողային գլանի դալի անցքողնելը, կամ նույնիսկ ծը- ծող (12), կամ ճնշել կաթարկչ- ների (13) կտրվելը:	Անհրաժեշտ է գննել և ղեկ մեծ ողային գլանի կաթարկչնե- րը: Ստուգել նրանց բաժնրանա- լը: Աշխատանքը կատարվում է գեպոյում:
16. Միտոցների դանդաղեցրած շարժումը, ողային գլանի արդ առաջացումը:	ա) ճնշել կաթարկչների (13) կտրվելը, կամ անցքողնելը: բ) ճնշել կաթարկչների (13) փոքր բաժնրանալը: գ) ճնշել արդակների կեղ- տանվելը:	Դեպոյում գլանի ճնշել կա- թարկչների գննությունը, նրանց բաժնրանան ստուգումը և ողա- յին խուփակների համաժան ստու- գումը:

Ծծանի բանավածի ուղարդակը (նկար 2)

1. Ողի անցնելը վերին մասի անցքի մեջ: Զգալի անցքողնան դեպում ծծանը քաշում է չափա- զանց բարձր ճնշում:	Անցքողնել (կաթարկչային) (1) անցքողնելը, կամ պատասխելը:	Ավելի խիտ փաթաթվել ուղար- դաի վերին մասը, յեթե անցնե- լի չե ընդհատվում, այդ դեպում այդ բաց թողնել գլանվոր սե- ղիվումով, հանել ուղարդակի վերին մասը և փոխել անցքող- նալ (ղեկարդում):
--	---	---

Անտաղքությունների նշան

2. Ողի են անընդհատ յերկը միջին սթիպուրտային անցքի մեջ, կանգնալից հետո ծծան են սկսում և նորից աշխատել միայն գլխավոր ուղիներում: Ծննդան զգալի իջեցման դեպքում:

3. Ծոզիկի մեծ յերկը ցած է մըթ-նուդորտային անցքի մեջ:

4. Աշխատանքի անդադրումը թյունը, ողի անցքի ողիները ցածի անցքից ծծանի կանգնումների ժամանակ:

5. Ծծանի աշխատանքի ան-դադրումը թյունը միայն գլխա-վոր ուղիներում: Ծննդան մեծ փոփոխությունների դեպքում, ծծանը կանգնել և առնում, կամ նու-րից և սկսում աշխատել:

6. Նշագծեր ուղիներում ուղի լինել ծննդան դեպքում շոգիկ անցքի ողիները կաթնալից դեպի ծծանը:

7. Ծծանն աշխատում են բա-վարտ մինչև լեւել ծննդան ուղ-ի ողիներով քաշելու դեպքում, իսկ ծծանի կանգնումներից հետո ծն-ծանը չի բարձր մինչև այն ժա-մանակ, քանի ծննդան գլխավոր ուղիներում չի իջնի մի-չև 2 միջուկում և ցած:

8. Ծնայած ողի գույրս գալուն ողային կամերայից միջուկում ա-յին անցքի միջով, վերը ցույց են տալիս ուղիներով աշխատելը, ծծանը կանգնել և առնում և շա-րունակում են ուժեղ կերպով քա-շել:

Ախտահարողի մահացության ծոռակը

1. Ստորնակի կոթով անցքի ող-իներ:

2. Հալածանքի են ուղիներում ծննդան վաղ մեծ իջեցման դեպ-քում պայտանեակում դրույթյանը ողի կաթնալից տակից միջուկ-տային անցքի մեջ չի գուրս գա-լիս:

Անտաղքությունների պատճառ-ները

Ա. Ջրակտի (2) (զխցիկադային) կաթնալից անցքի ողիները:

Ծոզիկ կաթնալից (6) կոթի կաթնալից անցքի ողիները:

Ողային միջուկ (5) խոսքի ող-ի (4) անցքի ողիները:

Չափազանց ձիգ ողային միջ-ուկ (5) գլանում:

Ծոզիկ կաթնալից (6) անցքի ող-իներ:

Վերացման յերկանակը

Ողը բաց թողնել գլխավոր ու-ղիներում, հանել վերին մասը և կաթնալից չիկի թամբին (կա-տարվում են դեպքում):

Փ. խիկ (դեպքում) շոգիկ կո-թի կաթնալից կոթի, նորը յերկան մեջ չիկի, կամ ուղիներով ցածի ժամը փոխարինել նորով:

Փոխել (դեպքում) ողային մի-ջուկի խոսքի ողիները և չիկի նորով:

Ուղիներով (դեպքում) կաթ-նալից և ողային միջուկի խոսք-նուկ ողիներով անցքի ողիները և չիկի (չափադեցնել):

Ծոզիկ կաթնալից չիկի քնին:

Մաքրել անցքը:

Դեպքում մեկնել անցքը և բուրջի (ծածկել) նուրը 0,5 մի-լիմետր:

Սեղմել բանակի կոթի պտուկ-անից, կամ հանել ծոռակի կոթը և փոխել կաթնալից ողիները:
ա) Փոխել և չիկի հալածանքի միջուկի ողիները (դեպքում),
բ) Փոխել ստիպումը, կամ դե-ծել նրա խոսքի ողիները 3, 2 մետր խոսքի ողիներ:

գ) Բուրջի (ծածկել) 1,5 միլի-մետր սղամադուկով անցքը:

Անասարքությունները նշան	Անասարքությունները պատճառները	Վերացման յեղանակը
3. Ուրի անցքողները սողնակներում մեղմորտալիս անցքի մեջ:	Կլոր սողնակի (3) անցքողները:	Ծիրիկ յերեսը և հայելին ու վազելինով յուզել: Յեթե անցքողները չընդհատվի, շփել սողնակի:
4 Մորակի բռնակի առաջին, յերկրորդ և յերրորդ գլուխներում ուրի անց քողները մեղմորտալիս անցքի մեջ կախարելն առաջիկ:	Հավասարել միտքի (4) կախարելն անցքողները:	Ծիրիկ հավասարել միտքի կախարելը:
5. Հավասարել անցքողներում ճնշման քնն իջնցման գեղարում (պաշտոնական արգելակմամբ առաջ և գալիս լրիվ արգելակում):	ա) Անցքի ներքին շտուկերում (5), վերի հետ միանում և լրացուցիչ անցքողները: բ) Գալիված, կամ խցկած վրա դնել գեղի հավասարել անցքողները: գ) Հավասարել անցքողները ծավալի պակասելը ջուր լինելու պատճառով: Հավասարել միտքի (2) ցնցելու ուղակի անցքողները:	ա) Հանել շտուկերը, զննել և փոխել մեղմորտալը: բ) Չննել փոփոխել:
6. Մազիտալում ճնշման իջնցնելուց հետո ծղակի բռնակը յերրորդ գլուխի մեջ գնդիս (վերածածկ) ճնշումը մազիտալի վրա կբարձրանա 0,2—0,4 միլիմետրով (գնացքի յերկարությունից կախված), այնուհետև հետագա բարձրանալը մասնավոր չեն նկատվում:	դ) Յետ պտտել խցանը հավասարել անցքողներում և ջուրը բաց քողները: Ծիրիկ (ցնցելու ուղակի) շփել ծուրակի գլանային մասը:	զ) Յետ պտտել խցանը հավասարել անցքողներում և ջուրը բաց քողները: Ծիրիկ (ցնցելու ուղակի) շփել ծուրակի գլանային մասը:

7. Մորակի բռնակի յերկրորդ (գնացքային) գլուխի մասնավոր անցքի անցքողները յերրորդ գլուխի մեջ գնդիս (վերածածկ) ճնշումը մազիտալի վրա կբարձրանա 0,2—0,4 միլիմետրով (գնացքի յերկարությունից կախված), այնուհետև հետագա բարձրանալը մասնավոր չեն նկատվում:

8. Ուրի անցքողները սողնակներն անուցիչ կախարելի ուղղությամբ զուգակի կողմից: Ճնշումը մազիտալում գնացքային գլուխի մեջ Հավասարաց բարձրանում և:

9. Մազիտալում չերրորդ գլուխի մեջ (պաշտոնական պարտադրյալ) պարտադրյալ հետև ճնշակի բռնակը վերածածկի դնելով, ուրի գլուխ զավ մազիտալից չեն ընդհատվում միջնա չեն նրա լրիվ պարտադրյալ:

ա) Մորակի (3) անցքողները:
բ) Մազիտալի միտքից կախարելի անցքողները (5) և (4), անցքողների (գնացքային) (1) պատվելը, ուղղությամբ չեն գնացնում (2), սողնակի անցքից և կացնում (3), դրվել կախարելի անցքից և կացնում (4), խցաններն անցքից և կացնում (5—6) միտքի գալակի և գլուխի կախարելի կողմից, շտա ձևից և միտքը:

Վրի խիտ գլուխից, կամ անցքողների (գնացքային) պատվելը (1) (նկար 4):

Հավասարել միտքի կախարելը վերին գլուխի միտքի շտա բարձրանալու հետևանքով, յերրորդ գլուխի ուղղությամբ և գալիս գլանի առաջիկ մասից և ընդհանում և կանային ընդհանում մեջ:

Ծիրիկ մեծ սողնակը գեղարում: Մազի բերի անուցիչ կախարելի անցքողները գեղարում:

Ծիրիկ կլոր սողնակը գեղարում: Մազի բերի անուցիչ կախարելի սողնակը:

Անդրիկ անցքողների գալակի շտուկերը, յեթե անցքողները չեն ընդհատվում, — հանել շտուկերը և փոխել գեղարում:

Ստուգել, փոփոխել հավասարել միտքի բարձրանալը 6 միլի: մետրից ալիկ չլինի:

Անաստղբու թյուհնեղի նշան	Անաստղբու թյուհնեղի պատճառ- նեղը	Վերացման յեղանակը
Կազմակերպի մեկնակարի ծառայք (Տկար 5 և 6)		
1. Արձանակած դրութեամբ հնա- րավոր չէ բարձրացնել մագիս- տրակի ճշտութիւնը մինչև 6 միլի- լիմետր նույնիսկ սեղմելու գլխի- կի փաթեթիցու գեղցում:	Ուղղորդող գոպանակի թույլ- հալը—իջած գոպանակ (1):	Ժամանակավոր կերպով գոպա- նակի տակ սեղմելը գնել: Գնելուն ժամանակով փոխել գոպանակը:
2. Ողի ուժեղ անցքով անցնելը բակի վերին մասի անցքի մեջ չհարապող չէ ցննել մագիստրա- լը: Յնթե արդ պատահի ճանա- պարհին, այն դեպքում առաջ է գալիս ինքնաարգելակում:	2 Վոչ խոտ դոկածքը, կամ մե- տաղե անջրպետի (զիւտագոյնա- յի) (2) պատուկը:	Ավելի խիտ փաթեթի վերին մասը: Յնթե յերևույթը չէ ընդ- հատում, — հանել ծոբակի վերին մասը և փոխել անջրպետը:
3. Էջնակի և ցրած դրու- թյամբ ողի անցքովներ ծորակի վերին մասի անցքի մեջ:	Փոքր կախարչի (3) անցքով- նեղը:	Փակել—բանալ կապակցած ծո- բակը, հանել ծորակի վերին մա- սը և ձևավոր մեջղիլը, շփել կա- պարչի վերին մասին: Վերին մասի հանած ժամանակ ողի անց- քովներու դեպքում կախարչը շփել ողի տակի թամբին:
4. Արգելակելիս ծորակում ցա- ծի անցքով ողը դուրս չէ դալիս, իսկ լիցքը շատ դանդաղ և կա- տարում:	Ռեակտիւն անջրպետի (4) պատու- կիւր ճորա մագուկից կերպիւր հետեանքով:	Փոխել անջրպետը:

5. Ողի անցքովները միջնորդ- աի մեջ ցննելիս և ծոբակի ցրած դրութեամբ:	Անջրպետի (5) կախարչի շփ- ման մեջ անցքովները, կախարչ- չի մանեակի (6) անցքովները:	Շփել կախարչին, վերին դրու- թյամբ անջրպետի ողը անց- քովները, փոխել մանեակը:
6. Ճնշման բարձրանալը մա- գիստրալում ավելորդ ողի պար- բերական դուրս թողումներով միջնորդաի մեջ:	Պարապ կախարչի (7) արտա- քին (տուրն) շփման անցքով- նեղը:	Պարապ կախարչը շփել վը- տուկային:
7. Ողի անցքում դուրս թող- նելը վերին միջնորդալի անց- քի մեջ:	ա) Կախարչի (3) միջնորդա- լին, շփման անցքովները:	ա) Վերադարձակելիս յեթե անց- քովները շարունակում են,— հա- նել ուղղորդող մասը և շփել կա- պարչը, յեթե չէ ոգնում և անց- քովները շարունակում են,— շփել կախարչին:
բ) Մեղմելու մեջղիլի ուժեղ ողակի անցքովները:	բ) Փոխել ուժեղ և ողակը:	բ) Փոխել ուժեղ և ողակը:
Վերացման յեղանակը (Տկար 7 և 7 ա)		
1. ա) Մագիստրալում ճնշման իջեցման փոքր աստիճաններ դեպքում սարքը չէ աշխատեց- նում:	Մագիստրալի մեղմի խտացող ողակի (1) անցքովները, կամ մը խոցի կերպիւր:	Ժամանակավորապես արգելա- կել և արձակել ավելի խիտ աս- տիճաններով (շեղարում) գնել ողակը, փոխել և շփել:
բ) Արգելակելուց հետո մա գիստրալում ճնշման դանդաղ բարձրացման դեպքում սարքը չէ աշխատում:	Ստորակի (2) անցքովները, ցա- ծի մասի և յետամբ գոյած պը- ունակի մեջնադրում անցքով- աւելը	Շփել ողակները, գնել միջնա- դրները:
2. Ողի անցքովները միջնորդ- ալի խոցին անցքի անցքի մեջ աղ- ծակած, կամ արգելակված դրու- թյամբ:		

Անաստուրբուքյաննեղերի նշան	Անաստուրբուքյաննեղերի պատճառ- ները	Վերացման յերանակը
3. Մարտիկ բանակը վերածածկ դնելուց հետո, արգելալծման աս- տիճանները դեպքում արգելալծա- լին դիմում ճշմարիտ դատարար բարձրացնում է:	Համարակալին հրթիռ (3) շփման անցքովները, սողնակի (2) անց- քովները, վորից հետո կարող է ստանալ դալ սարքի արձակում:	(Բեպոյում) զինել համարակալին կոթը, զինել սողնակը:
4. Պարտանակման արգելալծման դեպքում յետակի կախարհին ան- խառնում է յերազինի հետ:	Արգելալծալին դիմում խու- ղալիները լինելով բանակը պա- շարի անդրադուրից. ա) Յերկարացրած համարակալին կոթի (3) պատճառով. բ) Վառակալում (4) և ողնա- կում (2) անցքերի չափերի ան- համապատասխան լինելու. զ) Մագլաղալի միտքի (5) կերպելու. դ) Համարակալի կոթը խուղակի բաց չե անում ձողիկի դուրս ընկնելու հետևանքով: Յերկարակալի միտքի արակի (7) անցքովները, կամ յերազինի մե- կոցի (8) անցքի արգելալծած տրա- մագլից:	Կախարհի յետակի կախարհին ամ- րացումը և պաշարի անդրադուր- րին միացման անդրակը:
5. Արտակալի արգելալծման դեպքում սարքն անխառնում է ստանց յերազինի:	Յերկարակալի կախարհին կաշվե ողակի (9), կամ արգելալծալին զրանը առնող խուղակի դեմացը յետամը զոգած պուռնիկի անց- քովները:	Զննել յետակի կախարհին ամ- րացումը և պաշարի անդրադուր- րին միացման անդրակը:
6. Խնդրատրգելակումը:	Յերկարակալին կախարհին (3) և (8)	Զննել յետակի կախարհին ամ- րացումը և պաշարի անդրադուր- րին միացման անդրակը:
7. Խնդրատրգելակում արձակելը արգելալծման աստիճանները դեպ- քում:	Կոթում արգելալծալին (1-2) ուղղորդ- ված չեն:	Զննել յետակի կախարհին ամ- րացումը և պաշարի անդրադուր- րին միացման անդրակը:
8. Կախարհի արգելալծալին (Ա. 8 և 8 ա)	Արգելալծալին կախարհին (3) անցքովները:	Զննել և չինել արգելալծալին կա- խարհին:
9. Կախարհի արգելալծալին (Ա. 8 և 8 ա)	Փոքր անջրպետի (4) կտրվելը: Միջին անջրպետի (5) կտրվելը: Մեծ անջրպետի (6) կտրվելը:	Փոքր անջրպետը: Փոքր անջրպետը: Փոքր անջրպետը:

Կազմակերպի արգելակի՝ ՀԿ՝ սերիայի ողջաօխիք (նկար 3, 9 տ / 9 բ)

67

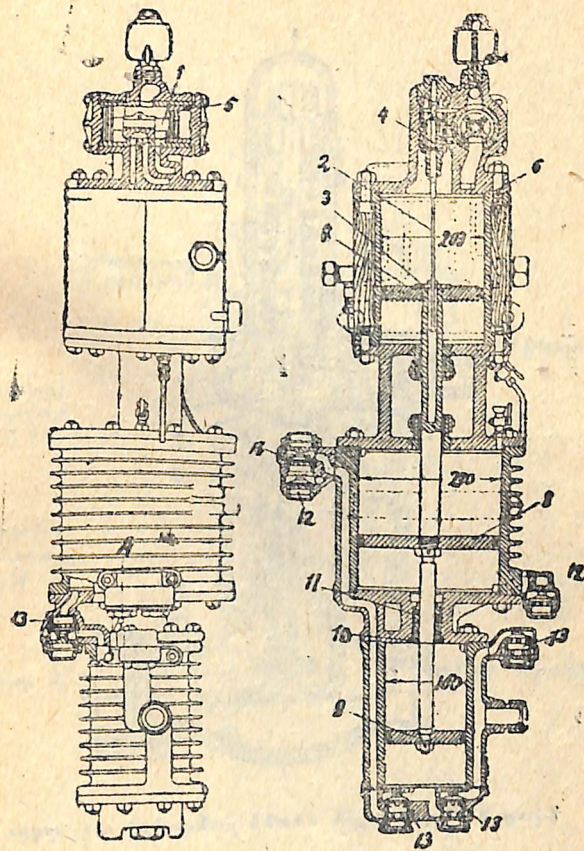
[illegible]

Անստորգությունները նորանները	Անստորգությունները պատճառները	Վերացման յերանակը
4. Արդեւակաւորն զլանի արագ լցվելը:	ա) Հաբարուբթյուններն յեղտան (3) անցնողները:	Հանել ակտիվութիւնը կնքուող և փորձել լաբորանթիւնային յեղտանը կամ ստուգել ուղղակիւ արտադրանքոված անցքը:
5. Բացակայում ե աշխատող ունեւորութիւնը լիցքը, փորը կարելի չե ստուգել արձակող կա- փարկիով:	Գլխավոր միացի (6) ունեւոր (4) փակում ե անցքը դեպի աշխատող ունեւորութիւնը:	Ամբողջնել (8) խցանները:
6. Ղեռ լիւրի արդեւակման դեպքում փչումն մթնոլորտի մեջ ողը արդեւակային զլանի մեջ չե անցնում:	Գլխավոր միացք (5) Հափա- զանց ճիգ ե և նրա կանգաւն արձակում ցածր դեմքի միջոցով:	Զննել գլխավոր միացի մասն- ժուրը և մասնաճանակ նրան:
7. ա) Լիցքի սկզբում ուժեղ փչումն մթնոլորտային խուղակի մեջ և ինքնաբերականութիւնը:	ա) Միացի (5) կերպիւր վերին դիւրութիւնը ունեւոր (4) միջով անցնողները առկայութիւն դեմքի:	ա) Հանել սարքի գլանը և զննել ստուգն ու միացքը: Ունեւոր զարգանակը բաց աւելի: Փորկել (4) սկիզբը, կամ մասնաճանակ բացիւր մեջը:
բ) Մագնիսական ճնշումն ա- վելանելու դեպքում արդեւակա- լուց հետո արդեւակ չե արձա- կում:	բ) Մասնացի (6) կերպիւր նրա բերանը ճիւղ, կամ (4) սկիզբի, գլխավոր միացի անցնողները:	բ) Զննել սահողը:

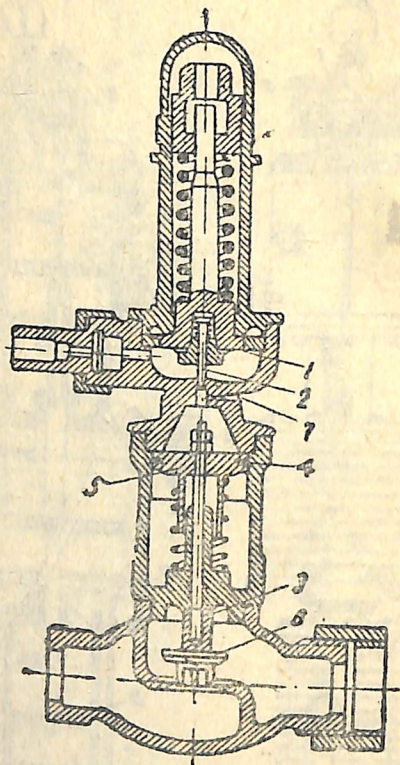
8. Արդեւակի արագ արձակումը, ինքնաբերականութիւնը արդեւակի մեջ:	Ողի անցնողները լրացուցիչ անեղութիւնները:	Մագնիսական ճնշումն արձակող կարգիւր: Հափա- բերված անցնողները վերա- արդեւակներ և կարգիւրի տեղ փոխման կամ բարձրացման միջոցով:
9. Զննման իջեցման դեպքում արդեւակում չկա:	Գլխավոր միացի սկիզբի (4) ու- ժեղ անցնողները:	Զննել ունեւոր մեջը, բաժա- նել, կամ փոխել:
10. Արդեւակի դա՛րագ արձա- կումը:	ա) Արձակումն արագութեւն անցքերի արդեւակի մագնիսականութիւնը:	ա) Մագնիսականութեւն անցքերի հետումը մագնիսականութեւն:
11. Մագնիսական անջատելու դեպքում (կարգում) ողի յերկա- րաւան յեղը մագնիսական շու- քիւր միջոցով:	բ) Ողի անցնողները սողնակա- յին կամբարայից լաբորանթիւնային յեղտան (3), միջնագիւրի (7) կամ խցաններ (8) միջով:	բ. Մագնիսականութեւն համարը լաբորանթիւր և անցնողները առկայութիւնը դեպքում սեղմել կամ անջատելու: Ունեւորի կնքուող բուրնը անջատելու դեպքում անջատելու փոխարինելու հետումը մագնիսականութեւնը:
12. Ուժեղ փչումն մթնոլորտա- յին խուղակի մեջ լիցքի սկզբ- քում:	Մոլանակներ (11-12) բարձ- րանում:	ա) Միջնագիւրի դեպքում մասնաճանակ անջատելու փոխարինելու հետումը մագնիսականութեւնը:

Անասրճութունների նշանները	Անասրճութունների պատճառ- ները	Վերացման յեղանակը
13. Իջեցրած ճնշումն արգելա- կային դիմումում (ներկա արգելակ- ման դեպքում)	Ռեժիմային զսպանակները (13—14) իջվածքը: Զրկավոր սխալ ուղի (4) ա) ցլթողները:	Փոխել զսպանակները, կամ նե- ցուցում մեջդիր դնել: Փոխել ո- ւղի (4), կամ փոխել բացելու մեջդիրը:
14. Միջնուղղության անցքի մեջ անցքողները:	ա) Սողնաղիները (11—13) վատ շփումը: բ) Ռեժիմային կնգուղի (15) վատ կապելը միջնաղիին (16): ա) Զրկ հավասարել միտքը (17): բ) Դիմադրի ուղի (18) շուտ ե տված ուժի մեջ կնգուղի (15):	Մի քանի անգամ վերադարձե- լալել: բ) Ռեժիմային կնգուղի բու- տեղն ածացնել: ա) Զննել հավասարել միտքը մասնավոր: բ) Շուտ տալ դիմադրի սղակը:
15. Բաժնորարած ճնշումն ար- գելակային դիմումում ցատկու- ղի դեպքում:		

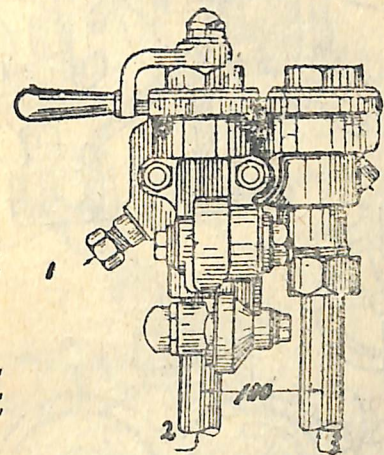
Շողերալըային տնտեսության կենտրոնական կառավարչության
պետի տեղակալ՝ ՏՈՄԼՑՈՆ ՈՎ



Նկար 1. Շողերալային տնտես-ծծանը:



Նկար 2. Շողեղային ծծանի բանվածքի ուղղորդը:



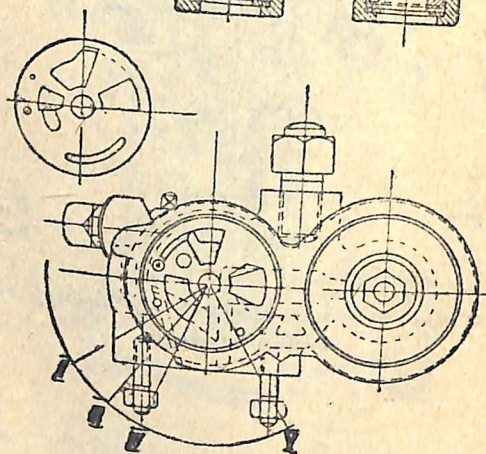
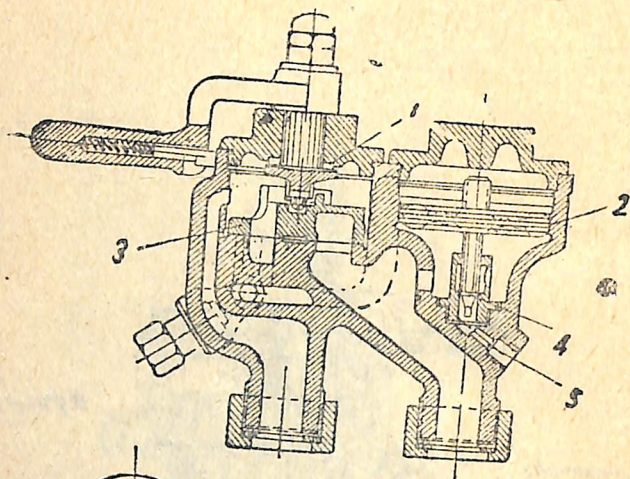
Լրացուցիչ
ռեզերվար
խողով. $\frac{3}{8}$ "

Գլխավոր
ռեզերվար
խողով. 1"

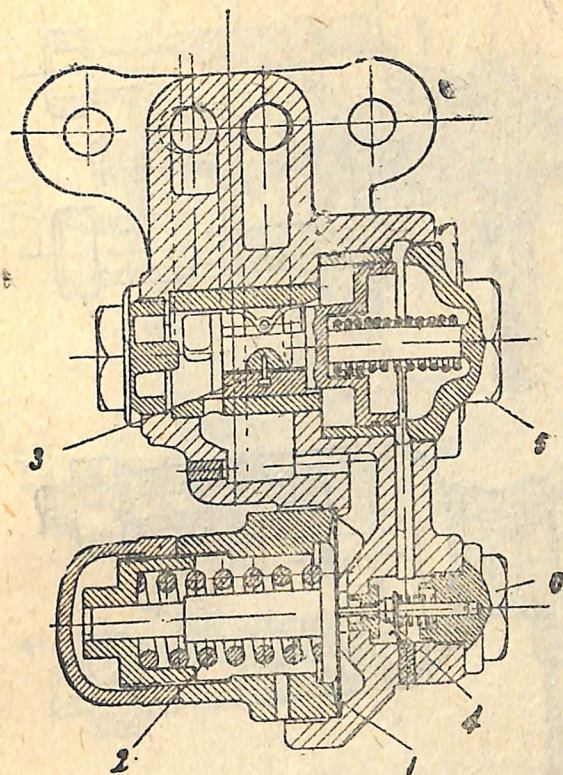
Մթնոլորտ

Մագիստրալ
խողով. 1"

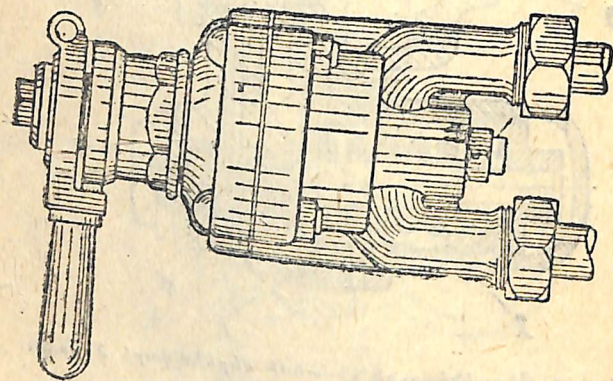
Նկար 3. Վիստինյանովի սխառնի մեքենավորի ծորակի արտաքին տեսքը:



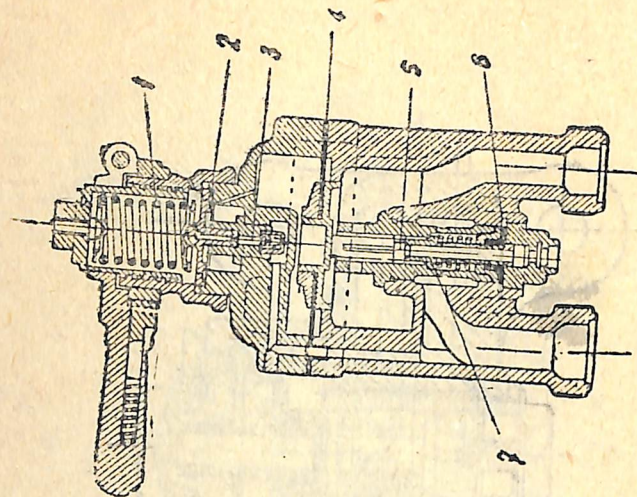
Նկար 3ա. Վեստինգհուզի սխտամի մեքենավորի ծորակը
կտրվածքում և տեսքը վերեվից:



Նկար 4. Վեստինգհուզի սխտամի մեքենավորի ծորակի
սողնակի սնուցիչ կախարիչը:

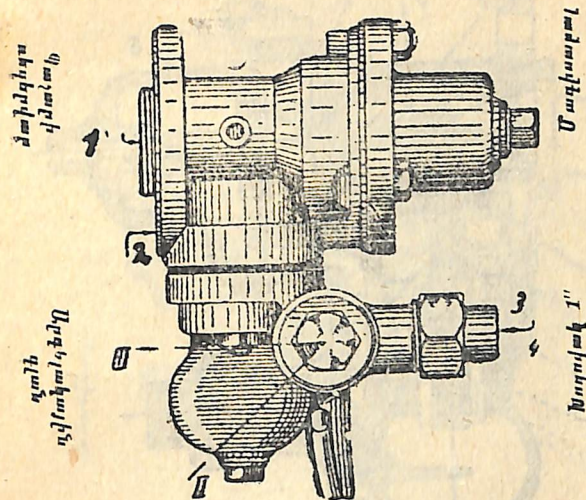


Նկար 5. Կազանցովի սխեմայի մեքենայի
ծրվակի արտաքին տեսքը:



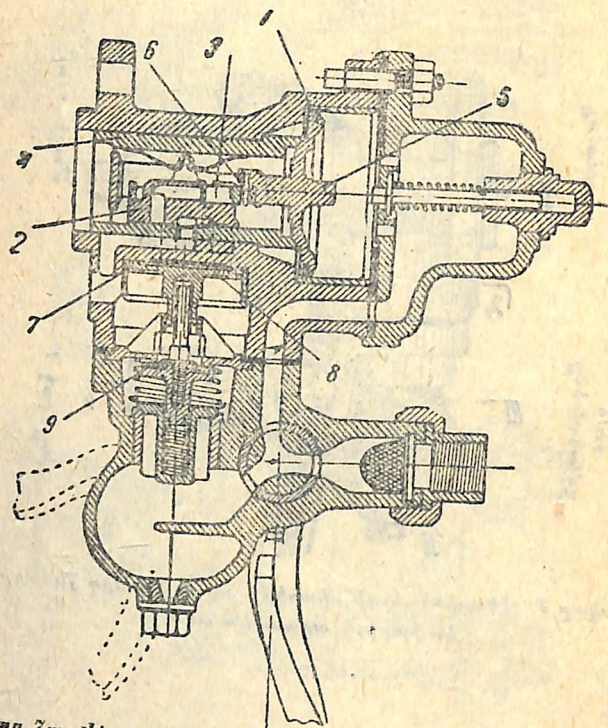
Նկար 6. Կազանցովի սխեմայի մեքենայի
ծրվակի ներքին տեսքը:

Նկար 7. Վեստինգհուզի սխեմայի արագ գործող յեռակի
կափարիչի արտաքին տեսքը:

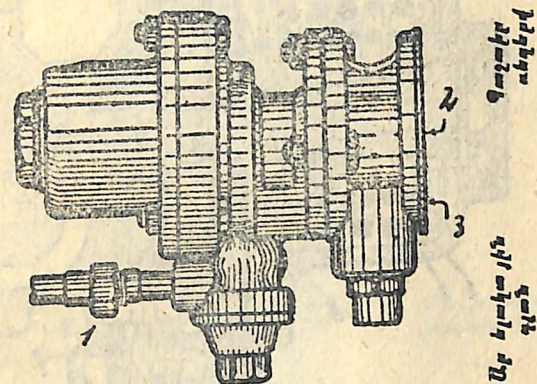


Մագնիսային

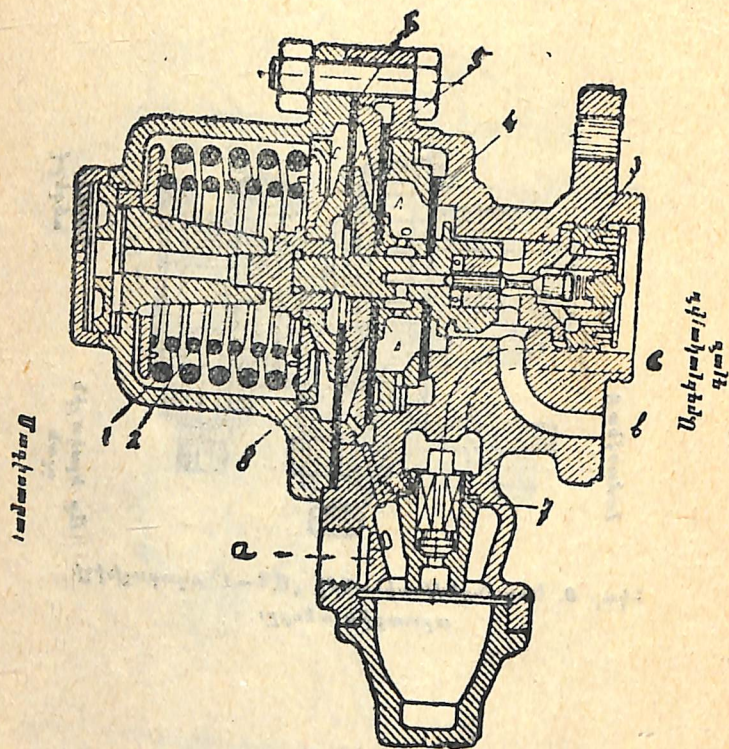
Ներքին տեսքը



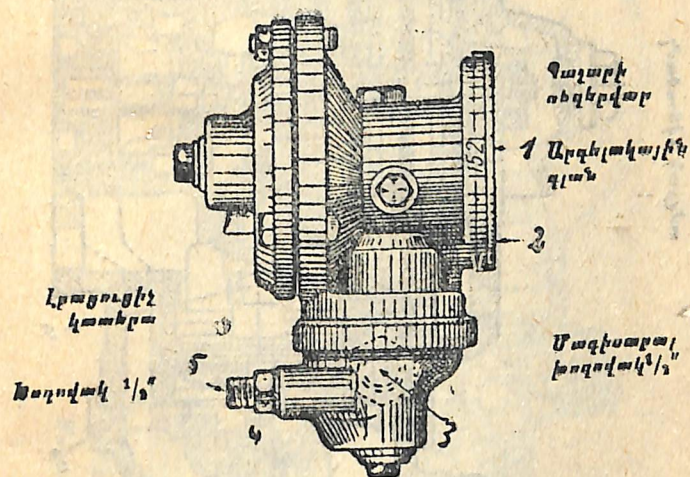
Նկար 7ա. Վեռնինաուղի սխեմայի արագ գործող յետակ կափարիչը կարգվածքում:



Նկար 8. Կազանցելի սխեմայի «ԱՊ-1» ուղեառիչի արտաքին տեսքը:

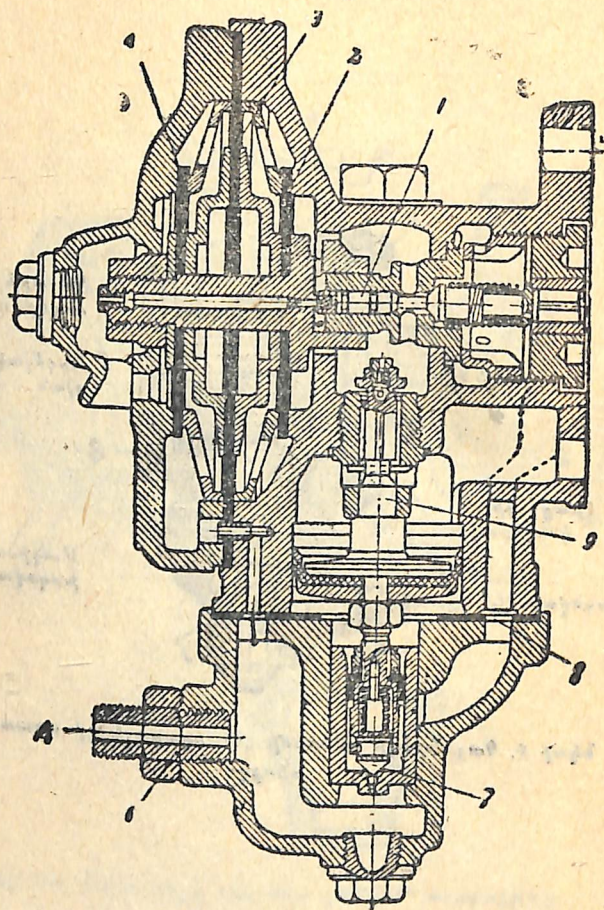


Նկար 8ա. Կազանցելի սխեմայի „ԱԳ—1“ ուղարաշխիչը
կարվածքում:



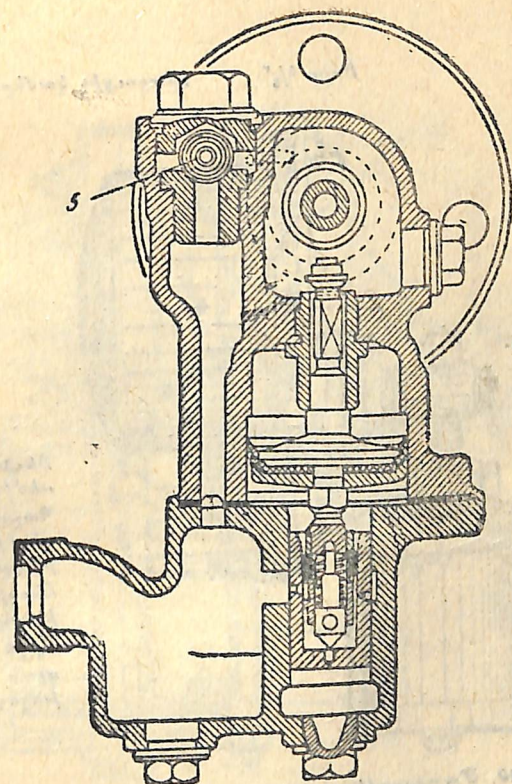
Նկար 9. Կազանցելի սխեմայի „Կ“ ուղարաշխիչի լարածքը:

Կազմակերպչական



Նկար 90. Կազմակերպչական սխեմա «Կ» ուղաբաշխիչի լարվածքը:

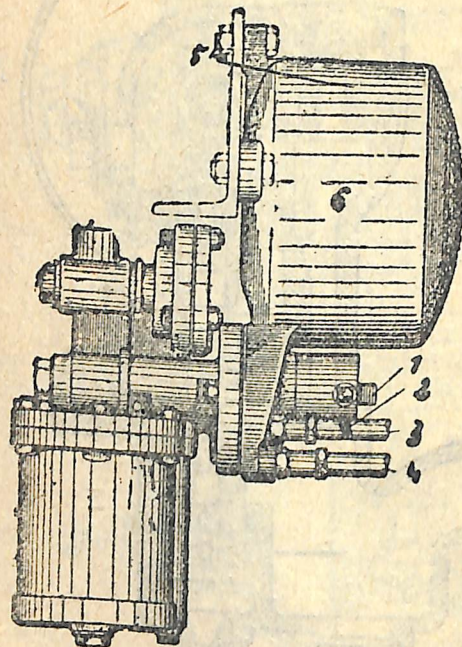
Կազմակերպչական



Նկար 91. Կազմակերպչական սխեմա «Կ» ուղաբաշխիչի լարվածքը:

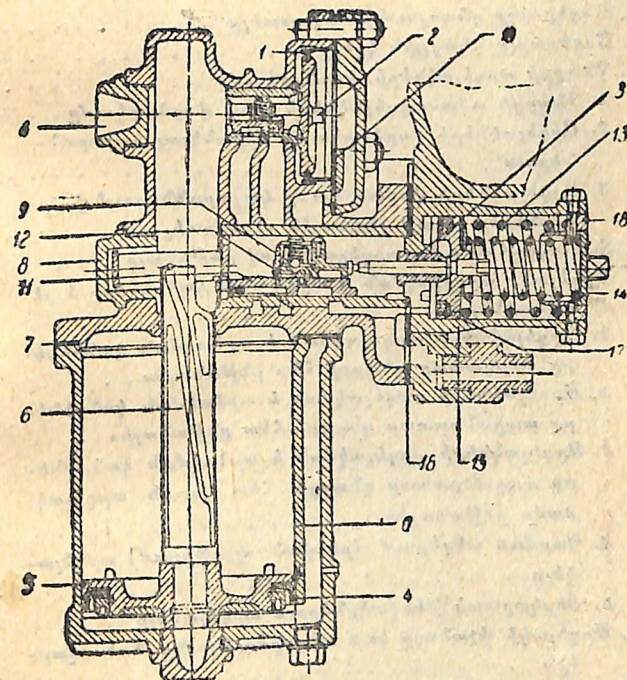
Բոլոր $\frac{3}{8}$ "

Հրացուցիչ կամերա



Բեռնված
ոեժիմ
Պաշարի
ոեղերվար
խողով $\frac{1}{2}$ "
Մագիստրալ
խողով $\frac{1}{2}$ "
Արգելակային
զլան
խողով $\frac{3}{4}$ "

Նկար 10. Մառնուովի սխառմի ողաբաշիչի արտաքին տեսքը:



Նկար 10ա. Մառնուովի սխառմի ողաբաշիչը կարվածքով:



БИБЛИОТЕКА
Академии Наук
УССР

ԲՈՎԱՆԴԱԿՈՒԹՅՈՒՆ

Ցեփեռ

I. Շողեքարը դեպոյում պատրաստելը	3
II. Շողեքարը գնացքին կցելը	6
III. Գնացքի արգելակները փորձարկումը	6
1. Գնացքի ավտոարգելակները լրիվ փորձարկումը	7
2. Արգելակները փորձարկումը միջանկյալ կայարաններում	9
3. Արգելակները փորձարկումը կայարաններում վայրենջներին առաջ՝ լեռնային ուղեմասերում	9
IV. ձանապարհին ավտոարգելակներով ընթանալը	10
V. Արգելակի արգելակման և արձակման կանոնները և յեղանակները	13
1. Արգելակները արգելակման և արձակման կանոնները մարդատար գնացքի հետ ընթանալիս	13
2. Արգելակները արգելակման և արձակման կանոնները ապրանքատար գնացքի հետ ընթանալիս	16
3. Արգելակները արգելակման և արձակման կանոնները ապրանքատար գնացքի հետ լեռն արգելակմամբ ընթանալիս	19
4. Կարման տեղերում (բեկված պրոֆիլում) արգելակելը	21
5. Յերկարատև թեքվածքներում արգելակելը	21
VI. Արգելակի փչանալը կամ անգործությունը ձանապարհին	25
VII. Շողեքարը գնացքից դատելը և դեպոյում դնելը	26
VIII. Արգելակները կցման հիմնական կանոնները	28
Հավելված	53

ՀՀ Ազգային գրադարան



NL0296094

1936
18
2 1 1

36-840

24.442

Инструкция по автотормаза
машинисту и помощнику машиниста