

Հ Ի Ա Յ Ա Ն Ք

ՅԵՐԵՎԱՆԻ ԵԼԵԲՏՐԱՔԱՐՇԻ ՎԱԳՈՆԱՎԱՐՆԵՐԻ
ԿՈՆԴՈՒԿՏՈՐՆԵՐԻ, ՎԵՐԱՀՍԿԻԶՆԵՐԻ, ԿԱՅԱՐԱՆԱ-
ՊԵՏԵՐԻ, ՈՒՂԵՊԱՀԱԿՆԵՐԻ ՅԵՎ ՍԼԱՔԱՎԱՐՆԵՐԻ
ՀԱՄԱՐ

625
2-94

14.06.2013

04 AUG 2010

625

2-941

պ ՊՐՈԼԵՏԱՐՆԵՐ ԲՈԼՈՐ ՑԵՐԿՐՆԵՐԻ, ՄԻԱՑԵՔ

1010
42751

ՀՐԱՀԱՆԳ

ՅԵՐԵՎԱՆԻ ԵԼԵԲՏՐՈՒԲՈՐՆԻ ՎՍԳՈՂԱՎԱՐՆԵՐԻ
ՈՆԴՈՒԿՏՈՐՆԵՐԻ, ՎԵՐԱԶՍԿԻԶՆԵՐԻ, ԿԱՅԱՐԱՆԱ-
ՊԵՏԵՐԻ, ՈՒՂԵՊԱԶԱԿՆԵՐԻ ՅԵՎ ՍԼԱԲԱՎԱՐՆԵՐԻ
ՀԱՍՏԱՐ

2531

ՅՏՂԵՐ

1933 թ.

ՅԵՐԵՎԱՆ

ՅԵՐԵՎԱՆԻ ԵԼԵԲՏՐԱԲԱՐՇԻ ՎԱԳԱՆԱՎԱՐՆԵՐԻ
ՀԱՄԱՐ

ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ԿԱՆՈՆՆԵՐ

1. Յուրաքանչյուր վազոնավար պարտավոր է լավ իմանալ հրահանգը և իր աշխատանքի վերաբերյալ բոլոր հրամանները:

2. Աշխատանքի գնալիս վազոնավարը պարտավոր է իր հետ ունենալ հրահանգը:

3. Հարբած վիճակում ծառայության գնալու դեպքում վազոնավարը անհապաղ հեռացվում է աշխատանքից:

4. Վազոնի շարժման ժամանակ խստիվ արգելվում է խոսել, խմել, ծխել, կամ ուտել:

5. Ամենայն խտուրթյամբ արգելվում է հոգալ իր բնական կարիքները վազոնների կամ կայարանային շենքերի մոտ:

6. Արգելվում է վազոնավարին շարժման ժամանակ վորեւ մեկին բարեւել, հանել գլխարկը, կամ պատիվ տալ:

7. Հասարակության և իրար հետ հարաբերության ժամանակ, վազոնավարները պարտավոր են իրենց պահել հանգիստ և քաղաքավարի:

8. Խստիվ արգելվում է խոսակցությամբ, կամ վեճի բռնվել հետիոտների կամ ելեքտրաքարշի զիծն անցնողների հետ:

9. Վտանգ սպառնալու գեպքում վազոնավարը պարտավոր է ոգտագործել բոլոր առկա միջոցները, գծրախտ պատահարը կանխելու համար.

10. Դժբախտ պատահարի ժամանակ վազոնավարը պարտավոր է քաղաքավարի ձևով խնդրել վկաների հասցեները, նշելով նրանց ազգանունը, անունը, հայրանունը և կոչումը.

11. Ամենայն խստությամբ արգելվում է վազոնավարին սպառնացող վտանգի, ինչպես նաև չարժման հանկարծակի կասեցման ժամանակ թողնել վազոնը, բացառությամբ ստորև նշված վերապահումներին.

12. Ամենայն խստությամբ արգելվում է վազոնավարին կոնտրոլների բռնակը հանձնել վորևէ մեկին, բացառությամբ.—

1. Յերթևեկության բարձր անձնակազմին պատկանողներին, վորոնք գործող կանոնների հիման վրա, և բացառապես իրենց ծառայության պարտականությունների կատարման ժամերին իրավունք ունեն վարել վազոնը.

2. Վազոնավարներին, վորոնք ըստ վերակարգի նշանակված են հերթափոխ.

Ծանոթություն.—Ամենայն խստությամբ արգելվում է վազոնի վարելը հանձնել հարբած վիճակում գտնվող անձանց.

13. Գծում, բացի յերթևեկության ծառա-

յության գլխավոր գործակալից, վազոնավարը յենթարկվում է կայարանապետին, վերահսկիչին և հրահանգիչներին.

14. Հերթապահության կամ պարկում լինելու ընթացքում վազոնավարը յենթակա յե ավագ հսկիչին, հերթապահ մանտյորին և վարպետին.

15. Բոլոր նկատած անսարքության, վազոնի վնասվածքի, ինչպես նաև պատահարների մասին վազոնավարը պարտավոր է հայտնել մերձակա կայարանապետին, վերահսկիչին, կամ հրահանգիչին, գրանցել ուղեմատյանում և վոչ ուչ հաջորդ օրը ներկայանալ գրասենյակ մանրամասն բացատրություններ տալու համար.

16. Կանոնները խախտելու համար, հաշմաճայն Աշխ. որենսդրքի 47 հոդ., վազոնավարը յենթակա յե տուժանքի մինչ հեռացնելըն տուանց նախազգուշացման:

ՎՍԳՈՆՆԵՐԻ ԸՆԹԴՈՒՆՈՒՄՆ ՅԵՎ ՀԱՆՁՆՈՒՄԸ ՊԱՐԿՈՒՄ ՅԵՎ ԳԾՈՒՄ

17. Վազոնավարը պարտավոր է նախօրյակին, կամ աշխատանքի անցնելու օրը, սակայն իր ժամանակին, իմանալ ըստ վերակարգի, թե վո՞ր գծի վրա և վո՞ր ժամին է աշխատելու.

18. Վազոնավարը պարտավոր է լինել պտրկում, վազոնը մեկնելուց 15 րոպե առաջ

և ներկայանալ վագոնները ուղարկողին կամ նրա տեղակալին, վորից և ստանում է թույլտվություն աշխատանքի անցնելու: Այնուհետև վագոնավարը պարտավոր է ըստ վերահարգել իմանալ իր վագոնի համարը, ստանալ գործիքապահից վագոնի պարագանները, ինչպես նաև անցնել մատորային և կցիկ վագոնների ընդունելությանը:

19. Վագոնի ամբողջ գույքը և պահուստային մասերը պետք է լինեն առկայ: Ինչպես սլատուհանների, նույնպես և դռների — ասպակիները պետք է լինեն անվնաս, հատարանները խնամքով մաքրված: Վոչ մի տեղ չպիտի նրչմարվեն փոռքերի, կամ քսուկի հետքեր: Վագոնային և մուտքի դռները պետք է բացվեն և փակվեն բոլորովին ազատ: Բոլոր ավազամանները պետք է լցրված լինեն լավ չորացված ավազով:

20. Սոնակային, խարիսխային և կոմպրեսորային յուղիչները պետք է լցված լինեն յուղով, ատամնավոր անիվները պետք է յուղված լինեն ալյուրեթանձր, վոր ատամների վրա չլինեն փայլուն տեղեր:

21. Կոլեկտորները պետք է լինեն բաց փայլուն, խողանակապահի սղմիչ թաթիկները պետք է իջեցրված լինեն: Արգելվում է վագոնավարին գննելու համար հանել ածուխը:

22. Մատորային և կցիկ վագոնի վորտի և գլխավերելի զանոգերը պետք է լավեն լավ:

23. Չ'ներիակելով կտրիչը և ավտոմատը, վագոնավարը պարտավոր է ստուգել, արդյոք ազատ տեղաշարժվում են յերկու կոնտրոլլետների մեծ և փոքր բռնակները վագոնի դեպի առաջ և դեպի յետ ընթացքի, ինչպես նաև ելեքտրական արգելակի ժամանակ: Խստիվ արգելվում է այս դեպքում կոնտրոլլետների բռնակի ամեն տեսակի բռնի տեղափոխումներ:

24. Ողային արգելակի մեքենավարի բռնակի կռունկը պետք է ազատ շարժվի մեկ ծայրից մյուս ծայրը, բոլոր պահամանների կռունկները պետք է լինեն ծածկված:

Սարքին վագոնը պարկ մոտենալուց վագոնավարը պետք բանա բոլոր պահամանների (ռեզերվուարներ) կռունկները:

25. Կցիկ վագոնի կռունկները պետք է ծածկված լինեն և կանգնած կոթով խողովակի կամ կռունկի ուղղությամբ: Կցիկ և ողային արգելակով սարքավորված վագոնով ընթանալու ժամանակ նախասրահի կռունկը պետք է ծածկված լինի, յետասրահի կռունկը բացված (կռունկի կոթը պետք է կանգնած լինի կռունկի լայնությամբ):

26. Ավազամանների լծակները պտույտի ժամանակ պետք է առաջ մղեն ավազամանի խուփը՝ բեկներին ավազ տալու համար, ինչպես նայել խուփը վերադարձնել նախկին դրությանը, վորպեսզի ավազն անընդհատ չըթափվի զծի վրա:

27. Մատորային և կցիկ վազոնի ձեռքի արգելակի չնիկը, արգելանիվը և ճոճուակը պետք է լինեն անվնաս: Ձեռքի արգելակի չըղթան պետք է լինի անվնաս, առանց հանդույցների և արգելակը թուլացնելուց կանոնավոր Իջնի և բարձրանա իլիկից (չալինդելից):

28. Մատորային և կցիկ վազոնի կոճղերը պետք է լինեն մատ ու կեսից վոչ բարակ, բընիկներում ունենան յերիթներ (չալոնիկ), արդելակելուց աշխատեն լրիվ մակերեվույթով և նույնիսկ դիպչելու ժամանակ տեղահան չլինեն: Յետքաչիկ զսպանակները պետք է լինեն անվնաս, ձեռքի արգելակը թուլացնելուց կոճղերը պիտի հեռանան կալանդից առանց թեքվածքի:

29. Մատորային և կցիկ վազոնի ապահովիչ տախտակները պետք է լինեն անվնաս և լավ ամրացված: Մատորային և կցիկ վազոնի միացնող պատը պետք է լինի անվնաս և փակակոները լավ ամրացված ողակին:

30. Թափարդել չորսուն (բուֆերային բըրուս) պետք է կանգնած լինի վազոնի առանցքի յերկարությամբ և համապատասխան բնիկում ունենա ցցյերկաթ (շտիր), կամ պարկած Թափարդել հիմքի վրա:

31. Մատորային և կցիկ վազոնների սոնա կային բուքսերը պետք է լցրված լինեն յուղով, ունենան սոնակալ և միջարկ: Յեթե բուքսերի վրա կան պլոմբներ, վազոնավարը ստուգում

և միայն պլոմբների ամրողջությունը: Բուկաային կափարիչները պետք է լինեն անվնաս և լավ ամրացված:

32. Աղեղը պետք է լինի լավ սղոցված, ներս չխրված և առանց թեքվածքի: Աղեղը պետք է ինքր բարձրանա հորիզոնական դրությունից: Աղեղի պարանը պետք է լինի բաժական յերկար և անցկացրված համապատասխան չանդին, կամ ճախարակին:

33. Ճակատային և կողքի ցուցանակները և դծի №-ը պետք է լինեն իրենց տեղում և կանոնավորն չեն վազոնի շարժման ուղղությունը:

34. Մատորային, կամ կցիկ վազոնի վորևե անսարքության դեպքում, վազոնավարը պարտավոր է անհապաղ հայտնել վազոնները ուղարկողին:

35. Ձեռքի արգելակի, ավազամանների, բուկսերի, սոնակալների, կոլլեկտորների տաժմնավոր անիվների, զանգերի, կոնտրոլների և լուսավորության սարքին չլինելու դեպքում, վազոնավարն իրավունք չունի մեկնելու պարկից:

36. Պարկից մեկնելուց վազոնավարը պարտավոր է ուղեմատյանում նշանակել վազոնների և դծի, ինչպես նաև իր և կոնդուկտորի № №-ը և գրանցել պարկից մեկնելու ճիշտ ժամանակը, այդ բոլորը վավերացնելով սեփական ստորագրությամբ:

37. Արգելակների, ավազամանների ներ-

գործությունը, ընթացքը սարքին լինելը վա-
զոնավարը պարտավոր է ստուգել պարկում
փորձնական գծի վրա և տալ ստորագրություն
վազոնը ու նրա կահավորումը սարքին վիճա-
կում ընդունելու մասին.

38. Վազոնը հերթափոխ վազոնավարին
հանձնելուց, աշխատած վազոնավարը պար-
տավոր է բերանացի տեղեկացնել մատորային
և կցիկ վազոնների նկատած բոլոր անսարքու-
թյունների մասին: Հերթափոխ վազոնավարը
իր կողմից հայտնաբերած թերությունների
մասին պարտավոր է ղեկուցել հենց առաջին
բեյսի ժամանակ և վերոհիշված կարգով այդ
առթիվ գրանցելով ուղեմատյանում, ստո-
րագրելով վազոնն ընդունելու մասին և նշե-
լով իր №-ը:

ԾԱՆՈԹՈՒԹ. — Ուղեմատյանում պետք
է նույնպես գրանցվեն այն բոլոր վը-
նասվածքները, վոր վազոնը ստացել
է գծում:

39. Ընդունելով վազոնը, վազոնավարը
պարտավոր է խնամքով պահել նրա բոլոր մա-
սերը, հսկել նրա սարքին լինելու վրա, ժամա-
նակին զննել բուկսերը, աղեղը, ապահովիչ-
ները և ավազամանները լցնել ավազով:

40. Գծից պարկ վերադառնալուն պես,
վազոնավարը պարտավոր է ստորագրությամբ
ուղեմատյանում, մատորային և կցիկ վազոնը
հանձնել հերթապահ մանույրին, իսկ պահես-

տային մասերը գործիքապահին, ըստ վորում
ստուգում է ուղեմատյանում վազոնի անսար-
քության մասին բոլոր գրանցումները, լրացը-
նում չգրանցվածները, ինչպես նաև նշանա-
կում պարկ վերադառնալու ժամանակը:

41. Ստիվ արգելվում է վազոնավարին
հեռանալ վազոնից մինչև նրա լրիվ հանձնումը
և վազոնը հերթապահ վարպետի կողմից
մատնանշված տեղում կանգնեցնելը: Վազոնն
իր տեղում զետեղելուց հետո, վազոնավարը
պարտավոր է անջատել ավտոմատը, կտրիչը,
լուսավորությունը, յետ քաշել աղեղը, իսկ
խոնավ յեղանակին բացել ողային արգելակով
վազոնի պահամանը՝ խոնավ ուղը գուրս թող-
նելու համար:

ՅԵՐԹԵՎԵԿՈՒԹՅԱՆ ԿԱՆՈՆՆԵՐ, ԱՂԵՂ և ՈՂՍՅԻՆ ՑԱՆՑ

42. Աղեղը կտրելուց, փշանալուց, կամ
ողային լարը կտրելուց խուսափելու համար,
ամենայն խստությամբ արգելվում է վոչ փո-
խադրված աղեղով ընդանալ գծով, պարկում,
կամ փորձաշարժերի ժամանակ պահեստային
գծում:

43. Լարի ցածրության, կամ խստիվ կախ-
ված լինելու հետևանքով, աղեղը տեղափո-
խելու անհնարինության դեպքում, վազոնա-
վարը պարտավոր է պահանջել կոնդուկտորից,
վոր նա բռնի աղեղը և յետ քաշի նրան լարից
կրոնշտեյնի և կախվածքի տակից: Համենայն

գեպս վագոնի ընթացքը տվյալ դեպքում պետք է լինի խիստ դանդաղ:

44. Աղեղը լարից սահելու դեպքում, վագոնավարը պարտավոր է անհապաղ կանգնեցնել վագոնը, արգելակել նրան ձեռքի արգելակով, հանել կոնտրոլլերի փոքր բռնակը, բարձրանալ կաուլը և աղեղը կանգնեցնել նորմալ դրուժյան մեջ:

45. Յեթե վագոնն ընթանում է բուկսերով, վագոնավարը պարտավոր է աղեղը պահել իջեցրած:

46. Աղեղը կոտրվելու դեպքում, վագոնավարը պարտավոր է կուլիսոնները կորացնել մինչ հորիզոնական դրուժյունը և ամուր կապել նրանց՝ կամուրջի տակ լարի փչացումից խուսափելու համար:

47. Յեթե աղեղը ձգում, կամ սաստիկ ճռում է լարը, վագոնավարը պարտավոր է բստուգել. արդյոք չեն դոյացել նրա վրա կտրվածքներ և մոտակա կայարանում պահանջել սդոցելու ալլյումինին:

48. Յեթե վագոնն ընթանում է ուժգին թափով այդ դեպքում, վագոնավարը պետք է ստուգի. արդյոք չեն թուլացել կուլիսոնների զսպանակները, փորի մեջ համողվելու համար պետք է կորացնի աղեղը մինչ հորիզոնական դրուժյունը և կամաց-կամաց արձակի պարանը:

Ծանոթութ. — Վագոնի սրբնթաց չարժուան առաջանում է հոսանքի հաճախակի

ընդհատումներից, նրա հետեվանքով, վոր աղեղը հեռանում է լարից: Այդ վնասում է լարին, աղեղին, մատորներին և կարող է պատճառ հանդիսանալ ավտոմատի անկմանը և թիթեղնիկի ալրման:

49. Յեթե աղեղը փոխաձգվում է զեպի առաջ, չարժման ուղղությամբ, վագոնավարը պարտավոր է ստուգել. արդյոք կարճ չե աղեղը, կամ պահանջել, վոր թուլացվեն կուլիսների զսպանակները:

50. Յուրաքանչյուր բեյսի վերջում վագոնը չըջադայելիս վագոնավարը պարտավոր է գննել աղեղը և նրա անսարքության դեպքում հայտնել կայարանապետին և պահանջել հերթապահ փահանագործից կարգի բերել, կամ փոխել աղեղը:

51. Ողային դժի անջատիչների տակ, կայմի վրա նշադրած կարմիր և սպիտակ ուղով, իսկ փոստի վրա՝ կարմիր դրոշակով, վագոնավարը պարտավոր է անջատել հոսանքը, վորպեսզի լարի մոտ չառաջանան ուժեղ բորնկումներ (վոլտային աղեղներ): Բռնկումները կարող են այրել փայտե միջարկը, հալեցնել լարը և ալլյումինը:

52. Ամենայն խստությամբ արգելվում է պարանի փոխարեն աղեղին կապել մետաղալար, այլապես նրան դիպչողները կարող են ստանալ հարվածներ և այրվածքներ: Բացի դրանից, մետաղալարը չփվելով վագոնի մետաղյա մասերին կարող է հոսանքը փոխանցել

դեպի բելսները և առաջ բերել կարճատև միացում և թափքի այրում:

53. Յերթեվեկության ժամանակ վազոնավարը պարտավոր է ժամանակ առ ժամանակ դիտել լարը և մի վորևէ թերություն նրկատելուց անհապաղ հայտնել մոտակա վերահսկիչին:

54. Ուղային լարերի փչացման դեպք հայտնաբերելուց, վորի հետեւանքը կարող է լինել աղեղի վնասում, վազոնավարը պարտավոր է վնասված տեղից հեռանալ 25 մետր, նշանցնել վազոնը և ուղարկել կոռուկտոր, նախազգուշացնելու հաջորդ վազոնին, ո վնասված տեղից անցնեն կորացրած աղեղի վերջինս կտրվելուց զերծ պահելու հար: Միայն յերկրորդ վազոնն անցնելուց հետո առաջինը կարող է ճանապարհ ընկնել, իսկ յերկրորդ վազոնի վազոնավարը մնում է տեղում մինչ հատուկ անձնավորության ժամանումը՝ դժբախտ պատահարը կանխելու համար, կամ մինչ վերանորոգման սայլակի դաւը:

55. Լարը կտրվելու և դժի վրա ընկնելու դեպքում, վազոնավարը պարտավոր է փայտե աքցանով լարը բարձրացնել գետնից: Կոռուկտորը վերցնում է պահեստային պարանը, պատրաստում է հանգույց, արագությամբ նրանով բռնում և քաշում է գետնից լարն առանց դիպչելու նրան և պարանը կապում մոտակա կայմին, այնպես վոր լարը չկպչի վոչ

դետնին և վոչ կայմին: Վազոնավարը պարտավոր է տեղում մնալ մինչ վերահսկիչի, կամ վարչական այլ անձնավորության ժամանումը, արգելելով վորևէ մեկին մոտենալ լարին: Պատահարի մասին կայարանապետին հեռախոսով հայտնում է կոռուկտորը:

ԱՎՏՈՄԱՏ ՅԵՎ ԿՏՐԻԶ

56. Ամենայն խտությամբ արգելվում է ներփակել և անջատել ավտոմատը կամ կտրիչը բռունցքների, կամ վորևէ այլ առարկայի հարվածներով բռնակին:

57. Վազոնը շարժվելուց և վերելքում կանգնելուց հետո վազոնավարը պարտավոր է անձամբ համոզվել, վոր ավտոմատը և կտրիչը ներփակված են:

58. Ամենայն խտությամբ արգելվում է սեպել ավտոմատը, վորովհետև վազոնավարը զրկում է վազոնը գլխավոր ապահովիչից:

59. Ամենայն խտությամբ արգելվում է մինչ վազոնի լրիվ կանգնելը ներփակել անջատված ավտոմատը:

60. Վազոնավարը պարտավոր է անջատել ավտոմատը, կամ կտրիչը յուրաքանչյուր անգամ, յերբ անհրաժեշտ է փոխել թիթեղիկը, կամ բացել կոտրուկների պատյանը, այլպես նա կարող է ստանալ ուժեղ հարված և այրվածք:

61. Կոռուկտորի մեծ բռնակը անջատելու անհրաժեշտության դեպքում (հանել ուժից)

նրա հետեւանքով, վոր մատները զողվել են ցանցիկներին, կամ այլ պատճառով, վազոնավարը պարտավոր է անհապաղ անջատել սրհակի վրա գտնվող ավտոմատը և կտրիչը, վորպեսզի արգելի հոսանքի ընթացումը դեպի կոնտրոլլերը և մատորները: Միայն դրանից հետո վազոնավարը պետք է արգելակի վազոնը և զննի կոնտրոլլերը:

62. Ավտոմատի հաճախակի անկման դեպքում վազոնավարը պարտավոր է զննել. արդյոք չի արգելակվում վազոնն ինքն իրեն, լավ են յետ քաշվում կոճղերը, չեն թուլացել կոլիսների զսպանակները: Վերջապես մատորներին մեկի անջատումով պետք է պարզել. արդյոք չեն փնայում նրանցից վորևէ մեկը, հասցնել վազոնը մերձակա կայարաններին մեկը և պահանջել վազոնը գետեղելու պահեստային գծում:

63. Վերելքում ավտոմատի անկումից հետո, վազոնավարը պարտավոր է անձամբ ներփակել նրան՝ վազոնը լրիվ կանգնեցնելուց հետո և վերելքը բարձրանալ հաջորդաբար ներփակված մատորներով:

ԱՊՍՀՈՎԻԶ ԹԻԹԵՂԻԿԸ ՅԵՎ ԱՐԿՂԸ

64. Ամենայն խտուրթյամբ արգելվում է դիպչել թիթեղիկին առանց ավտոմատի և կտրիչի անջատման:

65. Ամենայն խտուրթյամբ արգելվում է մինչ վազոնի լրիվ կանգնեցնելը փոխել կամ հազցնել թիթեղիկը:

66. Ամենայն խտուրթյամբ արգելվում է հազցնել յերկու թիթեղիկ, վորովհետեւ նրանք չեն կարող ելեքտրական սարքավորման համար ծառայել վորպես ապահովիչներ:

67. Այրված թիթեղիկը փոխելուց վազոնավարը պարտավոր է գլխիկների հարթ մակերեսով նորը կցել կոնտակտներին և պտուտակով ամուր սեղմել թիթեղիկին:

68. Այրվածը փոխարինելու համար նոր թիթեղիկի բացակայության դեպքում, վազոնավարը մետաղալարով միացնում է ապահովիչ արկղի պտուտակներն իրար հետ, ծալիքները մի քանի անգամ փաթաթելով պտուտակի վրա: Սրանից հետո մատորները ներփակում է միայն հաջորդաբար՝ ելեքտրական սարքավորման փչացումից կամ մետաղալարի նոր այրումից խուսափելու համար և վազոնը հասցնում մինչեւ մերձակա կայարանը, վորտեղ կարելի չէ ստանալ թիթեղիկ:

69. Յեթե սկսի այրվել ապահովիչ արկղը, վազոնավարը պարտավոր է անհապաղ անջատել կտրիչը, ավտոմատը, կամ աղեղը հեռացնել լարից և արգելակել վազոնը: Ապա վազոնավարը պոկում է ամբողջ արկղը, մաքրում է դանակով լարերի յերկու ծայրերը, մեկ լարը գնում է մյուսի վրա և վորևէ մետաղալարի ոգնությամբ կապում նրանց մի քանի անգամ փաթաթելով լարերի մոտ: Սրանից հետո մատորները ներփակում է միայն հաջորդաբար և վազոնը հասցնում մինչ մերձակա պահեստային գիծը:

70. Յեթե թիթեղիկը այրվի վերելքում, վազոնավարը պարտավոր է վարվել հետևյալ կերպ. —

1. Ողային արգելակի բռնակը փոխաշարժել մինչև ծայրյեզրը.

2. Ձեռքի արգելակի չղթան ձգել մինչև վերջը: Շնիկը գնել՝ արգելանիվի և ողային արգելակի վրա.

3. Անջատել ավտոմատը և կտրիչը.

4. Հանել կոնտրոլների փոքրիկ բռնակը և փոխել թիթեղիկը.

5. Ներփակել ավտոմատը և կտրիչը ու կոնտրոլների փոքրիկ բռնակը գնել «Առաջ» նշանի վրա.

6. Ներփակել կոնտրոլների մեծ բռնակը առաջին բաժանման վրա և միաժամանակ թուլացնել արգելակը.

7. Վերելքը բարձրանալ հաջորդաբար միացված մատորներով՝ թիթեղիկների կրկնակի այրումից խուսափելու համար:

72. Թիթեղիկի կրկնակի այրման դեպքում վազոնավարը հարթ տեղում պարտավոր է դնել. արդյո՞ք լավ է ամրացված յեղել թիթեղիկը և մաքուր են կոնտակտները, վազոնը ինքնաբերաբար չի արգելակում, կոճղերը չեն ձգված և մեկ կոնտակտից մյուսը պետք է անցնի սակավ:

72. Յեթե այրվեն յերեք թիթեղիկներ, վազոնավարը պարտավոր է մատորների հերթական ներփակումով ստուգել. արդյո՞ք չի

փչացել նրանցից վորևե մեկը, վազոնը մեկ մատորի ողնությամբ հասցնել մերձակա կայարանը և յերթը չխանգարելու համար պահանջել վազոնը զետեղելու պահեստային գրծում:

ԿՈՆՏՐՈԼԼԵՐ

73. Ստանալով շարժման ազդանշան և համոզվելով, վոր գիծն ազատ է, վազոնավարը մեքենավարի կոունկի բռնակը պետք է փոխադրի «Շարժում» նշանի վրա, կոնտրոլների փոքրիկ բռնակը փոխադրի «Առաջ» նշանի վրա, թուլացնի ձեռքի արգելակը և ապա կոնտրոլների մեծ բռնակը փոխադրի մեկ, յերկու և այլն նշանի վրա:

74. Ամենայն խստությամբ արգելվում է առանց արգելակների թուլացման ներփակել հոսանքը, բացառությամբ վերելքում կանգնելուց հետո: Ողային արգելակով արգելակելու ժամանակ, վազոնավարը կարող է ներփակել կոնտրոլների մեծ բռնակը, միայն նրանից հետո, յերբ կթուլացնի արգելակը:

75. Կոնտրոլների բոլոր դրությունները բաժանվում են փոխանցման, վորոնց վրա չի կարելի յերկար պահել կոնտրոլների մեծ բռնակը և բանվորական կամ յերթեվեկության, վորոնց վրա վազոնավարը մեծ բռնակը կարող է պահել այնքան ժամանակ, վորքան նրան անհրաժեշտ է:

76. Յերթեվեկության, կամ բանվորական բաժանումները վազոնների վրա համարվում են 5 և 9-ը:

77. Կոնտրոլլերների մյուս բաժանումները փոխանցման են և նրանց վրա վազոնավարը կոնտրոլլերի մեծ բռնակը պարտավոր է հարթ տեղում պահել յերեք վարկյան և մինչև 7 վարկյան վերելքում, այնպես վոր մատորն առաջ ընթանա սահուն, առանց հրահարումների:

Ծանոթութ. 1.—Կոնտրոլլերների փոխանցվող բաժանումների ժամանակ հոսանքը անցնում է դիմադրության միջոցով (բեռատար), վորը աստիճանաբար տաքանում է: Կոնտրոլլերի մեծ բռնակը տեվականորեն փոխանցման բաժանման վրա թողնելու դեպքում բեռատարը կարող է այրվել և բոցավառել վազոնի թափը:

2. Կոնտրոլլերի մեկ բաժանումից մյուս բաժանման հաճախակի անցնելը առաջացնում է հրդեհումներ և անհաղթատացնում ուղեվորներին, բավականին վրնասում մատորներին, ինչպես նաև առաջացնում թիթեղիկների այրում կամ ավտոմատի անկում:

78. Վազոնավարը բոլոր նեղ փողոցներով, պարտավոր է վազոնը վարել առաջին և յերկրորդ բանվորական բաժանումների վրա, վորտեղ պահանջում է առանձնապես զգույշ յերթեվեկություն: Այս դրության ժամանակ վազոնի արագությունը միջինն է, հոսանքը մեկ մատորից անցնում է մյուսը, այսինքն մատորները միացված են հաջորդաբար:

79. Վազոնավարը լայն և ազատ փողոցներում պարտավոր է անցնել յերթեվեկության, կամ բանվորական բաժանման վրա: Այս դրության ժամանակ վազոնն ընթանում է ամենամեծ արագությամբ, հոսանքը միաժամանակ անցնում է յերկու մատորները, այսինքն մատորները միացված են զուգահեռաբար:

80. Կցիկ վազոնով յերթեվեկելու ժամանակ վազոնավարը պարտավոր է վերելքում բարձրանալ հաջորդաբար:

81. Վերելքի կիսում վազոնը կանգնելու դեպքում, վազոնավարը պարտավոր է վերելքն անցնել հաջորդաբար՝ ավտոմատի անկումից և թիթեղիկի այրումից խուսափելու համար:

82. Վազոնն ընթացքի գցելուց, վազոնավարը պարտավոր է համոզվել, վոր վազոնը շարժվում է և անիվները չեն բուքսիրում, հակառակ դեպքում վազոնավարը պարտավոր է անջատել հոսանքը և նորից ներվակել, աստիճանաբար բեւների վրա ցրելով ավաղ:

83. Արգելվում է կոնտրոլլերի բռնակը ներվակել յերկրորդ բաժանումներից դեն, յեթե վազոնն առաջ չի ընթանում, վորովհետեվ ուժեղ հոսանքից մատորը կարող է այրվել:

84. Խստիվ արգելվում է կոնտրոլլերի բռնակը կանգնեցնել բաժանումների միջև, այլապես կարելի չէ այրել մատորները և կոնտրոլլերների սեկտորները:

85. Մոտորի փչացումից խուսափելու համար, հոսանքն անջատելուց, վազոնավարը պարտավոր է կոնտրոլների բռնակը միանգամից փոխադրել «Կանգ առ» նշանի վրա:

86. Կոնտրոլների մեծ բռնակն անջատելու անհնարինության դեպքում վազոնավարը պարտավոր է անմիջապես անջատել ավտոմատը, կամ կտրել, վրը դառնալով ե գլխի վերելում և այդպիսով դադարեցնել հոսանքի մուտքը դեպի կոնտրոլները ու կանխել այրումը, հետո արգելակել վազոնը:

87. Յեթե վազոնն ունի բավականաչափ արագություն, վազոնավարը անջատումից հետո կարող է կոնտրոլների բռնակը միանգամից փոխադրել առաջին յերթեվեկության բաժանման վրա, վորպեսզի հոսանքը իզուր ժամանակ չանցնի գիմադրության միջոցով:

88. Ելեքտրական արգելակը ներփակելու ժամանակ վազոնավարը պարտավոր է մեկ բաժանումից անցնել մյուսը յերեք վարկյանից վոչ շուտ և միայն վտանգի դեպքում թույլատրվում է ներփակել միանգամից յերկրորդ բաժանման վրա, իսկ հետո յերեք վարկյանի ընդհատումներով հետեվյալ բաժանման վրա: Բռնակելուց խուսափելու համար անգամ չոր յեղանակին անհրաժեշտ է ցրել ավազ:

89. Ամենայն խստությամբ արգելվում է կոնտրոլների մեծ բռնակը մեծ ուժից փոխադրել ելեքտրական լրիվ արգելակի վրա, այլապես կարելի չե այրել լարերը, մոտորը և կտրել ատամնավոր անիվը:

90. Խստիվ արգելվում է առանց կտրելի հանել կոնտրոլների կաշվե պառլանը:

91. Կոնտրոլների մատները զննելու կամ մոտորներից մեկը անջատելու անհրաժեշտության դեպքում, վազոնավարը պարտավոր է նախորոք անջատել ավտոմատը կամ կտրել՝ հարվածից կամ այրումից խուսափելու համար: Միաժամանակ վազոնավարը պարտավոր է ուշադրությամբ հսկել, վոր չկեղտոտվի կոնտրոլները, այլապես դրանից կոնտրոլները կարող է այրվել:

Ա Ր Գ Ե Լ Ա Կ

92. Ամենայն խստությամբ արգելվում է նախքան հոսանքի անջատումը, արգելակել վազոնը:

93. Վազոնը արգելակելու, այսինքն կանգնեցնելու համար վազոնավարը կարող է ոգրովել ձեռքի արգելակով, ոգային արգելակով, ելեքտրական արգելակով կամ սալ յետին ընթացք:

94. Վազոնավարը պարտավոր է ոգրովել ձեռքի արգելակով.

1. Պարկից մեկնելուց և գծից պարկ վերադառնալուց.

2. Պարկում, նրա մոտ կամ պահեստային գծում փորձնական չարժեր կատարելու ժամանակ.

3. Միանալու համար կցիկ վազոնին մոտենալուց.

4. Յերկարատեւ կանգառների ժամանակ վերելքում, թեքվածքներում և ծայրերում.

5. Թիթեղիկը փոխելու և վազոնը ղննելու համար վազոնից իջնելու անհրաժեշտութեան դեպքում.

6. Ողալին արգելակի բացակայութեան համ անսարքութեան դեպքում:

95. Ձեռքի արգելակով արգելակելու դեպքում, վազոնավարը պարտավոր է շնիկը սեղմել արգելանիվին և զատելով արգելակալին բռնակը, կամ թափանիվը (մոխավիկ), մինչ վերջ փաթաթել շղթան իլիկի վրա (չալինդել):

96. Ձեռքի արգելակի շղթան կտրվելուց, կամ փշանալուց, վազոնավարը պարտավոր է հասցնել մինչեւ մերձակա պահեստալին գիծը, կամ կայարանը և կայարանապետից պահանջել վազոնը այնպես չըջել, վորպեսզի ըստ ընթացքի նախասրահակի վրա լինի անվնաս շղթան:

97. Վազոնավարը պարտավոր է ոգտվել ողալին արգելակից.

1. Վազոնի կանգնեցման բոլոր դեպքերում.

2. Դժբախտ պատահարների ժամանակ, յերբ գծի վրա յեն գտնվում մարդ, կամ կենդանի և յերբ անհրաժեշտութեան և զգացվում իջնելու ցանցը՝ ալգալիսին լինելու դեպքում:

3. Բեւանների վրա ավազ ցրելու անհրաժեշտութեան դեպքում, յեթե ավազամաններն ալխատում են ողի ոգնութեամբ:

98. Վազոնավարը պարտավոր է հետևել, վոր պահամաններում և խողովակներում ողի ճնշումը չգերազանցի յերեք ատմասթերայից, ալլապես հնարավոր է պահամանների փչացում և կոճղերի ամուր սղմումից բեւանների ճմլում:

99. Վազոնավարը պարտավոր է ոգտվել ելեքտրական արգելակից.—

1. Արագ ընթացքի ժամանակ վազոնը կանգնեցնելու անհրաժեշտութեան դեպքում.

2. Ձեռքի և ողալին արգելակների անսարքութեան դեպքում:

100. Արգելվում է վազոնավարին առանց կարիքի ոգտվել ելեքտրական արգելակով, ալլապես նման դեպքերում արագ տաքանում և փշանում են մատոռներն ու ատամնավոր աւիվները:

101. Ելեքտրական արգելակի ժամանակ կոնտրոլների բռնակը պետք է կանգնած լինի վազոնի շարժման ուղղութեամբ:

102. Վորովհետեւ ելեքտրական արգելակն ամբողջովին չի կարող կանգնեցնել վազոնը, ուստի վերջնական կանգառի համար վազոնավարը պարտավոր է ոգտվել ողալին, կամ ձեռքի արգելակով և բեւանների վրա ցրել ավազ:

103. Վազոնը կանգնեցնելու համար վազոնավարը կարող է ոգտվել յետին ընթացքով միայն ծայրահեղ դեպքերում՝ վազոնը դանդաղ ընթանալու ժամանակ, յեթե սարքին չի

ողային ու ձեռքի արգելակը և միայն ելեք-
տրական արգելակը լիակատար ոգտագործե-
լուց հետո: Յետին ընթացքով ոգտվելուց,
այդպիսին կատարվում է առաջին բաժանման
վրա, հակառակ պարագայում անողուտ է և
կարող է առաջ բերել ավտոմատի անկում:

104. Սովորական կանգառների ժամանակ
վազոնավարը պարտավոր է նախորոք անջա-
տել հոսանքը և մեքենավարի կոունկի կոթը
կամաց-կամաց փոխադրել աջից դեպի ձախ
«Արգելակ» նշանի վրա, ու առանց ուժեղ հրըն-
դի կանգնեցնել վազոնը: Կանգառի ժամանակ
հրինգը թուլացնելու համար, վազոնավարը
պարտավոր է մեքենավարի կոունկի միջոցով
արգելակային գլանակից դուրս թողնել մի քիչ
ող: Վազոնի կտրուկ արգելակելուց ցնցվում
է վազոնի թափքը, փչանում են անիվների կա-
լանդները, բեխները և խիստ մաշվում կոն-
դերը:

105. Ողային արգելակով ուժեղ արգելա-
կելուց, յեթե վազոնը կրնթանա առաջ վոչ
պտտող անիվներով, վազոնավարը պարտա-
վոր է վարվել հետևյալ կերպ.

1. Թուլացնել արգելակները, բեխներին
տալ ավագ և ապա

2. Նորից արգելակել ողային արգելա-
կով:

106. Յեղիարատե կանգառների ժամա-
նակ սարի վրա և վազոնից իջնելու անհրա-
ժեշտության դեպքում վազոնավարը պարտա-

վոր է վազոնը նախ արգելակել ողային արգե-
լակով, ապա ձգել ձեռքի արգելակի շղթան,
մեքենավարի կոունկի կոթը դնել բացթողիկ
վիճակում (նա ուղղուակ), վորպեսզի մնալով
սրահակի վրա համոզվի, վոր ձեռքի արգելա-
կը պահում է լավ:

107. Ելեքտրական արգելակով թեքվածք-
ներում վազոնի ընթացքը դանդաղեցնելու ան-
հրաժեշտության դեպքում, վազոնավարը պար-
տավոր է անջատել հոսանքը, մեծ բռնակը
փոխադրել ելեքտրական արգելակի առաջին
բաժանման վրա և մատորների փչացումից և
ուժեղ հրնդումներից խուսափելու համար աս-
տիճանաբար վոչ արագ յերեք վարկյանից
անցնել յերկրորդ, և մինչեւ վերջին բաժա-
նումը (7):

108. Առջևից ընթացող վազոնին հանդի-
պելու, բռնակիւր կամ մարդատար կառքերին
դիպչելու վտանգի ժամանակ կոնդուկտորի ա-
հազանգելուց վազոնավարը պարտավոր է վար-
վել հետևյալ կերպ.—

1. Ձախ ձեռքով արագ անջատել հոսանքը.

2. Կոնարոլլերի մեծ բռնակը կանգնեցնել
ելեքտրական արգելակի յերրորդ բաժանման
վրա.

3. Անմիջապես աջ ձեռքով մեքենավարի
կոունկի բռնակը փոխադրել ձախից աջ մինչև
վերջ, իսկ

4. Ձախ ձեռքով կոնարոլլերի մեծ բռնակը

փոխադրել ելեքտրական արգելակի վերջին բաժանման վրա (7) .

109. Նույն պայմաններում, սակայն ողա-
յին արգելակի անսարքության դեպքում վա-
զոնավարը պարտավոր է վարվել հետևյալ
կերպ. —

1. Ձախ ձեռքով արագորեն անջատել հո-
սանքը .

2. Կոնտրոլլերի բռնակը միանգամից
կանգնեցնել ելեքտրական արգելակի 3-րդ բա-
ժանման վրա .

3. Այս աջ ձեռքով ձգել ձեռքի արգելակի
շղթան .

4. Բռնակն աստիճանաբար փոխադրել
մինչև վերջին բաժանում և կոնտրոլլերի բռ-
նակը թողնել լրիվ արգելակի վրա, իսկ

5. Աջ ձեռքով մեքենավարի կոռնկի լծակը
չըջել դեպի ծայրահեղ ձախ դրուժյունը .

110. Նույն պայմաններում, սակայն ողա-
յին և ձեռքի արգելակների անսարքության
դեպքում, վազոնավարը պարտավոր է անհա-
պաղ վարվել հետևյալ կերպ. —

1. Ձախ ձեռքով անջատել հոսանքը .

2. Մեծ բռնակը կանգնեցնել ելեքտրական
արգելակի յերրորդ բաժանման վրա .

3. Այնուհետև կոնտրոլլերի մեծ բռնակը
հասցնել մինչև ելեքտրական արգելակի վեր-
ջին բաժանումը, իսկ

4. Ձախ ձեռքով փոխադրել մեքենավարի

կոռնկի բռնակը՝ բեխներին ավագ տալու հա-
մար և այս բոլորից հետո ծայրահեղ դեպքում
յետին ընթացք տալ առաջին բաժանման վրա .

111. Գծի վրա վազոնի մոտ մարդ կամ
կենդանի յերևալուց, վազոնավարը պարտա-
վոր է վարվել հետևյալ կերպ. —

1. Ձախ ձեռքով արագորեն անջատել հո-
սանքը .

2. Կոնտրոլլերի մեծ բռնակը կանգնեցնել
ելեքտրական արգելակի յերրորդ բաժանման
վրա .

3. Այնուհետև ձախ ձեռքով կոնտրոլլերի
մեծ բռնակը փոխադրել ելեքտրական արգելա-
կի վերջին բաժանման վրա .

4. Ողային արգելակի ոգնությամբ աջ
ձեռքով արգելակել, փոխադրելով կոթը մինչև
վերջ, տալով բեխներին ավագ և իջեցնելով
ցանցը .

112. Նույն պայմաններում, սակայն վա-
զոնի դանդաղ ընթացքի և ողային ու ձեռքի
արգելակների անսարքության դեպքում, վա-
զոնավարը պարտավոր է վարվել հետևյալ
կերպ. —

1. Արագ փոխադրել կոնտրոլլերի մեծ
բռնակը «կանգ առ» նշանի վրա .

2. Կոնտրոլլերի փոքր բռնակը «Յետ» նշա-
նի վրա .

3. Այնուհետև կոնտրոլլերի մեծ բռնակը

կանգնեցնել առաջին, յերկրորդ բաժանման վրա, մինչև վազոնի լրիվ կանգնեցնելը.

4. Այնուհետև անջատել կոնտրոլլերի մեծ բռնակը.

113. Կցիկ վազոնը վերելքում պոկվելուց, մատորային վազոնի վազոնավարը պարտավոր է վարվել հետեվյալ կերպ.

1. Անհապաղ անջատել հոսանքն, այսինքն հանել ուժից կոնտրոլլերի մեծ բռնակը.

2. Արգելակել վազոնը ձեռքի արգելակով մինչև վերջ և չնիկը դնել արգելանիվի վրա.

3. Ուղարկել մատորային վազոնի վազոնավարին պարզելու. արդյո՞ք հնարավոր է միացնել պոկված վազոնը.

4. Պոկված վազոնի միացնելու հնարավորության դեպքում, վազոնավարը պարտավոր է հանել կոնտրոլլերի մեծ բռնակը և մեքենավարի կոունկը, անցնել յետասրահակը, ձգել մինչև վերջ ձեռքի արգելակի շղթան և չնիկը դնել արգելանիվի վրա.

5. Հրամայել կոնդուկտորին աստիճանաբար թուլացնել նախասրահակի ձեռքի արգելակի շղթան.

6. Նույն ժամանակ վազոնավարը ձգում է մինչև վերջ յետասրահակի ձեռքի արգելակը: Այնուհետև աստիճանաբար թուլացնելով ձեռքի արգելակի շղթան զգուշությամբ և դանդաղ ընթացքով մոտենում է պոկված վազոնին.

7. Միացնել պոկված վազոնը, ձեռքի ար-

գելակի շղթան ձգել մինչև վերջ և չնիկը դնել արգելանիվի վրա.

8. Միացնել ողային փողերը (բուկամա), յեթե նրանք անմիառ են և ներս թողնելու ողը արգելակային գլանակը, կամ փակել կցիկ վազոնի յետասրահակի կոունկը, յեթե փողերը վնասված են, ոժանդակ պահարանից արտահեղ կափարիչով դուրս թողնելով ողը.

9. Անցնել նախասրահակը, ձգել ձեռքի արգելակի շղթան և չնիկը դնել արգելանիվի վրա.

10. Յետասրահակի շղթան թուլացնել.

11. Կոնտրոլլերի փոքրիկ բռնակը կանգնեցնել «Առաջ» նշանի վրա, կոնտրոլլերի մեծ բռնակը ներիակել առաջին բաժանման վրա, թուլացնել արգելակը և սովորականից սակավ մեծ բռնակը փոխադրել առաջին յերթեվի կոնթյան բաժանման վրա.

114. Վերելքում կցիկ վազոնը մատորայինից պոկվելու և թեքվածքով յետ դնալու դեպքում, յետեվից ընթացող վազոնավարները պարտավոր են վարվել հետեվյալ կերպ.

1. Անհապաղ անջատել հոսանքը, այսինքն հանել կոնտրոլլերի մեծ բռնակը ուժից.

2. Վորեհ արգելակով արագ կանգնեցնել վազոնը.

3. Կոնտրոլլերի փոքր բռնակը փոխադրել «Յետ» նշանի վրա.

4. Ահազանգել կոնդուկտորին.

5. Մեծ բռնակը դնել ուժի վրա և վորքան

հնարավոր ե հեռանալ մոտեցող վազոնից.

6. Մինչ պոկված վազոնի վերջնականապես կանգնելը, կոնտրոլլերի փոքրիկ բռնակը պահել «Յետ» նշանի վրա և ձեռքի արգելակը պատրաստ վիճակում.

115. Կցիկ վազոնը հարթ տեղում կամ թեքվածքի սկզբին պոկվելուց, վազոնավարը չնայած կոնտրոլլորի դանդերին, պարտավոր ե փորձան հնարավոր ե շուտ հեռանալ կցիկ վազոնից՝ վազոնների դիպչելուց, վնասվածքից և ուղեւորներին խեղություն պատճառելուց խուսափելու համար:

116. Կցիկ վազոնը մատորայինից պոկելու դեպքում, կցիկ վազոնը կարգելակվի ավտոմատորեն: Միացնելուց հետո, նախքան վազոնները ընթացքի գցելը վազոնավարը պետք ե վարվի հետեւյալ կերպ.

1. Մինչև վերջ ձգում ե ձեռքի արգելակի շղթան և չնիկը դնում արգելանիվի վրա.

2. Մատորային վազոնը միացնում ե կցիկ վազոնին, ինչպես նաև միացնում ե ողջային արգելակի փողերը.

3. Թուլացնում ե ողջային և կցիկ վազոնի ձեռքի արգելակները.

117. Պոկված վազոնը միացնելու անհնարինություն դեպքում, յետեւից գնացող վազոնները, պոկված վազոնի վերջնականապես կանգնելուց հետո, պարտավոր են մերձանալ նրան և բուկսիրով հասցնել մինչև պահեստա-

յին գիծը: Այս դեպքում վազոնավարը պարտավոր ե ընթանալ զգուշությամբ հաջորդաբար ներփակված վազոններով.

118. Յեթե սարը բարձրացող վազոնը, գծում բացակայող հոսանքի կամ մոտորի վորյեվե անսարքության հետեւանքով, կսկսի գլորվել դեպի ներքև, վազոնավարը պարտավոր ե դեկավարել հետեւյալ կանոններով. —

1. Ամենայն խստությամբ արգելվում ե մինչ վազոնի լիակատար կանգնեցնելը նրան բանեցնելու համար վորյեվե միջոցի դիմելու.

2. Ողջային արգելակը լիակատար սարքին լինելու դեպքում վազոնավարը պարտավոր ե մինչև վերջ ձգել ձեռքի արգելակի շղթան, չնիկը դնել արգելանի վրա, ողբ ներս թողնել արգելակային գլանակը և ապա անցնել վազոնի զննության.

3. Ողջային արգելակի բացակայության կամ անսարքության դեպքում, վազոնավարը պարտավոր ե կոնտրոլլերի փոքր բռնակը փոխադրել «Յետ» նշանի վրա, կոնտրոլլերի մեծ բռնակը կանգնեցնել ելեքտրական արգելակի վրա և հասցնել մինչև վերջին բաժանումը: Այնուհետեւ ձգել ձեռքի արգելակի շղթան մինչև վերջ, չնիկը դնել արգելանիվի վրա, անջատել ելեքտրական արգելակը, կոնտրոլլերի փոքր բռնակը կանգնեցնել «Առաջ» նշանի վրա և անցնել վազոնի զննման.

4. Շղթան կտրվելու, կամ ձեռքի արգե-

լակը փչանալու դեպքում, վագոնավարը պարտավոր է կոնտրոլների փոքր բռնակը կանգնեցնել ելեքտրական արգելակի վրա և հասցնել նրան մինչև վերջին բաժանումը: Այնուհետև ահագանդով խմացնել կոնդուկտորին, վոր նա յետասրահակի ձեռքի արգելակի շղթան ձգելով վագոնի լիակատար կանգնելը.

5. Հաջորդ վագոնների բոլոր վագոնավարները դեպի իրենց շարժվող վագոնը տեսնելուց, պարտավոր են վարվել 110-րդ հոդվածում նշած կարգով.

6. Ամենայն խստությամ արգելվում է վագոնավարներին այդ ժամանակ թողնել իրենց վագոնները.

119. Հարթ տեղում, վորտեղ արգելակած վագոնը ինքնիրեն չի կարող շարժվել տեղից, արգելակելուց հետո արգելակը պետք է թուլացնել, վորով և կապահովվի արգելակային զսպանակների հարատեվ ծառայությունը:

ԶԳՈՒՇՈՒԹՅԱՆ ԿԱՆՈՆՆԵՐ

120. Անդայման արգելվում է անհամաչափ արագ յերթեվեկություն: Վորքան նեղ է փողոցը, այնքան վագոնի արագությունը պետք է լինի նվազ: Համենայն դեպս վագոնի արագությունը չպետք է գերազանցի 20 կիլոմետրից մեկ ժամում:

121. Վագոնի շարժման ժամանակ վագոնավարի ամբողջ ուշադրությունը պետք է ուղղված լինի դեպի գիծը: Զախ ձեռքը պետք

է գտնվի կոնտրոլների մեծ բռնակի և աջ՝ արգելակի բռնակի վրա:

122. Դռները բանալու և փակելու, ձեռքի արգելակի իլիկը շրջելու, վորքի զանգի հարվածիչը ուղղելու համար և այլն, ամենայն խստությամ արգելվում է շարժման ժամանակ վագոնավարին շուռ գալ, կամ հեռանալ կոնտրոլներից և արգելակներից:

123. Աշակերտների հետ յերթեվեկելու ժամանակ, վագոնավար-ուսուցիչը պատասխանատու յե յերթեվեկության կանոնավորության և ապահովության համար: Ուսուի ամենայն խստությամ արգելվում է վագոնավարին վագոնի շարժման ժամանակ նստել և դիտել շուրջը:

124. Զառիվայրով իջնելիս, փողոցների և ճանապարհների հատման, կտրուկ պտույտներում և նեղ փողոցներում վագոնավարը պետք է ընթանա այնքան զգուշ, վոր հնարավորություն ունենա ամեն մի պահին կանգնեցնել վագոնը:

125. Ճանապարհների փոխհատման վայրերում, ուղեբաժանքներում, ոլորաններում, ճյուղավորումներում, սլաքներին մոտենալիս, վագոնավարը պետք է դանդաղեցնի վագոնի ընթացքը՝ սլաքները և ճյուղագծերը (կրեստովինա) ջարդելուց ու վագոնը բեկնելից դլորելուց խուսափելու համար:

126. Սլաքներին մոտենալիս վագոնավարը

պարտավոր ե հետեւել սլաքի ծայրի ուղղու-
թյան և ծայրի հակառակ շարժման ժամանակ
չանցնել սխալ գետեղված սլաքի վրա, կամ յերբ
սլաքի ծայրը սերտ չի կպած բելսների կողին:

127. Ամենայն խստութեամբ արգելվում է
վազոնավարին հույսը դնել սլաքավարների
վրա: Յուրաքանչյուր վազոնավար պարտավոր
է հիշել գիծը վորով նա ընդանում է և անձամբ
համոզվել, վոր սլաքը գետեղված է ճիշտ:

128. Վազոնավարը արագընթացքի ժամա-
նակ և թեքվածքներում պարտավոր է պահպա-
նել միջանցները, վոչ պակաս յերեք մաշտ զա-
նազան գծերի վազոնների մեջ և վոչ պակաս
չորս մաշտ միւսուս զծի վազոնների մեջ:

129. Մոտենալով վերելքին, վազոնավարը
պարտավոր է սպասել մինչև նախընթաց վա-
զոնի սար բարձրանալը: Ամենայն խստու-
թեամբ արգելվում է սարը բարձրանալ խմբե-
րով, վորովհետեւ դրանից խիստ ծանրաբեռն-
վում է մալուխը (կաբել) և կարող է անջատ-
վել յենթակայանի ավտոմատը:

130. Կանգառին մոտենալիս վազոնավա-
րը պարտավոր է նախորոք անջատել հոսանքը,
վորպեսզի վազոնը կանգառներին չմոտենա մեծ
արագութեամբ և առիթ չլինի խիստ արգելա-
կել նրան:

Ծանոթութիւն.— Վազոնի խիստ ար-
գելակումը կանգառներում առաջացնում է
հոսանքի անարդյունավետ սպառում,

ցնցում է վազոնի թափքը և արագ մաշեց-
նում արգելակային կոճղերը, կալանդնե-
րը, բելսները:

131. Յեթե կանգառում գտնվում է վազոն
այդ դեպքում, վազոնավարը պարտավոր է մո-
տենալ նրան ամենադանդաղ ընթացքով և
կանգնել առաջին վազոնից 5 մետր հեռավո-
րութեան վրա՝ ուղեվորների անցք թողնելու
համար:

132. Վազոնավարը պարտավոր է ձեռք
առնել բոլոր միջոցները նախընթացող վազո-
նին չդիպչելու համար: Նախընթացող վազո-
նին դիպչելու համար վազոնավարը յենթարկ-
վում է ամենախիստ տուժանքներին մինչ հե-
ռացումը առանց նախազգուշացման, վորով-
հետեւ բացի վազոնի փչացումից առաջացած
վնասներից կարող են տուժել նաեւ ուղեվոր-
ները:

133. Կանգառից վազոնավարը կարող է
շարժվել միայն նախընթացող վազոնի առնը-
վազն 3 մատչա հեռանալուց հետո, վորովհետեւ
նախընթացող վազոնի հանկարծակի կանգառի
ժամանակ յետեւից գնացող վազոնը չի կարող
ժամանակին կանգնել:

134. Յեթե վազոնների կանգառը գտնվում
է ոլորանների, ճանապարհաճյուղքերի, ճա-
նապարհների տրամախաչման, կամ միացման
մոտ, վազոնավարը պարտավոր է մինչև դեմա-
դեմ յեկող վազոնի կողմից գծի կամ ոլորանի

աղատումը սպասել կանգառումը, վերվհետե վազոնի յետևում կարող են լինել մարդիկ և կառքեր.

135. Յեթե վազոնավարը գծում, կամ նրա մոտ նկատում ե արգելք (չարժվող բազմություն, մարդ, կառք, սայլ և այն) պարտավոր ե արգելքից 40 մետր հեռավորության վրա անհապաղ անջատել հոսանքը և ձեռք առնել միջոցներ կանգնեցնելու վազոնը, չբավականանալով զանգահարումներով, վոր կարող են լսելի չլինել.

136. Վազոնավարը առանձնապես պետք ե զգուշ լինի վազոնի առջևից կամ գծի մոտ մարդ նկատելուց, վորովհետե բացի դատական պատասխանատվությունից վազոնավարը պատասխանատու յե նաե իր խղճի առաջ: Ամենանվազագույն վտանգի դեպքում վազոնավարը պարտավոր ե կանգնեցնել վազոնը հաշվի չառնելով շարժման կասեցումը կամ հապաղումը:

137. Յեթե բեւանների վրա գտնվում են այնպիսի խոչընդոտներ, ինչպիսին են քար, փայտի կտոր և այլն, վազոնավարը պարտավոր ե անջատել հոսանքը, կանգնեցնել վազոնը և ճանապարհից հեռացնել խոչընդոտը. այլապես վազոնը կարող ե դժւրս գալ գծից.

138. Յեթե վազոնավարից պահանջվում ե ընթանալ առջևից կցիկ վազոնով, նա պարտավոր ե անցնել ըստ ընթացքի նախասրահա-

կը, բոլորովին բանալ կցիկ վազոնի դռները և մատորը շարժման դնել վոչ ուշ քան ըստ թացքի նախասրահակում կոնդուկտորի կանգնելը և դիժն ազատ լինելու մասին նրա կողմից ազդանշան տալը.

139. Ուժեղ անձրևիների ժամանակ, յերբ ցածրավայրերը հեղեղում են ջրով վազոնավարը պարտավոր ե ղեկավարվել հետեվյալ կանոններով.

1. Ջուրը բեւաններից 9 սանտիմետր բարձրանալու դեպքում, վազոնավարը կարող ե առաջ ընթանալ ներփակելով մատորները միայն հաջորդաբար.

2. Ջուրը բեւաններից 9 սանտիմետր վեր բարձրանալու դեպքում, վազոնավարը պարտավոր ե ջուրն անցնել առանց հոսանքի և կայարանը գալուց հայտնել կայարանապետին, վոր գիծը հեղեղված ե.

140. Բուքի և սառցապատման ժամանակ, յերբ վազոնն ընթացք տալուց անիվները խիստ բուքսիրում են, վազոնավարը պարտավոր ե անջատել հոսանքը, ողային կամ ձեռքի ավազամանով բեւաններին տալ ավազ և նորից ներփակել մինչև յերկրորդ բաժանումը: Բերբուքի կամ սառցապատման ժամանակ ոգտակար ե դիժը բանալ միացված վազոնների գնացքով.

141. Վազոնի հարատեվ բուքսիրման ժամանակ, վազոնավարը պարտավոր ե վարվել հետեվյալ կերպ.

1. Անջատել հոսանքը և կոնտրոլների փոքրիկ բռնակը դնել «Յետ» նշանի վրա.

2. Զանգերով նախազգուշացնել կոնդուկտորին վագոնի յետին ընթացքի մասին.

3. Վագոնը 8-13 մետր յետ տալ.

4. Փոքրիկ բռնակը տեղաշարժել առաջ և ուղևորների վրա ցրելով ավազ փորձել վագոնը շարժելու դեպի առաջ.

142. Անձրեկների և ճանապարհների վատ ժամանակը, յերբ մարդատար և բեռնատար կառքերի շարժումը բավականին դժվարանում է, իսկ ընկները ծածկվում են բարձր ցեխով, վագոնավարը պարտավոր է առանձնապես ուշադիր հետեւել արգելակների և ավազամանների ներգործության վրա և շարժվել հատուկ դռնաշտապի հաշվի չառնելով շարժման հաստատումը և կասեցումը:

143. Վագոնավարը պարտավոր է իր կողմից վագոններում և հատկապես արգելակների ու ավազամանների վերաբերյալ հայտարարած անսարքության մասին ժամանակին հայտնել և պահանջել ուղղելու, այլապես դժբախտ պատահարից հետո վագոնի անսարքության մասին բերած պատճառարանությունները հաշվի չեն առնվել:

ՀԱՆԿԱՐԾԱԿԻ ԿԱՆԳԱՌՆԵՐ ԳԾՈՒՄ ՅԵՎ

ՎԱԳՈՆԻ ԶՆՆՈՒՄ

144. Յեթե կոնտրոլների մեծ բռնակը

դրված է առաջին բաժանման վրա և այնուամենայնիվ վագոնը չի շարժվում, վագոնավարը պարտավոր է անհապաղ մեծ բռնակը դնել «Կանգ առ» նշանը վրա, և անհապաղ արգելակել վագոնը և ներփակել չիկացման լսալուսնները ստուգելու. արդյոք կա հոսանք և անցնում է նա դեպի աղեղը.

145. Յեթե լսալուսնները չեն վառվում վագոնավարը պարտավոր է ստուգել, արդյո՞ք.

1. Շարժվում են մյուս վագոնները.

2. Աղեղը չփվում է լարին.

3. Լարը չի սառել.

4. Աղեղեր չի կանգնած ողային ցանցի զատիչի փայտե միջարկի տակ (սեկցիոնի տակ).

5. Արդյո՞ք չի այրված կուլլիսների տակնային ամրացված գլխավոր հաղորդալարը:

6. Անիվները չեն նկանգնած ավազի, կամ ձյունի հաստ շերտի վրա:

146. Յեթե ներփակելուց հետո լսալուսնները վառվեն դա ապացույց է, վոր դժում է գլխավոր լարում կա հոսանք: Այս դեպքում վագոնավարը պարտավոր է հերթով ստուգել, արդյո՞ք.

1. Վագոնը չի արգելակված-նախատրահակից կամ յետատրահակից ողային կամ ձեռքի արգելակով.

2. Զի անջատվել ավտոմատը.

3. Ներփակված է կտրիչը.

4. Զի վառվել ապահովիչ թիթեղիկը.

5. Չի թուլացել կոնտրոլլերի վորեւ մեկ
մասը.

6. Չի փչացել մոտորներից վորեւ մեկը.
147. Կատարելով նշած ստուգումները,
վազոնավարը պարտավոր է սպասել հաջորդ
վազոնին և չարժամբ չկասեցնելու համար
բուքսիրով հասնել մերձակա պահեստային
գիծը:

148. Յեթե աղեղը վորեւ մեկ մասում չի
չփվում լարին, վազոնավարը պարտավոր է
կոնդուկտորին ուղարկել կտուրը և լարը դեպի
աղեղը ձգելու համար առաջարկել նրան աղեղի
պարանը փոխաձգել լարի վրայով. նույն ժա-
մանակ վազոնավարը դանդաղ ընթացքով
պարտավոր է վազոնը շարժել առաջ.

149. Յեթե լարը սառչել է, վազոնավարը
աղեղը մի քանի անգամ իջեցնելով խփում է
նրանով լարին և թափում ձյունը.

150. Յեթե աղեղը կանգնելու լինի զատիչի
փայտե միջանրի (վիլյադիչ) տակ, վազոնա-
վարը պարտավոր է խնդրել կոնդուկտորին լա-
րի և աղեղի մեջ կոնտակտ ստեղծելու համար
թոկով աղեղը ձգել դեպի առաջ շարժման ուղ-
ղությամբ: Այնուհետև կոնտրոլլերի մեծ բռ-
նակը ներփակել առաջին բաժանման վրա և
վազոնը շարժել առաջ.

151. Յեթե վազոնը բոլոր անիվներով
կանգնելու լինի ձյունի կամ ավաղի շերտի
վրա վազոնավարը պարտավոր է յեակի ա-

նիվի գծերը մաքրել, հանձնել կոնդուկտորին
իր թաթպանները և խնդրել նրան այնպես պա-
հել կցոնը, կամ վորեւ ալ մետաղյա մասը,
վոր նա չփվի բելսի և անիվի հետ: Այնուհետև
վազոնավարը պարտավոր է ներփակել կոնտ-
րոլլերի մեծ բռնակը մինչ առաջին բաժանումը
և վազոնը շարժել առաջ.

Ծանոթություն. — Նախքան հոսանքի
ներփակելը, վազոնավարը պարտավոր է
նախազգուշացնել կոնդուկտորին և ուղե-
վորներին, վորպեսզի նրանք գտնվելով
փողոցում չգիպչեն վազոնին՝ այլովածք-
ներից և հարվածներից խուսափելու հա-
մար:

152. Այլոված թիթեղիկը փոխելուց կամ
վորեւ մոտորի անջատելուց հետո, վազոնա-
վարը պարտավոր է անձամբ ստուգել. արդյոք
ներփակված է կտրիչը և ավտոմատը:

153. Յեթե առջևի վազոնի կասեցման և
գծում հոսանքի բացակայության հետեվանքով
բոլոր վազոնները ստիպված լինեն կանգնել,
վազոնավարը պարտավոր է պահպանել հետե-
վյալ կանոնները.

1. Ամենայն խստությամբ արգելվում է
հեռանալ մոտորային վազոնի նախասրահա-
կից դեպի ուրիշ վազոններ, կամ իր վազոնի
ներսը.

2. Իր վազոնը շարժման մեջ չղնեւ մինչև
նախընթաց վազոնը յերեք մաշտով չհեռանա.

3. Կոնտրոլների մեծ բռնակը ներփակելը
դանդաղորեն և բռնակը առաջին յերթեվեկութ-
յան կամ բանվորական բաժանման վրա պա-
հել սովորականից չատ.

154. Յուրաքանչյուր բեյսից հետո վերջ-
նակետում, վազոնավարը պարտավոր է շրջել
վազոնը և ստուգել, թե արդյո՞ք.

1. Չեն տաքանում բուքսերը կամ սոնա-
կալը.

2. Չեն տաքանում ձգված կոճղերից կա-
լանդները.

3. Չեն մաշվել և չեն հեռացել կալանդ-
ները.

4. Չի սպառված ամբողջ ավազը.

5. Չի մաշվել ալլյումինին և չի թքվել
աղեղը.

155. Գծում և վերջակետերում նկատած
յուրաքանչյուր անսարքության մասին վա-
զոնավարը պարտավոր է հայտնել վերահսկի-
չին, կայարանապետին, կամ ավազ վերա-
հսկիչին և պահանջել վերացնելու յերթեվե-
կության ապահովությանը սպառնացող ան-
սարքությունները:

156. Ամենայն խստությամբ արգելվում է
առաջին հերթափոխ վազոնավարին վա-
զոնի վերանորոգումը ձգձգել մինչև
յերկրորդ հերթափոխը և ընկերոջը հանձնել
նախահայտ անսարք վազոն, նամանավանդ
վոչ սարքավորված արգելակներով:

157. Վազոնը շարժումից հանելը կարող է

կատարվել միայն յերթեվեկության ծառայու-
թյան անձնակազմի ավազ գործակալների գի-
տությամբ, վորոնք հսկում են շարժման վրա.

158. Մոտորային վազոնը կարող է հան-
վել դժից հետեվյալ դեպքերում.

1. Յեթե խիստ թեքվում, կամ կոտրել է
աղեղը.

2. Յեթե հաճախ անջատվում է ավտոմա-
տը կամ այրվում յերեքից ավել ապահովիչ
թիթեղիկներ.

3. Յեթե այրվում է մոտորներից մեկը,
կամ ելեքտրական սարքավորման վորևէ մաս.

4. Յեթե անսարքին է լուսավորությունը.

5. Յեթե սաստիկ տաքանում է բուքսան,
կամ սոնակալը.

6. Յեթե թուլացել է վորևէ արգելակ.

7. Յեթե մաշված է կամ պայթում է կոճ-
ղը.

8. Յեթե չի իջնում ցանցը, կամ չեն աշ-
խատում ավտոմատները.

9. Յեթե կոտրվում են սալակի փայտե
ապահովիչները.

10. Յեթե ավազ գործակալները գտնում
են անհրաժեշտ վազոնը հանել դժից:

159. Կցիկ վազոնը դժից հանվում է ողա-
յին արգելակի կամ լուսավորության անսար-
քության հետեվանքով.

160. Համենայն դեպս վազոնավարը ու-
ղեվորներին պարտավոր է հասցնել մինչև
մերձակա կայարանը.

161. Վազոնը դեպո ուղարկելուց վազոնաւարը պարտաւոր է վազոնը դեպո ուղարկող անձնաւորությունից պահանջել աշխատանքի հղադիր, նշելով վազոնի ուղարկման ժամանակը և անսարքությունը:

162. Դեպո գալուց վազոնաւարը պարտաւոր է անձամբ հերթապահ մանուշորին մատնանշել վազոնի անսարքությունը և դժից հանելու պատճառը, ինչպես նաև պատասխանել մանուշորի բոլոր հարցումներին:

Ծանոթություն. — Հաճախ միայն աշխատող վազոնաւարի մանրամասն հարց ու փորձից կարելի չէ պարզել վազոնի անսարքությունը և արագ վերացնել այդպիսին:

163. Ամենայն խստությամբ արգելւում է անսարքության հետեւյանքով դժից հանած վազոնը ճանապարհին հանձնել հերթափոխ վազոնաւարին, վորովհետև հերթափոխ վազոնաւարը չի կարող մանուշորին տալ այն տեղեկությունները, վորոնք անհրաժեշտ են վազոնը ուղղելու համար:

164. Վազոնը ուղղելուց, կամ փոխելուց հետո վազոնաւարը ինչպես առաւորայան մեկնելուց նորից գննում է վազոնը և վազոնները վերանորոգման մատչանում ճիշտ նշում դեպոյից մեկնելու ժամանակը՝ վազոնը վերանորոգման մեջ և պարկում գտնվելու տեւողությունը վորոշելու համար:

ՎԱԳՈՆԱՎԱՐՆԵՐԻ ՅԵՎ ԿՈՆԴՈՒԿՏՈՐՆԵՐԻ ՓՈԽՀԱՐԱՔԵՐՈՒԹՅՈՒՆԸ ՅԵՎ ԱԶԳԱՆՇԱՆՆԵՐԸ

165. Գնացքի պետը, գնացքի ժամանակին մեկնելու պատասխանատու աձնը հանգիստնում է մոտորային վազոնի կոնդուկտորը, վորի ազդանշաններին վազոնաւարը պարտաւոր է յենթարկվել:

166. Վազոնաւարը կոնդուկտորի հետ միասին պատասխանատու յեն վազոնը ժամանակին կայարանը հասցնելու համար: Վազոնն ուշանալու դեպքում վազոնաւարը պետք է բացատրի կոնդուկտորին ուշացման պատճառները՝ կայարանապետին հայտնելու համար:

167. Վազոնը վերջնակետում կամ կայարանում կանգնելուց, վազոնաւարը և կոնդուկտորը իրավունք չունեն միաժամանակ թողնել վազոնը:

168. Վերջնակետում վազոնը կանգնեցնելու անհրաժեշտության դեպքում, վազոնաւարը պարտաւոր է այդ առթիւ հայտնել մոտորային վազոնի կոնդուկտորին, արգելալի վազոնը ձեռքի արգելալով և վերցնել իր հետ կոնտրոլլերի հանովի բռնակը և ողային արգելալի բռնակը:

169. Ճանապարհին վազոնաւարի հանկարծակի հիվանդության դեպքում, նա անջատում է հոսանքը, արգելալում է վազոնը ձեռքի արգելալով և իր հիվանդության մասին հայտնում կոնդուկտորին: Հաջորդ վազոնի

վազոնավարը պարտավոր է իր վազոնը միացնել նախընթացողին և տանել յերկու վազոնը գտնվելով ըստ ընթացքի առաջին վազոնի նախասրահակում և յենթարկվելով այդ վազոնի կոնդուկտորին:

Կոնդուկտորի հանկարծակի հիվանդության դեպքում վազոնավարը կանգառներում ինքն է հետևում ուղեվորների նստելու և իջնելու վրա, վազոնը հասցնում է մինչև առաջին հանդիպող վերահսկիչին կամ մերձակա կայարանը:

170. Վազոնավարը իրավասու է չե առանց ազդանշանի չարժեք վազոնը տեղից. լինի դա կայարանում, լինի դա կանգառում կամ ճանապարհին հանկարծակի կանգառի ժամանակ:

171. Կոնդուկտորի և վազոնավարի միջև հարաբերությունն պահպանելու համար սահմանված են հետեվյալ ազդանշանները զանգով. մեկ զանգը՝ չարժման ազդանշան է. յերկու զանգը՝ վազոնը դանդաղ կանգնեցնելու ազդանշան է. իրար հաջորդող զանգերը՝ վազոնը արագ և լրիվ կանգնեցնելու ազդանշան է:

172. Կցիկ վազոնից ահազանգելուց վազոնավարը պարտավոր է անհապաղ կանգնեցնել վազոնը:

173. Կոնդուկտորին նախասրահակը կանգնելու անհրաժեշտություն դեպքում վազոնա-

վարը պետք է կոնդուկտորին տա մեկ զանգ.

174. Մոտորային վազոնի նախասրահակում յերթեվեկելու իրավունք չունեցող ուղեվորների յերեմվալուց, վազոնավարը անհապաղ հրավիրում է զանգով կոնդուկտորին:

175. Յուրաքանչյուր անգամ վազոնը չարժվելուց վազոնավարը պարտավոր է զանգով տալ ազդանշան:

176. Վազոնավարը պարտավոր է զանգահարել վազոնները մեկի մյուսին հանդիպելուց դեռ 75 մետր հեռավորություն վրա, փողոցների անկյուններից դուրս գալուց, ճանապարհաճյուղքին, կանգառներին մոտենալիս, շուկաների և առեվտրական կետերի մոտից անցնելուց և ամենուրեք, վորտեղ կարող են հանդիպել գիծը անցնող մարդիկ կամ կառքեր:

177. Յեթե անցորդները, կառքերը, կամ բեռնատար սայլերը գտնվում են դժի վրա կամ գծի մոտ, վազոնավարը պարտավոր է տալ նախազգուշական զանգեր, նախորոք գիծը ագատելու համար: Սակայն նախազգուշական զանգահարումները չեն կարող արդարացնել վազոնավարին բաղխման դեպքում:

178. Վազոնավարը պարտավոր է հետեվել գծի վրա գետեզված ազդանշանիչերին: Կանաչ չրջագիծը, դրոշակը, կամ բազմերը նշանակում են՝ դանդաղ ընթացք և զգուշ յերթեվեկություն: Սպիտակը ուղեբաժանքում նշանա-

կում է, վոր գիծը ազատ է: Կարմիրը՝ նշանա-
կում է վոր գիծը ազատ չէ:

179. Կարմիր շրջանակը կայմի վրա, կամ
կարմիր դրոշակը տրոսի վրա նշանակում է
շրջանային մեկուսիչ, ուստի վազոնավարը
զատիչի և մոտորի փշանալուց խուսափելու
համար պարտավոր է անջատել հոսանքը:

ՎԱԳՈՆԻ ԿԱՆԳԱՌԸ

180. Վազոնավարը պարտավոր է վազոնը
լրիվ կանգնեցնել «Կանգ առ» մակադիր ունե
ցող կայմի մոտ, կամ ցուցանակով նշանակված
տեղում, այնպես վոր վազոնի նախասրահակը
գտնվի «կանգառ» մակադրի մոտ:

181. Վազոնավարը պարտավոր է լրիվ
կանգնեցնել վազոնը այն տեղերում, վորտեղ
ցուցանակով նշանակված է «Վազոնի կանգառ
ըստ պահանջի», կանգառի մոտ կանգնած անձ-
նավորության կողմից նստել ցանկանալու մա-
սին նշան տալուց:

182. Յեթե կանգառի ցուցանակները կամ
մակադիրները գտնվում են յերկու հաջորդող
կայմերի վրա, վազոնավարը պարտավոր է
կանգնել կայմի մոտ մինչ նրա անցնելը, կամ
այնտեղ, վորտեղ սլաքը գտնվում է շարժման
ուղղությամբ:

183. Յեթե վազոնավարը վորյեվե պատ-
ճառով մինչև վերջնակետը հասնելը ստիպված

է կանգնել անգամ մի քանի քայլի վրա, նա
կարող է շարժվել միայն կոնդուկտորի զան-
գից հետո՝ վազոնը նստող ուղևորներին ընկ-
նելուց խուսափելու համար: Մոտենալով
կանգառին վազոնավարը պարտավոր է նորից
կանգնեցնել վազոնը, հնարավորություն տա-
լով բոլոր ցանկացողներին նստել և իջնել:

184. Վազոնավարը կարող է ուղեվորներին
դուրս թողնել միայն վազոնը լրիվ կանգնեց-
նելուց հետո դեպի աջ կողմը, բացառությամբ
այն անձնավորությունների, վորոնք յերթե-
վեկելու իրավունք ունեն նախասրահակում:
Ստիպարդեվում է ուղեվորներին ներս մտնել
նախասրահակով, սակայն վոչ մի դեպքում
վազոնավարն իրավունք չունի ուղեվորների
վրա գործադրելու բռնություն, կամ ցուցա-
դրելու անքաղաքավարի վերաբերմունք:

185. Վազոնավարը վազոնը կանգնեցնում
է թաղման թավորին, գործին, հրչեջ խմբին
հանդիպելուց և միլիցիայի առաջին պահանջ-
մամբ:

186. Վազոնավարը վազոնը կանգնեցնում
է ավագ վերահսկիչի, վերահսկիչների և ընդ-
հանրապես բարձր գերատեսչական անձերի
առաջին պահանջմամբ:

187. Յերկու վազոններն իրար հանդիպե-
լուց, յեթե դժերի միջև կգտնվի վորեւ մարդ
յերկու վազոնավարները պարտավոր են կանգ-
նեցնել վազոնները, բացառությամբ այն դեպ-

քերի, յերբ դժերի միջև գտնվում են միլիցիո-
ներներ, կամ ավլողներ: Այս դեպքում վազո-
նավարը պարտավոր է դանդաղեցնել վազոնի
ընթացքը.

188. Վազոնից վախեցող ձիուն հանդիպե-
լուց, վազոնավարը կանգնեցնում է վազոնը.

189. Վազոնավարը պարտավոր է կանգ-
նեցնել վազոնը, այն դեպքերում, յեթե նա-
խազգուշական զանգերից հետո մարդը, կառ-
քը, կամ բեռնատար սայլը չի ազատում գի-
ծը:

190. Բացի կանգառներից, յեթե վազոնը
սարքին է և գիծը ազատ, վազոնավարը վա-
զոնը կանգնեցնում է միայն վերոհիշյալ դեպ-
քերում:

Յերեվանի երկաթուղարչի դիրեկտոր՝

Ն. ՅՈՒՂԲԱՇՅԱՆ

ՀՐԱՀԱՆԳ

ՅԵՐԵՎԱՆԻ ԵԼԵԲՏՐԱԲԱՇԻ ՈՒՂԵՊԱՀԱԿՆԵՐԻ ՅԵՎ ՍԼԱԲԱՎԱՐՆԵՐԻ ՄԱՍԻՆ

1. Յուրաքանչյուր ուղեպահակ և սլաքա-
վար պետք է լավ իմանա հրահանգը, ներքին
կարգ ու կանոնը, կոլլեկտիվ պայմանագիրը,
իր աշխատանքի վերաբերյալ հրամանները:
Ուղեպահակները և սլաքավարները պարտա-
վոր են կատարել շարժման պետի, գլխավոր
վերահսկիչների, վերահսկիչների և կայարա-
նապետների պաշտոնական կարգադրություն-
ները:

2. Ուղեպահակը և սլաքավարները պար-
տավոր են մաքուր պահել գիծը, սլաքները,
սլաքների արկղները և ճանապարհաճյուղքե-
րը:

3. Ուղեպահակը և սլաքավարը ձելսերը,
սլաքները և գծերը մաքրելու համար աշխա-
տանքի ժամանակ պետք է ունենան իրենց հետ
գործիք-հարմարանքներ:

4. Խոնավ յեղանակին ուղեպահակը վե-
րելքի և վայրեջքի տեղերում պարտավոր է
գծի վրա շաղ տալ անհրաժեշտ քանակու-
թյամբ ավազ: Ավազամանները վերանորոգե-
լու անհրաժեշտության դեպքում ուղեպահա-
կը և սլաքավարը հայտնում են վերահսկի-
չին:

5. Սլաքավարը պարտավոր է աշխատան-
քը տանել այնպես, վոր առաջին վազոնն անց-
նելուց հետո սլաքը մնա մաքուր: Սլաքները

ՀԲԱՀՈՒՆԳ
ՅԵՐԵՎԱՆԻ ԵԼԵԲՏՐԱԲԱՐԵՒ ԿԱՅԱՐԱՆԱԴԵՏ-
ՆԵՐԻ ՀԱՍՏԱՐ

ԿԱՅԱՐԱՆԱԴԵՏԸ ՊԱՐՏԱՎՈՐ Ե

1. Լավ իմանալ կոնդուկտորների, վազո-
նավարների, վերահսկիչների, ուղեպահակնե-
րի, սլաքավարների և կայարանապետների
հրահանգները, ներքին կարգ ու կանոնը, կոլ-
լեկտիվ պայմանագիրը, ինչպես նաև ելեք-
տրոքարչի շարժումը կարգավորելու համար
հրատարակված բոլոր պարտադիր վորոշում-
ները, հրամանները և իր աշխատանքի վե-
րաբերյալ կարգադրությունները:

2. Բոլոր կարգադրություն-հրահանգներն
անել հանգիստ և բնդհանրապես աշխատել
պահպանել բացարձակ լուռթյուն և կարգ:

3. Պահանջել հաստատուն կերպով կոն-
դուկտորներից և վազոնավարներից գոյու-
թյուն ունեցող կանոնների ճիշտ կատարում և
յուրաքանչյուր խախտման դեպքերի մասին
հայտնել ղեկեկցիային:

4. Գրել և միևնույն ուրը ներկայացնել զե-
կույցներ դժբախտ դեպքերի մասին, նշելով
ներանց մեջ վոչ պակաս յերկու վկաների և մեկ
միլիցիաների անուններ՝ ճիշտ հասցեներով:

Հ Ե Տ Ե Վ Ե Լ

5. Վոր կցիկ հարմարանքները լինեն սար-
քին և վնասված վազոնները բաց չթողնվեն
գծի վրա:

դեպի յերկու կողմը փոխադրելուց ծայրերը
պետք է շարժվեն ազատ և ամուր կպչեն ուե-
սերին: Սլաքների ծայրերը պետք է լինեն այն-
պիսի դրության մեջ, վոր նրանց վրայով անց-
նող վազոնները չբաղխվեն մեկը մյուսի հետ:
Սլաքի կամ ծայրի փչացման մասին անհապաղ
հայտնվում է վերահսկիչին:

6. Արգելվում է սլաքը փոխադրել, յերբ
նրա վրա կանգնած է վազոնի անիվը:

7. Սլաքների անսարքության դեպքում
անհրաժեշտ և պարտադիր է բարձրաձայն նա-
խազգուշացնել վազոնավարներին՝ վազոնը
սլաքի վրայով գզուշարար անցկացնելու մա-
սին:

8. Սլաքավարը պարտավոր է ոգնել սլաք-
ները վերանորոգելու համար յեկած փականա-
գործին:

9. Յեթե սլաքը պատրաստ չէ սլաքավարը
ձեռքի բարձրացման նշանով պարտավոր է նա-
խազգուշացնել վազոնավարին կանգնեցնելու
վազոնը:

10. Սլաքավարը պարտավոր է հետեւել,
վոր սլաքը նրան կպած ձյունի գնդերից կամ
սառցակներից չսառչի, վորի համար նա պար-
տավոր է սլաքների վրա շաղ տալ ավաղ, այդ
կատարելու համար իր հետ ունենալով ավաղ:

11. Ուղեպահակները և սլաքավարները ի-
րենց հանձնված գործիքները և այլ հարմա-
րանքները պարտավոր են պահպանել խնամ-
քով:

Յերեվանի Ելեֆտրոֆարչի դիրեկտոր՝
Ն. ՅՈՒՋԲԱՄԵՅԱՆ

6. Վոր կայարանը և նրա շուրջը լինի մաքուր, իսկ յերթեվեկությունը վերջանալուց հանգցվեն բոլոր վառարանները:

7. Վոր վազոնները ժամանակին դան և մեկնեն:

8. Վոր ուղեվորները ժամանակին նստեն և խամութը (բյուզել) գետեղվի կանոնավոր:

9. Վոր վազոնները ժամանակին լուսավորվեն:

10. Վոր հերթափոխ վազոնավարները և կոնդուկտորները ժամանակին ներկայանան աշխատանքի:

11. Վոր կոնդուկտորները զգուշությամբ փոխաձգեն վազոնների նստարանների մեջքերը:

12 Վոր անձրեվի և ձյունի ժամանակ մաքրվեն վազոնների նստարանները, հատակը և սանդուխները, ինչպես նաև առաստաղի վերա դոյացած գոլորչի կաթիլները:

13. Վոր վազոնավարները և կոնդուկտորները լինեն իրենց տեղերում, վոչ հարբած վիճակում, և վազոնները կանոնաձև լինեն արգելաված դրության մեջ:

14. Վոր վազոնները կայարանին մոտենալուց և նրանից հեռանալուց վազոնավարները տան հաճախակի զանգեր:

15. Վոր վազոնավարները փորձաչարժի ժամանակ չյերթեվեկեն յետին ընթացքով:

16. Վոր կայարանում յեղած գույքը պահպանվի ապահով վիճակում:

ԱՐԳԵԼՎՈՒՄ Ե

17. Առանց չարժան պետի կամ ավագ վերահսկիչի թույլտվության իր փոխարեն կայարանում թողնել ուրիշի:

18. Բանվորներին, կամ ծառայողներին անձնական գործերով ուղարկել վորևէ տեղ:

Յերեվանի ելեֆտրաֆարշի դիրեկտոր՝
Ն. ՅՈՒԶԲԱՇՅԱՆ

ՀՐԱՀԱՆԳ

ՅԵՐԵՎԱՆԻ ԵԼԵԿՏՐՈՒԲԱՐՇԻ ԿՈՆԴՈՒԿՏՈՐՆԵՐԻ ՀԱՄԱՐ

1. Կոնդուկտորը պարտավոր է լավ իմանալ կոնդուկտորների, վազոնավարների, վերահսկիչների, կայարանապետների, ուղեպահակների, սլաքավարների հրահանգիչների ներքին կարգ ու կանոնները, կոլեկտիվ պայմանագիրը, ինչպես նաև ելեքտրոֆարշի յերթեվեկությունը, կարգավորելու մասին հրատարակած պարտադիր վորոշումները, իր աշխատանքի վերաբերյալ բոլոր հրահանգները և կարգադրությունները:

2. Կոնդուկտորը պարտավոր է. ա) Նախորդյակին իմանալ ըստ վերակարգի վոր յերթուղի վրա յե աշխատելու, բ) Ներկայանալ աշխատանքի ըստ վերակարգի հայտարարված ժամանակին և տեղը, գ) Ներկայանալ վազոններն ուղարկողին կամ կայարանապետին և

ստանալ նրանցից թույլատվութիւն անցնելու աշխատանքի, դ) Ստանալ տոմսային բաժնից ճանապարհային տեղեկագիրը, ստուգել, վորքան ճիշտ են գրանցված տոմսերը և սխալներ նկատելուց այդպիսին ուղղելու համար հենց տեղում հայտնել տոմսային բաժնի աշխատակցին:

3. Մինչ իր վազոնի ընդանալը, կոնդուկտորը պարտավոր է ուշադրութեամբ դնել վազոնը և նկատած թերութիւնների մասին հայտնել վազոն ուղարկողին, կամ կայարանապետին:

4. Կոնդուկտորը պարտավոր է. ա) Լինել յետասրահիում բացառութեամբ տոմսեր վաճառելու համար պահանջվող ժամանակից, բ) Հետեւել ուղեւորների ներս մտնելուն և դուրս գալուն, գ) Քաղաքավարի, սակայն հաստատակամ խնդրել ուղեւորներին չդանդաղեցնել վազոնների շարժումը:

5. Կոնդուկտորն իրավունք չունի վազոնավարին տալ գնացքի մեկնման ազդանշան մինչև համառոտի, վոր վազոնները կցողները միացրել են վազոնը և գտնվում են ապահով տեղում:

6. Յեթե վերելքում վորյեվե պատճառով վազոնը կսկսի յետ ընդանալ, կոնդուկտորը պարտավոր է. ա) Յետադրահակում գտնվող ավազամանը դնել ներգործութեան մեջ, բ) Հանգստացնել ուղեւորներին, գ) ձեռք առնել

բոլոր միջոցները, վոր մինչև վազոնի կանգնելը ուղեւորները չիջնեն վազոնից:

7. Յեթե վորևէ պատճառով անհրաժեշտ կլինի շարժել դեպի առաջ կցիկ վազոնով, կցիկ վազոնի կոնդուկտորը վոր կլինի առջև վից պարտավոր է.—

ա. Փոխադրվել իր վազոնի նախասրահակը և մոտորային վազոնի վազոնավարին տալ ընթացքի ազդանշան.

բ. Ազդանշանով նախազգուշացնել ուղեւորներին և անցնողներին վազոնի շարժման մասին.

դ. Տաղանապալից ազդանշանով պահանջել մատորային վազոնի վազոնավարից կանգնեցնել վազոնը այն դեպքերում, յեթե գիծը ազատ չէ:

8. Կոնդուկտորը պարտավոր է հետեւել վոր ուղեւորները վազոն ներս մտնելուց դրադեցնեն ազատ տեղերը, չհամախմբվեն սրահակներում, մուտքի դռների մոտ և այդպիսով չխանդարեն մտնող և դուրս դնացող ուղեւորներին:

9. Կոնդուկտորը պարտավոր է նորմալից ավելի ուղեւորներ ներս չթողնել վազոնը ինչպես և հետեւել, վոր վիճ վոր կանգնած չմնասանդուղների վրա:

10. Կոնդուկտորը պարտավոր է յերեսաներին և ծերերին վազոն բարձրանալուց ողնել:

11. Ուղեւորին տոմս տալուց առաջ, կոնդուկտորը պետք է նրանից իմանա. ո՞ր ե նա ցանկանում գնալ և ստանալով նրանցից փող բարձր անվանել ստացված գումարը, վորից հետո տոմսը և դրամի մնացորդը հանձնում և ուղեւորին.

12. Յեթե նկատվեց, վոր ուղեւորը տոմսը հանձնում է ուրիշին, կոնդուկտորը պարտավոր է առաջարկել ուղեւորներին ձեռք բերել նոր տոմս և մերժման դեպքում գիմում է միլիցիայի ոժանդակութեան:

13. Կոնդուկտորը պարտավոր է հետեւել, վոր տարեկան և ծառայութեան տոմսերով ոգտվեն միայն նրանք, ում տրված են այդ տոմսերը: Տոմսերի անկանոն ոգտագործումը յերևան հանելուց, կոնդուկտորը վերցնում է այդպիսիները և զեկույցով հանձնում է վերահսկիչին, կայարանապետին ներկայացնելու համար:

14. Արգելվում է կոնդուկտորին ուղեւորներին վերցնել ոգտագործված տոմսերը, ինչպես և այդպիսիները հավաքել վազոնի հատակից:

15. Վազոնը տարիֆային տեղեմասին մոտենալու պահին, կոնդուկտորը պարտավոր է բարձրաձայն հայտարարել ուղեւորներին տարիֆային տեղեմասի անունը:

16. Արգելվում է կոնդուկտորին վազոնը թողնել գծում, այն բացառութեամբ, յերբ այդ պահանջում է գիծը խոչնդոտներից ազատելու.

անհրաժեշտութեամբ: Լարերի կտրվելու, հոսանքի դադարեցման, սոնակի կոտրման, վազոնը գծից դուրս գալու, վազոնավարի հանկարծակի հիվանդութեան դեպքերի մասին, կոնդուկտորը պարտավոր է մերձակա հեռախոսով հայտնել ելեքտրոքարշի գրասենյակին շուտափութ միջոցներ ձեռք առնելու համար:

17. Ոգային ցանցի փչացման, վազոնի կանգնման կամ գծում շուտ գալու դեպքում, կոնդուկտորը պարտավոր է յենթարկվել վազոնավարի բոլոր պահանջներին՝ վազոնավարի մասին հրահանգի չըջանակներում:

18. Գծում գժբախտ պատահարների ժամանակ կոնդուկտորը պարտավոր է.

ա. Հնարավորութեան սահմաններում ցույց տալ տուժվածներին ոժանդակութիւն.

բ. Տուժվածներին հանձնել միլիցիայի խնամքին.

գ. Գրանցել վկաների անձնավորութիւնը և հասցեները.

դ. Ձեռք առնել բոլոր միջոցները, վոր վազոնների ընթացքը չկասեցվի:

19. Վազոնը գծում զննել-վերանորոգելուց կոնդուկտորը յենթարկվում է զննման-վերանորոգմանը հսկողներին:

20. Կանգառներում կանգնած վազոնից կոնդուկտորի բացակայութեան ժամանակ, վազոնի հսկողը մնում է վազոնավարը: Արգելվում է միաժամանակ վազոնից բացակայել կոնդուկտորին և վազոնավարին:

21. Մատուրային վազոնի կոնդուկտորը կարող է վազոնավարին տալ մեկնման ազդանշան միայն նրանից հետո, յերբ նման ազդանշան կստանա կցիկ վազոնի կոնդուկտորից:

22. Վերջակետում և տարիֆային տեղամասերում կոնդուկտորը պարտավոր է ուղեթերթիկներում կանոնավոր գրանցել տոմսերի №-ը: Խստիվ արգելվում է և գրանցված №-ը: Խստիվ արգելվում է գրանցված սխալ գրանցված №-ի կողքին գրում է նորը- ուղիղը և նման սխալների մասին հայտնում կայարանապետին կամ վերահսկիչին:

23. Կոնդուկտորը պատասխանատու չէ վազոնի ժամանակին մեկնելու համար: Ուշացման, կամ վազոնը այս կամ այն տեղից վերադառնալու դեպքերում, կոնդուկտորը պարտավոր է կայարան գալուց հայտնել կայարանապետին ուշացման և վազոնի վերադարձման պատճառների մասին:

24. Հերթափոխությունը վերջանալուց, ինչպես և չարժումն դադարելուց ու վազոնը պարկ հանձնելուց հետո, կոնդուկտորը պարտավոր է անհապաղ հանձնել գանձապահին որվա դրամը, իսկ ճանապարհին թեղեկագիրը և տոմսերը հանձնել տոմսային բաժնին:

Ծանոթություն. — Կիսամսյակի ընթացքում մինչև յերեք ուր. հհանձնելու (պահասորդի դեպքում) կոնդուկտորը

հանվում է աշխատանքից և միայն պակասորդը լրացնելուց հետո նա դիրեկտորի թույլտվությամբ կարող է անցնել աշխատանքի:

25. Կողմնակի անձերի կողմից վազոնի մասերը փչացնելու կամ կոտրելու դեպքերում, կոնդուկտորը պարտավոր է ռաջարկել փչացնող կամ կոտրող անձնավորության հատուցել վնասների արժեքը, իսկ մերժման դեպքում միջոցներ է ձեռք առնում պարզելու փչացողի անձնավորությունը:

26. Արգելվում է կոնդուկտորին ուղեվորների, ինչպես նաև դժուր կանգնած և անցնող քաղաքացիների, նմանապես և վազոնավարների հետ վեճի կամ զրույցի բռնակել:

27. Ինչպես չարժման, նույնպես և կայարանում վազոնի կանգառի ժամանակ արգելվում է կոնդուկտորին նստելը:

Յերեվանի ելեքտրաքարշի դիրեկտոր՝
Ն. ՅՈՒՋԲԱՇՅԱՆ

ՀՐԱՀԱՆԳ

ՅԵՐԵՎԱՆԻ ԵԼԵԿՏՐԱԲԱՐՇԻ ՎԵՐԱՀԱՎԻԶՆԵՐԻ
ՀԱՄԱՐ

Վերահսկիչները պարտավոր են

1. Լավ իմանալ վազոնավարների, կոնդուկտորների, վերահսկիչների, կայարանապետների և սլաքավարների հրահանգները, ինչպես նաև ելեքտրաքարշի չարժումը կարգավորելու մասին հրատարակված պարտադիր

վորոշումները, ներքին կարգ ու կանոնը, կու-
լեկտիվ պայմանագիրը, աշխատանքի վերա-
բերյալ բոլոր հրամանները և կարգադրու-
թյունները:

2. Բոլոր բերանացի կարգադրությունները
և հրամաններն անել քաղաքավարի ձեւով և
հանգիստ առանց դարձնելու իր վրա հասարա-
կության ուշադրությունը և ընդհանրապես
պահպանել վագոնում հանգստություն և
կարգ:

3. Պահանջել կոնդուկտորներից և վագո-
նավարներից գոյություն ունեցող հրահանգնե-
րի ճիշտ կատարումը և խախտման յուրաքան-
չյուր դեպքի մասին հայտնել դիրեկցիային:

4. Կարգավորել կոնդուկտորների և ուղե-
վորների միջև ծագող ամեն տեսակի վեճերը և
թյուրիմացությունները:

5. Անհրաժեշտության դեպքում վագոննե-
րը վերադարձնել գծից:

6. Ողային ցանցի լարերի փչացման բոլոր
դեպքերի մասին անհապաղ հեռախոսով հա-
ղորդել վերանորոգման բաժնին:

7. Վագոնների ստուգման ժամանակ տոմ-
սերի սկզբնական №-ի վրա դնել դրոշմակ:

8. Ստուգել և վերաքննել ճանապարհա-
յին տեղեկագրերը:

9. Առանց բացառության ուշադրությամբ
ստուգել բոլոր ուղեվորների տոմսերը:

10. Ստուգումը հաստատելու համար ճա-

նապարհային տեղեկագրի վրա դնել դրոշմակ:

11. Ճանապարհային տեղեկագիրը ստա-
նալու և վերադարձնելու համար անձամբ մո-
տենալ կոնդուկտորին:

12. Տոմս չունեցող ուղեվորներին կամ
այդպիսին վերցնել չցանկացողներին քաղաքա-
վարի առաջարկել իջնել վագոնից: Հակառակ-
վելու դեպքում խնդրել միլիցիայի ոժանդա-
կությունը, միաժամանակ աշխատելով չկա-
սեցնել վագոնի ընթացքը:

13. Վագոնը ուղեւորից դուրս գալու, վա-
գոնների վնասվածքի, ավազամանների ան-
պետքության, գծերի անպետքության՝ տիղ-
մով, փոշով, ցեխով ծածկելու հետեւանքով
և ընդհանրապես բոլոր պատահարների մա-
սին, վոր կարող է անգամ կարճատեւ ժամա-
նակով խախտել շարժումը, հաղորդել շարժ-
ման պետին:

14. Ձեկույցները գրել կանոնավոր, հա-
կերճ պարզ նշելով տարին, ամիս, ամսաթիվ,
ինչպես նաև վագոնների և կոնդուկտորների
№-ը և այդպիսին նույն օրը ներկայացնել
շարժման պետին:

15. Դժբախտ պատահարների, ինչպես և
վագոնները վորեւե բանի հետ բաղխվելու
մասին իր ղեկույցում ցույց է տալիս յերկու
վկաներ, նաև մեկ միլիցիաներներ, նշելով նը-
րանց անձնավորությունը և հասցեները
և ղեկույցը ներկայացնում է շարժման պետին:

ՎԵՐԱՀՍԿԻԶԸ ՊԱՐՏԱՎՈՐ Ե ՀՅՑՎԵԼ՝

16. Վոր կոնդուկտորները և վազոնավարները ուղեվորների հետ վարվեն քաղաքավարի:

17. Վոր վազոնները շարժվեն միևնույն արագությամբ, պահպանելով վազոնների միջև սահմանված հեռավորությունը:

18. Վոր վազոնավարները զգուշությամբ յերթեվեկեն ուղեբաժանքներում, սլաքների վրայով, բոլորաններում, տրամախաչումներում, ճյուղեգծերում, վերելքում և վայրեջքում:

19. Վոր վազոնները կանգնեն կանգառներում:

20 Վոր տոմսերը բաշխվեն և վաճառվեն ժամանակին:

21. Վոր ուղևորները և սլաքները մաքրվեն:

22. Վոր անձրևային-խոնավ յեղանակներին վայրեջքների մոտ ուղևորների վրա ցրեն ավազ և ուղեպահակներն առանց հեռանալու իրեն իրենց տեղերում:

23. Վոր ուղեպահակները և սլաքավարները ժամանկին դան աշխատանքի և գնան միայն յերթեկությունը զազարելուց հետո:

24. Վոր բոլորաններում ուղևորները յուղվեն:

25. Վոր ժամանակին վազոնները լուսավորվեն:

ՎԵՐԱՀՍԿԻԶՆԵՐՆ ԱՐԳԵԼՎՈՒՄ Ե՝

26. Զրուցել կոնդուկտորներին, վազոնավարների և ուղևորների հետ:

27. Նստել վազոնում իր պաշտոնական պարտականությունները կատարելուց, և բարձրաձայն կարգադրություններ անելը:

28. Վերցնել ուղևորներից իսկական տոմսերը:

29. Նախընթաց շրջանառության ժամանակ առանց վերահսկիչի բաց թողնված ճանապարհային տեղեկագրերի վրա գնելու դրոշմակ:

30. Վոչնչացնել ուրիշ վերահսկիչների կողմից դրված դրոշմակները:

31 Զրուցելու համար մնալ կայարանում:

32. Ինքնագլուխ կերպով հեռանալ աշխատանքի վայրից:

33. Առանց շարժման պետի, կամ գլխավոր վերահսկիչի թույլտվության ուրիշին թողնելու իր փոխարեն:

34. Թողնել իր շրջանը մինչև յերթեկություն վերջանալը:

35. Վազոններում իրեն պահել վոչ քաղաքավարի և ծխելը:

Յերևանի ելեքտրաքարշի դիրեկտոր՝

Ն. ՅՈՒԶԲԱՆՅԱՆ

ИНСТРУКЦИИ

И

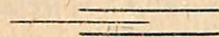
ПРАВИЛА

для

РАБОТНИКОВ ПО ДВИЖЕНИЮ

ЭРИВАНСКОГО

КОММУНАЛЬНОГО ТРАМВАЯ



Гор. Эривань 1933 г.

ИНСТРУКЦИЯ ДЛЯ ВАГОНОВОЖАТЫХ Эриванского Электрического Трамвая

Общие правила.

1. Каждый вагоножатый обязан хорошо знать инструкцию и все приказы касающиеся его службы.
2. При выходе на службу жатый обязан иметь при себе инструкцию.
3. За появление на службу в нетрезвом виде жатый немедленно увольняется.
4. Курить, разговаривать, пить или есть во время движения вагона строго воспрещается.
5. Строжайше воспрещается отправлять естественные надобности около вагона или станционных зданий.
6. Воспрещается жатым кланяться кому бы то ни было при движении вагона, снимая фуражку, или прикладывая руку к козырьку.
7. В сношениях с публикой и между собой жатые обязаны сохранять спокойствие и вежливость.

8. Строго воспрещается вступать в разговоры и пререкания с проходящими, или переезжающими линию трамвая

9. При угрожающей опасности вожатый обязан использовать все имеющиеся средства, чтобы избежать несчастного случая.

10. При несчастном случае вожатый обязан в вежливой форме попросить адреса свидетелей, с указанием их фамилий, имени, отчества и звания.

11. Строжайше воспрещается вожатому при угрожающей опасности, а также при внезапных задержках в движении оставлять вагон за исключением случаев, оговоренных ниже.

12. Строжайше воспрещается вожатому передавать рукоятки контролера кому бы то ни было кроме: 1) лиц высшего персонала по движению, которые имеют право управлять вагонами на линии согласно вывешенному объявлению, причем исключительно в часы исполнения ими их служебных обязанностей и 2) вагоновожатых назначенных на смену по наряду.

Примечание: Передача управление вагоном лицам в нетрезвом виде строжайше воспрещается.

13. Помимо старших агентов службы движения вожатый на линии непосредственно подчинен начальникам станции, контролерам и инструкторам.

14. Во время дежурства или пребывания в парке вожатый подчиняется старшему контролеру, дежурному монтеру и мастеру.

15. О всех замеченных неисправностях или повреждениях вагона и случаях на линии вожатый обязан сообщить ближайшему начальнику станции, контролеру или инструктору, записать в вагонную книгу и не позднее следующего дня явиться в контору для дачи подробных объяснений.

16. За нарушение правил вожатый подвергается взысканиям, в соответствии § 47 Кодекса Законов о Труде, вплоть до увольнения без предупреждения.

Прием и сдача вагонов в парке и на линии.

17. Вожатый обязан накануне, или в день вступления на работу, но своевременно, указать по наряду на какой линии и в какие часы он работает.

18. Вожатый обязан явиться в парк за 15 минут до выхода вагона на линию и представиться заведывающему выпуском вагонов или заменяющему его лицу, от которого и получает разрешение стать на работу; затем, вожатый обязан узнать по наряду номер своего вагона, получить от инструментальщика вагонные принадлежности и приступить к приему, как моторного, так и прицепного вагона.

19. Все вагонное имущество и запасные части должны быть в наличии. Все стекла, как оконные так и дверные должны быть целы, все скамейки должны быть насухо вытерты, нигде не должно быть следов смазки или ног. Двери

вагонные и входные должны совершенно свободно открываться—закрываться.

Все песочницы должны быть наполнены хорошо просушенным песком.

20. Масленки осевые, якорные и компрессорные должны быть наполнены смазкой, шестерни должны быть жирно смазаны, так чтобы не было на зубьях блестящих мест.

21. Коллектора должны быть светло блестящими, нажимные лапки щекодержателей должны быть опущены. Вынимать для осмотра угли вожатым воспрещается.

22. Ножные и головные звонки моторного и прицепного вагона должны быть хорошо слышны, бойки их не должны залегать.

23. Не включая рубильника и автомата, вожатый обязан убедиться, свободно-ли передвигается большая и малая рукоятки на обоих контроллерах при переднем и заднем ходе, а также при электрическом тормазе, причем строго воспрещается всякие насильственные перемещения рукояток контроллера.

24. Рукоятка крана машиниста, воздушного тормоза должна свободно передвигаться с одного края на другой, краны всех резервуаров должны быть закрыты. (При входе в парк исправного вагона вагоновожатый должен открыть все краны резервуаров).

25. Краны к прицепному вагону должны быть закрыты и стоять ручками вдоль трубы (или крана). При езде с прицепным вагоном оборудо-

ванным воздушными тормозами, кран на передней площадке должен быть закрыт, на задней площадке открыт (ручка крана должна стоять поперек крана)

26. Рычаги песочниц должны при повороте выдвигать заслонку песочниц и подавать на рельсы песок, а также возвращать в первоначальное положение, так чтобы песок не сыпался беспрерывно на рельсы.

27. Собачка, храповичек и трещетка ручного тормоза моторного и прицепного вагона должны быть целы. Цепи ручного тормоза должны быть целы, без узлов, правильно ложиться и сходить со шпинделя, при отпускании тормоза.

28. Колодки моторного и прицепного вагона должны быть не тоньше $1\frac{1}{2}$ пальцев, иметь в гнездах шпонки, работать при торможении полной поверхностью и не передвигаться даже от удара по ним; оттяжные пружины должны быть целы, при отпущенном ручном тормозе колодки должны отходить от бандажей без перекоса.

29. Предохранительные доски с моторного и прицепного вагона должны быть целы и хорошо закреплены. Соединительная стенка между моторным и прицепным вагоном должна быть цела и крючки ее хорошо заложены в петли.

30. Буферный брус должен стоять вдоль оси вагона и иметь в соответственном гнезде штырь или лежать на буферной закладке.

31. Осевые буксы моторного и прицепного вагонов должны быть заполнены смазкой, иметь

подшипник и вкладыш. Если на буксах имеются пломбы, то вожатый обязан только проверить целостность пломб. Буксовые крышки должны быть целы и хорошо закреплены.

32. Дуга должна быть хорошо запиленна, не вдавлена и не перекошена: дуга должна сама подниматься из горизонтального положения. Веревка к дуге должна быть достаточной длины и закинута на соответственной крючек или блок.

33. Лобовые и боковые вывески и № линии должны быть на месте, правильно указывать направление движения вагона.

34. В случае каких-либо неисправностей моторного или прицепного вагона, вожатый обязан немедленно заявить об этом заведывающему выпуском вагонов.

35. При неисправностях ручного тормоза, песочниц, букс, подшипников, коллектора, шестерен, звонков, контроллера и освещения вожатый не имеет права выезжать из парка.

36. При выезде из парка вожатый обязан обозначить в вагонной книге №№ вагонов и линии, а также свой № и № кондуктора и записать точно время выхода из парка, закрепив все написанное своею подписью.

37. Действие тормозов, песочниц, исправность хода, вожатый обязан проверить на пробном пути в парке, и расписаться в получении вагона и его оборудования в исправном виде.

38. При сдаче вагона сменному вожатому, работавший вожатый обязан устно передать о всех

замеченных неисправностях моторного и прицепного вагонов. Сменный вожатый в случае обнаруженных им неисправностей обязан о них доложить на первом же рейсе с записанием в вагонную книгу в вышеизложенном порядке в которой он также расписывается проставлением своего № в приеме вагона.

Примечание: В вагонную книгу должны также записываться все повреждения полученные вагоном на линии.

39. Приняв вагон, вожатый обязан беречь все его части, следить за его исправностью, своевременно осматривать буксы, дугу, предохранения и пополнять песочницы песком.

40. По прибытии с линии в парк, вожатый обязан сдать моторный прицепной вагон под росписку в вагонной книге дежурному монтеру, а запасные части инструментальщику, причем вагоновожатый должен проверить всю запись неисправностей в вагонной книге, а незаписанные дополнить и записать время прибытия в парк.

41. Строго воспрещается вожатому уходить с вагона до полной его сдачи и установки на указанное дежурным мастером место. По установке вагона на место вожатый обязан выключить автомат, рубильник, освещение, оттянуть дугу, а в вагонах с воздушными тормозами во время сырой погоды открыть резервуар для выпуска накопившейся влаги.

ПРАВИЛА ЭЗДЫ

Дуга и воздушная проводка.

42. Строжайше воспрещается ехать с непере-
веденной другой по линии, в парке или при
маневрах на запасных путях во избежание по-
ломки дуги, порчи или обрыва—воздушного
провода.

43. При невозможности перевести дугу, вслед-
ствие низкого провода или жесткой подвески,
вожатый обязан потребовать от кондуктора, чтобы
он поддержал дугу и оттягивал ее от провода
под подвесками и кронштейнами; во всяком слу-
чае ход вагона должен быть при этом самый
тихий.

44. Если дуга соскользнет с провода, вожатый
обязан немедленно остановить вагон, затормозить
его ручным тормазом, снять малую рукоятку кон-
троллера, влезть на крышу и установить дугу в
нормальное положение.

45. Если вагон идет на буксире, вожатый
обязан держать дугу опущенной.

46. В случае поломки дуги, вожатый обязан
пригнуть кулисы до горизонтального положения
и накрепко привязать их во избежание порчи
провода под мостами.

47. Если дуга рвет или сильно раскачивает
провод, вожатый обязан проверить не образова-
лось ли на ней прорезов и на ближайшей стан-
ции потребовать, чтобы запилили алюминий.

48. Если вагон продвигается порывами, то во-
жатый должен проверить не ослабили ли пружины
кулисс, о чем можно судить пригнувши дугу до
горизонтального положения и опуская поне-
много веревку.

Примечание: Порывистое движение вагона
вызывается частыми перерывами тока, вслед-
ствие того, что дуга отходит от провода, это
вредит проводу, дуге и моторам и может слу-
жить причиной выпадения автомата или го-
рения пластины.

49. Если дугу перебрасывает вперед по дви-
жению, то вожатый обязан проверить не коротка
ли дуга, или потребовать чтобы отпустили пру-
жины кулисс.

50. По окончании каждого рейса, при обходе
вагона, вожатый обязан осмотреть дугу и в слу-
чае ее неисправности заявить начальнику стан-
ции и потребовать от дежурного слесаря либо
исправления, либо замены дуги.

51. Под выключателями воздушной линии,
отмеченными красным и белым ободком на мачте
или красным флагом на троссе, вожатый обязан
выключить ток, чтобы не вызывать больших
вспышек (вольтовых дуг) у провода, вспышки
могут сжечь деревянный вкладыш, расплавить
провод и алюминий.

52. Строжайше воспрещается привязывать
вместо веревки проволоку к дуге, так как все
прикасающиеся к ней могут получить ожог и
удар; кроме того проволока, прикоснувшись к
металлической части вагона, может повести ток

к рельсам и вызвать короткое замыкание и горение кузова.

53. Во время движения вожатый обязан по временам смотреть на провод и немедленно сообщить ближайшему контролеру, если заметит что-либо неладное.

54. В случае обнаружения порчи воздушных проводов, последствием чего может явиться повреждение дуги, вожатый обязан, отехав от поврежденного места на 25 метров остановить вагон и послать кондуктора предупредить следующий вагон о том, чтобы пройти под поврежденным местом с пригнутой дугой во избежание ее поломки. Лишь после прохода 2-го вагона первый может отправиться в путь, а вожатый второго вагона остается на месте и поступает, как указано выше, до приезда особенного лица с целью предупреждения несчастия или до приезда ремонтной тележки.

55. В случае обрыва провода и падения его на рельс, вожатый обязан, деревянными щипцами поднять провод с земли; кондуктор берет запасную веревку, делает петлю, подхватывает провод веревкой, не касаясь его, и, привязывает веревку к ближайшей мачте, так, чтобы провод не касался ни земли, ни мачты. Вожатый обязан остановиться на месте до тех пор, пока не явится контролер или другое лицо администрации и никого не должен допускать к проводу. Сообщить о повреждении по телефону на станцию должен кондуктор.

Автомат и рубильник

56. Строжайше воспрещается включать автомат или рубильник ударами кулака или какого либо предмета по рукоятке.

57. При пуске вагона в ход после остановки на подъеме вожатый обязан убедиться лично в том, что автомат и рубильник включены.

58. Строжайше воспрещается заклинивать автомат, так как вожатый лишает вагон самого главного предохранителя.

59. Строжайше воспрещается включать выключившийся автомат до полной остановки вагона.

60. Вожатый обязан выключать автомат или рубильник всякий раз, когда нужно менять пластинку или открыть кожух контроллера, так как иначе он может получить сильный удар или ожог.

61. При невозможности выключить большую рукоятку контроллера (снять с силы), вследствие того, что припаялись пальцы к сеткам, или по другой причине, вожатый обязан немедленно выключить автомат или рубильник, что находится на его площадке, чтобы прекратить доступ тока в контроллер и моторы; затем только вожатый должен затормозить вагон и осмотреть контроллер.

62. При частом выпадении автомата, вожатый обязан осмотреть не затормаживается ли вагон сам по себе, хорошо-ли отходят колодки, не ослабли-ли пружины кулисс; наконец, выключением одного из моторов узнать, не испорчен ли

какой-либо из них, довести вагон до ближайшей станции и потребовать установки вагона на запасный путь.

63. После выпадения автомата на под'еме вожатый обязан лично включить его после полной остановки вагона и проехать под'ем на последовательно включенных моторах.

Предохранительная пластинка и коробка.

64. Строжайше воспрещается трогать пластину, не выключивши автомата и рубильника.

65. Строжайше воспрещается менять или вставлять пластину до полной остановки вагона.

66. Строжайше воспрещается вставлять 2 пластины, так как они не могут служить предохранителем электрического оборудования.

67. При замене сгоревшей пластины вожатый обязан приложить новую к контактам гладкой поверхностью головок и плотно прижать пластину винтом.

68. При отсутствии у вожатого пластины для замены сгоревшей, он соединяет винты предохранительной коробки между собою при помощи металлической проволоки, навернувши ее концы несколько раз на винты. После этого включать моторы только последовательно, во избежание порчи электрического оборудования или нового горения проволоки и довести вагон до ближайшего пункта, где может быть получена пластина.

69. Если начнет гореть предохранительная ко-

робка, вожатый обязан немедленно выключить рубильник, автомат или отнять дугу от провода и затормозить вагон. Затем вожатый отрывает всю коробку, очищает ножом 2 конца проводов, накладывает один провод на другой, связывает их при помощи какой либо металлической проволоки, обернувши ее возможно больше раз около проводов. После этого включить моторы только последовательно и довести вагон до ближайшего запасного пути.

70. Если пластина сгорит на под'еме то вожатый обязан поступить следующим образом:

1) перевести рукоятку воздушного тормоза на крайнее положение;

2) затянуть цепь ручного тормоза до отказа, заложить собачку на храповичек и воздушный тормаз;

3) выключить автомат или рубильник;

4) снять малую рукоятку контроллера и сменить пластину;

5) включить автомат и рубильник и поставить малую рукоятку контроллера на метку „вперед“.

6) включить большую рукоятку контроллера на 1-ое деление и одновременно отпустить тормаз;

7) выехать под'ем на последовательно соединенных моторах во избежание вторичного горения пластины.

71. При двукратном сгорании пластины на ровном месте вожатый обязан осмотреть, хорошо

ли была прижата пластина и чисты ли контакты, не затормаживается ли вагон сам по себе, не затянута ли колодка, и должен переходить с одного контакта на другой режé.

72. Если у вожатого сгорят 3 пластины он обязан поочередным включением моторов проверить не испорчен ли один из них, довести на одном моторе вагон до ближайшей станции и потребовать остановки вагона на запасный путь, во избежание задержки движения.

К о н т р о л л е р .

73. Получив сигнал к отправлению и убедившись, что путь свободен, вожатый должен поставить рукоятку крана машиниста на метку „движение“, малую рукоятку контроллера поставить на метку „вперед“, отпустить ручной тормаз и затем поставить большую рукоятку контроллера на метку 1, 2 и т. д.

74. Строжайше воспрещается включать ток при неотпущенных тормазах, за исключением после остановки на под'еме. При торможении воздушным тормазом вожатый может включать большую рукоятку контроллера лишь после того, как отпустит тормаз.

75. Все положения контроллера разделяются на переходные, на которых нельзя долго задерживать большой рукоятки контроллера, и рабочие или ездвые, на которые вожатый может оставлять большую рукоятку столько времени сколько ему потребуется.

76. Ездвые или рабочие деления на вагонах считаются 5 и 9.

77. Все остальные деления контроллеров суть переходные и на них вожатый обязан задерживать большую рукоятку контроллера 3 секунды на ровном месте и до 7-ми секунд на под'емах, так чтобы мотор подвигался вперед плавно, без толчков.

Примечание: I. На переходных делениях контроллеров ток проходит через сопротивление (реостат), который постепенно нагревается: при продолжительном оставлении большой рукоятки контроллера на переходных делениях сопротивление может перегореть и воспламенить кузов вагона.

Примечание II. Быстрый переход с одного деления контроллера на другой неприятен для пассажиров вследствие толчков и чрезвычайно вредно действует на моторы, вызывает горение пластин или выпадение автомата.

78. Вожатый обязан вести вагон на первом ездвом или рабочем делении по всем узким и тесным улицам, где требуется особенно осторожная езда. При этом положении скорость вагона средняя, ток переходит из одного мотора в другой т.-е. моторы соединены последовательно.

79. Вожатый обязан переходить на второе ездвое или рабочее деление на широких и свободных улицах, при этом положении вагон имеет самую большую скорость, ток поступает одновременно в оба мотора, т.-е. моторы соединены параллельно.

80. При езде с прицепом, вожатый обязан проехать под'ем последовательно.

81. В случае остановки вагона среди под'ема, вожатый обязан проехать под'ем последовательно, во избежание выпадения автомата или горения пластин.

82. При пуске вагона в ход вожатый обязан убедиться, что вагон движется и что колеса не буксуют, в противном случае вожатый обязан выключить ток и вновь включить постепенно, посыпая рельсы песком.

83. Воспрещается включать рукоятку контроллера дальше 2-го отделения, если вагон не поддается вперед, так как может сгореть мотор от большого тока.

84. Строго воспрещается останавливать рукоятку контроллера между делениями, так как можно ожечь пальцы и сектора контроллера.

85. При выключении тока вожатый обязан сразу перевести рукоятку контроллера на метку „стоп“ во избежание порчи мотора.

86. При невозможности выключить большую рукоятку контроллера (снять с силы) вожатый обязан немедленно выключить автомат или рубильник, находящийся над головой, и этим прекратить доступ тока в контроллер и горение, а затем затормозить вагон.

87. Если вагон имеет достаточную скорость, вожатый после выключения может перевести рукоятку контроллера сразу на первое ездовое

деление, чтобы не пропускать тока лишнее время через сопротивление.

88. При включении электрического тормоза вожатый обязан переходить с одного деления на другое не раньше 3-х секунд и лишь в случае опасности допускается включить сразу на 2-ое деление, а потом с промежутками в три секунды на следующие деления, при этом во избежание буксования необходимо сыпать песок даже в сухую погоду.

89. Строжайше воспрещается переводить большую рукоятку контроллера с большой силы на полный электрический тормаз, так как можно сжечь провода, мотор и сломать шестерни.

90. Строго воспрещается без нужды снимать кожу контроллера.

91. При необходимости осмотреть пальцы контроллера или выключить один из моторов, вожатый обязан предварительно выключить автомат или рубильник, во избежание получения удара или ожога; при этом вожатый обязан тщательно следить за тем, чтобы не попала в контроллер грязь или посторонние предметы, так как от этого может сгореть контроллер.

Т о р м а з а .

92. Строжайше воспрещается тормозить прежде, чем выключить ток.

93. Чтобы затормозить, т.е. остановить вагон, вожатый может пользоваться ручным тормазом,

воздушным тормазом, электрическим тормазом, или дать задний ход.

94. Вожатый обязан пользоваться ручным тормазом:

1) при выезде из парка и возвращении с линии в парк;

2) при маневрах в парке и близ него и на запасных путях;

3) при приближении к прицепному вагону для сцепки;

4) при продолжительных остановках на подъемах, уклонах и конечных пунктах линии;

5) при необходимости сойти с вагона для замены пластины или осмотра вагона;

6) при отсутствии или неисправности воздушного тормоза.

95. При торможении ручным тормазом вожатый обязан прижать собачку к храповичку и, вращая тормазную рукоятку или маховик; навести цепь на шпиндель до отказа.

96. В случае обрыва или порчи цепи ручного тормоза вожатый обязан доехать до ближайшего запасного пути, или станции и потребовать от начальника станции повернуть вагон так, чтобы на передней по ходу площадке была неповрежденная цепь.

97. Вожатый обязан пользоваться воздушным тормазом:

1) во всех случаях остановки вагона;

2) при несчастных случаях, когда на линии

находится человек или животное, и когда нужно отпустить сетку, если таковая имеется;

3) при необходимости подать на рельсы песок, если песочницы действуют при помощи воздуха.

98. Вагоновожатый обязан следить, чтобы давление воздуха в резервуарах и трубах не превышало 3-х атмосфер, т.к. в противном случае возможны порчи резервуаров и защемление колес от сильного нажатия колодок.

99. Вожатый обязан пользоваться электрическим тормазом:

1) при необходимости скоро остановить вагон на быстром ходу;

2) при неисправности ручного и воздушного тормоза.

100. Воспрещается вожатым пользоваться электрическим тормазом без нужды, так как при этом быстро греются и портятся моторы, а также и шестерни.

101. При электрическом тормозе малая рукоятка контроллера должна всегда стоять по направлению движения вагона.

102. Так как электрический тормаз вполне остановить вагон не может, то для окончательной остановки вожатый обязан пользоваться воздушным или ручным тормазом и посыпать на рельсы песок.

103. Вожатый может пользоваться для остановки вагона задним ходом лишь в самых крайних случаях при самом тихом ходе вагона и при неисправности воздушного и ручного тормоза и

только после полного использования электрического тормоза, при чем при пользовании задним ходом, таковой может быть дан только на первое деление в противном случае это будет бесполезно, т. к. выпадает автомат.

104. При обычных остановках вожагый обязан выключить заблаговременно ток и понемногу передвигать рукоятку крана машиниста слева на право на метку „тормаз“, и остановить вагон без большого толчка; чтобы ослабить толчек при остановке, вожагый обязан выпустить немного воздуха из тормозного цилиндра через кран машиниста. От резкого торможения вагона расшатывается кузов, портятся бандажи колес, рельсы и сильно снашиваются колодки.

105. Если при очень сильном торможении воздушным тормозом на быстром ходу вагон будет подаваться вперед с невертящимися колесами (юзом), то вожагый обязан немедленно поступить следующим образом:

1) отпустить тормоза, подать на рельсы песок, а затем:

2) вновь тормозить воздушным тормозом.

106. При продолжительных остановках на горе и необходимости сойти с вагона, вожагый обязан сначала затормозить вагон воздушным тормозом, затем затянуть цепь ручного тормоза, поставить рукоятку крана машиниста на отпуск, чтобы, оставаясь на площадке, убедиться в том, что ручной тормаз держит хорошо.

107 При необходимости замедлить ход вагона

на уклоне электрическим тормозом, вожагый обязан выключить ток, поставить большую рукоятку на 1-е деление электрического тормоза и переходить на второе третье деление и т. д. до последнего деления (7) постепенно не скорее 3-х секунд, во избежание порчи моторов и устранения резких толчков.

108. При тревожных звонках кондуктора, при опасности наезда на передний вагон, столкновения с вагоном, легковым или ломовым извозчиком, вожагый обязан поступать следующим образом:

1) левой рукой быстро выключить ток;

2) поставить большую рукоятку контроллера на 3-е деление электрического тормоза;

3) тотчас же правой рукой передвинуть рукоятку крана машиниста слева на право до отказа;

4) а левой рукой передвинуть большую рукоятку контроллера до последнего деления электрического тормоза (7).

109. При тех же условиях, но при неисправности воздушного тормоза, вожагый обязан поступить следующим образом:

1) левой рукой быстро выключить ток;

2) поставить рукоятку контроллера сразу на 3-е деление электрического тормоза;

3) затем правой рукой затягивать цепь ручного тормоза;

4) постепенно передвигать рукоятку до пос

ледного деления и оставить рукоятку контроллера на полном тормазе.

5) а правой повернуть рычаг крана машиниста в крайнее левое положение.

110. При тех же условиях, но при неисправности воздушного и ручного тормоза вожатый обязан немедленно поступить следующим образом;

1) левой рукой выключить ток;

2) поставить большую рукоятку на 3-е деление электрического тормоза;

3) затем постепенно довести большую рукоятку контроллера до последнего деления электрического тормоза,

4) а правой передвинуть рукоятку крана машиниста, чтобы подать на рельсы песок, и после всего в крайнем случае дать задний ход на первое деление.

111. При появлении на путях вблизи вагона человека или животного, вожатый обязан поступить следующим образом:

1) левой рукой быстро выключить ток;

2) поставить большую рукоятку контроллера на 3-е деление электрического тормоза;

3) затем левой рукой переводить большую рукоятку контроллера до последнего деления электрического тормоза;

4) правой рукой тормозить воздушным тормозом передвигая ручку до отказа и давая песок на рельсы и опуская сетку.

112. При тех же условиях, но на тихом ходу

вагона и при неисправности воздушного и ручного тормоза, вожатый обязан поступить следующим образом:

1) быстро перевести большую рукоятку контроллера на метку „стоп“;

2) малую рукоятку контроллера на метку „назад“;

3) затем поставить большую рукоятку контроллера на 1-е, 2-е деление до полной остановки вагона;

4) затем выключить большую рукоятку контроллера.

113. В случае обрыва прицепного вагона на подеме вожатый моторного вагона обязан поступить следующим образом:

1) немедленно выключить ток, т. е. снять с силы большую рукоятку контроллера.

2) затормозить вагон ручным тормозом до отказа, и заложить собачку на храповичек;

3) послать кондуктора моторного вагона узнать, можно ли прицепить оторвавшийся вагон;

4) при возможности прицепить оторвавшийся вагон вожатый обязан снять рукоятки контроллера и крана машиниста, перейти на заднюю площадку, затянуть цепь ручного тормоза до отказа и заложить собачку на храповичек;

5) приказать кондуктору понемногу отпускать цепь ручного тормоза на передней площадке;

6) в то же время сам вожатый затягивает ручной тормоз задней площадки до отказа. Затем отпускает понемногу цепь ручного тормоза остано-

рожно тихим ходом подойти к оторвавшемуся вагону;

7) прицепить оторвавшийся вагон, затянуть цепь ручного тормоза до отказа и заложить собачку на храповичек;

8) соединить воздушные рукава, если они целы, и впустить воздух в тормозной цилиндр или закрыть кран к прицепному вагону на задней площадке, если рукава повреждены, выпустить воздух из вспомогательного резервуара выпускным клапаном.

9) перейти на переднюю площадку, затянуть цепь ручного тормоза и заложить собачку на храповичек;

10) отпустить цепь на задней площадке;

11) поставить малую рукоятку контроллера на метку „вперед“, включить большую рукоятку контроллера на 1-е деление, отпустить тормаз и переводить большую рукоятку реже обыкновенного до первого ездового деления.

114. В случае обрыва прицепного вагона от моторного на под'еме и обратного движения вагона под уклон, все позади идущие вожатые обязаны поступить следующим образом:

1) немедленно выключить ток т.-е. снять большую рукоятку контроллера с силы;

2) быстро остановить вагон каким-либо тормазом;

3) малую рукоятку контроллера перевести на метку „назад“;

4) дать тревожный звонок кондуктору;

5) большую рукоятку поставить на силу уходить от надвигающегося вагона как можно дальше;

6) держать малую рукоятку контроллера на метке „назад“ и ручной тормаз на голове до тех пор, пока оторвавшийся вагон не остановится вполне.

115. В случае обрыва прицепного вагона на ровном месте или в начале уклона вожатый обязан, несмотря на звонки кондуктора, как можно скорее отходить от прицепного вагона во избежание наезда прицепного вагона на моторный, повреждения вагонов и причинения увечий пассажирам.

116. В случае обрыва прицепного вагона от моторного вагона, прицепной вагон затормозится автоматически. Прежде чем пустить вагоны в ход после сцепки, вожатый должен:

1) затянуть цепь ручного тормоза прицепного вагона до отказа и заложить собачку на храповик;

2) сцепить моторный вагон с прицепным и соединить рукава воздушного тормоза;

3) отпустить ручной тормаз на прицепном вагоне и воздушный.

117. В случае невозможности прицепить оторвавшийся вагон, позади идущий вагон лишь после полной остановки оторвавшегося прицепа обязан подойти к нему и на буксире доставить до запасного пути. Вожатый обязан при этом ехать особенно осторожно на последовательно включенных моторах.

118. Если вагон, подымавшийся в гору, покатится назад под гору вследствие отсутствия тока на линии или вследствие какой-либо неисправности мотора, то вожатый обязан руководиться следующими правилами:

1) строго воспрещается принимать какие-либо меры к пуску вагона вперед до полной остановки вагона;

2) при полной исправности воздушного тормоза вожатый обязан затянуть цепь ручного тормоза до отказа, заложить собачку на храповик впустить воздух в тормазной цилиндр и приступить к осмотру вагона;

3) при отсутствии или неисправности воздушного тормоза вожатый обязан перевести малую рукоятку контроллера на метку „назад“, большую рукоятку контроллера поставить на электрический тормаз и довести до последнего деления, затем затянуть цепь ручного тормоза до отказа, заложить собачку на храповик, выключить электрической тормаз, поставить малую рукоятку контроллера на метку „вперед“ и приступить к осмотру вагона;

4) в случае обрыва цепи или порчи ручного тормоза вожатый обязан перевести малую рукоятку контроллера на метку „назад“, большую рукоятку контроллера поставить на электрический тормаз и довести ее до последнего деления. Затем тревожными звонками дать знать кондуктору о том, что-бы он затягивал цепь ручного

тормоза задней площадки до полной остановки вагона;

5) все вожатые последующих вагонов, при виде надвигающегося на них вагона, обязаны поступать как указано в 119-м параграфе;

6) строжайше воспрещается вожатым оставлять в это время свои вагоны.

119. На ровных местах, т. е. на таких где незаторможенный вагон не может двигаться с места сам по себе. тормаз должен после заторможения отпускаться, чем будет достигнута большая продолжительность службы тормозных пружин.

Правила осторожности.

120. Безусловно воспрещается неумеренно быстрая езда: чем уже улица, тем скорость вагона должна быть меньше; во всяком случае, скорость движения вагона не должна превосходить скорости (20 кл. в час).

121. Во время движения вагона все внимание вожатого должно быть обращено на путь; левая рука должна лежать на большой рукоятке контроллера; правая на рукоятке тормоза.

122. Во время движения вагона строжайше воспрещается вожатым отворачиваться или отходить от контроллера и тормазов, чтобы открыть или закрыть двери, отвернуть шпindelь ручного тормоза, поправить ударник ножного звонка и т. д.

123. При езде с учеником вожатый учитель ответствен за правильность и безопасность езды;

поэтому строжайше воспрещается вожатым садиться во время движения вагона и оглядываться по сторонам.

124. На больших уклонах при езде под гору, пересечения улиц и путей, крутых поворотах и на тесных улицах вожатый должен ехать настолько осторожно, чтобы иметь возможность в каждый момент остановить вагон.

125. Приближаясь к пересечениям путей, раз'ездам, закруглениям, крестовинам и стрелкам вожатый должен замедлить ход вагона, чтобы не разбивать крестовин и стрелок и не вываливать вагона с рельс.

126. Приближаясь к стрелкам, вожатый обязан следить за положением перестрелки и при движении против пера не входить на стрелку неправильно установленную, или когда пера и стрелки неплотно прилегает к боку рельсы.

127. Строжайше воспрещается вожатым ползаться на стрелочников; каждый вожатый обязан помнить линию, по которой он ездит и лично убеждается в правильной установке стрелки.

128 Вожатый обязан соблюдать на быстром ходу и на уклонах интервал не менее 3 мачт между вагонами разных линий и не менее 4 мачт между вагонами одной и той же линии.

129. Приближаясь к под'емам вожатый обязан выждать, пока передний вагон не подымется на всю гору. Строжайше воспрещается подыматься в гору группами, так как от этого сильно пере-

гружается кабель, и может выключиться автомат на подстанции.

130. Приближаясь к остановочным пунктам, вожатый обязан заблаговременно выключить ток, чтобы вагон не подходил к остановкам с большой скоростью и не приходилось усиленно его тормозить.

Примечание: Сильное торможение вагона у остановок вызывает непроизводительный расход тока вожатым, расшатывается кузов вагона, быстро изнашиваются тормозные колодки, бандажи и рельсы.

131. Если на остановочном пункте находится вагон, то вожатый обязан подходить к нему самым тихим ходом и остановиться не доезжая 5 метров до переднего вагона, чтобы оставить проход пассажирам.

132. Вожатый обязан принять все меры к тому, чтобы не наехать на передний вагон; за наезд на передний вагон вожатый подвергается самым строгим взысканиям вплоть до увольнения без предупреждения, так как кроме убытков от повреждений вагонов, могут пострадать пассажиры.

133. Вожатый может тронуться с остановочного пункта лишь тогда, когда передний вагон отойдет по крайней мере на 3 мачты, так как при внезапной остановке переднего вагона позади идущий вагон не сможет своевременно остановиться.

134. Если остановка вагонов находится у закруглений, перекрестков, пересечений путей или слияния путей, вожатый обязан выждать на оста-

новке, пока встречный вагон не освободит переезд или закругление, так как за вагоном всегда могут появиться люди или экипажи.

135. Если вожатый заметит на пути или близь пути препятствие (движущуюся толпу, человека, воз, экипаж), то он обязан не доезжая 40 метров до препятствия немедленно выключить ток и принять меры к остановке вагона, неудовлетворяясь одними звонками, которые могут быть не слышны.

136. Особенно вожатый должен быть осторожен при виде пред вагоном или вблизи него человека, так как помимо ответственности перед судом, вожатый ответствен перед своей совестью; поэтому при малейшей даже опасности вожатый обязан остановить вагон, не считаясь с опозданием или задержками движения.

137. Если на рельсах находится препятствие в виде камня, куска дерева, и так проч. вожатый обязан выключить ток, остановить вагон и удалить с путей препятствие, иначе вагон может сойти с рельс.

138. Если вожатому требуется идти с прицепным вагоном впереди, то он обязан перейти на переднюю по ходу площадку открыть настежь двери прицепного вагона и пустить мотор в движение не раньше чем на переднюю по ходу площадку прицепного вагона станет кондуктор и даст сигнал о том что путь свободен и можно ехать.

139. Во время сильных дождей, когда низмен-

ные местности заливаются водою, вожатый обязан руководиться следующими правилами:

1) при высоты воды до 9 см. над головкой рельса, вожатый может подвигаться вперед включая моторы только последовательно;

2) при высоте воды свыше 9 см. над головкой рельса, вожатый обязан проехать через воду без тока и по приезде на станцию заявить начальнику остановки, что линия залита водою.

140. Во время снежных мятелей и гололедицы, когда при пуске вагона в ход колеса сильно буксуют, вожатый обязан выключить ток, подать на рельсы песок воздушный или ручной песочницей и включить вновь до второго деления.

В случаях заноса и гололедицы полезно пробивать путь поездом сцепленных вагонов.

141. При продолжительном буксовании вагона вожатый обязан поступить следующим образом:

1) выключить ток и поставить малую рукоятку контроллера „назад“;

2) звонками предупредить кондуктора о заднем ходе вагона;

3) подать вагон на 13—15 мет. назад;

4) привести малую рукоятку вперед и посылая рельсы песком, попробовать двинуть вагон вперед.

142. Во время дождей и распутицы, когда движение локовых и легковых извозчиков чрезвычайно затрудняется, а рельсы покрываются маслянистой грязью вожатый обязан особенно внимательно следить за действием тормозов и

песочниц и двигаться с особой осторожностью, не считаясь с опозданием и задержками движения.

143. Вожатый обязан своевременно заявить и требовать исправления обнаруженных ими неисправностей вагона и особенно тормозов и песочниц, так как после несчастного случая ни какие ссылки на неисправность вагона приниматься не будут.

Внезапные остановки в пути и осмотр вагона.

144. Если вагон не движется, несмотря на то, что большая рукоятка контроллера на 1-е деление, то вожатый обязан немедленно поставить большую рукоятку на метку „стоп“, затормозить вагон ручным тормазом и включить лампочки накаливания, чтобы узнать, есть ли ток и проходит ли он в дугу.

145. Если лампочки не загораются, то вожатый обязан проверить:

- 1) движутся ли другие вагоны;
- 2) касается ли дуга провода;
- 3) не обледенел ли провод;
- 4) не стоит ли дуга под деревянным вкладышем изолятора воздушной сети (под секционным);
- 5) не отгорел ли главный провод, привернутый к плитке кулисс;
- 6) не стоят ли колеса на толстом слое песка или снега.

146. Если лампочки загорятся после включе-

ния, то это служит доказательством того, что ток есть на линии и в главном проводе; тогда вожатый обязан по порядку проверить:

- 1) не заторможен ли вагон воздушным или ручным тормазом с передней или задней площадки;
- 2) не выключился ли автомат;
- 3) включен ли рубильник;
- 4) не сгорела ли предохранительная пластина;
- 5) не ослаб ли один из пальцев контроллера;
- 6) не испортился ли один из моторов.

147. Сделавши все указанные проверки, вожатый обязан выждать следующий вагон и на буксире дойти до ближайшего запасного пути, чтобы не задерживать движения.

148. Если дуга не касается в каком либо месте провода, то вожатый обязан послать на крышу вагона кондуктора и предложить ему перекинуть веревку дуги через провод, чтобы притянуть провод к дуге; в то же время вожатый самым тихим ходом обязан подвинуть вагон вперед.

149. Если обледенел провод, то вожатый, спустив несколько раз дугу, заставляет ее ударять по проводу и сбить лед.

150. Если дуга станет под деревянным вкладышем изолятора, то вожатый обязан попросить кондуктора потянуть дугу за веревку вперед по движению, чтобы получился контакт между проводом и дугой; затем включить большую рукоятку контроллера до 1-го деления и подвинуть вагон вперед.

151. Если вагон станет всеми колесами на слой песка или снега, то вожатый обязан расчистить рельсы у заднего колеса, передать кондуктору свои рукавицы и попросить его подержать прицепку или какую-либо другую металлическую часть так, чтобы она касалась рельса и колеса; затем вожатый обязан включить большую рукоятку контроллера до первого деления и подвинуть вагон вперед.

Примечание: Прежде чем включить ток, вожатый обязан предупредить кондуктора и пассажиров, чтобы они находясь на улице, не дотрагивались до вагона во избежание ожога или удара.

152. После замены сгоревшей пластины или выключения какого-либо мотора вожатый обязан лично проверить, включен ли рубильник и автомат.

153. Если вследствие задержки переднего вагона или отсутствия тока на линии все вагоны принуждены будут остановиться, то вожатый обязан соблюдать следующие правила:

1) строжайше воспрещается уходить с передней площадки моторного вагона к другим вагонам или внутрь своего вагона;

2) пускать свой вагон в движение не раньше, чем предыдущий отойдет на 3 махты;

3) большую рукоятку контроллера включать медленнее и на первом ездовом или рабочем делении держать рукоятку дальше обыкновенного.

154. После каждого рейса на конечных станциях вожатый обязан обойти вагон и проверить:

- 1) не греются ли буксы или подшипник;
- 2) не нагреваются ли бандажки от затянутых колодок;
- 3) не сработались ли и не отошли ли колодки;
- 4) не израсходован ли весь песок;
- 5) не сработался ли алюминий и не перекосилась ли дуга.

155. О всякой замеченной в пути и на конечной станции неисправности вожатый обязан заявить контролеру, начальнику станции или старшему контролеру и потребовать устранения неисправностей угрожающих безопасности движения.

156. Строжайше воспрещается вожатым первой смены оттягивать исправление вагона до второй смены и сдавать товарищу заведомо неисправный вагон, особенно с неисправными тормозами.

Установка вагона на запасный путь и отправка его в депо.

157. Вывод вагона из движения должен быть произведен только с ведома старших агентов служебного персонала по движению, наблюдающего за движением.

158. Моторный вагон должен быть снят с линии в следующих случаях:

- 1) если сильно перекосится или сломается дуга;
- 2) если часто выключается автомат или сгорит более 3-х предохранительных пластин;

3) если сгорит один из моторов или какая-либо часть электрического оборудования;

4) если будет неисправно освещение;

5) если будет сильно греться букса или подшипник;

6) если будет слаб какой-либо тормаз;

7) если лопнет или сносится колодка;

8) если не спускается сетка, или не работают песочницы;

9) если обломаются деревянные предохранения тележки;

10) если старшие агенты признают нужным снять вагон с линии.

159. Прицепной вагон должен быть снят с линии при неисправности воздушного тормоза, или освещения.

160. Во всяком случае вожатый обязан довести пассажиров до ближайшей станции.

161. При отправлении вагона в депо вожатый обязан потребовать от лица, отправляющего вагон в депо, служебную записку с точным указанием времени отправления и неисправности вагона.

162. По прибытии в депо вожатый лично обязан немедленно дежурному монтеру, указать неисправность вагона и причину снятия вагона с линии, а также дать монтеру ответы на все предлагаемые вопросы.

Примечание: Очень часто только из подробных расспросов работавшего вожатого можно

уяснить себе неисправность вагона и быстро ее устранить.

163. Строжайше воспрещается давать вагон снятый с линии по неисправности, сменному вожатому в пути, так как сменный вожатый не сможет дать монтеру тех сведений, которые необходимы для исправления вагона.

164. После исправления или смены, вагоновожатый вновь обязан осмотреть вагон, как при утреннем выезде и точно обозначить в книге ремонта вагонов, время выхода из депо, чтобы определить продолжительность ремонта и пребывания в парке.

Отношения между вожатым и кондуктором и сигналы.

165. Начальником поезда и ответственным лицом за своевременное его отправление является кондуктор моторного вагона, всем сигналам которого вожатый обязан подчиняться.

166. Вожатый с кондуктором ответственны за своевременное прибытие вагона на станцию; при опоздании вагона вожатый должен точно объяснить кондуктору причину опоздания для сообщения начальнику станции.

167. При остановке вагона на конечном пункте или у станции кондуктор и вожатый не должны оставлять вагон одновременно.

168. В случае необходимости оставить вагон на конечном пункте, вожатый обязан заявить об этом кондуктору моторного вагона, затормозить

вагон ручным тормазом и взять с собой с'емную рукоятку контроллера и рукоятку воздушного тормоза.

169. В случае внезапного заболевания вожатого в пути, он обязан выключить ток, затормозить вагон ручным тормазом и сообщить о своей болезни кондуктору. Вожатый следующего вагона обязан прицепить свой вагон к переднему и вести оба вагона, находясь на передней по ходу площадке и подчиняясь кондуктору первого вагона; при внезапном заболевании кондуктора вожатый на остановочных пунктах сам наблюдает за посадкой и высадкой пассажиров и доводит таким образом вагон до первого встречного контроллера или ближайшей станции.

170. Вожатый не вправе двинуть вагон с места без сигнала кондуктора, будь то на станции, на остановочных пунктах или при внезапной остановке среди пути.

171. Для сношений между кондуктором и вожатым установлены следующие сигналы звонком: один звонок сигнал к отправлению вагона; два звонка—означают медленную остановку вагона; быстро следующие один за другим звонки—быстрая и полная остановка вагона.

172. При тревожных звонках с прицепного вагона вожатый обязан немедленно остановить вагон.

173. При необходимости вызвать кондуктора на переднюю площадку вожатый должен дать кондуктору один звонок.

174. При появлении на средней площадке моторного вагона лица, не имеющего права проезда, вожатый обязан немедленно вызвать звонком кондуктора.

175. Вожатый обязан давать сигнал звонком всякий раз при пуске вагона в ход.

176. Вожатый обязан начать звонить за 75 мет. при встрече вагонов друг с другом, при выездах из за углов улиц, при приближении к перекресткам, при приближении к остановочным пунктам, при движении мимо рынков и торговых пунктов и везде, где можно ожидать внезапно появления лиц или экипажей, пересекающих путь.

177. Если прохожие, экипажи или ломовые находятся на пути, или близ путей вагона, то вожатый обязан давать предупредительные звонки, чтобы освободить путь заблаговременно; однако подача предупредительных звонков не может служить поводом к оправданию вожатого при столкновении.

178. Вожатый должен следить за сигналами, расставленными на путях:

Зеленый круг, флаг или фонарь означает, тихий ход и осторожную езду;

Белый на—раз'ездах означает что путь свободен;

Красный—означает что путь занят.

179. Красный ободок на мачте или красный флаг на тресе означает участковый изолятор и вожатый обязан выключить ток во избежание порчи изолятора и мотора.

Остановка вагона.

180. Вожатый обязан делать полную остановку вагона у мачт, имеющих надпись „остановка“ и у мест, обозначенных вывеской „Остановка вагона“ так, чтобы передняя площадка находилась у надписи об остановке.

181. Вожатый обязан остановить вполне вагон в местах, обозначенных вывеской „Остановка вагонов по требованию“ в случае подачи знака о желании сесть лицом, находящимся у остановки.

182. Если вывески или надписи об остановках имеются на двух последовательных мачтах, то вожатый обязан остановиться у мачты до переезда или у той, где имеется стрелка по направлению движения.

183. Если вожатый почему-либо вынужден остановиться, не доезжая остановочного пункта хотя бы нескольких шагов, то он может двинуться в путь не иначе, как после звонка кондуктора, во избежание падения входящих пассажиров; по прибытии к остановочному пункту, вожатый обязан вновь вполне остановить вагон, чтобы дать возможность всем желающим сесть и сойти с вагона.

184. Вожатый может выпускать пассажиров только после полной остановки вагонов обязательно на правую сторону, исключая лиц, имеющих бесплатный билет с правом проезда на пешеходной площадке; выпускать пассажиров через переднюю площадку строго воспрещается, но при

этом вожатый отнюдь не имеет права прибегать к насилию над пассажирами или допускать невежливую форму обращения.

185. Вожатый обязан остановить вагон при встрече похоронных процессий, войск, пожарных команд и по первому требованию милиции.

186. Вожатый обязан остановить вагон по первому требованию старшего контролера, контролеров и вообще всех начальствующих лиц.

187. Если меж путей, при встрече двух вагонов, окажется человек, то оба вожатые обязаны остановить вагоны; исключение делается при нахождении меж путей милиционеров и метельщиков, когда вожатый обязан замедлить ход вагонов.

188. Вожатый обязан остановить вагон при встрече с лошадью, очевидно пугающейся вагона.

189. Вожатый обязан остановить вагон, если, несмотря на предупредительные звонки, человек, экипаж или ломовой не освобождает пути.

190. Помимо остановочных пунктов, если вагон исправлен и путь свободен, вожатый должен остановить вагон лишь в вышеуказанных случаях

Директор Эриванского Городского Трамвая

Н. Юзасян.

ИНСТРУКЦИЯ

Для кондукторов Эриванского трамвая.

1. Кондуктор обязан твердо знать инструкции кондукторов, ватманов, контролеров, начальников станций, путевых сторожей, и стрелочников, правила внутреннего распорядка, коллективный договор, а равно и изданные для регулирования движения трамвая обязательные постановления, все приказы и распоряжения, касающиеся его службы.

2. Кондуктор обязан: а) накануне узнать на каком маршруте ему по наряду приходится работать, б) явиться на работу в объявленное по наряду время и место, в) явиться к выпускающему вагоны или начальнику станции и получить от него разрешение стать на работу, г) получить от Билетного отдела дорожную ведомость, удостовериться в правильной записи билетов в ведомости при обнаружении ошибки в них там же, на месте, объявить сотруднику Билетного отдела для исправления.

3. Кондуктор обязан, до приема своего вагона, осмотреть его внимательно и о всех замеченных дефектах заявить выпускающему вагоны или начальнику станции.

4. Кондуктор обязан: а) находиться на задней площадке, за исключением времени, необходимого для продажи—раздачи билетов, б) следить за входом и выходом пассажиров, в) вежливо, но настойчиво просить пассажиров не задерживать вагоны.

5. Кондуктор не имеет права дать ватману отходной сигнал до тех пор, пока он не удостоверится в том, что сцепщики вагонов прицепили прицепной вагон и находятся в безопасном месте.

6. Если вагон на подеме по какой-либо причине начал двигаться назад то кондуктор обязан: а) привести в действие, находящиеся на задней площадке песочные ящики, б) успокоить пассажиров; в) принять все меры чтоб пассажиры не оставляли бы вагона до его остановки.

7. Если по какой-либо причине придется двигаться прицепным вагоном вперед, то кондуктор прицепного вагона, который окажется впереди, обязан: а) перейти на переднюю площадку своего вагона и дать ватману моторного вагона отходной сигнал, б) сигналом предупредить пассажиров и проходящих о движении вагона, в) тревожным сигналом требовать от ватмана моторного вагона остановить вагон, в тех случаях, когда путь не свободен.

8. Во время входа пассажиров в вагон кондуктор обязан следить, чтоб пассажиры при входе в вагон занимали бы свободные места, не группировались бы на площадках у входных дверей и этим самым не мешали бы входящим и выходящим пассажирам.

9. Кондуктор обязан не допускать в вагон пассажиров сверх нормы, а также следить за тем, чтоб никто не стоял на подножках вагона.

10. Кондуктор обязан помочь детям и старикам при посадке их в вагон.

11. Перед выдачей билета пассажиру, кондуктор должен узнать от пассажира—куда он желает ехать и получив от него деньги громко называет полученную сумму, после чего билет и сдачи вместе передает пассажиру.

12. Если будет замечено, что пассажир передает билет другому, кондуктор обязан предложить пассажиру приобрести новый билет, а в случае отказа, кондуктор должен обратиться за содействием к милиции.

13. Кондуктор обязан следить за тем, чтобы годовыми и служебными билетами пользовались только, те коим выданы эти книжки; если обнаружится не правильное пользование билетом то отобрать таковой и вместе с рапортом передать контролеру для представления начальнику движения.

14. Кондуктору воспрещается брать от пассажиров использованные ими билеты, а равно собирать их с пола вагонов.

15. В момент приближения вагона к тарифному участку, кондуктор обязан громко объявить пассажирам название тарифного участка.

16. Кондуктору воспрещается оставлять на линии вагон за исключением тех случаев, когда это требуется необходимостью освобождения пути-

линии от препятствии. Об обрыве проводов, прекращении тока, поломке оси, сходе вагона с рельс, внезапной болезни ватмана кондуктор обязан ближайшим телефоном сообщить в контору Трамвая для принятия срочных мер.

17. В случае порчи воздушной сети, остановки или опрокидывания вагона на пути, кондуктор обязан подчиниться всем требованиям ватмана в рамках инструкции для ватманов.

18. Во время несчастных случаев, на линиях, кондуктор обязан: а) в пределах возможности оказывать содействие пострадавшим, б) передать пострадавших на попечение милиции, в) записать личность и адреса свидетелей, г) принять все меры, чтоб вагоны не задерживались.

19. Во время осмотра—ремонта вагонов на линии кондуктор подчиняется наблюдающему за осмотром—ремонтом.

20. Во время отлучки кондуктора, с вагона, стоящего на станциях, наблюдающим за вагоном остается ватман. Одновременная отлучка от вагона кондуктора и ватмана недопустима.

21. Кондуктор моторного вагона может дать ватману отходный сигнал только после того как он получит таковой же сигнал от кондуктора прицепного вагона.

22. На конечных станциях и тарифных участках кондуктор обязан обязательно правильно вести запись №№ билетов в дорожных листах; зачеркивание ошибочно записанных №№ строго запрещается.

В таких случаях кондуктор обязан рядом ошибочно записанного № написать новый-правильный и о таких ошибках заявлять начальнику станции или контролеру.

23. Кондуктор ответственен за своевременным отходом вагона; в случаях опоздания или возвращения вагона с того или иного места, кондуктор обязан по прибытии на станцию заявить начальнику станции об опоздании и причине возвращения вагона.

24. По окончании смены, а также по прекращении движения и сдачи вагона в парк, кондуктор обязан немедленно сдать кассиру дневную выручку полностью, а дорожную ведомость и билеты сдать в Билетный отдел.

Примечание: За не сдачу (недочет) в продолжении полу-месяца 3-х (трех) рублей, кондуктор снимается с работы и только по пополнении ими недочета он будет допущен на работу с разрешения директора.

25. В случае порчи или поломки вагонных частей посторонними лицами кондуктор обязан:

- а) Предложить поломавшему или испортившему лицу уплатить стоимость поврежденного.
- б) Принять меры для выяснения личности поломавшего, если виновный не пожелает уплатить стоимость поврежденной части вагона.

26. Воспрещается кондуктору спор и беседа с пассажирами, со стоящими или проходящими мимо линий-пути гражданами, а равно и с ватманами.

27. Воспрещается кондуктору сидеть в вагоне как во время движения так и во время стоянки вагона на станциях.

Директор Эриванского

Городского Трамвая Н. Юзбашян.

ИНСТРУКЦИЯ

Для сторожей пути и стрелочников Эриванского трамвая

1. Каждый путевой сторож и стрелочник должен знать инструкцию, правила внутреннего распорядка, коллективный договор и приказы, касающиеся его службы; обязаны исполнять служебные распоряжения Начальника Движения, обер-контролеров, контролеров и начальников станций.

2. Путевой сторож и стрелочник обязаны чисто содержать путь, стрелки, коробки стрелок и креповины путей.

3. Путевой сторож и стрелочник обязаны во время работы иметь при себе инструменты-приспособления для чистки рельс, стрелок и путей-линий.

4. Путевой сторож обязан в сырую погоду, по мере надобности сыпать песок на рельсы-линию в местах под'ёмов и спусков; если песочные ящики требуют ремонта об этом сообщает дежурному контролеру.

5. Стрелочник обязан вести работу таким образом, чтоб после проезда первого вагона стрелка должна остаться чистой; при переводе в обе стороны перья должны свободно двигаться, плотно

прилегать к рельсам. Перья стрелок должны быть в таком положении, чтоб переходящий через них вагон не должен столкнуться с другим вагоном. О негодности стрелки или пера немедленно сообщает контролеру.

6. Воспрещается переводить стрелку во время стоянки на ней колеса вагона.

7. В случаях неисправности стрелок обязательно необходимо громко предупредить ватмана об осторожном переезде вагона через стрелку.

8. Стрелочник обязан помочь слесарям, при бывшим для ремонта стрелок.

9. Если стрелка не готова, стрелочник объявляет поднятием руки показать ватману остановить вагон.

10. Стрелочник обязан следить за тем, чтоб стрелка не замерзла-бы от прилипших комков снега или кусочков льду; с этой целью он должен обязательно посыпать стрелки солью, каковую он должен иметь при себе на работе.

11. Путевой сторож и стрелочник обязаны осторожно и с заботой обращаться с выданными им инструментами и др. приспособлениями—предметами.

Директор Эриванского

Городского Трамвая Н. Юзбашян

ИНСТРУКЦИЯ

Для контролеров Эриванского трамвая.

КОНТРОЛЕРЫ ОБЯЗАНЫ:

1. Твердо знать инструкции кондукторов ватманов, контролеров, начальников станций, путей-сторожей и стрелочников, а равно и изданные для регулирования движения трамвая обязательные постановления, правила внутреннего распорядка, коллективный договор, все приказы и распоряжения, касающиеся его службы.

2. Все словесные распоряжения и приказания сообщать вежливо и тихо, не обращая на себя внимания публики и вообще сохранять в вагонах тишину и порядок.

3. Требовать от кондукторов и ватманов точное выполнение существующих инструкций и о каждом нарушении таковых сообщать дирекции.

4. Урегулировать всякие споры и недоразумения, возникшие между кондукторами и пассажирами.

5. Возвращать вагоны с пути когда это является необходимым.

6. Немедленно сообщать по телефону в отдел ремонта о всех замеченных ими повреждениях проводов воздушной сети.

7. При проверке вагонов обязательно ставить штампель на начальных № № билетов.

8. Производить проверку-пересмотр дорожных ведомостей.

9. Тщательно проверять билеты, без исключения, у всех пассажиров.

10. В подтверждение проверки ставить на дорожных ведомостях штампеля.

11. Для получения и возврата дорожной ведомости и билетных книжек не требовать к себе кондукторов, а самому подходить к ним.

12. Безбилетному пассажиру или не желающему взять таковой вежливо предложить сойти с вагона, а в случае сопротивления, просить содействия милиции, но в то же самое время стараться не задерживать вагон.

13. Сообщать начальнику движения о сходе вагонов с рельс, о повреждениях вагонов, о негодности песочных ящиков, о негодности путей вследствие заноса рельс илом, пылью, грязью и вообще о всех причинах, могущих хотя бы на короткое время, приостановить—расстроить движение.

14. Рапорта писать правильно, кратко, ясно и четко, указывая год, число, месяц, час и место случая с обозначением фамилии и №№ кондукторов и ватманов и таковые представлять Начальнику движения, в тот-же день.

15. О несчастных случаях, а также о столкновении вагона с чем нибудь, контролер в рапорте своем указывает двух свидетелей с обозначением их личности, точных адресов и записав еще одного милиционера, представляет таковой начальнику движения.

С Л Е Д И Т Ь:

16. За вежливым обращением кондукторов и ватманов с пассажирами.

17. За движением вагонов одной и той же постоянной скоростью и соблюдением установленной дистанции между вагонами.

18. За осторожной ездой ватманов на раз'ездах, стрелках, закруглениях, перекрестках, мостах под'емах и спусках.

19. За остановкой вагонов на местах остановок.

20. За своевременной раздачей и продажей билетов.

21. За чисткой рельс и стрелок.

22. За подсыпкой на рельсы песку на спусках в дождливую-сырую погоду и неотлучным нахождением сторожей пути на своих местах.

23. За своевременным приходом сторожей и стрелочников на работу и уходом их лишь по окончании движения.

24. За смазкой рельс в местах закругления.

25. За своевременным освещением вагонов.

КОНТРОЛЕРАМ ВОСПРЕЩАЕТСЯ:

26. Беседовать с кондукторами, ватманами и пассажирами.

27. Сидеть в вагонах при исполнении служебных обязанностей, громогласно распоряжаться

28. Отбирать у пассажиров действительны билеты.

29. Ставить штемпеля на дорожных ведомостях предыдущего оборота, пропущенных без контроля

30. Уничтожить штемпеля, поставленные другими контролерами.

31. Пребывание-беседа на станциях.

32. Самовольно оставлять место работы.

33. Оставлять вместо себя другого без разрешения Начальника движения, или обер-контролера.

34. Оставлять участки раньше окончания движения.

35. Держать себя в вагонах не корректно и курить табак.

Директор Эриванского

Городского Трамвая Н. Юзбашян

ИНСТРУКЦИЯ

Начальникам станции Эриванского трамвая.

НАЧАЛЬНИК СТАНЦИИ ОБЯЗАН:

1. Твердо знать инструкции кондукторов, ватманов, контролеров, начальников станций, путевых сторожей и стрелочников, правила внутреннего распорядка, коллективный договор, а равно и изданные для регулирования движения трамвая обязательные постановления, все приказы и распоряжения, касающиеся его службы.

2. Все распоряжения-приказания отдавать спокойно и вообще стараться сохранить абсолютную тишину и порядок.

3. Настойчиво требовать от кондукторов и ватманов точного исполнения существующих правил и о каждом случае нарушения их сообщать Дирекции.

4. Писать рапорта о несчастных случаях, и подавать в тот же день, с записью в них не менее двух свидетелей, с точными их адресами, и одного милиционера.

СЛЕДИТЬ:

5. За исправность прицепных приспособлений и не пускать на линию поврежденные вагоны.

6. За чистотой станции и около нея, по окончании же движения печи должны быть потушены.

7. За своевременным прибытием и отправлением вагонов.

8. За посадкой пассажиров и правильной установкой бюгеля.

9. За своевременным освещением вагонов

10. За своевременной явкой на работу сменяющих кондукторов и ватманов.

11. За осторожным перекидыванием кондукторами спинок вагонных скамеек.

12. За чисткой вагонных скамеек, пола и подножек во время дождя и снега, а равно и за вытиранием потолков от капель испарения.

13. За нахождением кондукторов и ватманов на своих местах, их трезвость, и стоянкой вагонов в заторможенном виде.

14. За отдачу учащенных звонков ватманами в момент приближения вагона к станции и отхода его от последней.

15. За запрещением ватману при маневрах ездить задним ходом.

16. За сохранностью имеющегося на станции инвентаря-имущества.

ВОСПРЕЩАЕТСЯ:

17. Оставлять взамен себя на станции, кого либо без разрешения Начальника Движения или обер-контролера.

Директор Эриванского
Городского Трамвая Н. Юзбашян



«Ազգային գրադարան»



NL0276755

13.781