

30 JUL 2010

«ԳԼԽԱՎՈՐԸ ՆԵՐԿԱՅՈՒՄՍ ՏԵԽՆԻԿԱՅԻՆ
ՖԻՐՄԱՅԻՆ ՄԱՐԴԻԿԱՆԵՆ» (ՍՏԱԼԻՆ)

Ո Ր Ե Ն Ք Ն Ե Ր

ՄԵԲԵՆԱՎԱՐԻ, ԿԱՅԱՐԱՆԻ
ՀԵՐԹԱՊԱՀԻ, ԳԼԽԱՎՈՐ
ԿՈՆԴՈՒԿՏՈՐԻ ՅԵՎ ԿՈՆ-
ԴՈՒԿՏՈՐԱՅԻՆ ԲՐԻԳԱԴԻ
Հ Ա Մ Ա Ր



ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ԳԻՏԱԿԱՆ ԳՐԱԴԱՐԱՆ
ՅԵՎ ՓԵՏՐՎԱՐԻ 4-Ի ՈՒ 10-Ի ՀԱՄԱՐՆԵՐՈՒՄ
ՀՐԱՏԱՐԱԿՎԱԾ ՆՅՈՒԹԵՐԻ)

12 SEP. 2013

9654

621

12-11

Mr.

ՏԵԽՆԻԿԱԿԱՆ ԺԱՀԱԳՈՐԾՄԱՆ ԿԱՆՈՆՆԵՐԸ

ՅԵՐԿԱԹՈՒՂԱՅԻՆՆԵՐԻ ԳՈՐԾՈՂ ԲԱՆԱԿԻ
ՄԱՐՏԱԿԱՆ ԿԱՆՈՆԱԴՐՈՒԹՅՈՒՆՆ Ե

ՈՐԵՆՔՆԵՐ ՄԵՔԵՆԱՎԱՐԻ ՀԱՄԱՐ

ԻՆՉ ՊԵՏՔ Ե ԻՄԱՆԱ ՅԵՎ ԿԱՏԱՐԻ ՄԵՔԵՆԱՎԱՐԸ
ԿԱՅԱՐԱՆԻՑ ՄԵԿՆԵԼՈՒ ԺԱՄԱՆԱԿ

1. Շոգեքարշը գնացքի կազմին կցելիս մեքենա-
վարն անձնատես պեաք է ստուգել, թե շոգեքարշը ճիշտ է
կցված վագոնի հետ, ճիշտ են միացված ավտոարգելակ-
ների բազուկները (նոր ՏՇԿ §—231 և գնացքի մեքե-
նավարի հրահանգ §—65)։

2. Ստուգել ավտոարգելակների սարքավորված
լինելը և գնացքում գործող ավտոարգելակների համա-

Հրատարակություն «Խորհրդային Հայաստան»-ի լի

Անդրյերկտրուդու նամատարհային «ՋՈՏ»-ի

Издание Дор. „ЗОТ“ ЗКВЖД.

պատասխանութիւնը գնացքի քաշի հետ (նոր ՇՏԿ §—252):

3. Շոգեքարշի և տենդերի արգելակները միացնել ավտոարգելակային ցանցի հետ, յերբ այն ընթանում է մարդատար գնացքի հետ, կամ յերբ ընթանում է խառն արգելակներ ունեցող ապրանքատար գնացքի հետ, իսկ յերբ ընթանում է ձեռքի արգելակներ ունեցող ապրանքատար գնացք, միացնել շոգեքարշի և տենդերի արգելակը (նոր ՇՏԿ §—217 և 220):

4. Ստուգել թե չկա արդյոք տվյալ ուղեմասի համար սահմանված գնացքի յերկարութեան և քարշի գերազանցում: Ստուգել լոկոմոտիվի վրա գտնվող ազդանշանների առկայութիւնը և կողքի ազդանշանների առկայութիւնը պոչի վագոնում (նոր ՇՏԿ §—252):

5. Կայարանքը (պերեգոնը) գրավելու համար փաստաթղթեր ստանալու դեպքում՝ ստուգել փաստաթղթերի լրացման ճշտութիւնը, ինչպես նաև նրանց համապատասխանութիւնն այն կայարանքին (պերեգոնին), ուր պետք է նա մեկնի: Յեւքի սեմաֆորի առկայութեան դեպքում համոզվել, վոր նրանք բաց դրութեան մեջ են, ինչպես նաև ստուգել կայարանի տված նախազգուշացումները: (նոր ՇՏԿ §—332, 343, 582):

6. Գնացքը շարժել միայն գլխավոր կոնդուկտորի ազդանշանով: (Ազդանշանային նոր կանոնադրութիւն §—35):

7. Համոզվել, վոր պատրաստ են յեւքի սլաքները և ապա պոչի ազդանշաններով ստուգել, թե արդյոք գնացքը մեկնել է լրիվ կազմով թե վոչ: (Մեքենավարի պաշտոնավարական հրահանգ §—76):

ՃԱՆԱԴԱՐՅԻՆ ԸՆԹԱՆԱԼՈՒ ԺԱՄՆԱԿ

8. Զգերազանցել սահմանված արագութիւնները (նոր ՇՏԿ §—273):

9. Արագութիւնը կրճատել այն վայրերում, վորոնք մատնանշված են տրված նախազգուշացումներում, ինչպես նաև այն տեղերում, վորտեղ գրված են արագութիւնը քչացնելու ազդանշանները (նոր ՇՏԿ §—273):

10. Հետեւիլ մշտական ազդանշանների (սեմաֆորների սլետոֆորների և այլոց) ցուցումներին, ուշադրութեամբ դարձնել ճանապարհից և գնացքից տրվող ազդանշաններին (Պաշտ. հրահանգ §—85):

11. Դիտել գնացքի պոչը (պոչի ազդանշաններով) (Միգնալիզ. ազդանշանային նոր կանոնադրութիւն §—49):

12. Ճանապարհին կանգ առնելու դեպքում ստուգել գնացքը պաշտպանելու միջոցառումների ժամանակին ու ճիշտ լինելը (Պաշտոնավ. հրահանգ §—95 և ազդանշանային նոր կանոններ §—29):

13. Ընթանալ առանձին զգուշութեամբ, յերբ շար-

ժողովը կատարվում է միջնորդորտային անհաջող պայմաններում՝ հետքով, յերբ փչացված են աղբյուրակները և այլն (Նոր ՏՇԿ §—273):

14. Ընթացքի ժամանակ տալ սահմանված ազդանշանները, յերբ մոտենում է «սուլիչ» մակագրութուն ունեցող սյուռնյակին (փորոքներին—կոր թոնելներին, գծանցներին, փոխադրական ազդանշաններին և այլոց) (Պաշտոնավարական հրահանգ §—89 և ազդանշանային նոր կանոններ §—52):

15. Կատարել գնացքի բրիգադի աշարլընթյան ստուգումը, տալով «ուշագրություն» ազդանշանը (ազդանշանային նոր կանոններ §—52):

16. Կայարանին մոտենալիս առանց կանգ առնելու և կայարանն անցնելիս ուշագրություն դարձնել մուտքի և յելքի ազդանշանների (սիգնալների) ցուցումներին և պահպանել սահմանված արագությունները, վորպեսզի գնացքը յուրաքանչյուր բույե պատրաստ լինի կանգ առնելու փակ սեմաֆորի առաջ, չանցնելով այն՝ շոգեքարշի կամ գնացքի վոչ մի հակվածք (սկատ) (Պաշտոնակ. հրահանգ §—90 և 102):

ԿԱՅԱՐԱՆԻ ԿՈՂՄԻՑ ԳՆԱՑՔՆ ԸՆԴՈՒՆԵԼԻՍ

17. Համազվել, վոր մուտքի սլաքները ճիշտ են և ազատ է այն ուղին, վորի վրա պետք է ընդունվի գնացքը (Պաշտոնակ. հրահանգ §—102):

18. Սահմանված արագությամբ ընթանալ սլաք-

ների վրայով, ինչպես նաև այն դեպքում, յերբ ընդունվում է սխալ ուղու վրա: (Նոր ՏՇԿ §—274):

19. Կանգնեցնել գնացքը ցուցասյուռների սահմաններում և վոչ մի դեպքում չբռնել անցքը դեպի հարեվան ուղիները: (Պաշտոնակ. հրահանգ §—103):

20. Գնացքը կայարանում կանգ առնելիս համոզվել թե ի՞նչ դրության մեջ են գտնվում գնացքը կայանի ուղին տանող սլաքները, պահանջելով նրանց փոխադրումը (յեթե սխալ են դրված), (Պաշտոնավ. հրահանգ §—104):

21. Կայարանով անցնելու դեպքում, առանց կանգ առնելու՝ դանդաղեցնել գնացքի արագությունն այնքան, վորպեսզի կարելի լինի վերցնել հետեվյալ պերեգոնը բռնելու փաստաթուղթը, ինչպես նաև կանգնեցնել գնացքը, յեթե փակ կլինի յելքի սեմաֆորը: (Պաշտ. հրահանգ §—90):

ԻՆՉ ՇԵՏԵՎԱՆՔ Ե ՈՒՆԵՆՈՒՄ ՅԵՐԹԵՎԵԿՈՒԹՅԱՆ ՈՐԵՆՔՆԵՐԻ ԽԱՍՏՈՒՄԸ

1) 1934 թվի մարտի 4-ին տեղի ունեցավ մարդատար գնացքների աղետ, Մոսկվա—Կազանյան ճանապարհի Ֆրեզեր կայարանում: Ինչու՞ն եր կայանում աղետի պատճառը: Շոգեքարշի առանցքները միացված չեն յեղի գնացքի ավտոարգելակների ցանցի հետ: (Խախտված է ՏՇԿ §—217, 220):

2) Ընթացիկ տարվա հունվարի 5-ին Հոկտեմ-

բերյան ճանապարհի վրա Տորբինո—Վյալկա պերեգո-
նում տեղի ունեցավ ճեպընթաց գնացքների ընդհա-
րում։ Մեքենավար ԿՈՏՈՎԼԸ և ոգնական ԼՈՎԻՑԿԻՆ
առանց կանգ առնելու անցնելով Տորբինո կայարանը
դուրս յեկան պերեգոն, յերբ փակված էր յելքի սեմա
ֆորը։ (Ուսխտված է պաշտոնավարական հրահանգի
§—90)։

3) Այս տարվա հունվարի 3-ին, Հյուսիսային
Կովկասի ճանապարհի Կորոլսկայալ պերեգոնում № 88
գնացքը հետևից խփեց № 72 գնացքին։ Մեքենավարը
անցել էր յելքի փակ սեմաֆորը։ (Ուսխտված է պաշտ.
հրահանգի §—92)։

4) Անցյալ տարվա նոյեմբերի 28-ին Հյուսիսա-
յին ճանապարհի Ստոլնինո կայարանում № 51 մար-
դատար գնացքն ընդունվեց զբաղված գծի վրա։ Մե-
քենավարը չէր հետևել թե ազատ է արդյո՞ք գնացքն
ընդունող ուղին։ (Ուսխտված է պաշտ. հրահանգ
§—102)։

5) Անցյալ տարվա դեկտեմբերի 29-ին Մոսկվա
—Բելոռուսական Բալտիական ճանապարհին Վյադմա
կայարանում № 720 գնացքն անցավ ընդունման ու-
ղին և ընդհարվեց սլաքային փողոցի վրա կանգնաց
վագոնների հետ։ Պատճառն արագության գերադա-
նցումն և արգելակների վոչ բավարար միացումն էր։
(Ուսխտված է ՏՇԿ §—274, 218)։

ԻՆՉ ՊԵՏԲ Ե ԻՄԱՆԱ ՅԵՎ ԿԱՏԱՐԻ ԿԱՅԱՐԱՆԻ ՀԵՐԹԱՊԱՀԸ

Կայարանի հերթապահի նշանակութունը հեր-
թապահության ժամանակ նույնն է, ինչ վոր պահա-
կինը Կարմիր բանակում, այդ իսկ պատճառով նա
պետք է հիշի, վոր իր սխալ գործողության հետևան-
քով կարող է՝

ա) Գնացքն ընդունվել զբաղված գծի վրա և ընդ-
հարում առաջ բերել շարժական կազմի, կամ մի այլ
գնացքի հետ։

բ) Գնացքն ուղարկել դեպի զբաղված ուղին և
ընդհարումն առաջ բերել ուրիշ գնացքի հետ, գնացքը
հանել ուղիներից և այլն։

Այդ բոլոր դեպքերն ծանր հետևանքներ են
ստանում մարդկանց համար և առաջ են բերում
խոշոր ֆեասներ։

Կայարանի հերթապահը յուր հերթապահության
ժամանակ պարտավոր է ձեռք առնել գնացքների
յերթեվեկությանը սպառնացող վտանգի կանխման և
վերացման բոլոր միջոցառումները։ (Տեխնիկական շա-
հագործման նոր կանոններ ՏՇԿ §—19)

ՀԵՐԹԱՊԱՀՈՒԹՅՈՒՆՆ ԸՆԴՈՒՆԵԼԻՍ

1) Համոզվել՝ ա) կայարանում գնացքների և պատ-

ըստով կաղմբերի առկայութեան և նրանց ճիշտ կազմված լինելու մեջ:

բ) Ծանոթանալ շարժական կազմի տեղավորման հետ կայարանի գծերում:

գ) Ստուգել տեղումն են արդյո՞ք սլաքավարները, ազդանշան տվողները, կազմող բրիգադները և կայարանի այլ աշխատողները:

դ) Համոզվել, վոր կանոնավոր են գործում սլաքային փոխադրիչները և ՍՃԲ (սիգնալիզացիա, ցինտրալիզացիա, բլոկիրովկա) կառուցվածքը, իմանալ թե ինչ դրութեան մեջ ե գտնվում տվյալ կայարանին կից պերեգոնները:

յե) Համոզվել, վոր առկա յեն գործող նախազգուշացումները և այլ կարգադրութեանները, վորոնք վերաբերում են յերթնակութեան անվտանգութեանը և տվյալ կայարանի աշխատանքի պլանի կատարմանը: (Հրահանգ կայարանի հերթապահի §—8, 10 և նոր ՏՇԿ § 124, 170):

ԳՆԱՅՔՆԵՐԸ ԿԱԶՄԵԼԻՍ

2) Հետեւել և ստուգել՝

ա) Գնացքների ճիշտ կազմելը (նոր ՏՇԿ §—186 201 և 211):

բ) Արգելակների ճիշտ տեղավորումն գնացքներում (նոր ՏՇԿ §—202, 203, 212 և 226):

գ) Վադանների ճիշտ կցումն միմյանց և լոկոմոտիվի հետ (նոր ՏՇԿ §—227, 234

դ) Լոկոմոտիվների ճիշտ տեղավորումը գնացքներում: (նոր ՏՇԿ §—235, 246)

ե) Թույլ չտալ գնացքի քաշի և յերկարութեան գերազանցում, վոր սահմանված ե տվյալ ուղեմասի համար: (նոր ՏՇԿ §—248):

ՄԱՆԵՎՐԱՅԻՆ ԱՇԽԱՏԱՆԻ ԺԱՄԱՆԱԿ

3) Մանեվրային աշխատանքը գծերում և գնացքների ընդունումն պետք ե դադարեցվեն մինչեվ մուտքի ազդանշանի բացման մոմենտը:

Յերկարաձիգ վայրեջքներ ունեցող կայարաններում մանեվրները պետք ե դադարեցվեն ամեն մի մարդատար գնացքի յենթադրվելիք ժամանումից 15 րոպե առաջ, իսկ ապրանքատար գնացքների նկատմամբ— 10 րոպե առաջ:

Յեթե գնացքի մոտեցման անհաջող պրոֆիլի դեպքում պերեգոնն անցնելու համար ծախսվում ե 15 րոպեից պակաս մտրդատար, և 10 ր. ապրանքատար գնացքների համար, ապա ուրեմն դադարեցվում են մանեվրները գնացքի ընդունման ուղու վրա:

Միագծային ուղեմասում գնացքին թույլատվութիւն տրված մոմենտին, իսկ յերկգծանի ուղեմասում գնացքային հեռագրով առաջարկվում ե հարեւան բաժանման կետին գնացքներ չուղարկել:

ԿԱՅԱՐԱՆՈՒՄ ԳՆԱՑՔՆ ԸՆԴՈՒՆԵԼԻՄ

4) Կայարանում գնացքն ընդունելուց առաջ, հերթապահը պարտավոր է ստուգել, վորպեսզի՝

ա) Բոլոր ժամանող գնացքները տեղավորվեն համապատասխան դժերի վրա դուրս չգան կոնտրոլ սյունյակի այն կողմը, իսկ ավտոբաղնիկներով կայով ստորափորված ուղեմասում տեղավորվեն կայարանի բլոկ ուղեմասի սահմաններում, այսինքն—յեղքի սվետաֆորներին սահմաններում:

բ) Համոզվել այն բանում, վոր սպասվող գնացքի համար հատկացված դիժն ազատ է:

գ) Ստուգել, վորպեսզի հարեվան դժերում գտնված շարժական կալմը խոչընդոտ չհանդիսանա գնացքի անցմանը:

դ) Համոզվել, վոր գնացքի ընթացման դժի վրա գտնվող բոլոր սլաքները դրված լինեն համապատասխան դրոշմի մեջ և փակված են այն յեղանակով, վոր սահմանված են նրա համար կայարանի տեխնիկա—կարգադրիչ արձանագրությամբ:

յ) Ստուգել, վորպեսզի բոլոր սլաքավարները սպասվող գնացքի կողմից գտնվեն իրենց տեղերում:

զ) Վորպեսզի գնացքի ընդունման մարշրուտի մեջ մտնող սլաքների բանալիները գտնվեն համապատասխան աշխատողների մոտ: (Նոր ՏՇԿ §—511 և 512)

5. Կայարանի հերթապահը կարգադրութուն է տնում մարշրուտի պատրաստման, գնացքի ընդունման և մանեվրների դադարեցման մասին—ավագ սլաքավարին, իսկ վորտեղ այդպիսիներ չկան, շարքայիններին անձնապես, կամ հեռախոսով, ըստ վորում ստուգում է, ճիշտ է արդյոք հասկացել հրամանը տվյալ սլաքավարը: Ավագ սլաքավարը պատրաստելով մարշրուտը, իսկ վորտեղ այդպիսիներն չկան, ուրեմն շարքայինը պարտավոր է անձնապես, կամ հեռախոսով ղեկուցել դրա մասին կայարանի հերթապահին: Միայն դրանից հետո կայարանի հերթապահը կարող է կարգադրութուն անել մուտքի ադդանշանը բացվելու վերաբերյալ: (Նոր ՏՇԿ §—513):

6. Գնացքի ժամանման մասին հարեվան ժամանման կետին հայտարարութուն է տրվում միայն այն բանից հետո յերբ կայարանի հերթապահը կհամոզվի անձնապես, կամ ավագ ու կրտսեր սլաքավարների միջոցով ըստ պոչի ադդանշանների, վոր գնացքը ժամանել է իր կադմով և յերբ գնացքի ավագ կոնդուկտորից ղեկուցում կնդունի անձնապես կամ հեռախոսով (յեթե գնացքն ընդունված է կայարանի հերթապահի գրասենյակից հեռու պարկում) գնացքի լրել կազմով ժամանման մասին սլոշային ադդանշաններով: (Նոր ՏՇԿ §—521):

ԳՆԱՅԲԸ ԿԱՅԱՐԱՆԻՑ ՈՒՂԱՐԿԵԼԻՍ

7) Կայարանային ուղիները և գնացքների առաքման մարշրուտի նախապատրաստումը տեղի յի ունենում այն կարգով, վորը կիրառվում է գնացքը նայարանում ընդունելու ժամանակ, կայարանի հերթապահը կարգադրություն և անում գնացքը կայարանից սւղարկել, միայն այն բանից հետո, յերբ նա կհամոզվի, վոր պատրաստ է մարշրուտը: Գնացքը կարող է մեկնել կայարանից միայն այն ժամանակ, յերբ կայարանի հերթապահից կարգադրություն կստանա պերեգոնը գրավելու մասին: (Նոր ՏՇԿ §—541, 542):

8) Թե ժամանող և թե կայարանից մեկնող գնացքը պետք է դիմավորի, կամ ճանապարհ գցի կայարանի հերթապահը, մինչև վոր ժամանող գնացքը կանգ առնի ընդունման դծի վրա, իսկ մեկնող գնացքը դուրս կգա կայարանի յելքի սլաքի այն կողմը (Նոր ՏՇԿ §—543, 544):

9) Ցեթե անհրաժեշտություն կա կայարանում կանգնացնել կանգ չառնող գնացքը, ապա ուրեմն կայարանի հերթապահը պետք է գնացքը դիմավորի ցերեկը՝ բացած կարմիր դրոշակով, իսկ գիշերը՝ ձեռքի լապտերի կարմիր լույսով: (Ազդանշանային նոր կանոնադրություն §—36 կետ 5):

ԳՆԱՅԲՆԵՐԻ ՅԵՐԹԵՎԵԿՈՒԹՅԱՆ ՄԱՍԻՆ ԿԱՊ ՊԱՂԱՆԵԼՈՒ ՄԻՋՈՑՆԵՐԸ

10) Յերթեվեկության վերաբերյալ կապ սահմանելու հիմնական միջոցները փչանալու դեպքում, կայարանի հերթապահը պետք է հեռախոսով հայտնի գնացքի դիսպետչերին, իսկ վերջինս պետք է վերականգնի գնացքների յերթեվեկությունը կապի հիմնական միջոցի փչանալու դեպքում սովյալ պերեգոնում կիրառվող յեղանակով (Նոր ՏՇԿ §—490, 329, 538 359, 406, 409, 447):

11) Դիսպետչերային ուղեմասի կայարաններում հերթապահների պարտականությունները գնացքը կայարանից ուղարկելու վերաբերմամբ (պերեգոնի գբաղված լինելը գնացքով) չի անցնում դիսպետչերին, այլ վերապահվում է կայարանի հերթապահին:

12) Կայարանների հերթապահները լիովին պատասխանատու յեն գնացքներն ընդունելու և ուղարկելու վերաբերյալ հարեման կայարանների հետ կապ պահպանելու համար, համաձայն յուրաքանչյուր ուղեմասի համար սահմանված կապի յեղանակին այսինքն բլոկիրովկայի մականների (ժեզլ), հեռախոսի հեռագրի և այլն (Նոր ՏՇԿ §—489):

ՀԵՐԹԱՊԱՀՈՒԹՅՈՒՆԸ ՀԱՆՁՆԵԼԻՍ

13 Կայարանի հերթապահը պարտավոր է գրանցել սահմանված մատյանում, թե ինչ դրուժյան մեջ է գտնվում կայարանը, թվարկի չկատարված կարգադրու-

թյունները, կայարանին կից պերեդոնի ղրությունը նաև հիշատակի հատուկ կարգադրությունները, յեթե կան այդպիսիք: Յեթե կայարանի հերթապահը չի հանձնել իր հերթապահությունը սահմանված կարգով, ապա իրավունք չունի հեռանալու իր պոստից: (Պաշտոնավ. հրահանգ §—32)

ԿԱՅԱՐԱՆԻ ՀԵՐԹԱՊԱՀԻ ԻՐԱՎՈՒՆԲՆԵՐԸ

14) Կայարանի հերթապահը պարտավոր է հեռացնել աշխատանքից իրեն յենթակա աշխատավորին յեթե այդ աշխատողի գործողությունները սպառնում են յերթեվեկության անվտանգությանը և ճանապարհի գոյքի պահպանմանը, հանձնելով նրա պարտականությունների կատարումն մի այլ անձնավորության:

Հերթապահը պետք է այդ մասին ղեկուցի կայարանի պետին: (Նոր ՏՇԿ §—28 և 29)

ԿԱՅԱՐԱՆԻ ՀԵՐԹԱՊԱՀԻ ՊԱՏԱՍԽԱՆԱՎՈՒԹՅՈՒՆԸ

15) Կայարանի հերթապահը պատասխանատու չէ պաշտոնավարական հրահանգի տեխնիկական շահագործման կանոնների, օդդանշանային կանոնների յերկաթուղային տրանսպորտի բանվորների և ծառայողների կարգապահության կանոնադրքի, ինչպես նաև կայարանի հերթապահի պարտականությունների վերաբերյալ այլ գործող կարգադրությունների չկատարման համար (Նոր պաշտ. հրահանգ §—31):

ՈՐԵՆՔՆԵՐ ԳԼԽԱՎՈՐ ԿՈՆԴՈՒԿՏՈՐԻ ՀԱՄԱՐ

ԻՆՉ ՊԵՏՔ Ե ԻՄԱՆԱ ՅԵՎ ԿԱՏԱՐԻ ԳԼԽԱՎՈՐ ԿՈՆԴՈՒԿՏՈՐԸ ԳՆԱՑՔՆ ԸՆԴՈՒՆԵԼԻՍ

1. Գլխավոր կոնդուկտորը պարտավոր է առանձնապես համոզվել, վոր գնացքը ճիշտ է կազմված (ինչպես են տեղավորված վագոնները, արգելակները, ճիշտ է արդյոք կատարված վագոնների կցումը, չկան արդյոք թերություններ, միացված են արդյոք ավտոարգելակները) և պիտանի յեն գնացքին միացված վագոններն ինչպես տեխնիկական, նույնպես և առևտրական տեսակետից: (Նոր ՏՇԿ տեխնիկական շահագործման կանոններ §—251):

2. Ստուգել գնացքների օդդանշանների առկայությունը, ինչպես նաև օդդանշանների առկայությունը կոնդուկտորական բրիգադի մոտ: (Նոր ՏՇԿ §—253, 257):

ԳՆԱՑՔՆ ՈՒՂԱՐԿԵԼԻՍ

3. Ճիշտ տեղավորել կոնդուկտորային բրիգադը գնացքում ըստ արգելակների շահ §—258, 269):



4. Ստուգել պերեպոնն զբաղեցնելու իրավունքի վերաբերյալ գնացքին տրված թույլատվությունների ճշտությունը և ծանոթանալ տրված նախազգուշացումներին բովանդակությանը: (Նոր ՏՀԿ §—332, 333, 343, 413, 481 և 582):

5. Գնացքն ուղարկելիս համոզվել, Վոր պատրաստ է մարշրուտը: (Դլխ. կոնդուկտորի պաշտոնավ. հրահանգ §—66):

6. Համոզվել՝ բաց և արդյոք յեւթի սեմաֆորը, կամ սվետոֆորը, ուղեկապման (բլոկիրովկա) և ավտո- ուղեկապման ուղեմասում: (Նոր ՏՀԿ §—388 և 427):

7. Ըստ պոչի ազդանշանների վերջել, թե գնացքն արդյոք լրիվ կազմով և ուղարկվում: (Պաշտոնավ. հրահանգ §—70):

ՃԱՆԱԴԱՐՅԻՆ ԸՆԹԱՑՄԱՆ ԺԱՄԱՆԱԿ

8. Հետեվել, Վորպեսդի մեքենավարը չգերազանցի սահմանած արագությունը: (Նոր ՏՀԿ §—273, 274):

9. Դիտել գնացքից, կամ ուղուց տրվող ազդանշանները, ինչպես նաև պոչի վագոնի ազդանշանից համոզվել, Վոր գնացքն ընթանում է իր ամբողջ կազմով: (Պաշտ. հրահանգ §—73):

10. Գնացքը ճանապարհին կանգ առնելու դեպքում ստուգել գնացքի պաշտպանության միջոցառումներին ժամանակին ու ճիշտ լինելը: (Նոր ՏՀԿ §—639, 640):

11. Գնացքը կայարանին մոտենալու ժամանակ

հետեվել սեմաֆորի թևի դրուժյանը և սվետաֆորի լույս սխի: (Պաշտոնավ. հրահանգ §—80):

ԿԱՑԱՐԱՆ ԺԱՄԱՆԵԼԻՍ

12. Համոզվել, արդյոք գնացքն իր ամբողջ կազմով և ժամանել և տեղավորվել է նա ընդունման ուղու վրա կոնտրոլ սյունյակների սահմանում: Յեթե գնացքը տեղավորված է կոնտրոլ սյունյակների սահմանում, ստուգել գնացքի պաշտպանումը պոչից և նրա մասին զեկուցել կայարանի հերթապահին:

(Պաշտոնավ. հրահանգ §—31, 82, 83):

13. Կայարանում այլ գնացքի հետ խաչման (հանդիպման) դեպքում, ստուգել մարշրուտի պատրաստման ճշտությունը հանդիպված գնացքի համար: (Նոր ՏՀԿ §—156):

ՄԱՆԵՎՐՆԵՐ ԿԱՑԱՐԵԼԻՍ

14. Մանևրներին ձեռնմուխ լինել միայն այն ժամանակ, յերբ կայարանի հերթապահից մանևրների կատարման կարգադրություն կստանա: (Նոր ՏՀԿ §—598):

15. Իրադեկ դարձնել մեքենավարին մանևրների բնույթի մասին և համոզվել, չկա արդյոք խանգարիչ հանգամանք զրա համար: (Նոր ՏՀԿ §—607):

16. Համոզվել, Վոր մուտքի և յեւթի ազդանշաններն փակված դրություն մեջ են: (Նոր ՏՀԿ § 607):

17. Պարտականությունները բաշխել իր բրեզովի կոնդուկտորների միջև: (Նոր ՏՀԿ §—599):

18. Յե՛նե՛կ գլխավոր ուղի՛ն կամ հատե՛լ այն՝ մա-
նե՛վրնե՛ր կատարելիս կարե՛լի յե՛ միայն կայարանի
հերթապահի թույլտվությամբ: (Նոր ՏՇԿ § 612):

19. Մանե՛վրնե՛րի ժամանակ, կատարել սահման-
ված արագությունները: (Նոր ՏՇԿ § 612):

ԻՆՁԻՆ Ե ՀԱՆԳՈՒՄ ՅԵՐԹԵՎԵԿՈՒԹՅԱՆ ԿԱՆՈՆ- ՆԵՐԻ ԽԱՒՏՈՒՄԸ

1. Հունվարի 3-ին Արե՛վմտյան ճանապարհի Մո-
րադինո կայարանում № 95 գնացքն ընդհարվեց մանե-
վրային կազմի հետ: Գլխավոր կոնդուկտոր չե՛ր սնուգել
№ 95 գնացքի ընդունման մարշրուտը:—(Սախտված ե
նոր ՏՇԿ §—156, 607):

2. Հունվարի 4-ին, Դոնեցկի ճանապարհի Կոն-
դրատովկա կայարանում տեղի ունեցավ № 815 գնացքի
ընդհարումը № 221 գնացքի հետ: Գլխավոր կոնդուկ-
տոր մեկնումի ազդեցեա՛ն ե սլիկ մաքրուսի ա՛նպաս-
տաւ ժամանակ: (Սախտված ե պաշտ. հրահանգ §—66):

3) Անցյալ տարվա դեկտեմբերի 15-ին, Հարավ
Արե՛կյե՛լյան ճանապարհում Կոլոդեղնայա կայարանում
№ 19 գնացքը բարձրացավ դեմհարի վրա, Գլխավոր
կոնդուկտորը մեկնման ազդանշան եր տվել մարշրու-
տի անպատրաստ ժամանակ: (Սախտված ե պաշտոնա-
վարական հրահանգի §—66-ը)

4. 1934 թ. դեկտեմբերի 7-ին, Պերմի ճանապարհ-
ի Պաստուշնի կիսակայարանում № 56 գնացքը ունե-

ցավ մուտքի փակ սեմաֆորը, և ընդհարվեց 801 ապ-
րանքատար գնացքի հետ: Գլխավոր կոնդուկտորն ու-
շադրություն չե՛ր դարձրել մուտքի սեմաֆորի նշանի
վրա: (Սախտվել ե պաշտոնավարական հրահանգի § 80):

5. Հունվարի 5-ին Հոկտեմբերյան ճանապարհի
Տորբինո վյակա պերեգոնում տեղի ունեցավ ճեպըն-
թաց գնացքների ընդհարում, վորովհետեւ № 27 գնացքն
անցել եր Տորբինո կայարանում յե՛լքի փակ սեմաֆորը:
№ 27 գնացքի գլխավոր կոնդուկտորն ուշադրություն
չի դարձրել յե՛լքի սեմաֆորի վրա: (Սախտված ե Նոր
ՏՇԿ §—378 և 427 և պաշտոնավ. հրահանգի §—66):

ՈՐԵՆՔՆԵՐ ԿՈՆԴՈՒԿՏՈՐԱՅԻՆ ԲՐԻԳԱԴԻ ՀԱՄԱՐ

ԻՆՉ ՊԵՏՔ Ե ԻՄԱՆԱ ՅԵՎ ԿԱՏԱՐԻ ԿՈՆԴՈՒԿՏՈՐԱ-
ՅԻՆ ԲՐԻԳԱԴԸ ԳՆԱՅՔՆ ԸՆԴՈՒՆԵԼԻՍ

1. Յուրաքանչյուր կոնդուկտոր ընդունելով գնաց-
քը, գլխավոր կոնդուկտորի ցուցմունքների հիման վրա
պարտավոր է ստուգել վագոնների կցման ճշտություն-
ներ: Գնացքի սպասարկման իր մասում հարեվան վա-
գոնների բուֆերային վահանակների համապատասխա-
նությունն ըստ կենտրոնների, բեռնավորված վագոն-
ների պլոմբների ամբողջությունը, սպասարկվող ար-
գելակների գործողությունը: (Նոր տեխնիկ, շահագործ-
ման կանոններ ՏՇԿ § 248):

Յուրաքանչյուր կոնդուկտոր պետք է իր մոտ ու-
նենա սահմանված ազդանշանները: Պոչի վագոնի կոն-
դուկտորն ստանում է 6 ճայթուիկ (խլուպուշկա), կար-
միր և կանաչ դրոշակներ ոլատյանում, ձեռքի ազդա-
նշանային լապտեր, փչելու յեղուր ազդանշաններ
տալու համար, գնացքն առաջ շարժելու ժամանակ

ձեռքի սուլիչ և սանդալ (բաշմաք) պոչի վագոնի տակ
սեպ դնելու համար, վերջերքներում կանգ առնելու ժա-
մանակ, Մնացած կոնդուկտորներն ստանում են կար-
միր և կանաչ դրոշակ պատյանում, ձեռքի ազդա-
նշանային լապտեր և ձեռքի սուլիչ: (Պաշտոնավ. հրա-
հանգ §—29 և ՏՇԿ §—257):

2. Ապրանքատար վագոնների կցումն կատարել
այնպես, վոր բանող ձգանները պտուտակված լինեն մին-
չև բուֆերային վահանակների հետ շփվելը, վոր կա-
տարվում է ձգան (ստյաժնոյ) պտուտակի մի շրջանա-
ռությամբ բուֆերային վահանակների շոշափումից հե-
տո: (Նոր ՏՇԿ §—227):

Մարդատար գնացքի վագոնների կցումն պետք է
կատարվի այնպես, վոր բուֆերային վահանակները
չհեռանան միմյանցից գնացքի շարժման ժամանակ,
վորը կատարվում է ձգան պտուտակի 2,3 շրջանա-
ռությամբ բուֆերային վահանակների շոշափումից հե-
տո: (Նոր ՏՇԿ §—229):

Վորպեսզի առաջ չգա կցան սարքերի ինքնադա-
տումն, կոնդուկտորը պարտավոր է դիտել, վոր ձգան
պտուտակն իր վոչ մի ծայրով չհենվի ճանկի (կրյուկ)
գլխին: (Նոր ՏՇԿ §—229):

ԳՆԱՅՔՆ ՈՒՂԱՐԿԵԼԻՍ

3. Մեկնումի համար գլխավոր կոնդուկտորի ազ-
դանշան տալու ժամանակ, բրիգադը պարտավոր է

բունել իր արգելակային հրապարակները և բաց թողնել արգելակները: (Գոյություն ունեցող պաշտ. հրահանգ §—38):

4. Կայարանից գնացքը հեռանալու ժամանակ, հետեւել ըստ պոչի աղբանշաններին, թե արդյո՞ք գնացքն իր ամբողջ կազմով ե հեռանում: (Գոյություն ունեցող պաշտ. հրահանգ §—43):

ՃԱՆԱԴԱՐՔԻՆ ԸՆԹԱՑՄԱՆ ԺԱՄԱՆԱԿ

5. Ուշադրություն դարձնել՝ ուղիից և գնացքից տրվող աղբանշանների վրա և կրկնել այդ. Հետեւել գնացքի ընթացքին և այն բանին, թե չի թափվում բեռը, գնացքում հրդեհ չկա (Պաշտոն. հրահանգ §—46 ՏՇԿ §—35):

6. Գնացքի խզման դեպքում բրիգադը պարտավոր ե տալ խզման աղբանշաններ մինչև այն ժամանակ, յերբ կնկատի ամբողջ բրիգադը և մեքենավարը, վոր կսկսի տալ այդ աղբանշանները շոգեքարշի սուււլոցով (Նոր ՏՇԿ §—35):

7. Ճանապարհին կանդ առնելու դեպքում՝ պոչի կոնդուկտորը պարտավոր ե պաշտպանել գնացքը, չըսպասելով գլխավոր կոնդուկտորի կարգադրությանը, մնացած կոնդուկտորները պետք ե պահպանեն գնացքը: (Նոր ՏՇԿ §—29):

8. Գնացքը կայարանին մօտենալու ժամանակ կոնդուկտորներին ամբողջ բրիգադը պետք ե ուշադրու,

թյուն դարձնի մուտքի և յեւթի աղբանշանների վրա և միջոցներ ձեռք առնի կանգնեցնելու, յեթե այդ աղբանշանները կլինեն փակ դրության մեջ: (Պաշտ. հրահանգ §—54):

9. Կայարանին մօտենալիս, կայարանից մեկնելիս և առանց կանգ առնելու, կայարանն անցնելիս, կոնդուկտորների ամբողջ բրիգադը, բացառությամբ գլխավորի, պարտավոր ե կայարանի հերթապահի կողմը ցույց տալ ցերեկով՝ բացած կանաչ դրոշակը, իսկ գիշերով՝ լապտերի կանաչ լույս: (Նոր ՏՇԿ §—36):

ԿԱՅԱՐԱՆԸ ԺԱՄԱՆԵԼԻՍ

10. Կայարանում ցուցասյունի այն կողմում գնացքը կանգ առնելու ժամանակ, պոչի կոնդուկտորը պարտավոր ե միջոցներ ձեռք առնել պաշտպանելու գնացքը (Սիգնալիզ. նոր կանոնադր. §—36 և պաշտոնադ. հրահանգ. §—56):

11. Միջանկյալ կայարանում, գնացքին վազոններ կցելիս, յուղիչները պարտավոր են ստուգել վազոնները տեխնիկական տեսակետից, իսկ կոնդուկտորները պետք ե պահպանեն գնացքը: (Նոր ՏՇԿ §—248)

12. Առաջկտրուկի և գնացքների խաչման դեպքում կոնդուկտորների բրիգադը պարտավոր ե ստուգել սլաքների դրությունը: (Նոր ՏՇԿ §—15):

ՄԱՆԵՎՐՆԵՐ ԿԱՏԱՐԵԼԻՍ

13. Իր ժամանակին ընդունել և տալ ժողովրդական կատարող կազմի և շոգեքարշի շարժման և կանգնեց-

ման աղղանշանները: (Պաշտոն. հրահանգ. §—24):

14. Հետեվել սլաքների ճիշտ դրվածքին: (Պաշտ. հրահանգ. §—24):

ԻՆՉ ՀԵՏԵՎԱՆՔԻ ՅԵ ՀԱՍՑՆՈՒՄ ՅԵՐԹԵՎԵԿՈՒ- ԹՅԱՆ ԿԱՆՈՆՆԵՐԻ ԽԱՆՏՈՒՄԸ.

1. Ոգոստոսի 26-ին Ուսսուրիական ճանապարհում առանցքի կոտրվելու հետեվանքով ուելսից դուրս յեկավ վագոնը: Այդ դրուժյամբ վագոնն ընթացավ 4 կիլոմետր տարածութեան, կտրելով բոլորը և գամերը: Արխարա կայարանի մուտքի սլաքների վրա, գնացքը խորտակվեց՝ պատճառն աչալըջության և ուշադրութեան բացակայութեամբ կոնդուկտորների բրիգադի կողմից, վորը չնկատեց վագոնի գծից յեկնելը: (Ուխտված է պաշտոնավարական կանոն. §—46 և սիգնալիզ. կանոններ §—54):

2. Նոյեմբերի 23-ին, Ռյազանով-Ուրալի ճանապարհում կտրվեց № 815 գնացքը, կոնդուկտորների բրիգադն իր ժամանակին չի նկատել գնացքի կլորվելը, վորի հետեվանքով տեղի ունեցավ կտրված վագոնների ընդհարումն այլ գնացքի հետ: (Ուխտված է պաշտոն. հրահանգի §—46 և սիգնալիզ. կանոն. §—54):

3. Հոկտեմբերի 22-ին, Ռյազան-Ուրալի ճանապարհի Յեկատերինովկա կայարանում տեղի ունեցավ № 951 գնացքի ընդհարումը վերահսկման սյունակների այն կողմում մանեվրներից մնացած վագոնների հետ: Կոնդուկտորների բրիգադը միջոցներ ձեռք չա-

ռով պաշտպանելու այդ վագոնները: (Ուխտված է պաշտոնավարական հրահանգի §—48):

4. Նոյեմբերի 12-ին, № 1502 գնացքը Կրասնայաբեկա—Ուսսուրիական ուղեմասում խորտակվեց վագոնների ինքնաղատման հետեանքով: Կոնդուկտորները բրիգադը չեղ ստուգել վագոնների կցումը, վորոնք վատ եյին պտուտակված յեղել:

Կոնդուկտորների բրիգադը և յուղիչներն ուշադրութեամբ չեյին դարձրել վագոնների զոդման վրա ճանապարհում և չեյին հետեւել գնացքի ընթացքին: Կոնդուկտորները և յուղիչները, վորոնք գտնվում եյին գնացքի պոչի մասում չեյին արգելակել գնացքը: (Ուխտված է պաշտոնավ. հրահանգ §—46 և ազդանշանային կանոններ §—54):

5. Հոկտեմբերի 5-ին, Դոնեցկի ճանապարհի Լոմվատկա կայարանում տեղի ունեցավ գնացքի պոչի մասի ընդհարումն այլ գնացքի հետ: Գնացքն սլաքաբեկող ավագ կոնդուկտորը մանևրներ կատարելիս սանդալը չեղ դրել պոչի վագոնի տակ, վորը կանգնած է յեղել 10 հաղարական թեքվացքի վրա: Հրման ժամանակ թեքվածքի վրա թողնված պոչի մասը վագնեղեպի պերեգոնը և ընդհարվեց գնացքի հետ: (Ուխտված է պաշտոնավ. կանոնադրութեան 3-րդ հավելված §—25):

6. Հունվարի 8-ին Հյուսիս-Կովկասյան ճանապարհի Կոյսուզ-Կայալա պերեգոնում տեղի ունեցավ մարդատար գնացքների ընդհարում: 72 գնացքի կլորտ-

ՀՀ Ազգային գրադարան



NL0277434

9654

«Յերկաթուղային տրանսպորտը, հարկ յե-
ղած բարձրության հասցնելու յեվ այն լայն
հանապարհի դուռն բերելու համար, տրանս-
պորտի աշխատողները պե՛տք է ուսումնասի-
րեն իրենց գործի տեխնիկան, պե՛տք է տի-
րապետեն տեխնիկային, պե՛տք է դառնան
իրենց գործն իմացող իսկական գործա-
տերեր:

(Համ. Կ. (բ) Կ. Կենտկոմի՝ Քաղբաժին-
ների վերաբերյալ վորոշումից)

621

Խ-11