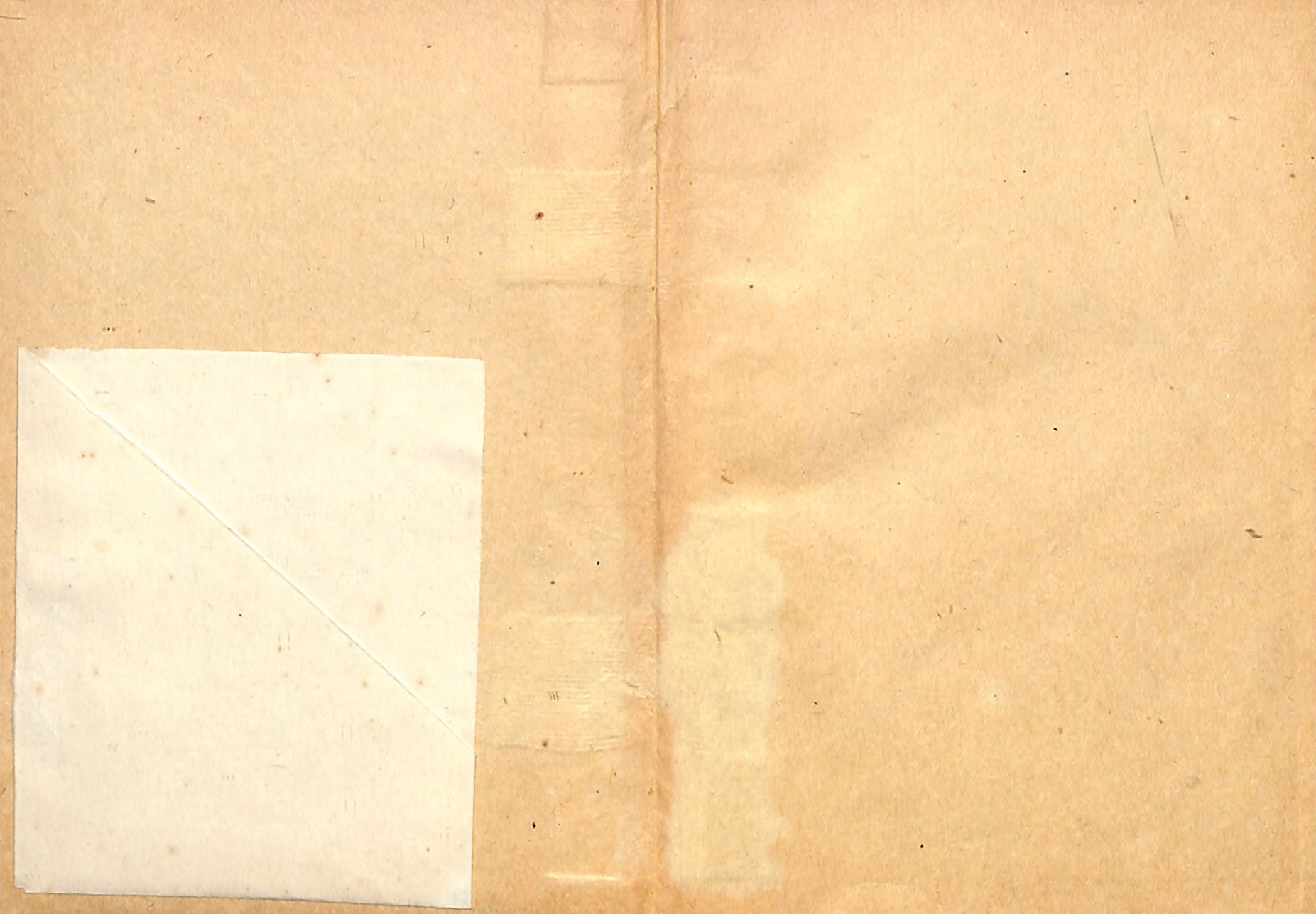


608
U-76



ՊՐՈԼԵՏԱՐՆԵՐ ԲՈԼՈՐ ՑԵՐԿՆԵՐԻ, ՄԻԱՑԵՔ.

**ՍՈՑԻԱԼԻՍՏԱԿԱՆ ՊԱՏՎԵՐ
ԳՅՈՒՏԱՐԱՐՆԵՐԻՆ**

ԸՆԴՐԿՈՎԿԸՍՅԸՆ ՑԵՐԿԸԹԳԺԻ ՎԵՐՉՈՒԹՅՈՒՆ
ԹԻՖԼԻՍ 1935 թ

20 JUL 2010

APM
2-1892

608

U-76

ՄՐՈՒԵՏԱՐՆԵՐ ԲՈՒՈՐ ՅԵՐԿՐՆԵՐԻ, ՄԻԱՅԵՔՐ

409

ԿՈՅ

**ՍՈՑԻԱԼԻՍՏԱԿԱՆ ՊԱՏՎԵՐ
ԳՅՈՒՏԱՐԱՐՆԵՐԻՆ**



ԸՆԳՐԿՈՎԵՐՆԵՐ ՆԵՐՔԵԹԳԻԻ ԳՆԲԶՈՒԹՅՈՒՆ

ԹԻՖԼԻՍ

1935 Ք

02 AUG 2013

Քարգմանիչ՝ ԳԱԼՅԱՐՅԱՆ
Խմբագիր՝ Ա. ՍԱՐԳՍՅԱՆ
Թողարկիչ՝ Ֆ. ՄԻՐԿՈՎԻՉ
Պատվեր № 2065
Գլավխո Ե—1316
Տիրաժ 170

380

ՍՈՑԻԱԼԻՍՏԱԿԱՆ ՊԱՏՎԵՐ ԳՅՈՒՏԱՐԱՐՆԵՐԻՆ

ՔԵՍԱ „ԻՐԵՆՔ ԻՐԵՆՑ ԲԱՑՎՈՂ ՅԵՎ ԻՐԵՆՔ ԻՐԵՆՑ
ԲԱՑՎՈՔ ՓԱԿԱՆԿՆԵՐ“ ՅԵՐԿԱԹՈՒՂԱՅԻՆ
ԳԾԱՆՑՔՆԵՐԻ ՀԱՄԱՐ

1. ՀԱՐՑԻ ՆԵՐԿԱ ՎԻՃԱԿԸ

Այն յերկաթուղային գծանցներում (պերեյեզդ), վորտեղ գոյություն ունի սալերի ավտոտրանսպորտի ուժեղ յերթեկություն և վորոնք կառուցված են ռելսային ճանապարհի մակերևութի վրա, անհրաժեշտ է կիրառել հատուկ հարմարանքներ, վորոնց ոգնությամբ կարելի լինի ընդհատել անցուղարձը, յերկաթուղային գնացքն այդ գծանցներով անցնելիս, վորպեսզի կանխվեն անբախտ դեպքերն ինչպես յերկաթուղային գնացքների հետ, նույնպես ավտո և դուժ. տրանսպորտների կառքերի հետ:

Սովորաբար այդ հարմարանքներն իրադործվում են ուղեկայների (շաղրաում) և փակոցների (բարյեր) ձևով, վորոնք գրված են լինում 10 մետրի վրա ամենամոտիկ ուղու առանցքից գծանցի մակարդակի (պլոտնո) լայնությամբ յերկաթուղու ճանապարհի յերկու կողմից:

Փակոցների (բարյեր) ոգնությամբ, տվյալ գծանցը պահպանող պահապանը ընդհատում է ավտո և սալային տրանսպորտի կառքերի անցուղարձը յերկաթուղու ճանապարհով՝ փակելով իր տրամադրու-

Ա. Ֆ. Մյասնիկյանի անվան կարմրագործ տպարան
«Զարյա Վոստոկայի» հրատարակչություն

105 87

թյան տակ ունեցած գծանցի մակարդակի լայնությամբ տեղավորված փակոցները՝ ախճան ժամանակ վորը անհրաժեշտ է գնացքն անցնելու համար:

Գծանցներում գոյություն ունեցող փականների տեսակները կարելի չէ ստորաբաժանել յերեք կատեգորիայի.

ա) Սեփական փակոցները (բարյեր) — հորդոնական գերաններ են, վորոնք տեղավորված են բայտյա նավղաններում (ժելոբ) և ամրացված են սյուները վրա, մոտավորապես 1,3 մետր բարձրության վրա յերկաթուղու մակարդակից:

Այդ նավղանները տեղավորված են ճանապարհի մակարդակից (սլոտոնո) դուրս ուղղահայաց վիճակում՝ գծանցի առանցքի յերկայնության նկատմամբ:

Սովորական ժամանակ՝ փակոցի գերանը հրված է լինում նավղանի մեջ, վորով ճանապարհն ազատ է սայլային և ավտո-տրանսպորտի կառքերի անցուղարձի համար:

Գնացքն անցնելուց առաջ՝ գծանցի պահապանը դուրս է հանում փակոցի գերանը նավղանից, տեղավորելով նրան գծանցի մակարդակի լայնությամբ, գերանի ծայրը ընկնում է գծանցի մակարդակի մյուս կողմն տնկած սյունի վրա նավղանի գիմաց: Այդ ձևով ճանապարհը կտրվում է և ընդհատվում է կառքերի յերթևեկությունը:

Փակոցային (բարյեր) տիպին են վերաբերվում նաև շղթաները, վորոնք բարձրանում են ճախարակով հատուկ նավղանից, վորը գրված է գծանցի մակարդակի լայնությամբ:

բ) Ուղեկայները (շաղրաում) — դրանք գերաններ են, վորոնք ստտվում են գծանցի մակարդակի մեկ կողմում դրված փայտե սյան վրա ամրացրած հորիզոնական առանցքի վրա:

Պտտող առանցքը բաժանում է ուղեկայի առանցքի յերկու մոչ համասար մասերի. մեծ մասն իր յեր-

կարությամբ համապատասխանում է գծանցի մակարդակի լայնությանը և տեղավորվում է գծանցի կողմից, իսկ փոքր մասը բավականչափ կարճ է և տեղավորված է գծանցի մակարդակից դուրս:

Ուղեկայի գերանի յերկար մասը ծառայում է վորպես փակոց, իսկ նրա կարճ մասը վրա ամրացված է մի հակակշիռ ախ հաշվով, վոր նրա ծանրությունը շարունակ բարձրացրած վիճակում պահի ուղեկայի գերանի յերկար մասը: Այս վիճակում գծանցը բաց է սայլերի և ավտոտրանսպորտի կառքերի յերթևեկության համար:

Գնացքն անցնելուց առաջ ճանապարհի պահապանը ցած է քաշում ուղեկայի գերանի յերկար մասը, վոր բարձրացրած վիճակումն է գտնվում, գերանը ցած է գալիս, ընդունում է հորիզոնական գրություն, վորից հետո ցած իջեցված գերանի յերկար մասն ամրացվում սյունին՝ սահմանված ձևով և ախպես նա պահվելով հորիզոնական ուղղությամբ՝ կտրում է կառքերի յերթևեկությունը գծանցով:

Ուղեկայի գերանը ցած է քաշում ճանապարհի պահապանը, ձգելով նրա վորևե մասում ամրացրած շղթան:

Իսկ նրա բարձրանալը կատարվում է ավտոմատ կերպով, յերբ բաց է արվում յերկար ծայրի կապը, ախ ծանրության գործողությամբ, վորն ամրացված է գերանի կարճ մասի վրա: Այդ դեպքում՝ պահապանը նրա բարձրանալու արագությունը կանոնավորում է շղթայի միջոցով, վորպեսզի ջարդվածքներ առաջ չգան հարվածներից, վորը կարող է տեղի ունենալ շատ արագ բարձրանալու ժամանակ:

գ) Դարպասն իրենից ներկայացնում է նույնպես գերաններ կամ առնչեղ հեծաններ (Ֆերմա) պարզադույն տեսակը, վոր դրված են ուղղաձիգ հարթության վրա գծանցի մակարդակի լայնքով և կաղ-

մում են դարպասի թևերը: Այդ թևերը կարող են պլուտոսի ուղղաձիգ առանցքի շուրջը: Պտտան առանցքները սահմանված են գծանցների յերկու կողմերում գլխած սյուների վրա: Յեթե գծանցի մակարդը 4 մետրից ավելի լայն է, սահմանվում է մի քեղականի դարպաս մեկ պտտվող թևով՝ հաստատված սյան առանցքում հակադիր կողմում դանդաղ սյունը ծառայում է դարպասի պտտվող թևի ծայրն ամրացնելու համար, յերբ գծանցը փակ դրության մեջ է:

Գծանցի 8 մետր – այն է՝ կրկնակի լայնության դեպքում, անհրաժեշտ է լինում կառուցել յերկու փեղկանի դարպաս, յերկու պտտվող թևերով, վորոնց պտտան առանցքներն ամրացված են համապատասխանորեն տեղավորված սյուների վրա՝ գծանցի մակարդակի յերկու կողմերում:

Դարպասի թևերը փակ դրության մեջ պահելու համար գծանցի մակարդակի մեջ տեղում դրվում է մի սյուն, վորին ամրացվում են թևերի մոտեցող ծայրերը: Յեթ կամ թե միմիանց մոտեցող թևերն ամրացվում են միմիանց հետ հատուկ ունկերով, չանկերով կամ մանտայով, սակայն առանց վորեւ սյան՝ գծանցի մակարդակի մեջ տեղում:

Դարպասը փակում և բացում է գծանցի պահարանը:

Բոլոր վերե նկարագրված սարքավորումները պրիմիտիվ են և ունեն բավականաչափ թերություններ:

Փակոցների (բարյեր) սարքավորումների հիշյալ կոնստրուկցիաները կիրառվում են յերկաթուղային յերկրորդական գծերի սակավ դործունյա գծանցների համար:

Ինչպես գնացքների, նույնպես և ավտոգումտրանսպորտի կառքերի յարված յերթեկեկության պայմաններում, այդ կոնստրուկցիաները չեն կարող ապահովել յերթեկեկության անվտանգությունը և

կարող են խոշոր կատաստրոֆաների պատճառ հանդիսանալ: Յերթեկեկությունը պատասպարելու հարցն առանձնապես ծանրանում է այն գծանցներում, վորոնք ընկած են բնակության մեծ վայրերում, քաղաքային և արդյունարերական խոշոր կենտրոններում, յերբ այդ գծանցները բաց են թողնվում վորոցի չափազանց յարված յերթեկեկությունը նրա բոլոր տեսակներով, դրա մեջ և տրամվայը:

Յերթեկեկության նկարագրված պայմաններում գծանցի փակոցային (բարյեր) սարքավորման անկատարելիությունը սրանից մի քանի տարի առաջ ծանր կատաստրոֆայի պատճառ հանդիսացավ մարդկային զոհերով, չնորհիվ այն հանդամանքի, վոր տրամվայի վագոնը ընդհարվեց յերկաթուղու գնացքի հետ:

Հիշյալ պատճառները համապատասխան դեպքերում պահանջում են կիրառելու գծանցներում՝ յերթեկեկությունը պատասպարելու ավելի կատարյալ միջոցառումներ, վորոնք լիովին կապահովեն նրա անվտանգությունը:

Այդ ձևի պատասպարումներ կարող են յրադործվել բարյերային սարքավորման, յրենք յրենց բացվող և յրենք յրենց վակվող մեքենայական կառուցվածքների ոգնությամբ, վորոնք բացի այդ՝ միացված պետք է լինեն ավտոմատ սիգնալիզացիայով, նախորդ յմացնելու համար ավտոգումտրանսպորտի կառքեր վարողներին, գնացքը մոտենալու մասին:

Ներկայումս այդպիսի ավտոմատ փականներ միայն առանձին դեպքեր կան մի քանի ճանապարհներ յգծանցներում, սակայն չկան այդ փականակները մշակված տիպային – ստանդարտ նախաձեռքը:

2. ՊԱՀԱՆՋՆԵՐ, ՎՈՐՈՆՅ ՊԵՏՔ Ե ԲԱՎԱՐԱՐԻ
ԿՈՆՍՏՏՐՈՒԿՑԻԱՆ (ՀՈՐԻՆՎԱԾՔԸ)

1. Այլոսումատ փականակի սարքավորման նպատակը կայանում է նրանում, վոր հասնենք ինչպես գնացքների, նույնպես և կառքերի յերթեկույթյան անվտանգության բարձրագույն աստիճանին:

2. Դրա համար անհրաժեշտ է, վորպեսզի՝

ա) փականակը կարողանանա փակվել նախորդ մինչև գնացքի դալը, այն հաշվով, վոր 3 բուլե առաջ մինչև արագ դնացքի շոգեշարժի հասնելը գծանցին՝ ընդհատվի ամեն տեսակ յերթեկույթյունն այդ գծանցով:

բ) փականակը պետք է բացվի այն հաշվով, վոր յերթեկույթյունը գծանցով վերականգնվի այն մոմենտին, յերբ գնացքի վերջի վազոնը գծանցից հեռանա 10 մետր:

3. Փականակի կոնստրուկցիան (հորինվածքը) պետք է առավելապես պարզ լինի և ղեմացվուն, կառքից չունենա հաճախակի և յերկարատև վերանորոգման, յինի թեթև և ղեկելու համար մուտչելի իր բոլոր մասերով, առանց վորևե զժվարության:

Անհրաժեշտ է աչքի առաջ ունենալ, վոր փականակը հանդիսանում է վորպես յերթեկույթյունը քնդհատող սիդնայային նշան և հետևապես նրա ամբողջությունը ընդունակ պետք էլինի ղեմադրելու կառքերի հարվածները:

4. Կոնստրուկցիայում պետք է յինի բաղադրյալ նյութերը պետք է յինի մեր յերկրի արտադրությունը և բարձր արժեք չունենա:

5. Կոնստրուկցիայում պետք է յինի բաղադրյալ մասերի ամենախոշոր քանակություն, ըստ վորում՝ այդ մասերը պետք է հեշտությամբ փոխարինվեն և նրանց փչացումը չպետք է առիթ հանդիսանա փոխարինելու ամբողջ կոնստրուկցիան:

6. Փականակի կառավարելը պետք է չափազանց հասարակ լինի և վորևե լրացուցիչ հաստիք չպահանջի ու կատարվի՝

ա) կամ կայարանի հերթապահի սենյակից, միաժամանակ սահմանելով գնացքի յերման մարշրուտն այլոսումատ կապակցությամբ մարշրուտի լծակներին հետ:

բ) կամ կատարի ինքը գնացքը, սեղմելով հատուկ պեդալը, վոր պետք է դրված լինի գնացքից պատշաճ տարածության վրա և

գ) կամ թե միաժամանակ անցնելով ուղեկապ ավտոմատ կապակցությամբ ուղեկապող արկանայի փոփոխման մեխանիզմով:

7. Փականակի ավտոմատ կայն ապարատի կառավարողը հետ կարող է կենսագործվել մեքենայական, ելեկտրական կամ գլխավորելական (ջրաբաշխական) հաղորդումով:

8. Գծանցի մոտ փականակի փակման հետմիաժամանակ պետք է հանդես գա և արգելի սիդնայալրտարերը՝ ինչպես զիչեր ժամանակ նույնպես և ցերեկը: Այլոսալը պետք է դրված լինի 20 մետր տարածության վրա մոտակա գծից:

Նրա կառավարիչը պետք է այլոսումատիկ կերպով կապված լինի փականակի կառավարման հետ:

9. Փականակի սիստեմը պետք է բացառապես լինի չլադբառամային (ուղեկայային), ըստ վորում շլադբառում բաց միճակում պետք է միանգամայն ուղղաձիղ դրության մեջ լինի:

Բարյերները և զարպասների տիպի փականակները պետք է համարել անբավարար, վորովհետև՝

ա) Բարյերայինները, վորոնք բացվում են հորիզոնական ուղղությամբ պահանջում են մեծ բարդության կառուցվածք, վորովհետև նրանց բացելը պետք է անպայման կատարվի հատուկ մեխանիզմով, այն ինչ շլադբառում բացելը կարող է կատարվել ծանրու-

Թյան ուժով: Բացի դրանից, բարձրենք, բացվելու ժամանակ յենթարկված են կոտորվելու վտանգին այն կառքերի ճնշմամբ, վորոնք Հեն ցանկանում սպասել մինչև դժանցը լիովին բացվի:

Վերջապես բարձրենք պահանջում են ավելորդ տեղ յերկաթուղի գերանները դնելու համար: Շղթայով բարձրենք գեպը բացի վերոհիշյալից, նավ-դանները միշտ պիտի կեղտոտվեն, վորը և կդժվարացնի շղթայի շարժումը:

բ) Դարպասները, վորոնք տարբերվում են բացելու և փակելու բարդ գործողությամբ, նույնպես յենթակա յեն կոտորվելու վտանգին բացելու ժամանակ և բացի դրանից մեծ տեղ են բռնում դժանցում:

10. Շյաբառումի իջեցման արագությունը պետք և սպառնովի դժանցի յաակառար փակումը 15 մայրկյանի ընթացքում, իջեցման մոմենտից սկսած:

11. Շյաբառումի բարձրացնելը, նույնպես պետք և կատարվի 15 մայրկյանի ընթացքում:

12. Գժանցում պետք և յինի հարմարանք, վորը պիտի վերացնի հարվածի վտանգը կառքին, չադրառման իջեցնելու ժամանակ:

13. Հենց գժանցի մրա պետք և սահմանված յինի հարմարանք, վորն ամտոմատ կերպով նախադրույադնելու յե կառքի վարողներին՝ ուշադրությունն ուժեղացնելու անհրաժեշտության մասին, յերկաթուղու գծին մոտենալու կապակցությամբ: Այդ հարմարանքը պետք և սուր և պարզորոշ հնչյունային սիգնալ արձակել մոտ պակաս՝ 3 մայրկյան տեղությամբ, վորը պետք և կառավարվի կառքի կողմից գժանցը մակարդակում հաստատված համապատասխան պեղալի ողնությամբ և վորը պետք և տեղավորված լինի 30 մետրի վրա՝ մոտակա յերկաթուղային գծի առանցքից:

3. ԱՎՏՈՄԱՏ ՓԱԿԱՆԱԿՆԵՐԻ ՏՆՏԵՍԱԳԱՆ ՆՇԱՆԱ-ԿՈՒԹՅՈՒՆԸ

Ավտոմատ փականակների կառուցումը յերկաթուղու գժանցներում կտա տնտեսական հետևյալ տպավորությունը.

ա) Կապահովի գնացքների և կառքերի յերթեկության անխառնելի շարժումն ամենամեծ չափով. Կվերացնի անբախտ դեպքերը մարդկանց, գնացքների և կառքերի հետ ընդհարումների հետևանքով, Կիչացնի ճանապարհի, շարժական կապի և կառքի փչացումը:

բ) Կվերացնի գժանցի պահպանության հաստիքի անհրաժեշտությունը:

4. ՍՈՑԻԱԼԱԿԱՆ ԳՅՈՒՄԱՐԱՐՆԵՐԻՆ

Համաձայն վերոհիշյալ բոլոր գյուտարար ընկերներին տրվում և հետևյալ սոցիալիստական պատվերը.

Մշակել և ՀՃԺԿ-ի գյուտարարների Բյուրոյին ներկայացնել առաջարկություններ հետևյալ թեմայով «Իրենք իրենց փակվող և իրենք իրենց բացվող փականակներ յերկաթուղային գժանցներում»:

5. ԱՌԱՋԱԴՐՈՒԹՅԱՆ ԲԱՂԱԴՐՈՒԹՅՈՒՆԸ

ա) ՀՃԺԿ-ի Գյուտարարների Բյուրոյին հիշյալ թեմայով ներկայացված առաջարկությունները պետք և իրենց մեջ պարունակեն՝

1. Մանրամասն բացատրական դրության, վորի մեջ պետք և բերվեն առաջարկվող կոնստրուկցիայի կառուցության միանգամայն պարզ և մանրամասն նկարագրությունը, նրա գործողության և կառավարման միջոցները, նրա կառուցյան բոլոր անհրաժեշտ մանրամասները:

Հիշյալ բոլոր նկարագրություններին պետք և կըցված լինեն անհրաժեշտ հաշվարկներ, վորոնք ցույց

են տալու առաջարկվելիք կոնստրուկցիայի իրագործելի լինելը:

2. Եսքիդային դժագրությունները մասշտաբով, վորոնք բացատրելու յեն կոնստրուկցիայի գլխավոր սկզբունքները, նրա հիմնական մանրամասները և գլխավորագույն չափերը:

3. Առաջարկվելիք կոնստրուկցիայի պատրաստման մոտավոր հաշիվը, նրա տարեկան վերանորոգման ծախսերը և նրա կիրառումից ստացված տնտեսական եֆֆեկտը (ոգուտը):

Նաև թույլ ե տրվում վերոհիշյալ լիակատար առաջարկության վերաբերյալ ներկայացնել միայն դադարի համառոտ նկարագրությունը, վորին պետք ե կցել եսքիդային, բացատրական նկար:

Վերջին դեպքում վարձատրության ձախը պետք ե վորոշվի վոչ թե վորպես մշակված առաջարկության համար, ալ ինչպես արտահայտած նախաձեռնության (ինիցիատիվի) համար:

6. ԳՐԱԿԱՆՈՒԹՅՈՒՆ

Ավտոմատ փականակների հարցը դժանցներում համեմատաբար նոր հարց ե և հետևապես ունի շատ սահմանափակ գրականություն՝ գլխավորապես արտասահմանյան լեզուներով: Նրանք առանձին հոդվածներ են տպագրված հանդեսներում: Ռուսներն լեզվով կան միայն մի քանի մանր հոդվածներ:

ԳՐԱԿԱՆՈՒԹՅՈՒՆ ՅՈՒԾԱԿԸ

1. 1933 թ. 12 յերես 331
2. 1931 թ. 5 " 78—79
3. — 7 " 88—89
4. 1933 թ. հ.—14 յերես 483—489
5. 1928 թ. հ.—2 " 77

6. 1930 թ. 5 հ.—5 յերես 19—22—44
7. 1933 թ. 2 " 140, 141
8. 1931 թ. 3 հ.—5 " 112
9. 1909 թ. 8 հ.—8 " 304, 304
10. 1930 թ. 8 հ.—7 " 216—217
11. 1929 թ. 1 հ. " 2789—2803
12. 1933 թ. 0 " 271—272
13. Գիտություն և տեխնիկա. 1931 թ. հ.—67—57 յերես—12

ԵՎ ՏՈՄՈՑ ԾԼԱԳՐՈՒԹ

14. Բախնին—Ավտոմատ ուղեկապում — 1933 թ. յերես 271—273
15. Յերկաթուղային գործ — 1931 թ. հ.—4 յերես 49—50
16. Բալիշև Վ. Կ. — Ավտոմատիկոն գործող սիգնալիզացիան դժանցներում — 1929 թ. 10—11 յերես 1903—1915

2. ՍՈՑԻԱԼԱԿԱՆ ԶՅԱՆ ԸՆԴԵՄ ԱՍՊԱՐՆԵՐ (ՇԶԻՎ) ՊԱՏՐԱՍՏՈՂ ԴԱԶԳՅԱՀ ՀՈՐԻՆԵԼՈՒ ՀԱՄԱՐ

1. Ներկայումս շարժական (տեղափոխվող) ասպարը պատրաստվում ե ձեռքով, վորը թանգ ե նրստում և կատարվում ե դանդաղ:

Սրոնոմետրաժի և վորձի տվյալների հիմամբ, այդ ձևի աշխատանքի դեպքում մեկ բանվորի արտադրողականությունը Ց-ժամյա բանվորական ուրում տարբերվում ե նայած տվյալ տիպի համար պահանջվող ճաղերի (պլանկա) քանակին:

Մեկ ասպար շինելու արժեքը, նայած նրա ճաղերի քանակին (14-ից մինչև 25 հատ), վորոշվում ե 20-ից մինչև 50 կոպեկ:

2. Յեղեկ են արտադրական վորձեր, մեքենայացման յենթարկելու ասպարների ճաղերի խփելը: Այդ տեսակետից հայտնի յե ընկ. ԻԳՆԱՏՈՎԻՉԻ հորինած հայտնի դաղդյահը, սակայն այդ դաղդյահի նախագիծը չի կարելի վերջնականապես մշակված համարել: Այդ տիպի դաղդյահը գործնականում դեռ ևս չի ոգտադրվել լայն մասշտաբով:

3. Տեխնիկական-տնտեսական պայմանների տեսա-
էկետից այդ դադդյաճը պետք է բավարարի հետևյալ
պահանջները:

ա) Պետք է նա հարմարեցրած լինի պատրաստե-
լու զանազան տիպի ասպարններ (չլիտներ) հավասա-
րաչափ ճաղից կատարելով կարը նաև անկյունադժա-
յին (դվագոնալ) ուղղությամբ:

բ) Ասպարների ամրացման նյութեր կարող են
ծառայել մեխեր, յերկաթալար կամ մի այլ միջոցներ:

գ) Դադդյաճի արտադրողականութունն անպայ-
ման պետք է ավելի բարձր լինի քան ասպարների
պատրաստումը ձեռքով: Յանկայի յե 400-500-ական
հատ Ց ժամյա բանվորական որում, այսինքն մոտա-
վորապես մեկ բույեյում մի հատ, նայած ճաղերի
պահանջվելիք քանակի մատուցման և խիելու ձեե-
բին ու միջոցներին:

դ) Այդ դադդյաճի սպասարկումը պետք է տեղի
ունենա բանվորների նվազագույն քանակով:

յե) Դադդյաճի միջոցով չինված ասպարների դե-
մացկանությունը չպետք է պակաս լինի ձեռքով
պատրաստածից:

զ) Դադդյաճի հորինման նյութը գլխավորապես
պետք է լինի փայտը: մետաղ կարելի յե միայն ա-
ռանձին պատասխանատու մասերի համար:

4. Այդ դադդյաճը մոտավորապես կարող է հո-
բինվել յերկու տեսակի:

1) Մասնայական (գործարանային կենտրոնաց-
ված) արտադրության նպատակների համար և 2)
ասպարների տեղական (փոչ գիտանցիոն արտադրու-
թյան համար: Կայարանական ողտադրոժման համար
նախորդյամ զադդաճը պետք է բավականաչափ
դյուրառիթ լինի, փորպետգի հնարավոր լինի տեղա-
փոխել աշխատանքի մի նոր վայր:

Դադդյաճի կիրառումը պետք է տա տնտեսումն,
փոր մոտավոր կերպով կարելի յե փորոյել հետևյալ
վիվերով, յեթե ցանցում (կլոր թվով) էա 15·000·000

հատ ճյուղնդեմ ասպար և անհրաժեշտ է ամեն տա-
րի վերանորոգել նրա 20 տոկոսը, այսինքն մինչև
3·600·000 հատ, մեքենայով մեկ ասպարի պատրաս-
տման գնի իջեցում կտա բավականաչափ տնտեսումն:
10 տոկոսի իջեցման դեպքում տնտեսումն մեկ տա-
րում կարտահայտվի 60·000-ից մինչև 150·000 ուրբ-
լի, 50 տոկոսի դեպքում 300·000-ից մինչև 750·000
ուրբլի և այլն:

5. Այդ հարցի վերաբերյալ դրականություն կա-
քելի յե նչել «ԻՋՈՒԼ»-ի հրատարակություն, «Գյու-
տարարությունների և դժի բարելավումներ»-ի հ. 5-
ժողովածուն:

3. ՍՈՑՊԱՏՎԵՐ ՄԵՔԵՆԱՅԱԿԱՆ ՁՆԱԶԵՌՈՒՑԻՑԻՉ ՀՈ- ՐԻՆԵԼՈՒ ՀԱՄԱՐ

1. Մինչև այժմ ճյուղը ձեռքով եր բառնվում, վո-
րը թանդ եր նստում, տեխնիկապես համարվում եր
հեռառնաց և պահանջում եր բանուժ մեծ քանակու-
թյամբ, բայց փոքր արտադրողականությամբ:

2. Հեղինակ ընկ. ԳԱՎՐԻԶԵՆԿՈՆ մշակել է ձնա-
հավաքի մի սխեմա միացած ձնամաքրիչի հետ: Փոր-
ձարկման որինակի հետ կատարված արտադրական
փորձերը հայտնաբերեցին մի շարք հորինվածքային
բացեր նրա աշխատանքում, վորոնք հատուկ հանձ-
նաժողովի ցուցմունքներով վերացվում են հեղինակի
կողմից նրա առանձին տարրերի վերահորինության
միջոցով:

Ընկ. ԳԱՎՐԻԶԵՆԿՈՆ ձնահավաքի թերություն-
ներին է վերաբերում կոնվեյերի անբավականաչափ
յերկարությունը և այն, վոր նա այնքան ել ճիշտ է
տեղափոխված: Սխալ են տեղափոխված նրա առաջին
նեցուկները և բուֆերները:

3. Ձնահավաքի հորինման առաջադրությունները
պետք է բավարարեն հետևյալ պահանջները:

ա) ճնահատաբան իր հորինվածքով չպետք է մե-
տադի մեծ ծախս պահանջի և չպետք է բարդ լինի
մասսայական արտադրության ժամանակ:

բ) նրա սպտարկումը չպետք է բարդ լինի և հո-
րինվածության ժամանակ, պետք է նախատեսված լի-
նեն անխտանդության կանոնները:

գ) նրա արժեքը չպետք է բարձր լինի:

Ճնահատաբան կիրառումը պետք է դուրս վանի
թանկ արժեքով ձեռքով ձյուն հալաքելը կայարաննե-
րում, արագացնելով այն և տալով տնտեսական եփ-
ֆեկտ:

5. Ընկ. ԳԱՎՐԻՉԵՆԿՈՅԻ ճնահատաբան վերաբեր-
յալ տվյալները կարելի չէ ստանալ ճանապարհի ին-
ստիտուտի միջոցով:

4. ԿՈՃԵՐԻ ՆՈՐ ՏԵՍԱԿՆԵՐ

1. Ներկայումս մեզ մոտ յերկաթուղային տրանս-
պորտում կիրառվում են բացառապես փայտյա կոֆեր-
համաձայն ՍՍՏ-4715 դորժող ստանդարտի: Նոր նա-
խագծված ստանդարտը, վոր համախոսություն է դուրս
ՃՀԺԿ և Անտառային արդյունաբերության կողմից,
նպատակ ունի ուժեղացնել կոճերի տեսակները—հա-
մաձայն ճանապարհի պահանջների, վորն առաջադր-
վում է տրանսպորտի աշխատանքի պայմաններով,
յերկրորդ հնգամյակում:

2. Կոճերի նոր ստանդարտում վերացված են կի-
սակոր կոճերի տեսակները (տիպի պլաստիկների
չափ), վորոնք դուրս ձգման մեծ տողոս են տալիս-
նկարի յե առնված նաև կոճերի պատրաստման լիա-
կատար մեքենայացման անհրաժեշտությունը և պետք
է հաշվի առնվի կոճերի մեքենայական չարվածքին
(ուկյաղկա) անցնելու հնարավորությունը և ճանա-
պարհի կոճերի փոխելու, ինչպես նաև ուղեքի հա-

կամ դեմների (պրոտիվոն) և դուրս կոճերի միջև
անջրպետների հաստման հարմարությունը:

3. Կոճերի ինչպես դոյություն ունեցող կոնստ-
րուկցիաների նույնպես և նախագծվածների գլխավոր
թերությունը հանդիսանում է նրանց վոչ յերկարա-
կեցությունը, միջին հաշվով՝ 5—6 տարի, իսկ սո-
ցորվածները՝ 7—9 տարի: Ինչպես դրանք նույնպես
և ուրիշները յենթարկվում են մեքենայական մաշ-
վածության տակիւրների քսվելուց մակադիրների
դողնոցների կտրման, լայնանում են դամերի անցքե-
րը նաև ճեղքվում ու ճաքճքում է կոճերի փայտը՝
դանաղան պատճառներով: Բոլոր փայտյա կոճերը այս
կամ այն չափով յենթարկված են փթման:

Կոճերի ծառայության ժամկետի յերկարացումը
ճանապարհում հանդիսանում է այն խնդիրը, վորն
անհրաժեշտ է լուծել ներկայումս, վորպեսզի բոլո-
րովին վանի կամ դանդաղեցնի վերոհիշյալ դորժոն-
ները, վորոնք աղղում են կոճի դուրս ձգմանը:

4. Փայտե կոճերի ծառայության ժամկետի յեր-
կարացումը ճանապարհում ցանկալի յե դոնէ հասցնել
այն չափերին, վորոնք կան Արեւմտյան Յեւրոպա-
յում, այն է՝ 15—20 տարի:

5. Հաշվի առնելով ներկայումս կոճերի դուրս
ձգվելը և նկատի առնելով մեկ հեկտար անտառից
պատրաստվող կոճերի քանակը, կտեսնենք, վոր կո-
ճերի ծառայության ժամկետը 2 անգամ բարձրացնե-
լու դեպքում՝ անտառային նյութերի տարեկան ծախ-
սը կիջանա 10000 հեկտարով:

6. Գրավանության. «Փայտյա կոճեր». յերկա-
թուղու ճանապարհի կազմությունը: Պրոֆ. ՈՊՊՈՆ-
ԳԵՅՆ: «Յերկաթուղ. ճանապարհ.» ՄԻՐՈՆՈՎ,
ՇՁՈՒԿԻՆ, ԼԱՆԻՆ, Հյուսիսային Ամերիկայի յերկա-
թուղու ճանապարհային տնտեսություն:

5. ՀԱՐՄԱՐԱՆՔՆԵՐ՝ ՎՈՒՈՆՔ ԽՈՉՆԴՈՏ ԵՆ ՀԱՆ-
ԴԻՍԱՆՈՒՄ ԳԾԻ ԸՆԴԼԱՅՆՄԱՆԸ ԿՈՐ ՄԱՍԵՐՈՒՄ

1. Ներկայումս լեռնային ուղեմասեր ունեցող
ճանապարհներում կան խոշոր կորեր սկսած 200 մետր
շառավիղով և ավելի, վորտեղ դնացքների բարձր ա-
ջադուլթյան դեպքում՝ առաջ են գալիս հակամղումներ
և ուղիի ընդլայնումն:

2. Այդպիսի կորերում ճանապարհի աշխատավոր-
ները դրադված են հաճախակի վերապնդման ուղիի
նորմալ լայնությունը վերականգնելու համար տվյալ
կորերում:

Բնական ե, վոր ուղիի հաճախակի վերապնդում-
ները չհաշված վերանորոգման ավելորդ ծախսերից,
փչանում են նաև կոճերը. այդպիսի տեղերի կոճերի
ծառայություն ժամկետը կրճատվում է բավականա-
չափ:

3. Գործնականում՝ հակամղումներից և ընդլայ-
նումներից պահպանելու համար՝ դնում են կոնտր-
ոելսեր կամ կորերի արտաքին կողմն ամրացնում են
տակդիրները կոճերին, այնպես, վոր կադմի 450 ան-
կյան, հենելով ուղիի գլխիկին. այդ միջոցը կրկին
անգամ հաստատում է պնդացման միջոցների (տակ-
դիրներ և դամեր) ավելորդ ծախսը և կոճերի փչա-
ցումը. կոճերը ճղոտվում են կոտրած դամերից, վո-
րոնց հիմնական դերն աչն է, վոր ամրացնեն ուղի
լայնությունը ձգված կոճերին:

4. Ցանկալի յե այդ կորերում գլծը կայուն դար-
ձնել, վորպեսզի ընդլայնումը պահվի մոտավորապես
այնպես, ինչպես ճանապարհի ուղիղ մասերում, վո-
րի համար և ստեղծել գործիքի մի այնպիսի համա-
պատասխան հորինվածք (կոնստուկցիա), վորը խան-
դարիչ հանդիսանա ուղիին ընդլայնող ուժերի գործո-
ղությանը և կամ թե ստեղծել կայուն ուղու կոնստուկ-
ցիա կորերի համար:

5. Այդ միջոցառումների ոգուտն ակներև է մին-
չև ժամկետը, սակավ դուրս կլենեն շարքից՝ կրճերը,
կրացակալի այնպացման (տակդիրներ, դամեր) ավե-
լորդ ծախսն ինչպես նաև ավելորդ ծախսն ուղղու-
նախատեսված վերանորոգումների համար վերև
հիշված հետևանքների շնորհիվ:

6. Գրականություն. Ամերիկական գործանականը:
Ֆերկաթուղու ճանապարհի վերևի կառուցումն. Գեր-
մանիա:

6. ՍԼԱՔԻ ԼԵԶՎԱԿԸ ԲԱՆԴԱԺԻ (ԿԱԼԱՆԴԻ) ԿԱՏԱ-
ՐԻ ՀԱՐՎԱԾԻՑ ՊԱՇՏՊԱՆՈՂ ԳՈՐԾԻՔ

1. Այդ գործիքները տարածված են ՀԱՄՆ ճանա-
պարհներում, ըստ վորում՝ նրանց կիրառումն ար-
դարեցվում է լեզվակների կոնստրուկցիայի սպեցի-
ֆիկ առանձնահատկություններով:

2. Ամերիկական սլաքների լեզվակներն ունեն
բուլթ ծայրեր, վորը հանդիսանում է վորպես մի
վտանգավոր ջցվածք լեզվակի համար նույնիսկ սա-
կավորեն մասնատաշած կատարը, այդ պատճառով
լեզվակները կոտրվելուց և փչանալուց պաշտպանելու
նպատակով դնում են «Պրոտեկտոր» կոչված գործի-
քը:

3. Մեր սլաքները գերմանական սխտեմի յեն
զրիչի տաշանքի նման, վորով լեզվակի սկիզբը, թե
ոնսականորեն և թե գործնականորեն դուգադիպում
են, հետևապես ծայրը դռնվում է ավելի բարենպաստ
պայմաններում: Սակայն պրոտեկտորների կիրառման
նպատակահարմարություն խնդիրը մեր սլաքների հա-
մար պետք է ուսումնասիրվի:

4. Այդ հարմարանքների կիրառման հետևանքնե-
րի մասին ներկայումս հնարավոր չե դատել, վորով-
հետև բացակայում են միճակագրական տվյալներ
լեզվակի մշակման հորինվածքային թերությունների
շնորհիվ դուրս հանված սլաքների մասին, բայց ան-

պաթան ալֆալիսին կարող է հայտնաբերվել, յեթե բոլոր տվյալները հաշվառվել յենթարկենք:

5. Սլաքների փերաբերյալ գրականությունը մեծ է. հետևապես զրա վերաբերյալ գրքեր հնչողությամբ կարելի չէ ճարել տխնիկական և յերկաթուղային գրադարաններում:

7. ՌԵԼՍԵՐՈՎ ԳԼՈՐՎՈՂ ԳՈՐԾԻՔ՝ ՌԵԼՍԵՐԻ ՄԱՇՎԱԾՈՒԹՅՈՒՆՆ ԱՐԱԳՈՐԵՆ ՎՈՐՈՇԵԼՈՒ ՀԱՄԱՐ

1. Վորքան հայտնի չէ ներկայումս գոյություն չունի ալֆալիսի գործիք:

2. Այդ ձևի գործիքներն անհրաժեշտ են նրա համար, վորպեսզի պլանավորեն նոր և հին ուսուցիչի մետադի ցանցավածի խտությունը՝ ճշտագույն չափումները հիման վրա:

3. Այդ գործիքները պետք է կատարեն չափումների ճշտագույն գրանցում, իհարկե հարմարեցված լինելով վաղոն-լարարատորիայի մեջ, նախ ա) ուսուցիչի լիակրթության, բ) նրա բարձրությունը՝ կցվածքից (ստիկ) գույն և գ) կցվածքի սահմաններում գլխիկի բարձրության լիակատար գրանցումը:

Ցանկալի չէ, վոր բացի ժապավենի վրա կատարվող այդ գրանցումից նաև ավտոմատ կերպով տարվի ցանցային մաշվածություններ ունեցող ուսուցիչի հաշիվը:

4. Գործիքի գրանցած տվյալները ուսուցիչի գրություն մասին հնարավորություն կտան ճշտորեն և ժամանակին պլանավորելու, հետևապես և ծախսերն իջեցնելու, վորովհետև իր ժամանակին կուսեղացվի ուղին համաձայն չահագործման իրական կարիքի:

5. Վորովհետև գոյություն չունի ալֆալիսի գործիք, հետևապես հնարավոր չէ ցույց տալ և համապատասխան գրականություն:

8. ՍԼԱՔՆԵՐԻ ՀԱՎԱՇԱՐԺԵՐԸ (ՊՐՈՏԻՎՈՒԳՈՆ) .

1. Սլաքների հակաշարժերի հարցը նոր բան է: Սովորաբար սլաքներում հակաշարժի դեր են կատարում սանդալները (բաշմակ), վոր պնդեցրած են բարձերի վրա և ամրացված են մայր ուսուցիչի հետ:

2. Սլաքների հակաշարժերը կարող են տալ բավարար հետևանք այն ժամանակ, յերբ կլուծվի նրանց հարող ուղիների, դոնե հավասարեցուցիչ գործիքների ստաբիլիզացիայի հարցը:

Այդ պատճառով առանց այդ խոչընդոտ հարցի լուծման՝ սլաքների հակաշարժերի կիրառումը, չի կարող համարվել վճռական միջոցառում սլաքային փոխադրումները տեղաշարժի միասակար աղեկցությունից պահելու խնդրում:

3. Պետք է նկատի ունենալ, վոր գոյություն ունեցող սլաքի 3-ա տիպի իր արմատական պնդեցման կոնստրուկցիայով կայուն չի դարձնվում լեզվակի վրա՝ ճակը մայր ուսուցիչի նկատմամբ, վորը հաճախ պատճառ է հանդիսանում առաջ բերելու մայր ուսուցիչի լեզվակի վրա հավասարաչափ տեղաշարժումը:

4. Դժվար է ցույց տալ այդ գործիքի ոգտակաքությունը, բայց համենայն դեպս նա կլինի և բացի այդ սլաքավոր ուղու բարելավումը հնարավորություն կստեղծի գնացքների ամբողջ անսխառ ընթերցման համար:

9. ԳՈՐԾԻՔ՝ ԿՈՃԵՐԻ ՓԹԱԾՈՒԹՅՈՒՆԸ ՎՈՐՈՇԵԼՈՒ ՀԱՄԱՐ

1. Նման տիպի գործիքներ ներկայումս չկան: Փտածության վորոշումը կատարվում է մի վորեն գործիքով կոճին հարվածելու միջոցով: Սակայն իհարկե այդ ձևի վորոշումը համարվում է պրիմիտիվ

և պահանջվում է հորինել ավելի կամ պակաս ուսցի-
նայ մի գործիք:

2. Այդպիսի մի գործիք անհրաժեշտ է, վորով-
հետև շատ հաճախ հարկավոր է լինում վորոշել կո-
ճերի փտածությունը:

Գործիքը պետք է բավարարի հետևյալ պահանջ-
ները.

ա) պետք է լինի դյուրակիր, այսինքն՝ հարմար,
վոր մեծածավալ ամբողջական և թեթև (քաշը մի կի-
լոգրամից վոր ավել):

բ) հնարավոր լինի հաջողությամբ կոճերի փտա-
ծությունը վորոշելու: Ցանկալի չէ, վոր մեկ բան-
վորական որում կարողանա վորոշել մինչև 500 հատ:

գ) գործիքը հնարավորություն պիտի ունենա
չափելու կոճի փտածության խորությունը.

դ) ցանկալի չէ փծածության մակարդակի վո-
րոշումը.

յե) հարմար լինի կատարել աշխատանքը կոճի
հակատից, դամբր և պտուտակները խփելու տեղում,
նեղ տեղերում, ինչպես նաև կոճի և կողի մակարդա-
կում:

3. Վորովհետև դոյություն չունեն այդպիսի գոր-
ծիք, ապա ուրեմն հնարավոր չէ և գրականություն
ցույց տալ:

4. Ցուցմունքներ կարելի չէ ստանալ ձՀԺԿ-ի ձա-
նապարհի ինստիտուտում. Հյուս. Յերկաթուղու,
կայ. ԼՈՍԻՆՈՍՏՐՈՎՍԿԱՅԱ:

10. ԴԻՄՀԱՐ (ՈՒՊՈՐ) ՓԱԿՈՒՂԻՆԵՐՈՒՄ

Մինչև այժմ ցանցի դժերում գլխավորապես կի-
րառվում են սարգ ձևի անշարժ դիմհարներ ըստ
ձՀԺԿ ժամ. ստանդարտի գծագրությունների, կամ
թե առանձին ճանապարհների մշակած տիպերի համա-
ձայն:

Դոյություն ունեն պարզեցրած դիմհարների հե-
տևյալ տեսակները.

1. Հին ուկրերից—մի քանի տիպերի սահմանում
բաց փակուղիներում և պատճիրմի ու պակասուղե-
րի փակուղիներում:

2. Փայտյա:

3. Հողի:

Այդ բոլոր դիմհարները ընդունում են 25-ակա-
նա. հարվածներ: Դիմհարները լինում են զսպանա-
կային, դիմհարներ, վոր աշխատում են տեղատու-
թյամբ շարժական կազմի առաջացման ժամանակ և
արգելակային դիմհարներ, վորոնք սահմանափակ կի-
րառումն ունեն ճանապարհի ցանցում: Մինչև վեր-
ջին ժամանակներն ամենակատարյալ դիմհարը համար-
վում է «ՌՈՎԻ» սխեմայի դիմհարը (ներմուծվող),
վորը կարողանում է ընդունել 600 տմ.—ի հարված և
ունի արգելակային ուղեմաս 14 մետր յերկարության:

«ՌՈՎԻ» դիմհարի փորձարկումը, վորը դրվեցավ
Մոսկվայի մարդատ. կայար. և Մոսկվա-կաղանյան
յերկաթուղում, տրվեց բավարար հետևանքներ: Պար-
զեցրած դիմհարների դոյություն ունեցող տիպերը
կարող են կառուցվել դժերում պահեստային և հի-
վանդ վաղոնների համար, տնտեսական նշանակու-
թյուն ունեցող դժերում և ժամանակավոր քարահան-
քի (կարյեր) դժերում, ըստ վորում նրանց կոնստրուկ-
ցիան համեմատյալ գեսյա պետք է վերացվի:

Մարդատար փակուղային կայարանների համար,
պակասուղեների և ապրանքային պատճիրմանների,
վորսացող փակուղիների և պատասպարիչների համար
անհրաժեշտ է մշակել շարժական կամ արգելակային
դիմհարների տիպեր՝ պահպանելու կազմերը հնարա-
վոր ավարիաներից, յերբ պատահար, զնացքի դուրս
ընթանում է դեպի դիմհար:

Ռացիոնալ կերպով նախագծված դիմհարը պետք
է առաջ ընթացող զնացքին նախազգուշացնի սախ-

քիայից, մորի հետևանքը. իննամ են նյութական մեծ միասններ նաև մարդկանց դոհեր. այդ պատճառով աղբյուրի հորինածքի ոգուտն ակներև է:

Սեղմող և արգելակող դիմհարները լայնորեն կիրառվում են անդլիական յերկաթուղիները վաղուղամ լին կայարաններում: ՌՈՎԻ դիմհարները դերմանա-
հան կոնստրուկցիա յե:

Ամերիկական յերկաթուղիներում բախական յայ-
նորեն և կիրառվում ալսպես կոչված «չարտոդ վակու-
զիներ», վորոնք դնացքի դուլիսը դուրս են դցում դը-
ծից ալն դեպքերում, յերբ կաղմն անցնում և կանգառ
ման կետն առանց թուլյութիւթյան:

Այս խնդրում արտասահմանյան նվաճումների
հետ ծանոթանալու համար անհրաժեշտ է դուրս դրել
այս հարցի վերաբերյալ անգլիական և ֆրանսիական
գրականություն:

Դիմհարների համառոտ նկարագրություն ունի
Բլոսը դերմանական հանդեսում:

1. 1903 թ. յերես 825
2. 1933 թ. հ.—636, յերես 172
3. 1927 թ. 9, յերես 172
4. 1931 թ. հ. 1548, յերես 3
5. 1912 թ. յերես 146—155
6. 1931 թ. 2—յերես 264
7. 1927 թ. յերես 953
8. 1929 թ. . 357—359
9. 1921/4 հ.—1780, յերես 214—16
10. 1930 թ. 11—22 յերես 709—711
11. 1930 թ. յերես 460
12. 1928 թ. 636, յերես 51

13. Դիսկոգր — Մասկով—Հոկանսբերյան յերկաթուղում սահ-
մանած Փովի սխառեմի դիմհարի աշխատանքի տեսություն.
Յերկաթուղային գործ — ուղի. 1927 թ. հ.—2, հ.—3. յե-
րես 57.

4. Յերկաթուղային — Ռովի շարժական դիմհար — 1928 թ.
հ.—13, յերես 27.
15. Ամերիկական տեխնիկա — 1928 թ. 9. Յերես 57—58. Յեր-
կաթուղային դիմհարներ. Բուդա:
16. Յերկաթուղու շահագործության 1934 թ. հ.—3, յերես 21
Ռամսոնի և Թեյսերի ջաբաշխական բուֆերային դիմհար-
ներ:
17. 1934 թ. 4. յերես 102.
18. 1929 թ. 1. 54—7, յերես 214.

11. ՈՒՂԻՈՒՄ ԽՈՏԵՐ ՎՈԶՆԱՅՆՈՂ ՄԵՔԵՆԱՆԵՐ

Ներկայումս ուղուց խոտը պոկվում է քերիչների
միջոցով: Այդ չափաղանց շատ աշխատանք է կլա-
նում և թանդ է նստում: Բալաստի շերտի մակարդա-
կում միջին խոտությամբ բուսած խոտը պոկելու և
խճավազով ծածկված միազիծ ուղեմասի հողային
մակարդակի առը տալու (բրովկա) բանվորական ու-
ժի ծախսը 1 կմ-ի համար կալմում է 12 բանվորական
որ: Մեկ կելումետր քաղհանի արժեքը յերեք քաղհան
կատարելու դեպքում՝ համասար կլինի 12 բաղմա-
շխտված 3 բաղմաղատկած 4 = 144 բան. որվա: Ուր-
համաղով չծածկված ուղու միջին կարգի բուսած մա-
կերեւելթի 1 կելումետրի համար պահանջվում է ծախ-
սել 5 բանվորական որ, կամ թե ամառվա բնթացքում
յերեք անգամ քաղհանելու դեպքում՝ 5 բաղմաղատ-
կած 4=60 բանվ. որվա:

Անհրաժեշտ է կիրառել խոտի վոչնչացման ավելի
կատարյալ և մեքենայացված միջոցներ:

Քիմիական միջոցներով՝ չաղ տալով լուծույթը,
շարժական փորսուռկանների կրակով վառելու միջո-
ցով:

Քիմիական միջոցներով խոտը վերացնելու հարցը
սպորարածանվում է 2 մասի.:

1. Հայտնաբերել աղբերի ավելի արժան և առավե-

լապես և ֆիզիկատիկոր լուծույթ բուսականութիւնը սրսկելու համար:

2. Շարժական և մէքենայացրված մի հարմարանքի հորինվածք (կոնստրուկցիա) ուղու մակարդակը սրսկելու համար:

Քիմիական լուծույթը պետք է բաւարարի հետեւյալ պահանջները:

Լուծույթը պետք է ներդրծի բուսականութիւնը միայն, սակայն չփնայելով դժի մետաղյա մասերին, կոճերին և թունամոր չլինի մարդկանց ու կենդանիների համար: Հարկավոր է ձգել այն բանին, մոր այդ լուծույթը ամենամիտքը կուրատուրան կունենա մեկ կիրումետր դժի միայն. բայտ ամերիկական տվյալներին մեկ կիրումետր դժի համար ծախսվում է 200 լիտր. ամառ ժամանակ նույնիսկ խիտ բուսականութիւնը դեպքում՝ չպետք է սրսկելու համար 1-2 անգամից ավելի մեկնել:

Հեղուկը շաղ է տրվում դժում ճնշման միջոցով նրա համար, մորսկեղի քիմիական բաղադրութիւնը շարժման արագութիւնը հասնի ամենախոշոր մեծութիւն (ժամում 20 քմ.):

Թները. քլորատնատր, ուտիչ նատր, գառկաթթվաթները. քլորատնատր, ուտիչ նատր, գառկաթթվաթին նատր, քլորախառն նատր և այլն: Այդ լուծույթները մասնակի կերպով փորձերի համար դործ են անվել իՍՆՄ-ում: Քլորատ նատրի 7 տոկոսի և գառկաթթվային նատրի 5 տոկոսի կենտրոնացված լուծույթի՝ դեպքում՝ ստացվել են բաւարար հետեւանքներ:

Ոմակի ճանապրհի լծից մերցրած ընտկան աղաճրի լուծույթը (բաղադրվածք սովորական աղից, սոդայից և գլաուբերի աղից) սրսկման ծախսն արտահայտվեց հետեւյալ կերպ.

ա) Շոգեշարժային բրիդաղի և շոգեշարժի ծախսը 8 ժամվա ընթացքում—25 ուրըլ՝ 20 կոպ., տենդերներն աղով լցնելը— 10 ուրը., դնացքի դեկավարը

և բանվորները 10 ուրը.: Բրիդաղայի ծախսը սրսկման ժամանակ 10 ժամվա ընթացքում՝ կաղմում է 52 ա. 50 կ., դանադան ծախսեր—2 ա. 30 կ.: Ընդամենը 100 ա.:

8 տենդերներին 8 կիրումետր մշակման դեպքում՝ մեկ կիրումետրի սրսկումն արժեցալ 12 ա. 50 կ.:

12. ՏԵՆԵՆԿԱԿԱՆ ՊԱՅՄԱՆՆԵՐ, ՎՈՐՈՆՑ ՊԵՏԻ Ե ԲԱՎԱՐԱՐՆԵ ՔԻՄԻԱԿԱՆ ԳՆԱՑՔՆԵՐԸ

Քիմիական կաղմը պետք է բաղկացած լինի մի քանի տենդերներից կամ ցխատերներից, մորոնք պետք է յերթեկեն շոգեշարժով կամ մոտոշարժով և կամ լինեն ինքնշարժ:

Լուծույթը պետք է գոնվի ճնշման տակ (սեղմոյի, յոյու և այլոց կիրառմամբ).

Քիմիական դնացքի դործունեութիւնը չլանը—մինչև 100 քմ. առանց լրացուցիչ լուծույթ մերցնելու:

Գնացքի ընթացման արագութիւնը—մինչև 20 կիրումետր մեկ ժամում, մորսկեղի չխանդարի դնացքների նորմալ յերթեկութիւնը: Մեխանիզմի կոնստրուկցիան մոշ աշխատանքի (տրանսպորտային) ժամանակ չպետք է յեյի յրաբարիտի սահմաններից, կամ խանդարի դնացքների անցմանը հարեան դժով:

Մեքենան աշխատելու ժամանակ չպետք է յեյնի շարժական կաղմի ջրաբարիտից դեպի ուղեմեջ, իսկ դաշտի կողմը կարող են ջրաբարիտից յեյնել սըրսկող կառուցվածքի առանձին հատվածներն այն պայմանով, յեթե շատ հաւաքեն դարձյալ դաբարիտի սահմանները, խուսափելու համար խոչընդոտներից—կիրումետրային սյուներից, կաղմերից, սեմաֆորներից, կամրջային ֆիրմերից և այլն:

13. ՄԵՔԵՆԱՆԵՐԻ ԽՈՏԵՐԸ ՎԱՌԵԼՈՒ ՀԱՄԱՐ

Խոտալըիչը պետք է հանդիսանա ինքնաշարժ մի մեքենա, հատուկ ֆորսուկաներով, վորոնք պետք է բոց արձակեն ուղու մակարդակի ամբողջ լայնութեամբ: Մեքենան վոչ աշխատանքի ժամանակ պետք է պարունակվի շարժական կողմի նորմալ դարարիտով:

Աշխատանքի վիճակում թույլ է տրվում աշխատող մասերին յեյնել (խողովակները, ֆորսուկաները) դարարիտից, սակայն հարկավոր է ապահովել, վոր նրանք չուտ հավաքվեն դարարիտի մեջ կողերում գտնվող խոչնդոտներին խուսափելու համար—կլելումետրային նշաններից և այլն: Մեքենայի շարժման առաջուկությունն աշխատանքի ժամանակ մեկ ժամում 20 քմ․, վոչ աշխատանքի ժամանակ 50 քմ․: Մեքենան պետք է գործի ներքին ալրման շարժիչով, վորն ուղտագործվում է, թե մեքենան դիժը տանելու և թե

այնտեղ խոտերն ալրելու համար: Մեքենայի սպասարկումն աշխատանքի ժամանակ պետք է կատարվի մեկ ոպերատորի մեջոցով, իսկ յերկրորդ քանվորն ոպնում է ոպերատորային խոչնդոտներ դիտելու՝ մեքենան աղատ անցնելու համար: Ամբողջի կառավարիչը ինչպես մեքենայի յերթեկութունը դժում՝ նույնպես և խոտերի ալլերը պետք է կենտրոնացած լինի մի տեղ, նրա համար, վորպեսզի ոպերատորը հնարավորութուն ունենա հետևելու մեքենայի կառավարման ամբողջ սխտեմին: Մեքենան պետք է ֆորսուկաներ ունենա բուսականութունն ալրելու համար և բոցերով ծածկի բալատի ամբողջ շերտը ու միագիծ ուղեմասի կողերը յերկու կողմից: Ֆորսուկաները բացի հորիզոնական մակերեևութային տեղափոխութունից ու պտույտներինց պետք է կատարեն տեղափոխութուն ուղղաձիգ մակարդակով նրա համար, վորպեսզի կարելի լինի կանոնալորել գորելկայի բարձրութունը վառվող տեղի նկատմամբ:

Ֆորսուկաները պետք է վառի և հանգցնի ոպերատորը բոլոր վորելկաների կամ նրանց առանձին խմբերի միաժամանակյա կամ ընդհատիչ միացումներով: Վառելիքի տնտեսման համար յուրաքանչյուր ֆորսուկա պետք է հարմարանք ունենա կանոնավորելու վառելիքի ալրումը: Յեթե պահանջվում է վառելիքի ցրում խոտն ալրելու համար ապա ուրեմն կարելի յի կերպով սեղմ ող:

Վառելիքի ծավալը պետք է լինի 4500 լիտրից վոչ պակաս, վորպեսզի կարելի լինի սպասարկել 60-100 կիլոմետր առանց լրացուցիչ վառելիքի վերացնելու:

Ամերիկական տվյալների համաձայն 1 կյմ․-ի մրա ծախսվում է 50-60 լիտր նայած բուսականության խտությանը:

Բոցի տաքութունը 1200․ քստ ՅԻԼՍԻԻ: Վառելիքի խտութունը 30-39․ քստ ԲՈՄԵՅԻ: Հորինվածքի մոտավոր քաշը — 5,5 տոնն:

Անհրաժեշտ է նկատի ունենալ հարմարանքներ՝ խոտալըիչը դժից հանելու համար լայնքսի ուղիներով:

14. ՄԵՔԵՆԱՆԵՐԻ ԽԻՃԸ ՄԱՔՐԵԼՈՒ ՀԱՄԱՐ

Մեքենայի դերը կայանում է նրանում, վորպեսզի հեռացնի կողմնակի խառնուրդները, վորոնք ցելստում են խճային բալատը — հողը, ավաղը, անուխը և այլն: Խիճը պետք է մաքրվի և իր տեղը վերադարձվի: Մաքրումը պետք է տեղի ունենա ամբողջ խճային հատվածում՝ ինչպես ուղեմիջում, նույնպես և կողերում:

Մաքրելու յուրաքանչյուր տեսակի համար կարող է լինել առանձին մեքենա, կամ մեկը—զանազան հարմարանքներով:

Յեխոտ բալատը հեռացվում է դեպի մակարդակի սուր (բրոյկա) թեք՝ կամ խրվում է բաղադրության մեջ, նայած մեքենան ինչ տիպի յի:

Մեքենան կարող է նախագծված լինել հետևյալ յերկու հիմնական տեսակետից մկի ձևով—կամ ծանր տեսակի, մորը բռնում է ռեյսային ուղին և կամ թեթև տեսակի, մորն աշխատում է առանց պերեգոնի փակելու:

Առաջին տեսակի մեքենան կազմված է 1-7 վաղոններից և հատուկ մեխանիզմներից: Ամենահասարակ տեսակը բաղկացած է մեկ վաղոններից թեք ցանցով կամ քարամաղով: Բալաստը առնվում է ուղեմիջից, կրանի քթոցով և թափվում է քարմաղի վրա: Յեխոտ բալաստը քարմաղի արանքով ընկնում է վաղոնի մեջ, իսկ մի մասը քարմաղով հետ է ուղարկվում ուղեմեջ:

Յերկրորդ տեսակի ալեյի բարդ մեքենան բաղկացած է չոգեչարժից, յերկու հատուկ պլատֆորմաներից, վորոնց վրա սահմանված են բալաստի մեքենաները և մի քանի վաղոններից (6-7), մորոնց միադրվում է կոնվեյերը՝ վաղոնները ցեխոտ բալաստով լցնելու համար:

Մեքենայի աշխատանքը կայանում է հետևյալում. բալաստը քթոցներով բարձրացվում է ուղեմիջից և թափվում է կոնվեյերի վրա, մորը շարժում է ալե բալաստը դեպի մաքրող ցանցը, մորտեղից մաքուր բալաստը գնում է մաքրիչ կամերան, իսկ մաքրում է խիճն ինչպես ուղեմեջում, նույնպես և դեպի դրան հատկացված վաղոնը—բեռներու համար: Մեքենայի արտադրողականութունը խիճը մաքրելու դործում—350 մետր է մեկ ժամում: Գնացքի վրա դրված է ելեկտրական կայարան՝ բենդինի շարժիչով—250 ձիու ուժի և գեներատորով—350: Կոնվեյերը, քթոցները, քարմաղները շարժվում են առանձին մոտորներով, մորոնք միացված են հիմնական—կայարանի հետ:

Մեքենան, մորը աշխատում է առանց պերեգոնի փակելու, ներկայացնում է առանձին կառուցվածք և մաքրում է խիճը ինչպես ուղեմեջում, նույնպես և

դժի առում առանձին հարմարանքների կիրառումնեքով:

Մեքենան բաղկացած է հետևյալ մասերից.

1. Ներքին այրման մոտոր.

2. Յերկայանակի—հեղարանային շրջանակներ.

3. Տրանսմիսիաներ՝ բալաստ կրող կոնվեյերի միսարինման համար.

4. Տրանսմիսիաներ՝ մեքենաները տեղափոխելու համար ուղեմիջի յերկայնությամբ.

5. Աքցանների (կլեչ) կատարողական որգանների՝ խիճն առնելու համար.

6. Տրանսմիսիաներ՝ աքցանները դարձնելու (պըտ տելու) համար.

7. Մեքենա՝ պտուտակը դարձնելու համար (Արխմեդի), մորը պտտվելով դուրս է չպրտում բալաստը.

8. Մեքենա՝ նետելու համար քարմաղը, մորով մաքրվում է բալաստը:

Բոլոր տրանսմիսիաները, մորոնք միացնում են մեքենայի կատարողական որգանների առանձին տարբերը, չաղկապված են միմիանց հետ հաղորդման միջոցով և շարժվում են ներքին այրման մոտորով:

Խլխատանքի ժամանակ մեքենան տեղեկացվում է յուրաքանչյուր կոպից կտրուճակ ունեցող ռեյսերից կապված 4 ուղղիչների վրա: Յերկու ուղղիչներից կազմված ողակը մեկ կողմից դրված է կոճերի ծալբերին, իսկ մյուս կողմից յերկու ուղղիչների ուղակի տեղադրված է 0,96 մ. հեռավորությամբ, մորն աղահոյվում է մեքենայի առաջնաղացումն անարդել մոշ լրիվ կերպով:

Մեքենան աշխատում է ուղեմիջում սահմանված խորության մեջ, յերկարությամբ՝ 4,47 և լայնությամբ՝ 3,66 մ.:

Ճանկող աքցանները պտտվելով շրջագծով՝ ճանկում են բալաստն ուղեմիջից և դցում են թեք մա-

կարգակի մրա. սալերի մեջ տեղում կոնվեյքսն է, վորը շարունակ է սալերի վրա դրած բալլաստը: Կոնվեյքսը մրա ընկած բալլաստը տեղափոխվում է 19 մ. մ. անցքեր ունեցող ցանցը կամ քարմաղը:

Ուարամի (չափ) մի մասը է 19 մ. մ.—ից փոքր ցեխոտ լալլաստը ցած է ընկնում քարմաղից նախաշերտի մեջ: Այնուհետև նախաշերտի նա գլորվում է բունկերի մեջ, վորտեղից յեղնում է պտտվող պտուտա—կով, վորը տեղափոխում է նրան խողովակը յերկայնքով և ապա դուրս է շարունակ դառնվալը կամ պատուկ անդիմներ:

Մեքենայի բնութագիրը—մեքենայի յերկարությունը՝ 5,79 մ., մեքենայի յայնությունը՝ 1,68, բարձրությունը՝ 1,07 մ., ուղղիչ յերկարությունը՝ 10,60 մ., կոնվեյքսի յերկարությունը՝ 5,02 մ., կոնվեյքսի տեղափոխության արտադրությունը մեկ բուսելում 45,72 մեքենայի քաշը՝ 1000 անգյ. Փամոտորի կարողությունը 15 ՆՐ.: Կողերի մրա աշխատելիս՝ փոխանակ արտաքուստ բոլիկներով պահպանող ուղղիչի, մեքենան պահպանվում է կենտրոնում մեկ պոտենկ (բերորդ) ունեցող տրակտորի տիպի անիվով:

Անիվի տրամագիծը—1,0 մ., յերկարությունը—0,3 մ., մաքրումի առաջերադույն յարությունը—0,61 մ., նվազագույնը 0,36:

Գրականություն. ՇՁՈՒԿԻՆ և ԼԱՆԻՆ—«Հյուսիսային Ամերիկայի յերկաթուղի». ԲԵԼԻՖԻՍԿԻ—ՏԵղեկանքային դեքը 1934 թվի և ԼՈՐՆՈՎՈՅԻ դժային աշխատանքների մեխանիզացիա: Յերկաթուղային դործի 1931 թ.:

15. ԳՈՐԾԻՔՆԵՐ՝ ԱՐԱՆՔՆԵՐԻ ԲԱՑԱՏՐԵԼՈՒ ՀԱՄԱՐ.

Ներկայումս դործ են անվում յերկու տիպի բացարձան դործիքներ. ՄԱՏՎԵՅԵՎԻ, ՊՈՏՊՈՎԻ,

ՇՈՒՄԻԼՈՎԻ և ՄՈՍԿՎԻՆ ԴԵԴՅՈՒԼԻՆԻ Հարվածային սխեմաները և (ՆԻԿԻՅՈՐՈՎԻ ու ԱՎԱՐԱՄԵՆԿՈՅԻ) Յեկատեր. յերկաթուղու՝ պտուտակային:

Հարվածային դործիքների հիմնական բացերը—ա) անդացումների, բուսերի, մակադիրների փշա—ցումը՝ հարվածների ժամանակ: Բացի սրանից՝ բոլոր թվարկած դործիքներն ունեն մեծ ծանրություն, փոքր դժվարացում է նրանց տեղափոխումը կամ տեղաշարժումը:

ԴԻԴՈՒԼԻՆԻ Հարվածային Հարմարանքները և ՄԱՏՎԵՅԵՎԻ և ՊՈՏՊՈՎԻ դործիքների կատարելագործումը կարիք ունեն հետագա կատարելագործումների, վորպեսզի ուղիներից նրանց հանելու ժամանակը հասցնվեն նվազագույն չափի:

Արանքների բացարձան կատարելագործված դործիքները պետք է բավարարեն հետևյալ պայմանները—

1. Գործիքը չպետք է չքացնի անդացումները, բուսերը և մակադիրները.

2. Գործիքը չպետք է խոչընդոտ հանդիսանա ընթացող գնացքին, վորի համար չպետք է դրվի ուղիի մրայից կամ թե չե նրա հանելու ժամանակը պետք է հասցնվի նվազագույն չափի (5-10 վայրկյան):

3. Գործիքի քաշը պետք է քչացվի:

4. Հարմարանքների տեղափոխությունը, դործիքները տեղաշարժելու համար, պետք է կատարելագործվի տրանսպորտի զարգացման համար ԲՕՏ.

Գրականություն. ԿՐԱՉԿՈՎՍԿԻ—«Շժի առաջնային վերանորոգությունը»:

15. ՇԱՐԺԱԿԱՆ ԴԱՋԳԱՀ ԿՈՅԵՐԸ ՇԱՂԱՓԵԼՈՒ (ԾԱԿԵԼՈՒ) ՀԱՄԱՐ

Ներկայումս կոծերը ծակելու համար հաճախակի դործ է անվում կոլովորոտը, նրա հիմնական թերությունը հանդիսանում է հորինվածքի անապահովու—

Թյունն ուղղաձիգ անցք անելու ժամանակ: Այդ թե-
րությունը մերացվում է ավելի կատարելագործված
գաղղահնով, փորն անշարժ դրությամբ պահվում է
բանջորի փոքրով և հենվում է դաղգահի ստորին մա-
սի վրա: Բանջորը մեկ ձեռքով պտտում է կո-
թից, փորից կոնաձև ատամնանիվների միջոցով
շաղափումն անցնում է շաղափին, մյուս ձեռք սղմե-
լով մատուցվում է շաղափը: Կոճերի շաղափելու (ծա-
կելու միջին նորման ձեռք կոյովորոտով կամ դաղ-
գահով 75 կոճ է մեկ օրում:

Ավելի կատարյալ է համարվում վեցելիկ դաղգա-
հի աշխատանքը, փորը միաժամանակ վեց անցք է շա-
ղափում: Շաղափի պտտվերը տեղի չէ ունենում 2 կո-
թերի միջոցով յուրաքանչյուր յերեք լիկ դաղգահում
և փոխադրվում է շարափին ատամնանիվի սխեմայի
միջոցով:

Սուպերորտները վոչ աշխատանքի ժամանակ բար-
ձրանում են հատուկ լծակներով, վերև և ամբարշտում
ստանձին ճանկով: Այդ վիճակում դաղգահը մեկ կո-
ճից մյուսն է փոխադրվում: Դաղգահը սպասարկում
են 3-4 մարդ: Դաղգահի արտադրողականությունը
մինչև 300 կոճ մեկ հերթափոխության:

Տեխնիկական պայմաններ է վորոնք առաջադր-
վում են ավելի կատարելագործված կոնստրուկցիայի
դաղգահին:

1. Դաղգահը պետք է թեթևացնել իր քաշում,
վորպեսզի հեշտությամբ փոխադրվի կոճից կոճ:

2. Դաղգահը պետք է պահպանի խստորեն ուղղա-
ձիգ անցքերը կոճում:

3. Դաղգահում պետք է սահմանվի կանոնավորող
հորինվածք (շափնդեյների իլերի) միջև, ինչպես ըստ
կոճի յերկարության՝ նույնպես և յաշտության:

4. Դաղգահը պետք է հարմարանք ունենա կանո-
նավորելու շաղափման խորությունը:

5. Հարկավոր է կատարելագործել բարձրացման
հարմարանքը, շաղափը բարձրացնելու համար՝ շաղա-
փումն՝ վերջացնելուց հետո:

6. Պետք է բարձրացվի դաղգահի արտադրողա-
կանությունը:

17. ԳՈՐԾԻՔԻ ԳԻՇԸ ՇՏԿԵԼՈՒ (ՌԵԽՏՈՎԱԿ) ՀԱՄԱՐ

Այդ գործիքը կարող է լինել յերկու տեսակի. մե-
կը տալիս է ուղեղի կամ կորի կանոնավոր դրությու-
նը, իսկ մյուսը՝ ռեյսեր դնում է յայդ ուղիղ դրու-
թյամբ: Առաջին տեսակի գործիքը պետք է առանց յեր-
կրաբանական գործիքների կիրառման ճշտորեն ցույց
տա ուղիղը, իսկ փորն ցույց տա կորի անհրաժեշտ
տեղաշարժումը, ըստ այժմ՝ հարկավոր է նախատեսել
անցողքով կորերը:

Ցերկրորդ տեսակի գործիքը պետք է հնարավո-
րություն տա արագորեն տեղաշարժել գլծն ուղիղի
կամ կորի ճիշտ դրությունը. չպետք է լինի մեծածա-
վալ. պետք է հեշտությամբ հանվի դժից դնացնե-
րին ճանապարհ տալու համար. նրա կոնստրուկցիան
պետք է լինի պարզ և արժան. գործիքն աշխատանքի
ժամանակ պետք է տա տնտեսումն բանջորական ույ-
թի ծախսման մեջ՝ համեմատած ձեռքի միջոցների
հետ:

Շտկումն մեզ մոտ մինչև ժամանակներս կատար-
վում է ձեռքով, սովորական սրածայր լինդի միջո-
ցով:

Ամերիկայում և Գերմանիայում այդ նպատակնե-
րի համար դրությունն ունեն հասարակ և բարդ
գործիքներ (տես ԳՈՒՐՆՈՎՈՅԻ «Գծային աշխատանք-
ների մեքենայացումը», ԱՌՆՈՂԻՒ՝ «Մեքենաները շի-
նարարական գործում», ՇՁՈՒԿԻՆԻ, ԼԱՆԻՆԻ «Հյուս-
սիսային Ամերիկայի յերկաթուղու դծային տնտեսու-
թյուն» ՆՈՂԻՖԵՐԳԻ «Մեքենաներ»):

Հասարակ գործիքները քչացնում ե՛ն բանլորներին թիվը այդ աշխատանքում՝ մինչև 2 բարդերը (ինչպես ՆՈՒԲԵՐԳԻ մեքենան) ծառայում են խոշոր տեղաշարժումների կատարելու բարձրացնել լայն ուղին և լիովին մեքենայացնում են աշխատանքը: Նրանց աշխատանքը կարելի չե համեմատել լինդերով բանող 80 բանվորներին աշխատանքի հետ:

Շտկումն ձեռքով կատարելու միջոցին մեկ կիլոմետրի համար պահանջվում է 16 մարդ, իսկ գործիքի կիրառման ժամանակ մեկ կիլոմետրի վրա մոտավորապես պիտի ծախսվի 2 բանվ. ուժով:

18 ԳՈՐԾԻՔ ԲԱԼԼԱՍՏԻ ԱՌԵՐԸ (ԲՐՈՎԿԱ) ՀԱՎԱ- ԲԵԼՈՒ ՅԵՎ ՇՏԿԵԼՈՒ ՀԱՄԱՐ

Այս գործիքը պետք է կտրի բալլաստ առի լանջի ավելորդ բալլաստը և դջի դժի այն տեղերը, վորտեղ բացախայում և բալլաստը ստեղծելով այդպես բալլաստի միտրինակ պրոֆիլ:

Մինչև այժմ բալլաստի առի հավաքն ու շտկումն կատարվում եր ձեռքով սովորական բահի միջոցով, չնայած վոր գործիքներ ել կան, ինչպես ՅԱՍԻՆՍԿՈՒ, ԽՈՒԻ ձեռով չինած գործիքը:

Ամերիկայում հողի մեծ քանակություն տեղափոխության համար պլանիրովկայի հետ միասին գոյություն ունեն հատուկ մեքենաներ, վորոնք կոչվում են սպերդերներ և իրենց աշխատանքի սկզբունքով հիշեցնում են մեր ձնամաքիչները (տես ԴՈՒՐՆՈՎՈՅԻ «Գծային աշխատանքների մեքենայացումը»):

Գործիքը պետք է բավարարի հետևյալ պայմանները, չպետք է լինի մեծածավալ, պետք է հեշտությամբ հանվի դժից գնացքներին ճանապարհ տալու համար. նրա հորինվածքը և նրա հետ մարմնի պետք է լինի հողի. նրա կիրառումը պետք է քչացնի բանվորական ուժի ծախսը տվյալ աշխատանքի կատարման գործում:

19. ՀԱՐՄԱՐԱՆՔ՝ ՌԵԼՍԵՐԸ ԲԵՆՆԱԹԱՓԵԼՈՒ ՀԱ- ՄԱՐ ԳՆԱՑՔԸ ՇԱՐՓՎԵԼԻՍ

Գնացքը շարժվելու ժամանակ ուղիների բեռնաթափման համար գոյություն ունեն արտասահմանում և մեղ մոտ մի քանի գործիքներ՝ ԳՐՆԵՍՏԻ, ՆՈՎԵ-ԳԻՆԿՈՅԻ, ՌՈՒՆԵԼԼԱՅԻ ամերիկական կրաններ և այլն (տես ԲԵյ. Բայտիական յերկաթուղու հրահանգը ուղիները փոխելու վերաբերյալ: Գյուտարարությունների հավաքածուն արանսպորտում. ՌՈՒՆԵԼԻ ցուցակը ՇՁՈՒԿԻՆԻ—«Ամերիկայի գծային տնտեսություն»):

Գոնեստի և Նովինկոյի գործիքները կազմված են վորոշ յերկարություն ուղղիչից և շինված են ուղիներից ու փայտից, վորոնցով ուսյն իջնում է առի (բրովկա) վրա ու ընկնում աշտեղ ճանապարհի յերկարություն: Մորելի գործիքը բաղկացած է ուղիների կայանից, վորը ձեռքի անվորդի (յերկրկա) ուղևորությամբ իջեցնում է ուղի առի վրա: Ամերիկական կրանները լիովին մեքենայացնում են այդ աշխատանքը:

Պահանջներ՝ վորոնց պետք է բավարարի գործիքը—հետևյալն են թե կոնստրուկցիան և թե նրա հետ մարմնի յեղանակը պիտի լինեն պարզ. նա չպետք է լինի մեծածավալ, պետք է հեշտությամբ կազմառվի առանձին մասերի, վորպեսզի հեշտությամբ կարելի լինի տեղափոխել վագոնից կամ այնպիսի կազմություն ունենա, վորպեսզի կարելի լինի տեղափոխել ուսյների վրայով: Գործիքը պետք է հարմարեցրած լինի մեղ մոտ յեղած պլատֆորմաների յուրաքանչյուր տեսակին: Գործիքի մասերը չպետք է յեյնեն շարժական կազմի դարարիտի սահմանից, կամ թե չե յեթե դարարիտի որենքները չեն պահպանվում, ապա ուրեմն հեշտությամբ պետք է ծավալեն խոչընդոտների հանդիպելիս: Գործիքի կիրառումը պետք է բավականաչափ կրճատի բանուծի ծախսն այդ աշխատանքի հա-

մար: Յեղած ՄԲԲ գործիքների 1 մարդու մշակման նորման 42 տոնն է:

Գործիքի կատարելագործման դեպքում՝ մշակումը պետք է հասցնվի մինչև 190 տոնն և ավելին:

20. ԳՈՐԾԻՔԻ ՏԱԿԱՀԱՐՄԱՆ ՎՈՐԱԿԸ ՎՈՐՈՇԵԼՈՒ ՀԱՄԱՐ

Տակհարման խտությունը ներկայումս խմանում են լայնաստր տնտղելու միջոցով՝ լինդով կամ բահով:

Այդ նպատակի համար կան ԿՈՒՋՆԵՑՈՎԻ, ՎԱԼԼԻՅՄՈՎԻ և ուրիշների գործիքները (տես «Գյուղատնտեսությունը տրանսպորտում» — «Յերկաթուղային գործ» հանդիսանում - 27 թ.): Գործիքը պահանջվում է նրա համար, վորպեսզի ստուգվի տակհարման վորակը, գծի համատարած տակհարումից և կոյունայի անցնելուց, այդ պատճառով գործիքի աշխատանքը չպետք է հետ մնա կոյունայի աշխատանքից:

Գործիքից պահանջվում է. 1) տակհարման խտությունը վորոշումը կոճի ստորոտի կետերում, 2) գործիքը չպետք է լինի ծանր, 3) վորպեսզի աշխատանքը նրա հետ առանձին ղեկավարություն չներկայացնի, 4) վորպեսզի գործիքի ցուցումը կատարվի ավտոմատ կերպով:

21. ԳՈՐԾԻՔԻ ԳԻԾԸ ԶԱՓԵԼՈՒ ՀԱՄԱՐ «ԳԾԱ-ԶԱՓԱՆ»

Ներկայումս այդ նպատակի համար մեղ մոտ գոյություն ունի ԴՈԼԳՈՎԻ վազոն դժաշափանը, ԴՈԼԳՈՎԻ, ԲԱՅԲԻՉԻՎԻ և ուրիշների դժաշափան սալակները: Առաջին դժաշափանները հանդես չեկան Ամերիկայում. ներկայումս դրանց զանազան սխտեմները կան զանազան պետություններում:

ԴՈԼԳՈՎԻ գոյություն ունեցող դժաշափանը վորը կատարելագործել են ՊՈԼՏՈՐՍԿԻՆ և այլ գյուղատնտեսներ, պահանջվում է կատարյալ վորոշ կատարելագործումը գլխավորապես չափելու սկզբունքի վորոշումով բնագրավումով:

Պահանջվող կատարելագործումը կայանում է հետևյալում.

1. Գոյություն ունեցող դժաշափան-վազոնը ճիշտ ցուցումները և տալիս, յերբ դնացքը ընթանում է ժամը 25-30 կլ. վորջ ավել, այն ինչ հաճախ պահանջվում է ստանալ այդ ցուցումներն ավելի մեծ արագությունների համար, վորի դեպքում ԴՈԼԳՈՎԻ դժաշափանը տալիս է սխալ ցուցումներ:

2. Ներկայումս դժաշափանը տալիս է այնպիսի ցուցումներ, վորոնց մեկնարանումը բավականաչափ ժամանակ է պահանջում, այնինչ վործի համար անհրաժեշտ ունենալ այդ ցուցումները վորքան հնարավոր է չուտ՝ դժաշափանը անցնելու հետո:

Այդ պատճառով պահանջվում է, վորպեսզի դժաշափանի ցուցումները հենց ժապավենի վրա կատարվեն մեկնարանում, վորպեսզի հետևողները հայտնի լինեն դժաշափանը անցնելուց անմիջապես հետո այս կամ այն կերպերը:

Այդ հարցի վերաբերյալ գրականությունը հետևյալն է. յերկաթուղու գրքույկը 32-րդ Համագումարի աշխատանքները. «Յերկաթուղային գործ 44 և «Յերկաթուղային գործ» հանդեսները 25-ից մինչև 33 թիվ:

Արտասահմանյան գրականության - հանդեսներ:

22. ՀԱՐՄԱՐԱՆՔՆԵՐԻ ՎՈՐՈՆՔ ԹԵԹԵՎԱՑՆՈՒՄ ԵՆ ԳԾԱՅԻՆ ՎԱԳՈՆԻԿԻ ՀԱՆԵԼԸ ԳԾԻ ՅՈՒՐԱՔԱՆ-ԶՅՈՒՐ ՄԻ ՎԱՅՐՈՒՄ

Ներկայումս, յերբ անհրաժեշտություն է զգացվում գուրս հանել բեռնած մադոնիկն անցնող դնաց-

քին ճանապարհ տալու համար, ապա միայն դժի վորոշ մասերում, ինչպես որինակ կազմարաններէ մոտ կա դրա համար վորոշ հարմարանք՝ բաղկացած չըջանակից, վորի մեջ տեղում՝ բարձրացնող մասն է. չըջանակը հազցնում է շտուրին, վորը պնդացրած է կոճում: Վազոնիկը գլորվում է ալդ չըջանակի վրա և նրա ոգնութեամբ հանվում է գծից դուրս: Իսկ գծի մնացած բոլոր տեղերում զնացքին ճանապարհ տալու համար հարկաւոր է լինում նախ թափել բեռը նրանից, ապա հանել և վազոնիկը, վորը քաղականաչափ ժամանակ է խլում և պատճառ է հանդիսանում հապաղեցնել զնացքը, իսկ անվտանգութեան միջոցներ ձեռք առնելու ժամանակ կարող է անբախտ դեպք պատճառ հանդիսանալ, ինչպես գնացքի, նույնպես և բանվորների հետ: Վտանգը բացացնելու համար անհրաժեշտ հնարավորութիւնն աւեննալ վազոնիկը գծից արագութեամբ հեռացնել:

Բեռնած վազոնիկը հեռացնելու համար հարկավոր է վազոնիկին աջապ պտտել և ապա գլորել, ինչպես արվում է կադարմայի մոտ (մշտական կայանի) գծից հանելու ժամանակ, սակայն ալդ հարմարանքը չպետք է հարի ուղի գլխիկին, այլ վազոնիկին պետք է գլորի վազոնի գաբարիտի տարածութիւնը և հնարավորութիւն տա զնացքն անցնելուց հետո նորից հեշտութեամբ դնել գծի վրա. նա չպետք է լինի մեծածախալ, վորպեսպի վազոնի քաշը շատ չմեծացնէ:

23. ՀԱՄԱՐԱՆՔ ՌԵԼՍԵՐԸ ԲԱՌՆԱԼՈՒ ՀԱՄԱՐ ԳՆԱՑՔԸ ՇԱՐԺՎԵԼԻՍ

Այդպիսի հարմարանքներ արդեն կան մեկ մոտ և արտասահմանում: Գերմանիայում ՌՈՒՆԵԼԻ միջոցով ուղիներ բառնալու համար ծառայում են ուկոպինի յերկու լծակ, վորոնք աշխատում են ձեռքով և սահմանվում են պլատֆորմում և վորոնց վրա բեռնվում

են ուղիները: Ամերիկայում՝ մոտորը, վոր դործի յեղցում լծակները, սահմանվում է առանձին պլատֆորմայի վրա, վորի յերկու կողմերից դրվում են այն պլատֆորմաները, վորոնք նշանակված են ուղիները բեռնելու համար: Մենք ունենք հասարակ դործիք Բ. Բ. յերկաթուղում, վորը բաղկացած է առանձին կերպով ծած ուղիներից, վորոնց ծայրերում կան կոտցումներ ճանկերի նման: Այդ ճանկերի վրա բանվորները դնում են ուղիները հողից, իսկ պլատֆորմում կանխածները թողով ուղիները քաշում են վերե պլատֆորմայի վրա (տես Բել. բոյա յերկաթուղու հրահանգը, ՇՁՈՒԿԻՆԻ, ԿԱՏԱՐՈՎԻ, ՌՈՒՆԵԼԻ «Հշուախաւին Ամերիկայի գծային տնտեսութիւն»):

Այդ դործիքի հետագա կատարելագործումը պետք է ընթանա ուղիները չանդաների վրա դցելու դործը, մեքենայացման յենթարկելու ուղղութեամբ: Նաև մեքենայացնելու պլատֆորմայի վրա քաշելը:

Գործիքը չպետք է մեծածախալ լինի, պետք է սլահայանի դարբիտը, կամ թէ չե պետք է թեթևութեամբ հալաքվի կամ ծալի խոչընդոտ պատահելու ժամանակ. պետք է բանուժի ծախման տնտեսումն առ: Բել. Բալտիական յերկաթուղու դարբիտը դործադրելու ժամանակ, մեկ մարդուն բնկնող մշակումը համասար է 8 տոն. կատարելագործման դեպքում նա պետք է բարձրանա մինչև 50 տոն.:

24. ՀԱՐՄԱՐԱՆՔ՝ ԿՈՃՆԵՐԸ ԲԵՌՆԱԹՄԵԼՈՒ ՀԱՄԱՐ ԳՆԱՑՔԸ ՇԱՐԺՎԵԼԻՍ

Դրա համար կան հասարակ և բարդ սարքեր: Առաջիններին կարելի չե վերադրել առանձին կառուցվածքի թաբաններ, վորոնք հարմարեցվում են վազոնին և վորոնց վրայով ձեռքով իջնցնում են կոճերը, վորոնք սակայն բնկնում են առի (բրովկա) վրա՝ գծի յերկաթուղեամբ: Տուլայի դործարանի ալեկի բարդ հարմարանքը կոճերը բեռնելու և բեռ-

նախափելու համար ներկայացնում ե թույլ շուրթ (կոնսուլ), վորը հարմարեցված ե պլատֆորմայի ճակատին, վորտեղից կոճերն իջեցնում են գծի վրա: Գործիքից պահանջվում ե դարարիտի պահպանությունը, կամ թե հնարավորություն արագ ծախելու կամ հալաքելու մի վորեւե խոչընդոտ պատահելու ժամանակ:

Գործիքը պետք ե տնտեսի բանուժի ծախսը: Զեռքով բեռնախափելու ժամանակ մեկ մարդուն ընկնում ե 400-500 կոճր: Գործիքի կիրառման դեպքում մեկ մարդուն ընկնող կոճերի թիվը պետք ե բարձրանա մինչև 3.000 հատ:

25. ԳՈՐԾԻՔ՝ ՊՏՈՒՏԱԿԱՄԱՅՐԵՐԻ (ԳԱՅԿԱ) ՀԵՏ ՊՏՈՒՏԱԿԵԼՈՒ ՀԱՄԱՐ

Առաջադրության առարկա.

Վորպեսզի գծային աշխատանքները կատարելիս փոխվեն ներկայումս գոյություն ունեցող ձեռքի աշխատանքը, ինչպես որինակ՝ դոմերի խփեր, նրանց հանելը և գծային բոլտերի պտուտակամայրերի հետ պտուտակելը:

Վերոհիշյալ գործողությունները կատարող գործիքները պետք ե լինեն պնեմատիկ, ելեքտրական կամ թե առանձին մոտորով աշխատողներ: Վորովհետեւ գծային աշխատանքները վերանորոգելու համար առանձնացվում են ճնշոցներ (կոմպրեսոր), ապա առաջի հեթին ցանկայի յե ունենալ պնեմատիկ գործիքներ, աղբ պատճառով ներքեում մեկնարանվում են այն տեխնիկական պայմանները, վորոնք նախատեսված են պնեմատիկ գործիքների համար, սակայն դաչե բացառում մշակել ու ելեկտրական կամ առանձին մոտորով գործիքներ:

Գործիքի տեխնիկական պայմանները պետք է համարժեք լինեն բոլտերի պտուտակամայրերի հետ պտուտակելու համար

Գործիքը նախատեսվում ե կապվածքային բոլտերը հետ պտուտակելու և պտուտակելու համար. աշխատում ե սեղմ ոգով կոմպրեսորային սարքից, կամ ելեկտրո-նենրգիայով ելեքտրականային և կամ թե ինքնուրույն գրվածք ե՝ առանձին մոտորով ու հեղուկային վառելիքով:

Ընդհանուր պայմաններ

Գործիքը պտուտակելու ժամանակ պետք ե տա հետևյալ արտադրողականությունը. մեկ ժամում — 240 պտուտակամայր, կամ մեկ րոպեյում 4 պտուտակամայր. սրա մեջ ե մտնում և այն ժամանակը, վորը պետք ե ծախսվի գործիքը մեկ պտուտակամայրից մյուսը փոխվելիս: Պտուտակամայրերի հետ պտուտակելու և պտուտակելու ժամանակ պետք ե ապահովվի պտուտակամայրի դամի ածրողությունը: Պտուտակամայրի զհհերը չպետք ե վնասված լինեն, վորպեսզի պետքական մնա և հետագա ծառայություն համար:

Գործիքի հիմնական չափերը պետք ե հարմարեցված լինեն կապվածքային կցվածքներում կիրառվող պտուտակամայրերի ստանդարտ չափերին: Գործիքը պետք ե սպասարկի մեկ կամ յերկու բանվորով: Գործիքի բնութագրերը—նա մոտավորապես նման ե գոյություն ունեցող պնեմատիկ գործիքներին:

Գործիքի յերկարություն—1,14 մ., քաշը—20 քգ. բանվորական ճնշումն 2 մ.-ի վրա կիրառվածն—բով—5,5,7. ոգի ծախսումը մեկ րոպեյում—0,85 քգ., շրջանառություն քանակը մեկ րոպեյում 85-ից մինչև 100: Թե պտուտակելու և թե հետ պտուտակելու համար պետք ե լինի մեկ գործիք, պետք ե պատվի յերկու կողմի վրա յել, ինչպես պտուտակելու, նույնպես

և հետ պտուտակելու համար նրա կոթը շրջելու միջոցով:

Գրականություն. «Յերկաթուղային դործ» 1931 թվին 89-10 ճարտարագետ Ա. Ա. ԱՎԱՐՄԵՆԿՈՅԻ հոդվածը:

26. ԳՈՐԾԻՔ՝ ԳԱՄԵՐԸ ԿՈՐՁԵԼՈՒ (ՀԱՆՆԵԼՈՒ) ՀԱՄԱՐ

Գործիքի նշանակությունը կայանում է նրանում, փորպեղի դուրս կորդի դժի կոճերից դամերը, միտոնցով ամրացված են ուղիների կոճերին:

Այդ գործիքի աշխատանքը կամ պլտի կատարվի սեղմ ողով կոմպրեսորից, կամ հեղուկ մատերիքով աշխատող առանձին մոտորի հաղորդություն:

Ընդհանուր պայմաններ

Գործիքի դամերը կորզելու արտադրողականության մեկ բույնում պետք է լինի 12 հատ, սրա մեջ ներառյալ և այն ժամանակ, վորը կհարկվորվի գործիքը մեկ կոճուց մյուսը ապահովվի նրանց ամբողջությունը: Գամերը հանելիս չպետք է ծովեն և նրանց գլխիկում մնալիս չենք չպետք է ստացվեն:

Գործիքի հիմնական չափերը պետք է նախատեսեն դամերի և կոճերի ստանդարտ չափերը և ապահովեն դամերի կորզումն կցվածքի կոճերից՝ կցվածքի մակադիրներն սահմաններում:

Գործիքի համար, վոր աշխատում են սեղմ ողով

Գործիքը նորմալ կերպով պետք է աշխատի ողի ճնշմամբ նրա բանվորական մասում $8\frac{1}{2}-4$ մթն... պետք է սպասարկվի և փոխադրվի մեկ մարդով: Գործիքի թե տեղափոխությունը և թե աշխատանքի վիճակում պահելը պետք է լինեն հարմար աշխատանքը կատարելու համար և անվտանգ:

Առանձին մոտորով աշխատող մեխանի (գործիքի) համար

Մեքենան պետք է ներկայացնի առանձին սարքավորում, վորը հարմարեցրած լինի ուղիներով տեղափոխելու համար, աշխատանքի և վոչ աշխատանքի ժամանակ:

Մեքենան պետք է սպասարկի մեկ մարդ (ծայրահեղ դեպքում՝ յերկու մարդ):

Մեքենան դժից հանելու և անցնող դնացքին ճառապարհ տալու համար պետք է պահանջվի յերկու մարդուց վոչ ավելի:

Մեքենայի արտադրողականությունը պետք է լինի վոչ պակաս, քան մեկ բույնում՝ 12 դամ, յերթե մեկ մարդ է սպասարկում, իսկ յերկուսի սպասարկման դեպքում՝ 20-ից վոչ պակաս, սրա մեջ հաշված մեքենայի տեղափոխությունը մեկ կողմից մյուս կոճը:

Վոչ աշխատանքի ժամանակ ցանկալի յե ուտարը ունենալ մոտորից նրան ճանապարհի յերկարությունը տեղափոխելու համար:

27. ԿԱՌՈՒՑՎԱԾՔՆԵՐԻ ՄԻՋԻ ՓԱՅՏԱՆՑՈՒԹԻ ՊԱՇՏՊԱՆՈՒԹՅՈՒՆԸ ՓԹՈՒՄԻՑ.

Մինչև վերջին ժամանակներս փայտեղենի միայն մի քանի տեսակներ են յենթարկվել հակաանխայն պաշտպանության, այն է՝ կոճերը և հեռագրային սյուները: Ինչպես հայտնի յե այդ միջոցառումը յերկարացնում էր նրանց ծառայության ժամկետը 2-3 անգամ: Կամուրջները, փաղոնները, փայտե նախերը և խաղաքացիական կառուցումները չեն յեն յենթարկվում այդ պաշտպանության: Սակայն վոչ թե նրա համար, վոր չպետք է արվեր, այլ՝ միայն դուռ պատմական պատճառներով:

Մինչև հեղափոխությունը փայտանյութի ծախսվում էր բախական անտեսելու կերպով և առանձնապես

և հետ պտուտակելու համար նրա կոթր շրջելու միջոցով:

Գրականություն. «Յերկաթուղային գործ» 1931 թվին 89-10 ճարտարապետ Ա. Ա. ԱՎԱՐՄԵՆՆՈՅԻ հոդվածը:

26. ԳՈՐԾԻՔ՝ ԳԱՄԵՐԸ ԿՈՐԶԵԼՈՒ (ՀԱՆՅԵԼՈՒ) ՀԱՄԱՐ

Գործիքի նշանակությունը կայանում է նրանում, վորպեսզի դուրս կորդի գծի կոճերից դամերը, վորոնցով ամրացված են ռելսերի կոճերին:

Այդ գործիքի աշխատանքը կամ պլտի կատարվի սեղմ ողով կամ պրեսսորից, կամ հեղուկ մատելիքով աշխատող առանձին մոտորի հաղորդուլթյամբ:

Ընդհանուր պայմաններ

Գործիքի դամերը կորդելու արտադրողականությանը մեկ բոպետում պետք է լինի 12 հատ, սրա մեջ ներառյալ և այն ժամանակ, վորը կհարկվորվի գործիքը մեկ կոճուց մյուսը ապահովվի նրանց ամբողջությունը: Գամերը հանելիս չպետք է ծովեն և նրանց գլխիկում վնասվածքներ չպետք է ստացվեն:

Գործիքի հիմնական չափերը պետք է նախատեսեն դամերի և կոճերի ստանդարտ չափերը և ապահովեն դամերի կորդումն կցվածքի կոճերից՝ կցվածքի մակադիրներին սահմաններում:

Գործիքի համար, վոր աշխատում են սեղմ ողով

Գործիքը նորմալ կերպով պետք է աշխատի ողի ճնշմամբ նրա բանվորական մասում 8- $\frac{1}{2}$ -4 մթն... պետք է սպասարկվի և փոխադրվի մեկ մարդով: Գործիքի թե տեղափոխությունը և թե աշխատանքի վիճակում պահելը պետք է լինեն հարմար աշխատանքը կատարելու համար և անվտանգ:

Առանձին մոտորով աշխատող մեքենայի (գործիքի) համար

Մեքենան պետք է ներկայացնի առանձին սարքավորում, վորը հարմարեցրած լինի ռելսերով տեղափոխելու համար, աշխատանքի և վոչ աշխատանքի ժամանակ:

Մեքենան պետք է սպասարկվի մեկ մարդ (ծայրահեղ դեպքում՝ յերկու մարդ):

Մեքենան գծից հանելու և անցնող գնացքին ճանապարհ տալու համար պետք է պահանջվի յերկու մարդուց վոչ ալելի:

Մեքենայի արտադրողականությունը պետք է լինի վոչ պակաս, քան մեկ բոպետում՝ 12 դամ, յերթե մեկ մարդ և սպասարկում, իսկ յերկուսի սպասարկման դեպքում՝ 20-ից վոչ պակաս, սրա մեջ հաշված մեքենայի տեղափոխությունը մեկ կողմից մյուս կոճը:

Վոչ աշխատանքի ժամանակ ցանկալի յե ուտարը ունենալ մոտորից նրան ճանապարհի յերկարությունը տեղափոխելու համար:

27. ԿԱՌՈՒՑՎԱԾՔՆԵՐԻ ՄԻՋԻ ՓԱՅՏԱՆՅՈՒԹԻ ՊԱՇՏՏԱՆՈՒԹՅՈՒՆԸ ՓԹՈՒՄԻՑ

Մինչև վերջին ժամանակներս փայտեղենի միայն մի քանի տեսակներ են յենթարկվել հականեխային պաշտպանության, այն է՝ կոճերը և հեռագրական սյուները: Ինչպես հայանի յե այդ միջոցառումը յերկարացնում էր նրանց ծառայություն ժամկետը 2-3 անգամ: Կամուրջները, փայտները, փայտե նալերը և խաղաքաղիական կառուցումները չէյին յենթարկվում այդ պաշտպանության: Սակայն վոչ թե նրա համար, վոր չպետք է արվեր, այլ՝ միայն դուստ պատմական պատճառներով:

Մինչև հեղափոխությունը փայտանյութի ծախսվում էր բախական անաստես կերպով և առանձնապես

մեծ արդեք չեն նեկառացնում, այդ պատճառով վոչ մի հատուկ միջոց ձեռք չեն առնվում կառուցվածքների մեջ նրան փթումից պաշտպանելու համար, այսինքն հարմար մեթոդներ եյ չկային դրա համար:

Ներկայումս փոխվել է դրուժությունը և մենք չենք կարող բնական համարել փթման պատճառով կառուցվածքների առանձին տարրերի դուրս ընկնելը: Մենք պետք է խստորեն պայքարենք դրա դեմ: Պաշտպանել կառուցվածքի մասերը տոգորմամբ՝ ճնշման տակ—չի կարլի: Բավականաչափ լավ հետևանք են տալիս պաշտպանության նոր թեթև մեթոդները, վորոնք մշակված են փայտանյութի սեկտորի կողմից: Սակայն այն նվաճումները, վորոնք արդեն ձեռք են բերված չի կարելի վերջնական համարել և այդ բնագավառում դյուտարարներին համար մեծ ասպարեզ է բացվում:

Ահհրաժեշտ է աշխատանք տանել.

1. Նոր հակառակադիմացի (անտիսպոտիկ) հետադոտման դժով, վորոնք պետք է բավարարեն հետևյալ պահանջները.

ա) թունավոր լինեն սուռերի համար և վոչ թունավոր մարդու համար.

բ) վոչ դեֆիցիտային, արժան և պետք է ունենան բավականաչափ հումութի բաղա.

գ) չաղըլ փայտանյութի մեխանիկական հատկության վրա.

դ) հեշտությամբ թափանցել փայտանյութի մեջ.

յե) չգոլորչանալ և չմոխրանալ.

2. Կոնսերվացման մշակումներին մեթոդները, վորոնք պետք է բավարարեն հետևյալ պայմանները.

ա) չպահանջվի վոչ մի դործարանային սարքավորում և իրավակ. հասարակ մեթոդներով հենց չնարարության մեջ.

բ) յուրաքանչյուր խոնավության փայտին՝ տալ խոր հագեցում.

գ) փայտի մեջ մտցրած հակառակումը չպետք է անհետանա անձրևաջրից.

դ) հակառակումով կատարված՝ մշակումը պետք է բարձրացնի հրդեհատեղիները.

ԳՐԱԿԱՆՈՒԹՅՈՒՆ. 1. ՏՐՈՇԻԼ «Փայտե կոնսերվացումը»

2. Ֆլորով Ո. Կ., Պապով Կ. Ա., Միշենկով Ն. Ս. — «Պայքարի նոր մեթոդներ տնային սուռերի դեմ»:

28. ՓԱՅՏԻ ՊԱՇՏՊԱՆՈՒԹՅՈՒՆԸ ԿՐԱԿԵՑ.

Գոյություն ունեն փայտանյութը հրապաշտպան միջոցներով մշակելու հետևյալ միջոցները—գունավորում և գոգորում (ոկրասկա պրոպիտիսկա):

Այդ միջոցը կայանում է նրանում, վոր փայտեղենի մակերեսվութի ծածկվում է ներկի ծանր շերտով, վորը պատրաստված է չվառվող և կրակում բա-

վական չերկար ժամանակ չառքայությունող, տաքությանը փայտ փոխադրող հյութերից բարձր տաքությանը դեպքում բնդունակ հալվելու, պղնձակներ տալու և ամրանալու ու ամուր չերտ առաջացնելու:

Այդ շերտը մեկուսացնում է փայտանյութն ոգի հետ յոչափայտեղ և արդեք է հանդիսանում աշրման համար անհրաժեշտ թիֆվածինի ազատ մուտքին: Հրապաշտպան ներկով գունավորված փայտեղենի մակերեսվութի վրա, կրակի կողմնակի աղբյուրի դործողությանը դեպքում, ներկա շերտի տակ վորոչ չիկացման հետևանքով առաջ են դալիս փայտանյութի քայքայվելը դադանման արդյունքներ, վորոնք ուժեղացնելով այնտեղ ճնշումն քանդում են ներկերը և սկսում են աղբյուրի նրա մակերեսվութում: Այդպես պաշտպանած որչեկտը ընդունակ չե աղբյուրի ինքնուրույն կերպով ներկը պետք է կայուն լինի միջնորոտային փոխադրությունների նկատմամբ, լինի հակառակադիմացի անտիսպոտիկ) և առաձիգ (եյաստիկ):

Սովորաբար այդ նպատակի համար առաջադրվող հեղուկ ապակու ներկերը կայուն չեն լինում, վորովհետև հեղուկությամբ անհետանում են ջրից և քայքայվում են ողի ածխածնի միջոցով ներգործությունից:

Մինչև այժմ դեռևս չկան հրապաշտական ներկեր, միանգամայն կայուն միջոցառողի փոխադրեցություն նկատմամբ, վորոնց կարելի լիներ գործածել արտաքին գոնավորման համար:

Այսպիսի ներկերի հետախույզումը (փնտրելը) մի չափազանց կարևոր խնդիր է, դեպի վորի լուծումը ներկայումս պետք է ուղղված լինի գյուտարարական միտքի, վորպես փայտե պաշտպանության սրբորեմի:

Փայտի պաշտպանության յերկրորդ միջոցը կրակից—դա փայտի սողորումն է հրապաշտական նյութերով: Այդ միջոցը հանդիսանում է պաշտպանության վորպես ավելի իրական կրակից, բոցի տարածվելուց և արագ վառվելուց:

Տողորման բաղադրությունների պաշտպանողական գործողության սկզբունքը կայանում է նրանում, վոր փայտը սողորվում է նյութերի ախտիս յուծուլթում, վորոնք ընդունակ են հալվելու, առանձնացնելու բյուրեղյա ջուր, կազմելու պաշտպանողական շերտեր կամ թե քայքայվել մեծ քանակությամբ չփառվող դաղերի առաջ գալով, վորոնք վանում են ողի թթվածինը մակերևութից և նոսրացնում են փայտանյութերից առանձնացրած ալյուման դաղերը:

Այդ դեպքում փայտը տարածվում է, վորն անխուսափելի յե 270—ից բարձրի գեպքում. սակայն փայտանյութի ալյումը կամ բոլորովին տեղի չի ունենում, կամ թե չէ ալյումը չնչին է և չի կարող կրակի տարածման աղբյուրը հանդիսանալ:

Ներկայումս գոյություն ունեն մեծ քանակությամբ սողորման բաղադրություններ, վորոնք մեծ մասամբ պարունակում են աղեր, ալյալածին (նալաղիր, ծծմբատ, ալյալածնի ֆոսֆոր, բուրա և այլն):

Նրանց հիմնական թերություններն են—քայքայնաչափ թանդին և արագ հեղուկությամբ անհետանում են ջրից:

Գյուտարարների ուղղորդությունը պետք է ուղղված լինի գտնելու ախտիս մի նյութ, վոր զգալիությամբ լվացվի փայտանյութից, վորով կարելի լիներ սողորել բաց ողում գտնվող փայտանյութը:

Պայմաններ, վորոնք ներկայացվում են սողորման բաղադրություններին.

1. Բաղադրությունը պետք է սողորված փայտանյութին հաղորդի հրակայնության ախտիս սահմաններում, վորոնք ապահովում են ալյուման արագության բավականաչափ քանակը բոցերի ժամանակ և զգալի քանակում են կրակի տարածումը մինչև սողորված փայտանյութի յակատար անընդունակությունն ինքնուրույն կերպով վառվելու:

2. Բաղադրությունը չպետք է քայքայի աղեցություն ունենա փայտանյութի վրա, կամ նկատելի չափով դի նրա մեխանիկական մորակր:

3. Բաղադրությունը պետք է լինի հակաեխային.

4. Բաղադրությունը քիմիական տեսակետից պետք է լինի կամ չեղոք և կամ թույլ թթու:

5. Բաղադրությունը չպետք է առաջ բերի շատ ժանդ սողորված փայտանյութի հետ մշտական շրփումն ունեցող մետաղի վրա:

6. Նրա բաղադրությունը, ինչպես նաև նրա տարալուծման նյութերը պետք է անպնաս լինեն մարդկանց և կենդանիների համար:

7. Փայտի յալքայվելու (յակիրովկա) և գոնավորելու ընդունակությունը չպետք է փոխի հրապաշտական բաղադրությամբ սողորվելուց հետո:

8. Տողորման բաղադրությունները պետք է թանդ չլինեն, չուկայում գտնվեն և կամ թե նրանց արտա-

գրութիւնը պետք է ապահովված լինի մէր հայրենիքի
հումուլթից:

Փայտը կրակից պաշտպանելու վերաբերյալ կարեւ-
րի յե հանձնարարել հետեյալ գրականութիւնը.

1. ՄԱԼԿՈՒ Լ ՏՐՈՇԵԼ—«Փայտե կոնսերվացումը».
Մոսկվա—1931 թ».

2. ԿՈՊԻՏՈՎՍԿԻ Գ. Ս.—«Փայտի հրականայինութե-
թիւնն տալու միջոցները»: Հաղորդումն 29—Գ. Ի. Ս.

3. ՎԵԴԻՆԻԿԻՆ Ս. Գ.—Փայտի պաշտպանութիւն-
ը կրակից. Փոքրվածու:

ՃԻՇՏ Ե՝—24. Ոգիդ Յերկտրամհրատ.
1934 թ.

Г. 1936 24
Акт №
Вкладн. л.

277

5-816

**Социалистический заказ
изобретателям**

ՀՀ Ազգային գրադարան



NL0263239

350

Apr 1912

2-182a