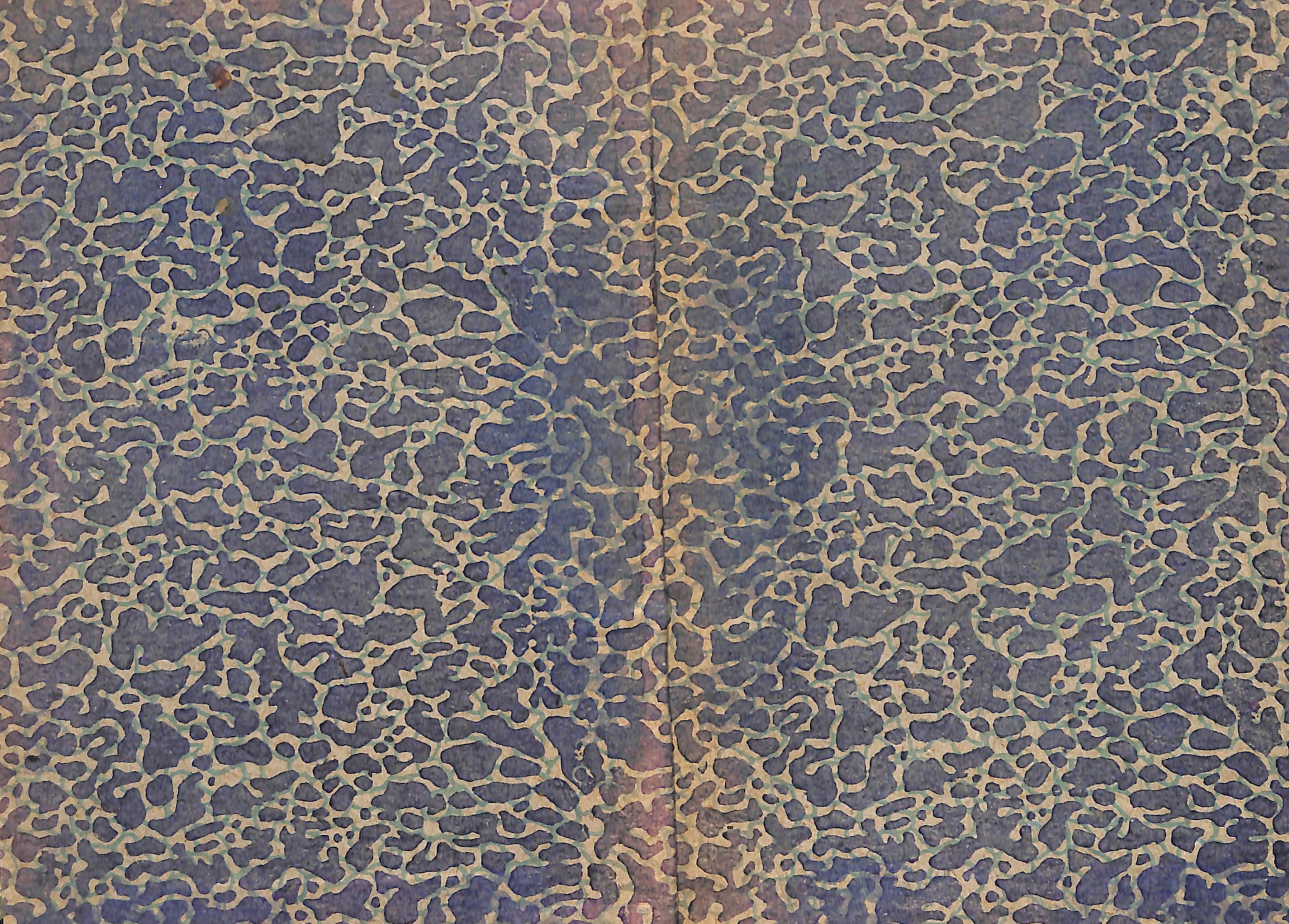


656

hu-11



19

Խ. Ս. Ն. Ս.

24 SEP 2010

ՀԱՂՈՐԴԱԿՑՈՒԹՅՆ ՃԱՆՊԱՐԱՆՆԵՐԻ ԺԱՂՈՎՐԻՆԿՆԵՆ ԿԱՐԾՈՐԴՈՍ

ԽՍՆ ՄԻՈՒԹՅԱՆ
ՅԵՐԿԱԹՈՒՂԻՆԵՐԻ

ՏԵԽՆԻԿԱԿԱՆ

ՇԱՀԱԳՈՐԾՄԱՆ

Կ Ա Ն Ո Ն Ն Ե Ր Ը

17/194

ՀՐԱՏԱՐԱԿՈՒԹՅՈՒՆ ԱՆԴՐՅԵՐԿԱԹՈՒՂԻՆԵՐԻ ՎԱՐՁՈՒԹՅԱՆ ● 1936

**ԽՍՀՄ ՅԵՐԿԱԹՈՒՂԻՆԵՐԻ ՑԵՆՆԻԿԱԿԱՆ ՇԱՀԱԳՈՐԾՄԱՆ
ԿԱՆՈՆՆԵՐԸ ՀԱՆՁՆԱԿԱՆ ԵՆ ՈԳՏԱԳՈՐԾԵԼՈՒ**

Ազգը, տնունը և հայրանունը	Աշխատանքի տեղը	Պաշտոնը	Հանձնման թիվը

Այս կանոնները պետք է վերադարձնվեն հանձնող պետի
պահանջով և աշխատավորի կողմից ծառայությունը թողնելիս:

656

Խ-11

Խ Ս Հ Մ

ՀԱՂՈՐԴԱԿՑՈՒԹՅԱՆ ՃԱՆԱԳԱՐՀՆԵՐԻ ԺԱՂՈՎՐԴԱԿԱՆ ԿՈՄԻՏԵՐԵՑ

Արմ.

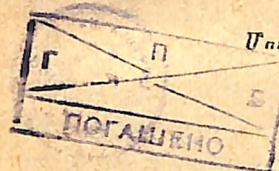
2-52012

ՀԱՍՏԱՏՈՒՄ ԵՄ

Հաղորդակցության ձանապարհների
ժողովրդական կոմիտար՝

Լ. Մ. ԿԱԳԱՆՈՎԻԶ

Մոսկվա, 15 ն հունիսի, 1936 թ.



**ԽՍՀ ՄԻՈՒԹՅԱՆ ՅԵՐԿԱԹՈՒՂԻՆԵՐԻ
ՏԵԽՆԻԿԱԿԱՆ ՇԱՀԱԳՈՐԾՄԱՆ
ԿԱՆՈՆՆԵՐԸ**

МНВ. № 13574

11 SEP 2013

24.110

Թարգմանիչ ղոցենտ՝ Վ. Յե. Գալֆյան
Պատ. խմբագիրը հարտադրակա Ա. Գ. Վարդանյան
Տեխ. խմբագիր՝ Ա. Դ. Քվեկազյան



39977-67

«...Շերկաբուղին՝ դա գյուղի յեվ քաղաքի, արդյունաբերության յեվ հողագործության միջեվ յեղած ամենապայծառ կապի արտադրություններից մեկն է, վարի վրա ամբողջովին հիմնվում է սոցիալիզմը»:

Վ. ԼԵՆԻՆ

«...Վարպեսզի սեխնիկան ցարժման մեջ դրվի յեվ ոգտագործվի մինչեվ վերջը, հարկավոր են սեխնիկային սիրապեսած մարդիկ, հարկավոր են կադրեր, վորոնք բնդունակ են յուրացնել յեվ ոգտագործել սեխնիկան արվեստի բոլոր կանոններով: Տեխնիկան առանց սեխնիկային սիրապեսած մարդկանց — մեռած է: Սյն սեխնիկան, վորին գրյալավորում են սեխնիկային սիրապեսած մարդիկ, կարող է յեվ պեժ է վոր հրաժեմը գործի»:

Ի. ՍՏԱՆԻՆ

ՀՐԱՄԱՆ № 95/8

ՀԱՂՈՐԴԱԿՑՈՒԹՅԱՆ ՃԱՆԱՊԱՐԶՆԵՐԻ ԺՈՂՈՎՐԴԱ-
ԿԱՆ ԿՈՄԻՍԱՐԻ

15-6 հունիսի 1936 թ.

ԽՍՀՄ ՍԵՐԿԱԹՈՂԻՆՆԵՐԻ ՏԵԽՆԻԿԱԿԱՆ ՑԱՀԱԳՈՐԾՄԱՆ
ԿԱՆՈՆՆԵՐԻ ՄԱՍԻՆ

ՀՃԺԿ կողմից հրատարակվող «ԽՍՀՄ Յերկաթուղիների Տեխնիկական Շահագործման Կանոնները» մըշակվել են Գիտական Տեխնիկական Խորհրդում և Հաղորդակցության Ճանապարհների Ժողկոմին կից Խորհրդի կողմից քննվել ու հավանություն են դառնել 1936 թվի ապրիլի 23-ին

«ԽՍՀՄ Յերկաթուղիների Տեխնիկական Շահագործման Կանոնները» հաստատում էմ և ՀՐԱՄԱՑՈՒՄ.

1. «ԽՍՀՄ Յերկաթուղիների Տեխնիկական Շահագործման Կանոնները» կիրառել 1936 թվի սեպտեմբերի 1-ից:

2. Վերացնել 1930 թվի փետրվարի 7-ին հաստատված գործող՝ «Յերկաթուղիների Տեխնիկական Շահագործման Կանոնները» և նրանց լրացումները: Տասն որվա ընթացքում հրատարակել. ա) ԽՍՀՄ յերկաթուղիների ազդարարման և բ) ԽՍՀՄ յերկաթուղիների վրա գնացքների շարժման հրահանգները:

3. Ճանապարհների պետերը և ճանապարհների քաղբաժինները պետք և ապահովեն, վեր բոլոր ծա-

ռայոգական անձինք և յերկաթուղային գործակալները մինչև ոգոստոսի 15-ը ուսումնասիրեն ու գիտենան նոր՝ «ԽՍՀՄ Յերկաթուղիների Տեխնիկական Շահագործման Կանոնները»: Ոգոստոսի 15-ից մինչև սեպտեմբերի 1-ը անցկացնել յերկաթգծի աշխատավորների մեջ՝ «ԽՍՀՄ Յերկաթուղիների Տեխնիկական Շահագործման Կանոններ»-ի յուրացման ստուգումը: Ստուգումները կատարելու յեն հատուկ հրահանգով վորոշված պաշտոնեական անձինք:

4. ՀՃԺԿ Կենտրոնական Վարչությունը և ճանապարհների համապատասխան սպասները, ՀՃԺԿ Կադրերի Պատրաստման Կենտրոնի հետ — կայարաններում, դեպոներում, վազոնային ուղեմասերում, գծի և կապի դիստանցիաներում «ԽՍՀՄ Յերկաթուղիների Տեխնիկական Շահագործման Կանոններ» ուսումնասիրելու համար, գնացքների շարժման հետ կապված յերկաթգծի բանվորներից և ծառայողներից կազմում են կարճատև դասընթացներ, թույլատրելով ոգտագործել դրա համար գոյություն ունեցող տեխմինիմումի դասընթացներն ու ստախանովյան դըպրոցները:

5. ՀՃԺԿ Կադրերի Պատրաստման Կենտրոնական Բաժնի պետ ընկ. Զորնուս պարավորեցնել՝ Մոսկվայում, 1936 թվի հունիսի 20-ին՝ յերկաթուղու բանվորներին և ծառայողներին «ԽՍՀՄ Յերկաթուղիների Տեխնիկական Շահագործման Կանոնները» ուսումնասիրելու նպատակով՝ կազմակերպել 300 հոգուց բաղկացած դասախոսների և ղեկուցողների համար տասնորյա կուրսեր:

Այս կուրսերի կազմն ընտրել հատկապես դասա-

տուներից և վերջին կուրսի լավագույն ուսանողներից:

6. ՀՃԺԿ Կենտրոնական վարչությունների պետերը Կենտրոնական վարչությունների աշխատավորներին—հուլիս և ոգոստոս ամիսների ընթացքում— ուղղում են անգերը՝ «ԽՍՀՄ Յերկաթուղիների Տեխնիկական Շահագործման Կանոնները» ուսումնասիրության և յուրացման նպատակով՝ տեղական աշխատավորներին հրահանգելու համար:

7. Ճանապարհների պետերը «ԽՍՀՄ Յերկաթուղիների Տեխնիկական Շահագործման Կանոնները» գընացքների շարժման հետ կապված աշխատավորներին հանձնելիս՝ պետք է նրանցից ստանան գրավոր պարտավորություն՝ ճիշտ և առանց առարկության «ԽՍՀՄ Յերկաթուղիների Տեխնիկական Շահագործման Կանոնները» բոլոր պահանջները կատարելու համար:

8. «ԽՍՀՄ Յերկաթուղիների Տեխնիկական Շահագործման Կանոններ»-ի կատարմանը հսկելու համար՝ Հաղորդակցության Ճանապարհների Ժողկոմին կից Գիտական-Տեխնիկական Խորհրդում կազմակերպել հատուկ տեսչություն:

«ԽՍՀՄ Յերկաթուղիների Տեխնիկական Շահագործման Կանոններ»-ի ճիշտ կատարումը պետք է արագորեն վերացնի խորտակումներն ու վթարները: Այդ պատճառով յերկաթուղու բոլոր աշխատավորներից պահանջում եմ «ԽՍՀՄ Յերկաթուղիների Տեխնիկական Շահագործման Կանոններ»-ի ստույգ և առանց առարկության կատարում:

Հաղորդակցության Ճանապարհների Ժողովրդական Կոմիսար՝ Լ. ԿԱԳԱՆՈՎԻՉ

ՆԵՐԱՄՈՒԹՅՈՒՆ

1. ԽՍՀՄ տրանսպորտի հիմնական տիպը յերկաթուղին է, մորը պետական ամբողջ կյանքի համար ունի խոշոր նշանակություն: Յերկաթուղին՝ ա) Միության բոլոր շրջաններն ու ռայոններն իրար հետ կապում է վորպես պետական մի ամբողջություն: բ) Ժամանակին ու կանոնավոր բեռնափոխակապում ապահովում է արդյունաբերական և գյուղատնտեսական մթերքների նորմալ շրջանառությունը: գ) Բավարարում է աշխատավորների տեղափոխման պահանջները: դ) Ամրացնում է հայրենիքի պաշտպանության գործը:

2. Այս խնդիրներն իրագործելու համար յերկաթուղային տրանսպորտը պետք է լինի պարզ և անխափան դործող կոնֆեկեր, ճիշտ՝ ինչպես լավ ժամացույցի մեխանիզմ:

Յերկաթուղու անխափան և անվթար աշխատանքը պահանջում է, մոր տրանսպորտի իրարից փոխադարձաբար կախված բոլոր մասերը հարթված լինեն: Յերկաթուղու բոլոր աշխատավորները պետք է աշխատեն խստորեն մորոչված կարգով, խիստ կարգապահությամբ հիմունքներով: Յերկաթուղու շահագործման ներկա կանոնները ցույց են տալիս դնացքների շարժման սխեմի կազմակերպությունը, յերկաթուղային սարքավորումների պահպանումն ու յերկաթգծի

և յերկաթուղային տրանսպորտի աշխատավորներին աշխատանքի կարգը:

3. Յերկաթուղու տեխնիկական շահագործման կանոնները վորոշում են նաև այն չափերը, նորմերը և վորակային պահանջները, վորոնք վերաբերում են յերկաթուղային կառուցվածքների, դժի, կամուրջների, աղբանշանային սարքավորումների, շարժակազմի, կահավորումների և մեխանիզմների կառուցմանը և պահպանմանը:

Տեխնիկական շահագործման կանոնները վորոշում են նույնպես գնացքների յերթևեկման կարգը դրաֆիկով, գնացքներ ընդունելու և ուղարկելու, ինչպես և վազուրդներում (на перегонах) գնացքների ընթանալու և աղբանշաններով ողտվելու կարգը:

4. Տեխնիքական շահագործման ներկա կանոնների ճիշտ և անվիճելի կատարումը—մանավանդ այն կարգերի կատարումը, վորը վերաբերում է դժի աշխատանքների պատասպարմանը, յուսավորմանը և աղբանշանների պահպանմանը, շարժակազմը և դիժը անխախտ միճակում պահելուն և գնացքների ճիշտ ընդունումն ու առաքումը կազմակերպելուն՝ կապահովի անխախտ և անվթար յերկաթուղային շարժումը:

5. Տեխնիքական շահագործման ներկա կանոնները, առանց բացառության, սլարտադիր են խորհրդաշին Միության յերկաթուղային բոլոր մարմինների և նրանց ստորաբաժանումներին համար:

Այս կանոնների մեջ առանձին փոփոխություններ, լրացումներ և նրանցից չեղումներ կատարելը թույլատրվում է միմիայն Ճանապարհների Հաղորդակցության ժողովմի հատուկ կարգադրությամբ:

Առաջին բաժին

Յ Ե Ր Կ Ա Թ Ո Ւ Ղ Ա Յ Ի Ն Կ Ա Ռ Ո Ւ Ց Վ Ա Ծ Ք Ն Ե Ր Ը Յ Ե Վ Ն Ր Ա Ն Ց Պ Ա Յ Պ Ա Ն Ո Ւ Մ Ը

1-ի ն գ Լ ու խ

Ը Ն Դ Ղ Ա Ն Ո Ւ Ր Հ Ի Ս Ո Ւ Ն Ք Ն Ե Ր

Յ Ե Ր Կ Ա Թ Ո Ւ Ղ Ա Յ Ի Ն Ս Ա Ր Ք Ա Վ Ո Ր Ո Ւ Մ Ն Ե Ր Յ Ե Վ
Կ Ա Ռ Ո Ւ Ց Վ Ա Ծ Ք Ն Ե Ր:

§ 1. Նորմալ շահագործման համար՝ յերկաթուղին պետք է ունենա. ա) Անխախտ ուղիային դիժ՝ առաջատման (обгон), խաչավորման (скрещение) և գնացքների կազմավորման համար (формирование) համապատասխան դժային դարգացում (կայարաններ, ուղեբաժանումների (раз'езды) և առաջատման կետեր (обгонные пункты): բ) Ուղևորների եջքի (высадка), նստեցման (посадка) և սպասարկման, ինչպես և բեռների պահպանման, դատարկման և բեռնավորման համար՝ հատուկ կառուցվածքներ: գ) Կայի և աղդարման անխախտ գործող սարքավորումներ: դ) Լոկոմոտիվների և վագոնների նորոգման ու պատրաստավորման (экипировка) կառուցվածքներ, ինչպես և ջրամատույցի սարքավորումներ:

ՅԵՐԿԱԹՈՒՂԱՅԻՆ ԿԱՌՈՒՅՎԱԾՔՆԵՐԸ ՇԱՀԱԳՈՐԾ-
ՄԱՆ ՀԱՆՁՆԵԼՈՒ ՅԵՎ ԸՆԴՈՒՆԵԼՈՒ ԿԱՐԳԸ

§ 2. Նոր կառուցված յերկաթգծերը և խոշոր կառուցվածքները մշտական շահագործման են հանձնվում միմիայն ընդունող հանձնաժողովի կողմից ընդունվելուց հետո, վորը ստուգում է աշխատանքի վորակը, վորոշում է, թե ինչ չափով են ընդունվող գծերը կամ կառուցվածքները համապատասխանում տեխնիկական շահագործման ներկա կանոններին և հաստատված նախագծերի ու նախահաշիվների պահանջներին:

Մնացած նոր կառուցված կամ թե նորոգված յերկաթուղային կառուցվածքներն ու սարքավորումները յերկաթգծի համապատասխան սպաներին մըշտական շահագործման են հանձնվում այն դեպքում միայն, յերբ վերջիններս պարզում են, թե ընդունվող կառուցվածքներն ու սարքավորումները, ըստ ներկա կանոնների՝ պիտանի յեն կանոնավոր շահագործման համար:

§ 3. Յերկաթուղու հիմնական կառուցվածքները, մեխանիզմներն ու կահավորումները պետք է ունենան տեխնիկական անցագիր և ճշտորեն համապատասխանեն հաստատված նախագծերին ու տեխնիկական պայմաններին:

Տեխնիկական անցագիրը պետք է պարունակի կառուցվածքի վիճակի տվյալները և նրանց կարևորագույն տեխնիքական ու շահագործական բնութագիրը:

Արդելվում է, առանց նախագծերն ու հորինվածքներն (конструкция) հաստատող մարմինների թույլտվության՝ յերկաթուղային սարքավորումների, կահավորումների և մեխանիզմների հորինվածքի մեջ վորևէ փոփոխություն մուծել:

Գ Ա Բ Ա Ր Ի Տ

§ 4. Ճանապարհի հողապատասխան (ПОЛОЖНО) մոտ զետեղված շենքերի վոչ մեկի վորևէ մասը չպետք է դուրս գա «Շենքերի մերձեցման դաբարիտի» համար վորոշված սահմանից:

§ 5. Միության յերկաթուղային «Շենքերի մերձեցման» հիմնական դաբարիտը համարվում է «2 C» դաբարիտը (ОСТ—6435):

«2-C» դաբարիտը դործադրվում է յերկաթուղային շահագործվող ցանցում յերկրորդ գիծը կառուցելիս, գծի պրոֆիլը մեղմելիս, գիծը ելեկտրիֆիցելիս, նոր շենքեր և կառուցվածքներ շինելիս, վաղուրդներում (на перегонах) և կայարանում գծի վերնաշենքը (верхнее строение) վերակառուցելիս և ավտոուղեկապակցման սարքավորումների համար:

Մինչև 1926 թիվը կառուցված յերկաթուղային գծերում, մինչև նրանց վերակառուցելը, պահպանվում է դոյություն ունեցող շենքերի համար մերձեցման «1-C» դաբարիտը:

§ 6. Ուղիղ գծամասերի յերկուղի վաղուրդներում (на перегонах)՝ առանցքների միջի նորմալ տարածությունը 4100 մմ-ից պակաս չպետք է լինի, իսկ կորույթներում (на кривых), նայած կորության չափվղին, այս տարածությունը մեծացնում են հաշվարկման աղյուսակներով:

Ուղիղ գծամասերում՝ յեռուղի և քառուղի գծերի յերկրորդ և յերրորդ ուղիների առանցքների միջի տարածությունը 5000 մմ-ից պակաս չպետք է լինի:

Կայարաններում կից ուղիների առանցքների միջի տարածությունը 4800 մմ-ից պակաս չպետք է լինի:

յերկրորդական (ապրանքային բակերի) ուղիներում այս տարածութունը 4500 մմ-ից պակաս չպետք է լինի:

Վազոնից-վազոն անմիջապես բեռներ տեղափոխելու համար հատկացրած ուղիների առանցքների միջի տարածութունը հնարավոր է թույլատրել մինչեւ 3000 մմ:

§ 7. Կորույթներում, վազուրդներում (на перегонах) և կայարաններում դծի առանցքի և չենքերի մերձեցման դաբարիտի միջի հորիզոնական տարածութունը, նայելով կորույթյան շառավղին՝ վորոշվում է ՀՃԺԿ-ի կողմից հաստատված աղյուսակով:

2-րդ դ. դ. լ ու խ

ԳԻՄՆ ՈՒ ԳԾԱՅԻՆ ՏՆՏԵՍՈՒԹՅՈՒՆԸ

ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ՀԻՄՈՒՆՔՆԵՐ

§ 8. Յերկաթգիծը բաղկացած է հողապատասուից, արհեստական կառուցվածքներից (կամուրջներից, տոննելներից, խողովակներից և այլն) և դծի վերնաշենքից:

Ավտոսայլաչար տրանսպորտը յերկաթուղային դծով թողարկելու (пропуск) համար՝ կառուցվում են համապատասխան ազդարարումներով դժանցութիւններ (переезды):

Հողապատասուի պոռնկով (առ, бровка) ղետեղվում են դժային նշաններ, իսկ դծի ամբողջ յերկա-

րությամբ, իրարից վորոշ տարածութունով հեռու, դծի աշխատավորների համար կառուցվում են դժային շենքեր:

ԳԾԻ ՊԼԱՆՆ ՈՒ ՊՐՈՅԷԿՏ

§ 9. Յերկաթուղային դծերը—կորույթի շառավղի, ուղիղների և կորույթների լծորդման, վերելքների դիքության (крутизна), ուղղահայաց հարթությամբ պրոֆիլի տարերի լծորդման տեսակետից—ճշտորեն պետք է համապատասխանեն դծերի հաստատված պլանին ու պրոֆիլին:

§ 10. Կայարանները, ուղեբաժանումները (разъезды) և առաջատման կետերը, իրրև կանոն՝ ղետեղվում են տափարակներում և ուղիղ հարթութուններում: Առանձին դեպքերում թույլատրվում է նրանց ղետեղել 0,0025-ից վոչ բարձր թեքվածքներում:

Տոպոգրաֆիական առանձին ծանր պայմաններ ունեցող ուղեբաժանումներում և առաջատման կետերում, ուր չեն նախատեսվում մանյովրներ՝ թույլ է տրվում կիրառել և ավելի մեծ թեքվածքներ, ըստ վորում հաշի յե առնվում տվյալ դժամասում վորոշված կշռային նորմը պահպանելու համար—գնացք տեղաշարժման հավելյալ դիմադրութունը:

§ 11. Յեթե անհրաժեշտ է կայարանները, ուղեբաժանումները և առաջատման կետերը ղետեղել կորութիւններում, ապա վերջինների շառավղը 600 մ-ից պակաս չպետք է լինի, իսկ լեռնային պայմաններում՝ 500 մ.:

§ 12. Գծի ստուգման կարգն ու ժամկետը, պլանի և յերկայնական պրոֆիլի տեսակետից՝ վորոշվում են ճանապարհի պետի հրամանով, բայց վոչ ուշ, քան տարին մի անգամ (հաշվի յեն առնվում գծի առանձին ուղեմասերի բնորոշ առանձնահատկությունները) :

§ 13. Գծի դիտանցիայի պետը, անձամբ, պարբերաբար պետք է ստուգի շառավիղների ճշտությունը, ուղիների բարձրացումը, անցույթի կորույթների վիճակը և թեքվածքների լծորդումը՝ ուղղահայաց հարթությունում :

Հ ՈՂ Ա Պ Ա Ս Տ Ա Ռ Ը

§ 14. Յերկաթգծի ամենազլխավոր տարրերից մեկը հողապատառն է, վորի վիճակից և անվնասությունից է կախված ամբողջ գծի անխախտ վիճակը :

§ 15. Միուղի գծի հողապատառի լայնությունը ուղիղ գծամասերում պետք է լինի 5,5 մ-ից վոչ պակաս, յերկուղի գծերինը՝ 9,6 մ-ից վոչ պակաս, ժայռոտ բուճքերում (на скалистых грунтах), համապատասխանորեն՝ միուղի գծերինը 5 մ-ից վոչ պակաս, իսկ յերկուղիներինը՝ 9,1 մ-ից վոչ պակաս :

§ 16. 2000 մ-ից պակաս շառավղով կորույթներում հողապատառը լայնացնում են՝ միուղի գծերինը՝ 200 մմ-ով, իսկ յերկուղիներինը՝ նայելով կորույթի շառավղին :

§ 17. Հողապատառն ու բալլաստային պրիզմը պետք է ունենան իրենց ձևին ու չափերը՝ ըստ հաստատված ընդլայնական պրոֆիլների :

§ 18. Հողապատառի պրոֆիլի ցուցիչների վրա, հեղեղումների տեղերում, դժվում և ջրի բարձրացման ամենամեծ հորիզոնը և ալիքի առավելագույն բարձրությունը՝ ուժեղ քամիների միջոցին : Հողապատառի պրոնդը (առը, бровка) այսպիսի տեղերում, ալիքի առավելագույն բարձրությունից պետք է 0,5 մ-ով բարձրացնել :

§ 19. Հողապատառը պետք է ունենա հետևյալ ջրահեռաց սարքավորումները .

ա) Հանույթներում — կյուվետներ, իսկ անհրաժեշտ դեպքերում՝ նովեր (лотки) և լեռնային խանդակներ (канавы) :

բ) Լիրերի մոտ (у насыпей) լիրի հողապահեստ և ջրահեռաց խանդակներ :

գ) Անհրաժեշտ դեպքերում — ցամաքուրդային սարքավորումներ (дренаж) :

Բոլոր ջրահեռաց սարքավորումները պետք է ապահովեն հողապատառի կայունությունը, նրա ցամաք պահպանումը և նրա կատարյալ անխախտ վիճակը :

§ 20. Գծի դիտանցիայի պետերը, ճանապարհի ավագ վարպետները և ճանապարհի վարպետները պետք է ունենան ճանապարհի վարչության կողմից հաստատված գծագրերը և հողապատառի բոլոր ջրահեռաց սարքային սարքավորումների նկարագրությունները : Այս բոլոր սարքավորումները պետք է պահպանվեն բոտ հաստատված գծագրերի՝ լիովին կանոնավոր անխախտ վիճակի մեջ :

§ 21. Ջրահեռաց բոլոր սարքավորումների անխախտ պահպանման հանձնարարությունը դրվում է ճանապարհի վարչության վրա :

պարհի վարպետի վրա: Հողապատտուի յուրաքանչյուր հիվանդ և անհուսալի տեղի վրա, ճանապարհի պետի կարգադրությամբ, պետք է նշանակվի հատուկ խստազույն հսկողություն, խնամք և պետք է ձեռնարկվեն այն բոլոր միջոցները, վորոնք ապահովում են գնացքների անվտանգ և անընդմիջվող յերթեմի-կությունը և արագորեն վերացնում հողապատտուի խախտումները:

ԱՐՀԵՍՏԱԿԱՆ ԿԱՌՈՒՑՎԱԾՔՆԵՐ

§ 22. Արհեստական կառուցվածքները ծառայում են՝ դետերի, ցամաքած հունների (суходолы), ճահճա-յին և հարթավայր տեղերով (կամուրջներ, վիադուկ-ներ և խողովակներ), դետնի տակով (տոննելներ), յերկաթգիծ կառուցելու համար, ճանապարհների խա-չահատումներում ուղանցք (путепровод) կառուցելու, ինչպես և հողապատտուի նկատմամբ կայունություն ստեղծելու համար (հենապատեր, (подпорные стенки):

Պաշտպանողական և ռեզուլացիոն կառուցվածքնե-րը ծառայում են կամուրջների և խողովակների հե-նակների ջրփորումից առաջ յեկած կամ մերձեցումնե-րում լիբի ջրատարումից առաջ յեկած միասումները կանխելու համար:

§ 23. Բոլոր կամուրջները և այլ արհեստական կառուցվածքներն իրենց հորինվածքով, իրենց բոլոր մասերի ամրությամբ և կայունությամբ ու իրենց վի-ճակով պետք է բոլորովին ապահովեն գնացքների ան-

վտանգ թողարկումը (пропуск), առանց նվազեցնելու նրանց արագությունը:

§ 24. Այս կամ այն կշռի շարժակազմ թողարկելու համար՝ յերկաթուղային ցանցի բոլոր կամուրջները—գործող հաշվարկային նորմերի և հրահանգների հի-ման վրա—դասակարգվում են ըստ իրենց բեռնունա-կության (грузоподъёмность):

§ 25. Արհեստական կառուցվածքները պետք է խստազույն կերպով պահպանել մթնոլորտային միա-ռակար ազդեցություններից և ծխից:

Կամուրջները պետք է ապահովված լինեն, նրանց դնելու համար, հատուկ հարմարեցումներով:

§ 26. Բոլոր արհեստական կառուցվածքները պետք է պահվեն, ըստ հաստատված գծազրեթի և գործող հրահանգների՝ անխախտ վիճակի մեջ: Հատուկ ուշա-դրություն պետք է դարձնել կամուրջի պատասուի, ռեյսային ուղու և պաշտպանողական հարմարեցումնե-րի անթերի պահպանությանը:

§ 27. Արհեստական կառուցվածքների վիճակը սխտեմատիկորեն հսկելու համար՝ պետք է պահվեն հատուկ մատյաններ:

§ 28. Բոլոր արհեստական կառուցվածքները պետք է գտնվեն գծի զիստանցիայի, կամուրջի և տոննելի վարպետների և պահապանների հսկողության տակ: Առանձնապես խոշոր և պատասխանատու կամուրջների ցուցակը և նրանց հսկելու կարգը հաստատվում է ՀԾԺԿ-ի յերկաթգծի Կենտրոնական վարչության պե-տի կողմից:

Այսպիսի կարգ հաստատվում է նաև տոննելների նվազմամբ:

§ 29. Կամուրջի վարպետը պարտավոր է արհեստական կառուցվածքները, մանավանդ նրանց յերթեվեկային մասն ու նեցուկները պահպանել տեխնիկորեն անխախտ, կանոնավոր վիճակի մեջ, առանձին ուշադրություն դարձնելով կամուրջի մոտերքում գետերի հոսանքին և նրանց հունի փոփոխմանը, ինչպես և ունեցողություն կառուցվածքներին:

ԳԾԻ ՎԵՐՆԱՇԵՆՔԸ (ВЕРХНЕЕ СТРОЕНИЕ ПУТИ)

§ 30. Գծի վերնաշենքը բաղկացած է բալլաստից, կոճերից, ռելսերից, պնդացումներից և անհրաժեշտ դեպքերում փախուստն արգելող սարքավորումներից (противоугольные):

§ 31. Գծի վերնաշենքը, իր ստրուկտուրա և կառուցությամբ, պետք է ապահովի զնացքների յերթեվեկումը վորոշված առավելագույն արագությամբ:

§ 32. Յերկաթուղային ծիրի (колея) լայնությունը, ռելսերի միջի գլխիկների ներքին կողերի լայնությունը (գծի ուղիղ մասերում)՝ պետք է լինի 1524 մմ:

§ 33. Յերկաթգծի ծիրի լայնությունը կորույթներում վորոշվում է ըստ կորույթի չառավղի և պետք է լինի՝

Յերք օռոտվիզը	Ծիրի լայնությունը
651 մ. է կամ ավելի	1524 մմ.
610 մ-ից մինչև 451 մ.	1530 "
450 մ-ից " 351 "	1535 "
350 " " և ավելի պակաս	1540 "

Ծիրի լայնության շեղումները, ինչպես ուղիղ, նույնպես և կոր գծամասերում, ըստ լայնացման, չպետք է գերազանցեն +6 մմ-ից և ըստ նեղացման—2 մմ-ից (բոլոր դեղրի համար):

1546 մմ-ից ավելի և 1522 մմ-ից պակաս ծիրի (колея) լայնություն վոչ մի դեպքում չի թույլատրվում:

§ 34. Գծի յերկու թելի ևս ռելսերի գլխիկները վիրին մասը, ուղիղ գծամասերում, պետք է գտնվեն միևնույն մակարդակի վրա: Կորույթների արտաքին ռելսի բարձրությունը վաղուրդներում (на перегонах) վորոշվում է ըստ կորույթի չառավղի և զնացքների յերթեվեկման ամենամեծ թույլատրելի արագությամբ (տես 22-րդ յերեսի աղյուսյակը):

§ 35. Ռելսերի մակարդակների շեղումները, թե ուղիղ և թե կոր գծամասերում, թույլ է տրվում 4 մմ-ից վոչ ավելի:

§ 36. Գծի ղիստանցիայի պետերը, ճանապարհի ավագ վարպետները, ճանապարհի վարպետները, զծի ջոկատավարները (бригадиры) պետք է ունենան զծի վերնաշենքի հաստատված գծաղիւրները և դծերը պահպանելու հրահանգներ ու նորմեր:

§ 37. Վաղուրդների և կայարանների գիծը պետք է պահվի լիովին կանոնավոր վիճակի մեջ, անխախտ կոճերով, ռելսերով, պնդացումներով և բալլաստով՝ առանց թեքվածքի և եջքի (без перекосов и просадов) և ըստ հաստատված գծաղիւրի, ստանդարտների և նորմերի: Իր վիճակով գիծը պետք է ապահովի գծանքների անվտանգ և սահուն (առանց ցնցումների)

ԱՐՑԱՔԻՆ ԹԵՄԻ ԲԱՐՁՐԱՅՄԱՆ ԵԼՑՈՒՄԱԿԸ ԿՈՐՈՒՅԹՆԵՐՈՒՄ

ԿՈՐՈՒՅԹԻ
ՇԱՌԱՎԷԻՆԸ
ՄԵՏՐՈՐՈՎ

Արտաքին ռելսի բարձրացումը մմ-ներով յերթեկ-
ման տարբեր արագությունների դեպքում

	ժամը 30 կլմ.	ժամը 40 կլմ.	ժամը 50 կլմ.	ժամը 60 կլմ.	ժամը 70 կլմ.	ժամը 80 կլմ.	ժամը 100 կլմ.	ժամը 110 կլմ.	ժամը 120 կլմ.
200	35	65	100	—	—	—	—	—	—
250	30	50	80	115	—	—	—	—	—
300	25	40	65	100	—	—	—	—	—
350	20	35	60	85	125	—	—	—	—
400	20	30	50	70	110	—	—	—	—
500	15	25	40	60	90	125	—	—	—
600	10	20	35	50	75	110	125	—	—
700	10	20	30	40	65	95	115	—	—
800	10	15	25	35	55	80	100	120	—
900	10	15	20	30	50	70	90	110	125
1000	10	15	20	30	45	65	80	95	115
1200	—	10	15	25	40	55	65	80	95
1400	—	10	15	20	35	45	60	70	80
1600	—	10	15	20	30	40	50	60	70
1800	—	—	10	15	25	35	45	55	65
2000	—	—	10	15	20	30	40	50	55
3000	—	—	—	10	15	20	25	30	40
4000	—	—	—	10	10	15	20	25	30

ԾԱՆՈԹՈՒԹՅՈՒՆ. — Ճանապարհների պլաներին թույլատր-
վում է, հետևելով դնագծերի շարժման արագությանը, բարձրաց-
ման չափը փոխել 25 տեկոսի սահմաններում:

յերթը, լոկոմոտիվների համար վորոչված առավելա-
դույն արագությամբ:

§ 38. Ճանապարհի վարպետը, գիծը, հողապատ-
տուը, արհեստական կառուցվածքները և ուղեչրջանի
սահմաններում գտնվող բոլոր մշտական սարքավո-
րումները անխախտ վիճակում պահելու համար լինե-
լով պատասխանատու, պարտավոր է մանրամասնո-
րեն զննենալ գիծը և բոլոր հիշված կառուցվածքնե-
րը, ուսումնասիրել նրանցում խախտումներ առաջաց-
նող պատճառները, և վրչ միայն ժամանակին վերաց-
նել այդ խախտումները, այլ և կանխել ծագող խախ-
տումները, ուղեչրջանում անձնապես մանրամասնորեն
ստուգել գծի և կառուցվածքների վիճակը, գիտելուց
հետո պլանավորել և ղեկավարել գծի ջոկատավարնե-
րի և շրջագայողների աշխատանքը, ապահովելով կա-
տարելիք աշխատանքի բարձր վորակն ու դնացքների
շարժման անվտանգությունը:

§ 39. Գծի շրջագայողը (обходчик), գիտանցիայի
պետի միջոցով մշակված և ճանապարհի պետի կողմից
հաստատված շրջագայման դրաֆիկով գիծը պարբե-
րաբար զննելով, պարտավոր է յերեկման բերել գծի
բոլոր խախտումները և անհապաղ վերացնել այն խախ-
տումները, վորոնք, ըստ աշխատանքի կատարման կա-
նոնների, չեն պահանջում մի մարդու մասնակցու-
թյունից ավելի, իսկ մյուս խախտումները հայտնել
գծի ջոկատավարին և ճանապարհի վարպետին:

§ 40. Սլաքային փոխադրիչները ծառայում են շարժակազմը մի գծից մյուսը փոխադրելու համար:

Սլաքային փոխադրիչները պետք է համապատասխանեն գծում գետեղված ուղիների տիպին և ունենան հետեվյալ մարկաների խաչմերուկները (врестовины):

ա) Գլխավոր և ճամբորդական ընդունիչ-առաքման գծերում $\frac{1}{11}$ -ից վոչ ավելի դիք (бруче), իսկ անդլիական սլաքների համար $\frac{1}{9}$ մարկայի խաչմերուկներ: Այն սլաքները, վորոնցով ճամբորդական գնացքները չեն թեքվում դեպի կողքի ուղիները, կարող են լինել $\frac{1}{9}$ մարկայի:

բ) Ապրանքային շարժման ընդունիչ-առաքման գծերում $\frac{1}{9}$ վոչ ավելի դիք մարկայի խաչմերուկ:

գ) Մյուս ալլ գծերում $\frac{1}{6}$ -ից վոչ ավելի դիք մարկայի խաչմերուկ:

§ 41. Արդելվում է գծում պահել հետեվյալ խախտումներն ունեցող սլաքային փոխադրիչները.

ա) յերբ նրանց սլաքային լեզվակներն անջատված են (остряк),

բ) յերբ լեզվակը չըջանակային ուղից հեռացել է 4 մմ. կամ ավելի,

գ) յերբ լեզվակը փչրվում է և ստեղծվում է կատարի վրաանցույթ (набегание гребня):

դ) յերբ լեզվակը չըջանակային ուղից իջնում է 2 կամ ավելի միլիմետր,

յե) յերբ խաչմերուկի միջուկի բանող յեղրի և կոնտր-ուղիի գլխիկի բանող կողի մակերեսի միջի տարածությունը 1477 մմ-ից պակաս է,

զ) յերբ լեզվակը կամ չըջանային ուղսը բեկվում է,

ե) յերբ բեկվում է խաչմերուկը (նրա միջուկը, թևերը),

ը) յերբ յերկու կամ ավելի կոնտր-ուղիների հուղսները (божты) խզվում են:

§ 42. Սլաքային փոխադրիչների տեղարկումը վաղուղներում և կայարաններում կատարվում է ճանապարհի պետի կարգադրությամբ:

§ 43. Ճյուղերի կցումները գլխավոր ուղիների հետ վաղուղներում և կայարաններում՝ պետք է ունենան, շարժակազմի փախուստը դեպի գլխավոր ուղին կանխելու համար—ապահովիչ փակուղիներ 50 մ-ից վոչ պակաս ողտակալ յերկարությամբ: Պետք է ունենան նաև գծային՝ արգելիչներ:

§ 44. Յերկուղի վաղուղներում տեղարկվող սլաքային փոխադրիչները, ուղիղ գծով ընթացող գնացքների համար՝ պետք է կառուցվեն խափնների (поперечный): Բացառիկ դեպքում, յերբ կցվող ուղիներն ու ճյուղերը ունեն գծվար մերձեցում, ճանապարհի պետի կարգադրությամբ կարելի յե թույլատրել հակախափնների սլաքներ:

§ 45. Գլխավոր ուղու ճյուղավորումների սլաքները, յերբ կան ելեկտրոմականային սիստեմի կամ գծային կապակցման սարքավորումներ, պետք է ալս սարքավորումների հետ կապակցված լինեն վերահսկողական կողպեքներով:

§ 46. Ալտռուղեկապակցում ունեցող ուղեմասերում վաղուղների սլաքային փոխադրիչները պետք է ալն-

§ 40. Սլաքային փոխադրիչները ծառայում են չարժակազմը մի գծից մյուսը փոխադրելու համար:

Սլաքային փոխադրիչները պետք է համապատասխանեն գծում գետեղված ուղիների տիպին և ունենան հետեվյալ մարկաների խաչմերուկները (БРЕСТОВИНЫ):

ա) Գլխավոր և ճամբորդական ընդունիչ-առաքման գծերում $\frac{1}{11}$ -ից վոչ ավելի դեք (КРУЧЕ), իսկ անդ-լիական սլաքների համար $\frac{1}{9}$ մարկայի խաչմերուկներ: Այն սլաքները, վորոնցով ճամբորդական գնացքները չեն թեքվում դեպի կողքի ուղիները, կարող են լինել $\frac{1}{9}$ մարկայի:

բ) Ապրանքային չարժման ընդունիչ-առաքման գծերում $\frac{1}{9}$ վոչ ավելի դեք մարկայի խաչմերուկ:

գ) Մյուս ալլ գծերում $\frac{1}{6}$ -ից վոչ ավելի դեք մարկայի խաչմերուկ:

§ 41. Արգելվում է գծում պահել հետեվյալ խախտումներն ունեցող սլաքային փոխադրիչները.

ա) յերբ նրանց սլաքային լեզվակներն անջատված են (ОСТРЯК),

բ) յերբ լեզվակը չըջանակային ուղից հեռացել է 4 մմ. կամ ավելի,

գ) յերբ լեզվակը փչրվում է և ստեղծվում է կատարի վրանցույթ (набегание требия):

դ) յերբ լեզվակը չըջանակային ուղից իջնում է 2 կամ ավելի միլիմետր,

ե) յերբ խաչմերուկի միջուկի բանող յեղրի և կոնտր-ուղիի գլխիկի բանող կողի մակերեսի միջիտա-րածությունը 1477 մմ-ից պակաս է,

զ) յերբ լեզվակը կամ չըջանային ուղի բեկվում է,

է) յերբ բեկվում է խաչմերուկը (նրա միջուկը, թևերը),

ը) յերբ յերկու կամ ավելի կոնտր-ուղիների հեղույաները (ДОЖТЫ) խզվում են:

§ 42. Սլաքային փոխադրիչների տեղարկումը վազուրդներում և կայարաններում կատարվում է ճանապարհի պետի կարգադրությամբ:

§ 43. Ճյուղերի կցումները գլխավոր ուղիներին հետ փազուրդներում և կայարաններում՝ պետք է ունենան, չարժակազմի փախուստը դեպի գլխավոր ուղին կանխելու համար—ապահովիչ փակուղիներ 50 մ-ից վոչ պակաս ողտակաք յերկարությամբ: Պետք է ունենան նաև գծային արգելիչներ:

§ 44. Յերկուղի վազուրդներում տեղարկվող սլաքային փոխադրիչները, ուղիղ գծով ընթացող գնացքների համար՝ պետք է կառուցվեն խալիների (ПОМРЕСТЫЙ): Բացառիկ դեպքում, յերբ կցվող ուղիներն ու ճյուղերը ունեն դժվար մերձեցում, ճանապարհի պետի կարգադրությամբ կարելի յե թույլատրել հակախալիների սլաքներ:

§ 45. Գլխավոր ուղու ճյուղավորումների սլաքները, յերբ կան ելեկտրոմականային սիստեմի կամ գծային կապակցման սարքավորումներ, պետք է ալս սարքավորումների հետ կապակցված լինեն վերահսկողական կողպեքներով:

§ 46. Ավտոուղեկապակցում ունեցող ուղեմասերում վազուրդների սլաքային փոխադրիչները պետք է ալս-

պէս կապակցված լինեն մերձակա անցույթի լուսաֆորի հետ, վորպեսզի աղատ անցույթի ազդանշանը սեմաֆորի վրա յերեւա այն դեպքում, յերբ սլաքը զլիաւոր ուղու նկատմամբ կունենա նորմալ դիրք:

§ 47. Գծերում դետեղված այն բոլոր ձեռքի սլաքները, վորոնցով կատարվում է գնացքների ընդունում, բողարկում (пропуск) և առաքում, պետք է ունենան կողպեքով փակելու սխառլք (прибор), իսկ յեւքի և մյուս այլ պատասխանատու սլաքները, նայելով գնացքների շարժման չափերին և բնույթին, պետք է յեւքի և մուտքի ազդանշանների հետ ունենան փոխադարձ կապ:

Վերահսկման սլաքային կողպեքները դրվում են.

ա) ընդունման և առաքման մարչըրուտային սլաքների վրա,

բ) միջնադորդական անցույթի (сквозной проход) մարչըրուտային սլաքների վրա,

գ) ապահովական սլաքի վրա,

դ) ապահովիչ փակուղիների սլաքի վրա,

յե) վաղուրդներում կցվող ճյուղերի սլաքների վրա:

§ 48. Սլաքները պետք է ունենան լուսավորվող կամ չլուսավորվող սլաքային ցուցիչներ: Կայարաններում կենտրոնացված սլաքները կարող են ցուցանիչներ չունենալ: Լուսավորվող սլաքները ցույց են տրուվում տեխնիկա-կարգադրական աւտի մեջ:

§ 49. Նոր գետեղվող և վերաշինվող սլաքային փոխադրիչները, ինչպէս բաժանման կետերում, նույն

պէս և վաղուրդներում (на перегонах), սպասի աշխատավորները շահագործման են տալիս աւտով, սակայն կայարանաւտի և կամ շարժման Սպասի Բաժնի պետից նշանակված այլ աշխատավորի կողմից ընդունվելուց հետո:

§ 50. Սլաքային փոխադրիչները հատկապէս լավ պետք է պահպանվեն ըստ հարթացույցի և շաբլոնի, պետք է ճշտորեն պահպանվեն նաև փոխադրիչների առանձին մասերի մաշեցման թույլատրելի չափերը:

§ 51. Կայարանային դծերի սլաքային փոխադրիչները դառնում են կայարանաւտի կարգադրութան տակ: Կայարանի պետերը պարտավոր են այդ փոխադրիչները ապահովել սլաքացույց լապտերով (фонарем), նրանց անխախտ վիճակին ու լուսավորումը նրանց խնամում ու սպասարկում են սլաքավարները: Սլաքավարները պարտավոր են ապահովել սլաքային փոխադրիչների անխափան և անընդհատ աշխատանքը, պահել նրանց մաքուր վիճակում, չստ լավ յուղել և այնպէս նրանց թուլացած հեղույսներն ու փիչերը (болты и шурупы):

Սլաքային փոխադրիչները նորոգում են դծի սպասի աշխատավորները, իսկ կենտրոնացրած սլաքային փոխադրիչներինը՝ նույնպէս և ազգարարման ու կապի սպասի աշխատավորները:

ԳՆԱՆՅՈՒՅԹՆԵՐ (ПЕРЕЕЗДЫ) ՅԵՎ ՅԵՐԿԱԹԳԾԵՐԻ
ԽԱՉԱՀԱՏՈՒՄՆԵՐԸ

§ 52. Յերկաթուգծերի խաչահատումների տեղերը ավտո-սայլաշարային (автотружевыми) ճանապարհներ

բով՝ վորոչում ե ճանապարհի պետը: Յերկաթգծի հատումը այլ յերկաթգծերով, ինչպես և տրամվայի և յերկաթուղային արդյունաբերական տրանսպորտի գծերով—թույլատրում են միմիայն ՀՃԺԿ-ի գծի և չարժման կենտրոնական վարչութիւնների պետերը:

§ 53. Յերկաթգծի ամեն մի խաչահատում—էլեկտրահաղորդման, կապի, նավթամղման, ջրմուղային խողովակներով, այլ և ստորգետնյա և վերգետնյա սարքավորումներով՝ կարող ե թույլատրել միմիայն ճանապարհի պետը:

Այսպիսի խաչահատումներ թույլատրելիս՝ պետք ե նախատեսնված լինեն հատուկ պատասպարիչ սարքավորումներ, ապահովիչ ցանցեր, հատուկ խողովակներ և նրբանցքներ (тапперы):

Չվորոչված տեղերով անցկացնել գծանցույթ՝ արգելվում ե, վորի հսկումը դրվում ե գծի սպասի ղիստանցիայի աշխատավորների վրա:

§ 54. Գծանցույթները, նայելով դնացքների և կառքերի, ավտոների, սայլերի (экипажи) յերթեվեկման խտությանը—բաժանվում են հսկվող և չհսկվող գծանցույթների: Գծանցույթների հսկման կարգը վորոչում ե ճանապարհի պետը:

§ 55. Հսկվող գծանցույթները պետք ե ունենան ուղեկալներ, հատկապես կենտրոնացրած ղեկավարությամբ և պետք ե լուսավորվեն մութ ժամանակ, մառախուղի, մեծ ձյունի ու բուքի միջոցին:

§ 56. Գծանցույթները պետք ե պատասպարված լինեն ազդանշաններով: Մեծ յերթեվեկման միջոցին

գծանցույթները սարքավորվում են ավտոմատիկ ազդարարիչներով:

§ 57. Գծանցույթները պետք ե ունենան վրաքաշ և մերձեցումներ (подъезды) վորոնք պետք ե պատասպարված լինեն սյունիկներով կամ բազրիքով (перила):

§ 58. Գծանցույթներով հատկապես ծանր և մեծածախալ բեռների (ինչպես դեցուք, լոկոմոբիլների, չոգեկաթոսների և դործարանական խոշոր կահավորման և այլն) թողարկումը թույլատրում ե, յուրաքանչյուր հատուկ ղեկավարման գծի ղիստանցիայի պետը:

§ 59. Գծանցի պահպանը պետք ե ապահովի դնացքների յեվ ավտո-սայլաչարային (автоматической) տրանսպորտի անվտանգ անցույթը գծանցույթով: Նա պետք ե ստույգ կերպով իմանա դնացքների յերթեվեկման չվացուցակը, ժամանակին պատասպարի գծանցույթները և տա սահմանված ազդանշանները:

ԳԾԱՅԻՆ ՆՇԱՆՆԵՐ

§ 60. Գլխավոր դժերի մոտ դրվում են հետևյալ մշտական դժային նշանները.

ա) կիլոմետրային և պիկետային.

բ) կորույթների սկզբին ու վերջին.

գ) թեքություն ցույց տվող նշաններ.

դ) մեքենավարի համար—պրոֆիլի դնացք խողովակների մասին կանխազգուշացնող սուլում տալու՝ ազդանշաններ, հրման սկզբի և վերջանալու, փուքսները փակելու մասին ազդանշաններ և կանխազգուշաց-

ման սկզբնականները ու մուտքի սեմաֆորները առաջ ազդարար վահաններ.

ե) ճանապարհի, գծի դիտանցիայի, ուղեչրջանների և բանվորական բաժինների սահմանները ցույց տվող ցուցիչներ.

զ) ելեկտրիֆիկացրած ուղեմասերում՝ մեքենավարների համար հաղորդակցիչի չեղոք մատերում հոսանքը մուծելու և անջատելու կանխազգուշացման նշաններ և կոնտակտային ցանցի դիտանցիաների սահմանները ցույց տվող ցուցանիշներ:

§ 61. Գծային բոլոր նշանները պետք է լինեն ստանդարտային տիպի, վորոնք հաստատվում են ՀՃԺԿ-ի կողմից: Գծային նշանները ղեռնղվում են աջ կողմից, ըստ կիլոմետրների հաշվի և ուրից 2 մ-ից վուց մոտ հեռավորությամբ: Այն նշանները, վորոնք չեն բարձրանում ուրի վերին գլխիկից, կարող են դրվել 1,35 մ-ից վուց ավելի մերձ:

§ 62. Բարձրած յերկաթուղային շերտի (полоса отвода) սահմանները ցույց տալու համար, դրվում են հետուկ նշաններ:

§ 63. Բացի գծային մշտական նշաններից, ձևամաքրիչների համար դրվում են ժամանակավոր ցուցիչներ, իսկ ելեկտրո-գնացքների մեքենավարների համար՝ պանտոգրաֆը բարձրացնելու և իջեցնելու ցուցիչներ:

ԳԾԱՅԻՆ ՇԵՆՖԵՐ

§ 64. Ուղեչրջանի, բանվորական բաժնի և ուղեպտույտի (путевой обход) սահմաններում՝ գծի աշխա-

տավորների (ճանապարհի վարպետների, գծի ջոկատավարների, մշտական նորոգման գծային բանվորների, ղեծը չրջագայողների, պահապանների) համար կառուցվում են շենքեր, վարչական շինությունների համար տեղավորումներ (размещения), շենքեր են շինվում նաև գույքն ու գործիքները պահելու համար:

ԳԾԻ ՍՊԱՍԻ ԱՐՀԵՍՏԱՆՈՑՆԵՐԸ

§ 65. Գծի սպասի ճանապարհային և դիտանցիոն արհեստանոցները պետք է կարողանան նորոգել ու պտտրաստել գծային տնտեսության սարքավորումների առանձին մասերը, պետք է կատարեն գույքի և գործիքի նորոգում ըստ այն անվանացուցակի, վորը հաստատվում է ճանապարհի պետի կողմից յուրաքանչյուր արհեստանոցի համար առանձին:

ՄԵՔԵՆԱ-ԳԾԱՅԻՆ ԿԱՅԱՐԱՆՆԵՐ

§ 66. Մեքենա-գծային կայարանները կատարում են գծի վերակառուցողական, հիմնական և միջին տեսակի նորոգումներ: Մեքենա-գծային կայարանները կահավորվում են կյուվետները մաքրելու և պողոսելու (для нарезки), ղեծը բալլաստի վրա բարձրացնելու, կոճերը տակհարելու (подбивка), ուրիներն ու կոճերը մեքենայորեն մշակելու մեխանիզմներով, կահավորվում են նաև կցումները զողելու, մաշված խաճերը և ուրիների հարված ծայրերը հալելու և արհեստական կառուցվածքները նորոգելու մեխանիզմներով:

Շարժական մեքենա-զծային կայարանները կազմավորվում են 4 կամ 2 սունային վաղսնեերից՝ տեխնիկական անձնակազմը, կահավորումները և դրանք նշանակալից համար: Նույն շարժական մեքենա-զծային կայարանին կցում են նաև բնակվելու վաղսնեեր:

3-րդ գլուխ

ԼՈԿՈՄՈՏԻՎԱՅԻՆ ՏՆՏԵՍՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌՈՒՑՎԱԾՔՆԵՐԸ

§ 67. Լոկոմոտիվային անտեսության հիմնական սարքավորումը լոկոմոտիվային դեպոն է, պատրաստավորման սարքավորումները, դարձապտույտները (поворотные круги) ու յեռանկյունները, ջրամատուցները, էլեկտրա-ուժական և լուսավորման կառուցումները:

ԼՈԿՈՄՈՏԻՎԱՅԻՆ ԴԵՊՈ

§ 68. Դեպոն պետք է սպասարկի գծամասում աշխատող լոկոմոտիվները: Դեպոն պետք է ունենա լոկոմոտիվի տիպին համապատասխանող չափեր (ըստ յերկարության, բարձրության և լայնության): Դեպոն պետք է ունենա լավ լուսավորություն, տաքացում, հողմախաղ և կոյուղի:

Դեպոյի զծերը և պատրաստավորման (экипиро-

вочные) սարքավորումները պետք է հնարավոր արագ դուրսից անհետն ապահովեն պատրաստավորման և մանյուվրների կատարման դործողությունները:

§ 69. Դեպոյի պետք պարտավոր է բոլոր գեպոյան սարքավորումները (ամբարձիկ, վողդիկ, դաղքահային կահավորումները) պահել աշխատի վիճակում, վորն ապահովի ժամանակի նվազագույն կուրսում լոկոմոտիվի նորոգման բարձր վորակը:

ՊԱՏՐԱՍՏԱՎՈՐՄԱՆ ՍԱՐՔԱՎՈՐՈՒՄՆԵՐԸ

§ 70. Պատրաստավորման սարքավորումներին և էլեկտրոկ պահեստները, վառելիքի, ախաղամատուցման, ջրի վերուցքի (набор воды), կահավորումներն ու կարգավորումները, խարամահավաքի (шлюз-уборочные) հարմարեցումներն ու յողիչ նյութերի բաշխման և պահուստի շինությունները:

ԴԱՐՁԱՊՏՈՒՅՏՆԵՐՆ ՈՒ ՅԵՌԱՆԿՅՈՒՆՆԵՐԸ

§ 71. Այն կայարանները, ուր նախատեսված է աշխատ, պետք է կահվորված լինեն դարձապտույտ ողերով (поворотными кругами), կամ յեռանկյուններով:

ՋՐԱՄԱՏՈՒՅՈՒՄ

§ 72. Ջրավերուցքի կետերը կառուցվում են աշխատի կորովով (мощность) և իրարից աշխատի հեռավորությամբ, վորպեսզի հնարավոր լինի գնացքների

Շարժական մեքենա-զծային կայարանները կազմավորվում են 4 կամ 2 սոնային վաղմուներից՝ տեխնիկական անձնակազմը, կահավորումները և դրասենյակն տեղավորելու համար: Նույն շարժական մեքենա-զծային կայարանին կցում են նաև բնակվելու վայրեր:

3-րդ գլուխ

ԼՈՎՈՄՈՏԻՎԱՅԻՆ ՏՆՏԵՍՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌՈՒՅՎԱԾՔՆԵՐԸ

§ 67. Լոկոմոտիվային անտեսուլթյան հիմնական սարքավորումը լոկոմոտիվային դեպոն է, պատրաստավորման սարքավորումները, դարձապտույտները (поворотные круги) ու յեռանկյունիները, ջրամատուցները, ելեկտրա-ուժական և լուսավորման կառուցումները:

ԼՈՎՈՄՈՏԻՎԱՅԻՆ ԴԵՊՈ

§ 68. Դեպոն պետք է սպասարկի գծամասում աշխատող լոկոմոտիվները: Դեպոն պետք է ունենա լոկոմոտիվի տխլին համապատասխանող չափեր (ըստ յերկարության, բարձրության և լայնության): Դեպոն պետք է ունենա լավ լուսավորություն, տաքացում, հողմախող և կոյուղի:

Դեպոյի գծերը և պատրաստավորման (экипиро-

вочные) սարքավորումները պետք է հնարավոր արագությամբ ապահովեն պատրաստավորման և մանյովլերներին կատարման գործողությունները:

§ 69. Դեպոյի պետք պարտավոր է բոլոր գեպոյական սարքավորումները (ամբարձիկ, վոդոլիչ, գաղղյահային կահավորումները) պահել աշխարհի վիճակում, վորն ապահովի ժամանակի նվազագույն կուտակում լոկոմոտիվի նորոգման բարձր վորակը:

ՊԱՏՐԱՍՏԱՎՈՐՄԱՆ ՍԱՐՔԱՎՈՐՈՒՄՆԵՐԸ

§ 70. Պատրաստավորման սարքավորումներին և վերաբերում պահեստները, վառելիքի, ավազամատուցման, ջրի վերուցքի (набор воды), կահավորումներն ու կարգավորումները, խարամահալաքի (шлагоборочные) հարմարեցումներն ու յուղիչ նյութերի բաշխման և պահուստի շինությունները:

ԴԱՐՁԱՊՏՈՒՑՏՆԵՐՆ ՈՒ ՅԵՌԱՆԿՅՈՒՆՆԵՐԸ

§ 71. Այն կայարանները, ուր նախատեսված է ստույտ, պետք է կահվորված լինեն դարձապտույտ ողերով (поворотными кругами), կամ յեռանկյունիներով:

ՋՐԱՄԱՏՈՒՑՈՒՄ

§ 72. Ջրավերուցքի կետերը կառուցվում են աշխարհի կորովով (мощность) և իրարից աշխարհի հեռավորությամբ, վորպեսզի հնարավոր լինի գնացքների

առավելագույն թվի դեպքում ևս ապահովել գնացքները, շոգեչարժներն ու կայարանները ջրի անհրաժեշտ ծախսով, ինչպես և հոգալ կայարանի ջրի այլ կարիքները:

§ 73. Զրամատակարարման սարքավորումները բաղկացած են.

ա) ջրամատուցման աղբյուրներից և ջրավերուցքի կառուցվածքներից.

բ) ծծանային կայարաններից, վորոնք ջուրը մատուցում են ջրավաղանային շենքերին ու բաշխման ցանցին.

գ) ջրավաղանային շենքերից, վորոնք ջրաճնշիչ գծերով հաղորդված են ծծանային կայարանների հետ, ճնշում ստեղծելու և անմիջապես կայարաններում ջրապաշար պահելու համար.

դ) ջրաբաշխիչ ցանցից և ջրմուղներից, ջուրը ծախսման կետերին բաժանելու համար.

յե) ջրաճնշական սյուներից և ծորակներից.

զ) ջրամաքրիչ սարքավորումներից:

§ 74. Զրավերուցքի յուրաքանչյուր կայարանում յերկուսից պակաս ջրաճնշական սյուներ չպետք է լինեն, յուրաքանչյուր ուղղության համար մի-մի հատ, ճամբորդական դնացքների շոգեչարժերի ջրավերուցքի համար կայարաններում՝ այս դնացքների առաքման և ընդունման գծերում՝ դրվում են լրացուցիչ ջրաճնշական սյուներ:

§ 75. Զրաճնշական սյուները պետք է ունենան ախպիսի հարմարեցումներ, վորոնցով, գծի առանցքին զուգահեռ՝ հնարավոր է պնդացնել պտույտ գոր-

ծող կնճիթը: Պետք է ունենան նաև, կնճիթի դիրքը ցույց տալու համար աղբանշանային լապտերներ:

ՈԺԱՆԴԱԿ ԳՆԱՑՔՆԵՐ

§ 76. Յերկաթգծում խորտակումների ու վթարների հետեվանքները վերացնելու համար—կաղմավորվում են ոժանդակ դնացքներ:

Յերկաթուղու հողամասերում հրդեհները կանխելու համար, պետք է պատրաստ և բոլորովին անխախտ վիճակի մեջ լինեն հատուկ հրչեջային դնացքներ և կահավորված հրչեջային դեպո:

ԵԼԵԿՏՐԱՈՒԺԱԿԱՆ ՏՆՏԵՍՈՒԹՅՈՒՆ

§ 77. Յերկաթուղային սարքավորումները պետք է ապահովված լինեն անհրաժեշտ էներգիայի բավարարանակով.

ա) Զերմ-էլեկտրակենտրոնների կամ էլեկտրակայանների միջոցով.

բ) Տրանսֆորմատորային յենթակայանի և ընդհանուրի ուղտագործման գծի տնակների միջոցով.

գ) Բաշխման ուժացանցի և լուսացանցի միջոցով:

ՎԱԳՈՆԱՅԻՆ ՏՆՏԵՍՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌՈՒՅՎԱԾՔՆԵՐԸ

§ 78. Վազոնային տնտեսության հիմնական կառուցվածքն՝ ճամբորդական և ապրանքային վազոնային դեպոններն են, վազոնները նորոգման կետերը, անհատական զննման կետերն ու ավտոարգելակների վերահսկման կետերը:

§ 79. Ճամբորդական վագոնային դեպոն ծառայում է ճամբորդական վազոնների, նրանց մասերի զննման, ընթացիկ (միջնացքային և անջատական) ու տարեկան նորոգման, ինչպես և ճամբորդական զնացքների վազոնները պատրաստավորելու համար:

§ 80. Ապրանքա-վագոնային դեպոն՝ ծառայում է ապրանքային վազոնները և նրանց մասերը զննելու տարեկան, միջին և ընթացիկ նորոգման, ինչպես և դժային արտադրական միավորների պահեստի մասերն ու կահավորումները նորոգելու համար:

§ 81. Վագոնա-նորոգման կետը՝ հատկացնվում է ապրանքային վազոնների, նրանց մասերի տարեկան և ընթացիկ նորոգումները կատարելու, անվազոյեի պարանոցներն ու նրանց կալանդներն ձախարակելու համար:

§ 82. Ընթացիկ զննման կետը՝ հատկացնվում է ապրանքային և ճամբորդական վազոնների զննման և ընթացիկ անանջատ նորոգման և բուքսերը խնամելու համար:

§ 83. Ավտոարգելակների վերահսկման կետը՝ ծա-

ռայում է զնացքների ավտոարգելակները դիտելու, նրանց աշխատանքը փորձելու, նորոգելու, ինչպես և նոր կազմավորված ու վերակազմավորված զնացքների արգելակային ցանցը լարելու, ավտոարգելակային կահավորման ալլ մասերի և ոգաբաշխիչների նորոգությունը կատարելու համար:

ԿԱՅԱՐԱՆԱՅԻՆ ՏՆՏԵՍՈՒԹՅՈՒՆ

§ 84. Ճամբորդական և բեռնային չարժույթ կառուցվածք կազմակերպելու համար կայարանում պետք է լինեն կայարանային տնտեսության հետևյալ հիմնական սարքավորումները—զնացքները ընդունելու, ուղարկելու, թողարկելու և կազմավորելու համար դժային զարդացում, ճամբորդական շենքեր, ծառայողական շինություններ, ճամբորդական պլատֆորմներ, սառուցման և բեռնային կառուցվածքներ (պահեստներ, բազաթային շինություններ, բեռնային պլատֆորմներ), կայարանային պոստեր և սլաքային բուլկաներ (булки): խոշոր, տեսակավորման կայարաններում՝ բլուրային (горыные) սարքավորումներ:

§ 85. Ճամբորդական շենքերը պետք է ունենան.

ա) այնպիսի շինություններ, վորոնք սպասվում են ուղեվորների ճամբորդական տոմսերի հարմար և արագ ստացումն ու բազաթի պահպանումը:

բ) զնացքին սպասող ուղեվորների համար շինություն:

դ) ուղեվորնները կուտուրական, կենցաղային, ռանխտարա-առողջապահական կարիքների սպասարկման համար շինությունն:

դ) տեղեկանքի բյուրո, գնացքները յերթեվեկումբը ցույց տվող չվացուցակ, ցուցիչներ և պլակատներ:

Այս շինությունները պետք է պահվեն որինակելի կարգապահութամբ, մաքուր, լավ պետք է լուսավորվեն և տաքացնվեն:

Ճամբորդական կայարանները պետք է կահավորվեն բարեկարգ ճաշարաններով, բուֆետներով, մշտական և շարժական կրպակներով (ларьки):

§ 86. Կայարանների ծառայողական շինությունները, վորոնք հատկացված են գնացքների յերթեվեկումբին հետ կապված աշխատավորների (կայարանի հերթապահի, կայարանային դիսպետչերի, կապի և կիկ-ի աշխատավորների) տեղավորման համար, պետք է ապահովեն աշխատանքի հարմար պայմաններ: Կլիենտուրային և ուղեվորներին սպասարկող աշխատավորների շինությունները պետք է հարմար և մատչելի լինեն ու ապահովեն ոպերացիաների արագ կատարումը: Ուղեվորների սպասարկմանը հատկացրած շինությունները արդելվում են գրավել ծառայողական կարիքների համար:

§ 87. Կայարանների և վոկզալների պետերը պարտավոր են անձամբ ստուգել ուղևորներին սպասարկելու աշխատանքը, հետեվել վոկզալի մաքրությանը և կարգավորմանը, պահանջելով սպասարկող անձնակազմից ուշադիր և հոգատար վերաբերմունք դեպի ուղևորները:

§ 88. Ճամբորդական պլատֆորմները պետք է ապահովեն ուղևորների արագ, հարմար և անխտանջ նստեցումն ու ելքը: Բարձր ճամբորդական պլատֆորմների դեպքում՝ ուղևոր գլխիկի և պլատֆորմի հատակի միջև տարածությունը պետք է լինի 1100 միլիմետր:

Ժամանակավորապես կարող են պահպանվել այն պլատֆորմները, վորոնց բարձրությունը ուղևոր գլխիկից 915 մմ է: Ճամբորդական ցածր պլատֆորմների դեպքում՝ ուղևոր գլխիկի և պլատֆորմի հատակի միջև տարածությունը չպետք է գերազանցի 200 մմ-ից:

§ 89. Կայարանների սառուցման կառուցվածքները (սառցարաններ, սառցապահեստներ, աղապահեստներ, սառույց մատուցելու ետակաղներ, ռեֆրիժերատորներ) պետք է ապահովեն չուտ փչացող բեռների պահպանումն ու գնացքներին և վազոններին՝ սառույցի մատակարարում:

§ 90. Պակհաուզները, բազաժային սրահներն ու բեռնային պլատֆորմները պետք է այնպես կահավորված լինեն, վորպեսզի ապահովվի բեռնային ոպերացիաների արագ ու հարմար կատարումը: Բեռնավորման պլատֆորմների վերին մակարդակի բարձրությունը ուղևոր գլխիկից՝ պետք է լինի 1100 մմ:

§ 91. Կայարանային այն պոստերը, վորոնցից անմիջականորեն կատարվում է սլաքների և աղբանշանների դեկավարում, պետք է ապահովեն կայարանային գծերի հաջող յերեվումը:

§ 92. Սլաքային բուդկաները (будки) պետք է սարքավորված լինեն հեռախոսով, արտաքին զանգա-

յին ազդանշաններով և ունենան իրենց անհրաժեշտ գույքն ու գործիքները:

§ 93. Խոշոր տեսակավորման կայարանները՝ գընացքները լուծելու (расформирование) և կազմավորելու համար, պետք է ունենան բլուրներ (горки):

§ 94. Մանյովրային աշխատանքը արագացնելու, վազոնների ջարդը կանխելու և աշխատանքի պայմանները բարելավելու համար, տեսակավորող բլուրները մեքենայացվում են, շինվում են վազոնային դանդաղիչներ՝ մեքենայացրած սանդալներով և սլաքներին կենտրոնացումով:

§ 95. Նոր կառուցվող բլուրները (горки) պետք է շինվեն այն հաշվով, վոր հետագայում հնարավոր լինի նրանց մեքենայացումը:

§ 96. Բոլոր, թե մեքենայացրած, և թե վոչ մեքենայացրած բլուրները պետք է կահավորված լինեն լուսափորային ազդարարումով, կարողադուրսթյունները հաղորդելու համար՝ բարձրախոսներով և այնպիսի սարքավորումներով, վորոնցով հաղորդվում են վազոնների քանակի և ուղղության մասին տեղեկություններ:

6-րդ գլուխ

ԱԶԴԱՐԱՐՈՒՄ, ՍԼԱՔՆԵՐԻ ՅԵՎ ԱԶԴԱՆՇԱՆՆԵՐԻ ԿԵՆՏՐՈՆԱՑՈՒՄ ՅԵՎ ՈՒՂԵԿԱՊԱԿՑՈՒՄ

§ 97. Միության յերկաթգծերում գործադրվում են ազդարարման, կենտրոնացման և ուղեկապակցման հետևյալ տեսակները.

- ա) Մշտական և փոխադրական ազդանշաններ:
- բ) Գծային և կայարանային ավտոմատիկ և էլեկտավտոմատիկ ուղեկապակցում:
- գ) Ելեկտրա-մականային սխեմա:
- դ) Սլաքների և ազդանշանների կենտրոնացում:
- յե) Դիսպետչերական կենտրոնացում:
- զ) Քեք-ազդարարում և ավտո-ստոպներ:
- է) Վերահսկողական կողպեքներ:
- ը) Ավտոմատիկ գծացանցույթային ազդարարում և
- թ) Գիծը խափանող ազդանշաններ և պիտույքներ:

ԱԶԴԱՆՇԱՆՆԵՐ

§ 98. Ազդանշանները ծառայում են գնացքներին անվտանգ յերթեկումը ապահովելու համար:

Ազդանշաններով գնացքային անձնակազմին և շարժման հետ կապ ունեցող աշխատավորներին ցուցմունքներ են տրվում գնացքների յերթի և մանյովրային աշխատանքի միջոցին:

§ 99. Միության յերկաթուղային տրանսպորտում գործադրվում են միմիայն ՀՃԺ-ի կողմից հաստատված ազդանշանները:

§ 100. Սեմաֆորները, լուսափորները և կանխադրուշանող ազդանշանները չեն թույլատրվում հիմնել այնպիսի տեղերում, վորոնք չեն ապահովում նրանց յերեկումը գնացքից:

§ 101. Յեթե ավտոկապակցումով չկահավորված ուղեմասերում, տեղական պայմանների չնորհիվ, տեսանելիությունը այնպես է, վոր մուտքի և անցույթի ազդանշանները անկարելի յե նկատել արգելակման ու

դուն հավասար տարածությունից, ապա նրանց առաջ դրվում են կանխադրուչացնող ազդանշաններ, վորոնք կրկնում են հիմնական ազդանշանների ցուցմունքը:

Բեռնալարված դծերում (грузонапряженные линии), անկախ կանխադրուչացման ազդանշանային սարքավորումներից, բոլոր սեմաֆորների, լուսաֆորների և կանխադրուչացման սկավառակների առաջ դրվում են ազդատու վահաններ:

§ 102. Սեմաֆորները, լուսաֆորները և կանխադրուչացման ազդանշանները դրվում են գնացքների շարժման ուղղության աջ կողմից՝ կամ պատասպարվող դծի առանցքի վրա:

Ազդանշանները յուրաքանչյուր դծով պետք և դրվեն այնպես, վորպեսզի գնացքից անհնար լինի նրանց ընդունել հաջեման դծերին վերաբերող ազդանշանների տեղ:

§ 103. Անջատման կետի մոտքի ազդանշանները պետք և դետեղված լինեն առաջին մոտքի սլաքից՝ հետեմյալ տարածությունների վրա. լուսաֆորները 15 մ-ից վոչ մոտ, իսկ սեմաֆորները 50 մ-ից վոչ մերձ:

§ 104. Յուրաքանչյուր առաքման դծի յեւքի ազդանշանները պետք և դրվեն այն տեղի ղիմացը, վորը հատկացված և մեկնող գնացքի լոկոմոտիվի կանգնույթի համար:

§ 105. Անցույթի ազդանշանները դրվում են բլոկ-ուղեմասի սահմաններում:

§ 106. Յեթե կիսաավտոմատիկ ուղեկապակցումով կահավորված գծային պոստում կա կցվող ճյուղի կամ դծի սլաք, ապա այս պոստի անցույթի սեմաֆորը կամ

լուսաֆորը կապակցվում և սլաքի հետ կամ թե դրվում են մոտքի և յեւքի ազդանշաններ:

§ 107. Միևնույն մակարդակով յերկու յերկաթուղային դծի հատումը պետք և պաշտպանվի պատասպարման ազդանշաններով, հատումից 50 մ-ից վոչ պակաս հեռավորությամբ:

Այս ազդանշաններն իրար հետ պետք և այնպես լինեն կապված, վոր նրանցից մեկի բացումը հնարավոր լինի միմիայն հակառակող ազդանշանի վաղ ցուցմունքի դեպքում:

§ 108. Բացվող կամուրջները պետք և պաշտպանվեն պատասպարման ազդանշաններով կամրջի բացվող մասի սկզբից 50 մ-ից վոչ պակաս հեռավորությամբ:

Ազդանշանը պետք և սարքավորված լինի այնպես, վոր նրա բացումը հնարավոր լինի միմիայն կամրջի նորմալ ղիրքի միջոցին:

§ 109. Յերկաթուղային դծերի հատման և բացվող կամուրջների պատասպարման ազդանշանները պետք և լրացնվեն նաև հիմնական ազդանշանների ցուցմունքը կրկնող կանխադրուչացման ազդանշաններով:

§ 110. Կիսաավտոմատիկ ուղեկապակցումով ուղեմասերի մոտքի բոլոր սեմաֆորների կայմերի վրա դրվում են յեւքի սեմաֆորի թևի հետ կապված միջանցիկ յերթի (свободной проход) սկավառակներ:

§ 111. Բոլոր ազդանշանների և սլաքային ցուցիչների լուսավորումը պետք և ապահովի ազդանշանների ցուցմունքի պարզ յերեմումը գնացքից:

§ 112. Արգելվում և ազդանշանների ապակիների և վոսպնյակների վրա կիրառել այնպիսի գունավորում,

վորը չի համապատասխանում սահմանված ստան-
դարտներին և որինակներին:

§ 113. Գնացքի շարժման հետ կապված ազդա-
րարման մեջ կիրառվում են հետևյալ հիմնական ազ-
դարարական գույները.

ա) Կանգնույթ պահանջող կարմիր գույն:

բ) Արագուլթյան նվազեցում պահանջող դեղին
գույն:

գ) Սահմանված արագուլթյամբ շարժում թույլա-
տրող կանաչ գույն:

ԳԾԱՅԻՆ ՅԵՎ ԿԱՅԱՐԱՆԱՅԻՆ ԱՎՏՈՄԱՏԻԿ ՅԵՎ ԿԻՍԱՎՏՈՄԱՏԻԿ ՈՒՂԵԿԱՊԿՑՈՒՄ

§ 114. Ավտոմատիկ և կիսավտոմատիկ ուղեկա-
պակցման սարքավորումները մինչև իրենց միջոցով
պաշտպանվող բոլոր ուղեմասեր ազատվելը, չպետք է
թույլ տան, վոր յեղքի և անցույթի ազդանշանները
բացվեն:

§ 115. Ավտոկապակցման դեպքում բոլոր լուսա-
ֆորները պետք է ավտոմատիկորեն փակվեն, յեբր
գնացքը մուտք է գործում նրանց միջոցով պաշտպան-
վող բոլոր ուղեմասերը, ինչպես և այն դեպքում, յեբր
խախտվում է այդ դժամասերի ռելային չլթանների
ամբողջութունը: Միուղի միջկայարանային վաղուղո-
ներում (перегон) յեղքի լուսաֆորներից մեկի բացումից
հետո՝ հակառակ ուղղության բոլոր լուսաֆորները
պետք է ավտոմատիկորեն փակվեն:

§ 116. Ավտոմատիկ և կիսավտոմատիկորեն ուղե-

կապակցումով կահավորված վաղուղոներում, ուր
թույլատրվում է գնացքների հրում՝ և առաջման կա-
յարանը, հրիչի կամ թե տնտեսական գնացքների վե-
րադարձումով յերթեկում, պետք է կիրառվեն բա-
նալի-մականներ:

§ 117. Կայարաններում դրվող կայարանային ու-
ղեկապակցումը, ուր կան մի քանի կենտրոնացրած
պոստեր—պետք է ապահովի:

ա) Կայարանի հերթապահի վերահսկումը պոստի
կողմից գնացքներ ընդունելու, թողարկելու և առաջե-
լու դործողութունների, ինչպես և ներկայարանային
մարշրուտների վրա:

բ) Ձառաղան պոստերից ղեկավարվող սլաքների և
ազդանշանների փոխադարձ կցումը:

ԵԼԵԿՏՐԱ-ՄԱԿԱՆԱՅԻՆ ՍԻՍՏԵՄ

§ 118. Ելեկտրա-մականային սիստեմը չպետք է
թույլատրի մականային ապարատից հանել սովյալ վա-
ղուղին վերաբերող միաժամանակ մեկից ավելի մա-
կան:

§ 119. Միևնույն շարահարգի (Серия) մականային
ապարատների դրույթը (установка) թույլատրվում է
վոր ավելի հաճախ, քան Յ-վաղուղից հետո:

§ 120. Այն վաղուղոներում, ուր թույլատրվում է
գնացքների ընդերթ (вслед) և ժամանակի սահմանա-
փակումով շարժում, ինչպես և մինչև հարելան կա-
յարան ընթացող հրիչներով գնացքների յերթեկում՝
մականային ապարատները պետք է ապահովված լինեն
պոստապակավոր մականներով:

§ 121. Գնացքների հրամ թույլատրող վաղուդներ
ների մականային ապարատները, ըստ վորում հրէչը
նորից վերադառնում ե առաքման կայարանը—պետք ե
լրացնվեն նաև բանալի մական ունեցող պիտույքներով:

ՍԼԱՔՆԵՐԻ ՅԵՎ ԱԶԴԱՆՇԱՆՆԵՐԻ ԿԵՆՏՐՈՆԱՅՈՒՄԸ

§ 122. Բոլոր տիպերի կենտրոնացման սարքավո-
րումները պետք ե ապահովեն սլաքների և աղղանչան-
ների չաղկապումը, չթույլատրելով՝

ա) Տվյալ մարչրուտին համապատասխանող աղ-
ղանչանների բացումը, յեթե սլաքները դրված չեն
պատշաճ դրության մեջ, իսկ հակառակորդ մարչ-
չուտների աղղանչանները փակված չեն:

բ) Մարչրուտի մեջ մտնող սլաքի փոխադրումը
կամ հակառակորդ մարչրուտի աղղանչանի բացումը՝
յերբ սահմանված մարչրուտը սլաչտպանող աղղանչա-
նը բաց է:

§ 123. Մեխանիկական կենտրոնացման սարքավո-
րումները պետք ե՝

ա) Ապահովեն սլաքի հերձահատման (врез) դեպ-
քում նաև սլաքային լծակի հերձահատումը:

բ) Չթույլատրվեն լծակի փոխադրումը մինչև
հերձահատման վերացումը:

գ) Սլաքային քարչը խզվելիս՝ համապատասխան
սլաքը փակեն իր ծայրահեղ դիրքերից մեկում, իսկ
սեմաֆորի քարչը խզվելիս՝ փակեն սեմաֆորի թևը:

§ 124. Ելեկտրական կենտրոնացման սարքավո-
րումները պետք ե.

ա) Չթույլատրեն սլաքի փոխադրումը դնացքի
կաղմի տակ:

բ) Ապահովեն սլաքի հերձահատման վերահսկումը
և միաժամանակ տվյալ մարչրուտը սլաչտպանող աղ-
ղանչանի փակումը: Նոր և վերակառուցվող ելեկտրա-
կան կենտրոնացման սարքավորումները պետք ե ունե-
նան այնպիսի սարքավորում, վորը ամստմատիկորեն
չթույլատրի գնացքի ընդունումը զբաղված գծի վրա:

§ 125. Կենտրոնացրած սլաքների ուժատարներն ու
չաղկապիչները պետք ե.

ա) Ապահովեն մի սայրի (острек) քիպ հպումը իր
չրջանակային ռելսի հետ, յերբ սլաքը դրավում ե ծայ-
րահեղ դրություն:

բ) Ապահովեն մյուս սայրի հեռացումը իր չրջա-
նակային ռելսից՝ 125 մմ-ից վոչ պակաս տարածու-
թյամբ:

գ) Չպետք ե թույլատրեն սլաքի կցումը, յերբ
հպված սայրի և չրջանակային ռելսի միջի արանքը
4 մմ ե կամ ավելի:

Կենտրոնացրած սլաքային ապարատների լծակնե-
րը, նայելով նրանց գործադրմանը, պետք ե ներկված
լինեն զանազան գույներով:

ԴԻՍՊԵՏՉԵՐԱԿԱՆ ԿԵՆՏՐՈՆԱՅՈՒՄ

§ 126. Դիսպետչերական կենտրոնացումն աղա-
հովում ե՝

ա) Մի շարք կայարանների աղղանչանների և վա-
ղուրդների ղեկավարումը մի կետից:

բ) Ազդանշանների, սլաքների և դժերի հսկումը անջատական կետերում և նրանց կից բլոկ-ռադիոսան-
բում:

Դիսպետչերական կենտրոնացման սարքավորում-
ները պետք է թույլատրեն, վոր մանյովրային աշխա-
տանքի միջոցին, հենց անջատական կետերում՝ սլաք-
ների ղեկավարումը փոխարինվի ձեռքի ղեկավարու-
մով:

ՔԵՐ-ԱԶԳԱՐԱՐՈՒՄ (ԼՈԿՈՄՈՏԻՎԱՅԻՆ ԼՈՒՍԱ- ՖՈՐՆԵՐ) ՅԵՎ ԱՎՏՈՍՏՈՊՆԵՐ

§ 127. Քեր-ազդանշանները դրվում են լոկոմոտի-
վի բուգայի մեջ և ազդանշանային ցուցմունքները
տալիս են անմիջապես մեքենավարին և նրա ողնուկա-
նին: Բացի քեր-ազդանշաններից, մեքենավարի բուգ-
այի մեջ դրվում են նաև ձայնական ազդանշաններ:

§ 128. Ավտոստոպները պետք է ավտոմատիկոսին
կանգնեցնեն զնացքը, յերբ նա անցնում է փակ կան-
խաղաղացման կամ փակ հիմնական ազդանշանի մո-
տով այն դեպքում, յերբ մեքենավարը չի սեղմում
զգաստության կոթը (рукоятку бдительности): Մեքենա-
վարի կողմից կոթի սեղմելը հաստատում է, վոր նա
բժրոնել է ազդանշանը և միջոցներ է ձեռք առել զնաց-
քը կանգնեցնելու կամ նրա արադուրյունը նվազեցնե-
լու համար:

ՎԵՐԱՀՍԿՈՂԱԿԱՆ ՍԼԱՔԱՅԻՆ ԿՈՂՊԵՔՆԵՐ

§ 129. Վերահսկողական սլաքային կողպեքները
պետք է.

ա) թույլ տան բանալին հանել, միմիայն սլաքի
փակ միջոցին:

բ) Սլաքի փակումն ապահովել միմիայն այն դրու-
թյամբ, վորը ցույց է տրվում կողպեքից հանած բա-
նալու վրա, յերբ սայրը քիպ կերպով կսլչում է շրջա-
նակային ուղիին:

§ 130. Ազդանշանային վերահսկողական կողպեք-
ները չպետք է թույլ տան բանալին հանել այն դեպ-
քում, յերբ ազդանշանը բաց է:

ԱՎՏՈՄԱՏԻԿ ԳԾԱՆՑԱՅԻՆ ԱԶԳԱՐԱՐՈՒՄ

§ 131. Ավտոմատիկ գծանցային ազդարարումը
կանդնույթի ազդանշան է տալիս տրամվայի գծերի և
ավտո-լծաշարի կողմը այն դեպքում, յերբ գծանցին
զնացք է մոտենում:

Ազդանշանը պետք է փակ դրության մեջ այնքան
ժամանակ մնա, մինչև վոր զնացքը բոլորովին աղա-
տի գծանցը:

ԳԻԾՆ ԱՐԳԵԼՈՂ ՊԻՏՈՒՅՔՆԵՐ

§ 132. Գիծն արգելող պիտույքները (ցած ընկնող
սանդալներ, արգելափային սանդալներ և այլն) չպետք
է թույլ տան, վոր զնացքը կամ զնացքի կազմը դուրս
գան այն գծերից, ուր նրանք դրված են, յերբ այդ
գծերը պատասպարված են:

§ 133. Վճռականապես արգելվում է հեռադրական աղբարարների ղեկավարման, նորոգման հետ, ինչպես և զնացքների շարժման հարաբերությունը ծառայող ԿԿԿ (СВЦ) և կապի ապարատների հետ կապ չունեցող անձանց մոտոք այն շինություն մեջ, ուր նրանք դրված են:

Այս ապարատներով իրավունք ունեն ոգտվել իրենց հերթադահույթյան միջոցին այն աշխատավորները, վորոնք դրա համար լիազորված են:

§ 134. Տարբեր տեսակի կախումներ իրադործող աղբարարման, կենտրոնացման և ուղեկապակցման ապարատները պետք է փակված և պլոմբած լինեն: Նրանց բացումը թույլատրվում է միմիայն դրա համար լիազորված աղբարարման և կապի սպասի աշխատավորներին, վորի մասին նրանք պարտավոր են այս սարքավորումների ղնման մատյանի մեջ նշանակում կատարել:

§ 135. Աղբարարման, կենտրոնացման և ուղեկապակցման սարքավորումների կախման մեջ ժամանակավոր փոփոխություններ կարող են թույլատրվել միմիայն աղբարարման և կապի դիստանցիայի պետի թույլտվությամբ—նախորդ համաձայնեցնելով այդ շարժման սպասի բաժնի պետի հետ, բայց վոչ ավելի, քան մի օրով, իսկ ավելի մեծ ժամկետով—միմիայն ճանապարհի պետի թույլտվությամբ:

§ 136. Արգելվում է, առանց կայարանի հերթապահի դիտություն աղբարարման, կենտրոնացման և ու-

ղեկապակցման պարագաների վերակառուցման, տեղափոխման, նորոգման և փոխարինման աշխատանքներ կատարել:

§ 137. Աղբարարման, կենտրոնացման և ուղեկապակցման դործող սարքավորումների փորձարկումը կատարվում է կայարանի հերթապահի համաձայնությամբ և նրա հսկողությամբ:

§ 138. Աղբարարման և կապի դիստանցիայի պետը պարտավոր է ճիշտ դիտենալ իր դիստանցիայում բոլոր աղբարարման, կենտրոնացման և կապակցման սարքավորումների դրությունը:

Սխտեմատիկորեն այդ դործիքները պետք է ստուգել, վոչ միայն իրեն հպատակվող աշխատավորների միջոցով, այլ և անձամբ, ապահովելով բոլոր աղբարարման սարքավորումների անխափան ու ստույգ աշխատանքը:

Աղբարարման և կապի դիստանցիայի պետը պարտավոր է ուսուցել և ստուգել նաև այլ սպասների աշխատավորների և աղբարարման սարքավորումների հետ վարվելու կարողությունը, վորոնք սպասարկում են այս սարքավորումները: Պարտավոր է նաև սխտեմատիկորեն ստուգել նրանց դիտությունը:

§ 139. Կապի և ԿԿԿ-ի ելեկտրատեխնիկը պետք է, վոչ պակաս քան տասնորյակում մի անգամ, ստուգել իր զծամասում լոկոմոտիվից աղբանշանների յերևումը և պարբերաբար, չրջադայելիս, ստուգել աղբարարման, կենտրոնացման և ուղեկապակցման սարքավորումների անխախտ վիճակը:

§ 140. Աղբարարման, կենտրոնացման և ուղեկապակցման սարքավորիչը (монтер) պարտավոր է ստու-

գել ազդարարման, կենտրոնացման և ուղեկապակցման սարքավորումները, բոլոր ելեկտրական և մեխանիկական մասերի անխախտությունը, անհապաղ ուղղել բոլոր թերությունները՝ առանց ընդհատելու ապարատների աշխատանքը, իսկ այն դեպքում, յերբ ինքն անկարող է վերացնել վնասումները, անհապաղ պարտավոր է այդ մասին տեղեկացնել իր ուղեմասի ելեկտրամեխանիկին:

7-րդ գլուխ

Կ Ա Պ Ը

§ 141. Կապի սարքավորումները պետք է պահպանեն դնացքների շարժման հետ կապ ունեցող աշխատավորների արագ հարաբերությունները, ինչպես և շուտավույթ կարգադրությունների հանձնումները:

§ 142. Յերկաթգծում կիրառվում են լարավոր և վոչ լարավոր կապի հետևյալ տեսակները.

ա) Գնացքային միջկայարանային, կայարանների միջև դնացքների շարժման մասին հարաբերություն ստեղծելու համար:

բ) Կայարանային, կայարանների մեջ հարաբերություն պահպանելու համար:

գ) Դիսպետչերային, դնացքային դիսպետչերի համար, իր ուղեմասի մեջ մտնող կայարանների հետ հարաբերություն պահպանելու համար: Դիսպետչերական դնացքային կապի հաղորդալարի մեջ թուլատրվում է մուծել միմիայն կայարանի հերթապահի, ոպե-

բատորներին, դեպոյի, քարշային յենթակայարաններին և շոգեշարժային տնտեսության բաժանմունքների հեռախոսները:

դ) Ելեկտրա-քարշային, ելեկտրադիսպետչերների և քարշային յենթակայարանների և կոնտակտային ցանցի պոստերի մեջ հարաբերություն պահպանելու համար:

յե) Գծա-ճանապարհային, (линейно-путевая) յերկաթգծի աշխատավորներին մեջ հարաբերություն պահպանելու այն հարցերի մասին, վորոնք վերաբերում են դիծը և կառուցվածքները անխախտ պահելուն:

զ) Ճանապարհային, յերկաթգծի աշխատավորների մյուս այլ տեսակի պաշտոնական հարաբերությունների համար:

ե) Հեռավոր, ՀՃԺԿ-ի և ճանապարհների մեջ և ճանապարհները իրար մեջ հարաբերություն պահպանելու համար:

ը) Դիսպետչերական ներկայարանային, կայարանային դիսպետչերի և կայարանային աշխատավորների հարաբերության համար:

թ) Սլաքային կայարանի հերթապահի և սլաքային պոստերի հարաբերության համար:

կ) Տեղական — կայարանային, ընդհանուր պաշտոնական կապի համար:

§ 143. Վճռականապես արգելվում է դնացքային հեռախոսադրեր հաղորդող կայարանային հեռախոսային կապի հաղորդալարերի մեջ մուծել այլ հեռախոսներ:

§ 144. Սլաքային կապի ցանցը կառուցվում է կապի այլ տեսակներից առանձին և նրա հաղորդալարի

մեջ չի թույլատրվում մուծել վոչ մի ուրիշ հեռախոսային սպարատ:

Ծ-ը դ գ ւ ու խ

ԿԱՊԻ ՅԵՎ ԱԶԴԱՐԱՐՄԱՆ ԳԻԾԸ

§ 145. Կապի ոգային գծի և աղբարարման սարքավորումները համարվում են նեցուկները (սյուները), հաղորդալարերը ամրացնելու պարագաներով՝ և նեցուկներից մեկուսված հաղորդալարերը:

§ 146. Ոգային գծերի հաղորդալարերի ցածի կետի հեռավորությունը գետնից կախման մեծագույն սլաքի դեպքում՝ վաղուրդներում պետք է լինի 2,5 մետրից վոչ պակաս, կայարաններում՝ 3,0 մ-ից վոչ պակաս, գծանցներում՝ 4,5 մ-ից վոչ պակաս, իսկ յերկաթուղու գծերը հատելիս՝ ուղիի վրայից հաշված՝ 7,5 մ-ից վոչ պակաս:

§ 147. Կապի և աղբարարման գծերը վնասվելիս, նրանց վերանորոգումը կատարվում է հետևյալ հաջորդականությամբ. 1) Նախ գծերի աղբարարման սարքավորումները—գնացքների յերթը կարգավորելու համար: 2) Գլխավոր (մազիտորալ) գծերը: 3) Կայարանային կապի գծերը:

§ 148. Կապի և աղբարարման սարքավորումներն ապահովվում են հարեան խանդարող հոսանքից, կամ դիժը հատող ուժեղ հոսանքի վտանգավոր աղբեցությունից և ամպրոպային պարպումից (грозовые разряды) վորոչ պաշտպանությամբ:

Ծ-ը դ գ ւ ու խ

ԿՈՆՏԱԿՏԱՅԻՆ ՑԱՆՑ

§ 149. Ելեկտրիֆիկացրած ուղեմասերում կոնտակտայի ցանցը պետք է ապահովի հոսանքի անընդմիջվող ստացումը, թե շարժման ամենամեծ արագություն դեպքում և թե՛ մթնոլորտային ամեն տեսակ պայմաններում:

§ 150. Լարման միջին անկումը կոնտակտային ցանցում շարժման նորմալ դրաֆիկի դեպքում՝ չպետք է գերազանցի նորմալ լարման 10-տոկոսից:

§ 151. Կոնտակտային հաղորդալարի կախման բարձրությունը—կայարանային ուղիների ուղիքի վրա լինի 6250 մմ-ից ավելի ցածր չպետք է լինի, իսկ վաղուրդներում՝ 5750 մմ՝ ուղիքի վրայից:

§ 152. Ծայրագույն գծի առանցքից մինչև նեցուկի ներքին ափի տարածությունը 2750 մմ-ից պակաս չպետք է լինի վաղուրդների ուղիղ գծամասերում և 2450 մմ՝ կայարանի ուղիղ գծամասերում: Կոր գծամասերում այս տարածությունները մեծացնում են, համապատասխան շենքերի մերձեցման դաբարիտների չափերի մեծացմանը: Կոնտակտային ցանցի և աղբարանցանքների նեցուկների փոխադարձ դասավորումը պետք է ապահովի վերջիններիս յերեկումը:

§ 153. Կոնտակտային ցանցի մետաղական նեցուկները և բոլոր մետաղային կոնտակտիչիաները (կամուրջներ, ուղանցքներ (путепроводы), լուսաֆորներ և այլն), վորոնք գետեղված են կոնտակտային ցանցի

մասերին անմիջապես մոտ, վորը գտնվում է մեծ լարա ման տակ՝ անհրաժեշտ է գետնել (заземлить) :

§ 154. Յերկաթուղու գծերի ելեկտրիֆիկացման հետ միաժամանակ բոլոր ստորգետնյա կառուցվածքները, վորոնք գտնվում են այս գծերի շրջաններում (փողաչարք—(трубопроводы), ջրմուղ, կաբելներ) յեվ այլն—սխառ է նկատարանված լինեն թափառող հասանքների քայքայումից :

§ 155. Քարչային յենթակայանների և ցանցի սարքավորումները—համապատասխան գործիքների միջոցով—պաշտպանվում են կարճ միացման հոսանքներից և գերլարումից (перенапряжение) :

10-րդ գլուխ

ՅԵՐԿԱԹԳԾԻ ՍԱՐՔԱՎՈՐՈՒՄՆԵՐԻ ԶՆՆՈՒՄԸ ՅԵՎ ՆՐԱՆՑ ՆՈՐՈԳՈՒՄԸ

ՅԵՐԿԱԹԳԾԻ ՍԱՐՔԱՎՈՐՈՒՄՆԵՐԻ ԶՆՆՈՒՄԸ

§ 156. Գնացքների անընդհատ և անվտանգ շարժումն ապահովելու համար, պետք է սխտեմատիկորեն և մանրադնին դիտվեն սահմանված ժամկետների ընթացքում :

ա) Գիծն ու գծային կառուցումները կայարաններում և վաղուղիներում :

բ) Սլաքային փոխադրիչներն ու ԿԿԿ-ի (СЦБ) և կապի սարքավորումները կայարաններում և վաղուղիներում :

գ) Լոկոմոտիվային և վաղոնային տնտեսության ու ջրամատուցման սարքավորումները :

դ) Կոնտակտային ցանցի և քարչի յենթակայանների սարքավորումները :

§ 157. Ձնման ընթացքում ստուգվում է առանձին մասերի և դետալների մաշեցման չափն ու վիճակը և նրանց համապատասխան լինելը սահմանված չափերին ու թուլյովումին (допуск) :

§ 158. ԿԿԿ-ի, գծի, կապի, ելեկտրիֆիկացրած գծերի կոնտակտային ցանցի և ջրամատուցման սարքավորման դիտումը և նրանց վիճակի պատասխանատվությունն ընկնում է այդ կառուցումներն անմիջապես կանտրեն սպասարկող աշխատավորների և համապատասխան բաժինների և դիստանցիաների պետերի վրա :

§ 159. Գծերի, սլաքային փոխադրիչների, կապի, աղբարարման, կենտրոնացման, ուղեկապակցման կոնտակտային ցանցի և աղբարարման պիտույքների դիտումը կայարաններում՝ բացի դրանից պետք է կատարվի :

ա) Վոչ պակաս, քան ամիսը մի անգամ կայարանի պետից, ճանապարհի վարպետից, ԿԿԿ-ի և կապի ելեկտրոմեխանիկից, կենտրոնացման սարքավորողից և կոնտակտային ցանցի ալադ սարքավորողից կազմած կոմիտայով՝ կայարանապետի նախագահությամբ :

բ) Յեռամսյակում վոչ պակաս, քան մի անգամ—չարժման սպասի բաժնի պետի նախագահությամբ—գծի դիստանցիայի, աղբարարման ու կապի և կայարանի պետերից բաղկացած կոմիտայով :

§ 160. Այլ սպասներ ղեկավարման տակ գտնվող դժերի, սլաքային փոխադրիչների դիտումը կատարվում է նույն կարգով, նրանց ներկայացուցիչներին մասնակցությամբ:

§ 161. Կայարանայետը պարտավոր է ամեն անգամ կայարանը շրջադայելիս՝ կատարել նաև սլաքափոխադրիչի զննում: Այսպիսի զննումներ պետք է կատարեն նաև շարժման վերահսկիչներն և շարժման սպասի բաժիններն պետերը, կայարանն այցելելիս:

§ 162. Անձնական և կոմիտիոն դիտումների հետևանքները և ձեռք առնված միջոցները մուծվում են՝ «դիժը, սլաքները, կապի, աղբարարման, կենտրոնացման և ուղեկապակցման սարքավորումները դիտելու որադրի մեջ», վորի մեջ նշանակվում է նաև խախտումներն վերացնելու ժամանակը:

§ 163. Վոչ պակաս, քան Յ ամիսը մի անգամ, չորեչարժային տնտեսության բաժնի պետը կատարում է ջրամատուցման աղբյուրների, ջրհանոցի (водокачка), ջրասյունների (гидроколонки) ջրամբարային շենքերի դիտում:

§ 164. Վոչ պակաս, քան ամիսը մի անգամ—վաղոնային դժամասի պետը, ավտոարգելակները փորձելու համար, կատարում է կոմպրեսոր սարքավորումների (установки), հատուկ սեղմիչների զննում: Նույնպիսի զննում է կատարում նաև լծասարքի պարզանքները և ռեսսորները փորձելու համար:

§ 165. Դիտումների հետևանքը և խախտումները վերացնելու անհրաժեշտ ձեռնարկումները չորեչարժային տնտեսության և վարդոնային դժամասի պետերը ձուծում են այս սարքավորումների զննմանը հատկաց-

ցրած որադրի մեջ: Նշանակվում են նաև խախտումների վերացման ժամանակն ու նշանակված ձեռնարկումների կատարումը:

ՅԵՐԿԱԹՈՒՂԱՅԻՆ ՍԱՐԳԱՎՈՐՈՒՄՆԵՐԻ ՆՈՐՈԳՈՒՄԸ

§ 166. Գծի, աղբարարման, կենտրոնացման, ուղեկապակցման և յերկաթուղային այլ կառուցվածքների, սարքավորումների նորոգումը, իբրև կանոն, պետք է կատարվի վոչ միայն չընդհատելով զնացքների յերթը, այլ և չկրճատելով նրանց արագությունը, ապահովելով նաև նրանց կատարյալ անխտանգությունը:

Միմիայն բացառիկ դեպքերում, յերբ կատարելից աշխատանքը ծավալով մեծ է և իր կատարման պայմաններով չափազանց բարդ, կարող է թույլատրվել շարժման կարճատև ընդհատում և արագության սահմանափակում:

§ 167. Շարժման ընդհատումի և արագության սահմանափակման հետ կապված նորոգումը կատարվում է զնացքների ամենաքիչ ինտենսիվ յերթելիկման շրջանում, զնացքների յերթեկման դրաֆիկի ամենափոքր խախտումով:

§ 168. Նորոգման աշխատանքների ամենաստույգ ժամկետը վորոչում է շարժման սպասի բաժնի պետը, համաձայնեցնելով այդ ժամկետը աշխատանքի ղեկավարի հետ:

Աշխատանքի ղեկավարն այդ աշխատանքը կատարելիս պարտավոր է մշտական կապ պահպանել զնացքային դիսպետչերի հետ:

§ 169. Այն դեպքերում, յերբ գնացքն ընթանալիս, անհրաժեշտ է ապահովել գնացքային ջրկատներին հատուկ զբաղատությունը և կանխազգուշացնել նրանց կատարվող աշխատանքների և գծի, աղբարարման, կոնտակտային ցանցի, ջրամատուցման փչացման մասին, գնացքներին տրվում է գրավոր կանխազգուշացում:

ԱՇԽԱՏԱՆՔԻ ԿԱՏԱՐՄԱՆ ՏԵՂԻ ՊԱՏՊԱՐՄԱՆ ԿԱՐԳԸ

§ 170. Արգելվում է.

ա) Նախքան գնացքների յերթի համար աշխատանքի վտանգավոր տեղը ազդանշաններով պատասխարելու՝ դիմել աշխատանքի:

բ) Հանել աշխատանքի տեղը պատասխարող աղբաշնանները, Նախքան աշխատանքի ավարտումն ու գծի դրության ստուգելը:

Գնացքների յերթի համար վտանգավոր աշխատանքների կատարման տեղերը պետք է ազդանշաններով պատասխարվեն յերկու կողմից ևս ճանապարհի թձ միուղի և թե յերկուղի դժամասերում:

Կանգույթ պահանջող աշխատանքի կատարման տեղերը պատասխարվում են հետեվյալ կերպով: Կարմիր ազդանշանը դրվում է հենց աշխատանքի տեղում, Աշխատանքի կատարման տեղից 200 մ. հեռու, 2 կողմից ևս դրվում են նույնպես կարմիր ազդանշաններ: Այս ազդանշաններից 800 մ. հեռու, դրվում են 3-ական ճայթուիկ (петарда) և առաջին ճայթուիկից 200 մ. հեռու, աշխատանքի տեղի ուղղությամբ, գետեղում են

արագություն նվազեցնող ազդանշաններ: Նվազեցրած արագությամբ գնացքների յերթ պահանջող աշխատանքի տեղերը պատասխարվում են յերկու կողմից ևս, 600 մ. հեռավորությամբ՝ արագություն նվազեցնող ազդանշաններով:

§ 171. Գծային աշխատանքները պատասխարող փոխադրական ազդանշանների տնկման և պահպանման համար՝ աշխատանքի ղեկավարները նշանակում են հատուկ անձանց, վորոնք տվել են վորոշված ստուգում և վորոնք իրենց գլխի ծածկույթով տարբերվում են յերկաթգծի տրանսպորտի աշխատավորների համար ընդունված գլխի ծածկույթից:

§ 172. Լայնարձակ ֆրոնտով դժային աշխատանք կատարելիս, աշխատանքի ղեկավարը պարտավոր է՝ աշխատանքի տեղը պատասխարող ազդանշանների մոտ նշանակված աշխատավորների հետ՝ պահպանել հեռախոսային կապ:

§ 173. Արգելվում է կայարանային գծերում գնացքների անխտանգ շարժման հետ կապ ունեցող աշխատանքներ և մանյովրային տեղաշարժումներ կատարել՝ առանց կայարանի հերթապահի թույլտվության:

ԱՎՁՈՒՐԴՆԵՐԻ (ПЕРЕГОН) ՓԱԿՄԱՆ ԿԱՐԳԸ ԱՇԽԱՏԱՆՔՆԵՐ ԿԱՏԱՐԵԼՈՒ ՀԱՄԱՐ

§ 174. Վազուրդի փակումը աշխատանք կատարելու համար միուղի դժամասում, — կամ մի կամ յերկու գծի փակումն ևս յերկուղի դժամասում՝ կարող է թույլատրվել միմիայն ճանապարհի պետի կարգադրությամբ:

Գծի աշխարհի փակում, վորի ընթացքում անհրա-
թեչտ է գնացքները բաց թողնել տվյալ ճանապարհի
այլ գծամասերի կամ այլ ճանապարհով շրջապտույտ՝
թուլլատրվում է ծայրահեղ բացառիկ դեպքերում՝
ՀՃԺԿ գծի և շարժման կենտրոնական Վարչություն-
ների պետերի թուլլատրվությամբ:

§ 175. Շարժման Սպասի Բաժնի պետը, ճանապար-
հի պետի կարգադրության հիման վրա, միուղի գծա-
մասերում վաղուրդը փակելու, իսկ յերկուղի գծամա-
սերում մեկ կամ յերկու գիծն ևս փակելու նախադրու-
չացումը հայտնում է, համապատասխան աշխատա-
վորներին, փակումից վոչ ուշ, քան մի ուր առաջ:

Վաղուրդի փակումն ու բացումը կատարվում է
գնացքային դիսպետչերի հրամանով՝ աշխատանքի
սկզբին և աշխատանքի վերջին:

§ 176. Աշխատանքի ղեկավարողը մինչև դիսպետ-
չերից գիծը փակելու հրամանի պատճենն չստանա,
ինչպես և մինչև աշխատանքի տեղը աղդանշաններով
չսրտոսպարի, աշխատանքի ղեկավարը իրավունք չունի
գիծել աշխատանքի:

§ 177. Վաղուրդի բացումը կատարվում է միմիայն
աշխատանքի ղեկավարողից—աշխատանքն ավարտելու
և գիծն անխախտ վիճակում լինելու մասին՝ դրախոր
հաղորդադրում, հեռագիր կամ հեռախոսագիր ստա-
նալուց հետո:

§ 178. Վաղուրդը սահմանափակող յերկու կայա-
քանից ևս փակվող գիծը դուրս դալու յեղբերը պետք
է պատասպարված լինեն սլաքավարների կողմից պաշտ-
պանվող կանգույթի աղդանշաններով:

§. 179. Լոկոմոտիվներն ու վագոնները պետք է
կառուցվեն պետության կողմից հաստատված տիպե-
րով և ըստ այն նախագծերի և տեխնիկական պայման-
ների, վորոնք հաստատվում են Հաղորդակցության
ճանապարհների Ժողովրդական Կոմիսարի կողմից:

§ 180. Շարժակազմը վոչ բեռնված և վոչ դատարկ
վիճակում իր վորեւե մասով չպետք է դուրս գա «Շար-
ժակազմի դաբարիտի սահմաններից» (ОСТ—6435):

1-ի ն գ լ ու ի

ԼՈԿՈՄՈՏԻՎՆԵՐ

ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ՊԱՀԱՆՁՆԵՐ

§ 181. Լոկոմոտիվը յերկաթուղու տրանսպորտի
հիմնական շարժիչ ուժն է, վորն ապահովում է
գնացքների յերթեկումը դրաֆիկով:

§ 182. Լուկոմոտիվներն բաժանվում են չողեչարժերի, ելեկտրաչարժերի և ջերմաչարժերի (тепловоз), իսկ աշխատանքի տեսակով՝ ճամբորդական, ապրանքային և մանյովրային:

§ 183. Նոր կառուցված լուկոմոտիվները մինչև փճանապարհին շահագործման հանձնելը, պետք է փորձարկվեն և ընդունվեն մատակարարող գործարանից ապրով:

§ 184. Յուրաքանչյուր լուկոմոտիվ պետք է ունենա տեխնիկական անցադիր, վորի մեջ մուծվում են. կառուցման և շահագործմանը հանձնվելու թիվը, վաղըր (номер) հորինվածքային փոփոխությունները, չողեկաթսայի փոխելը (չողեչարժի մեջ), առաջնային չարժիչի (ջերմաչարժի կամ մոտոչարժի մեջ) և ելեկտրական չարժական չարժակադմի մեջ քարչային ցարժիչները և ոժանդակ մեքենաների փոխումը, ինչպես և պարբերական նորոգման ավյալները:

§ 185. Ամեն մի լուկոմոտիվ պետք է ունենա տարբերող նշաններ և հետեվյալ մակադրումները՝ պետական գրոշ (герб), ՀՃԺԿ-ի նշանը, (НПС) իր ճանապարհի վերագործան սկզբնատառերը (инициалы), կառուցման տեղն ու ժամանակը, շարակարգն (серия) ու համարը, հորինվածքային արագությունը, վորոշված նորոգումների տեսակների կատարման տեղն ու ժամանակը, ինչպես և կաթսայի (չողեչարժների մեջ) վերահսկման պիտույքների և ավազանների զննման մասին աղյուսակներ և մակադրումներ:

Տեղերի վրա պետք է նշանակված լինեն՝ շարակարգը և համարը, վերագործան ճանապարհի սկզբնատառերը, ջրի գուռի համարը, (бвж) ծավալը խորա-

նարդ մետրերով, վառելիքի տարողությունը տոններով:

ՇՈԳԵՇԱՐԺԱՅԻՆ ԿԱԹՍԱՆՆԵՐ

§ 186. Յուրաքանչյուր չողեչարժի կաթսա պետք է ունենա վոչ պակաս.

ա) Դան յերկու ջուր մատուցելու անկախ պիտույքներ (приборы), վորոնցից յուրաքանչյուրը պետք է ապահովի ջրի լիակատար մատուցումը՝ կաթսայի առավելագույն աշխատանքի միջոցին:

բ) Յերկու ապահովիչ փական, այնպիսի հարմարանքներով, վորոնք չեն կարող թույլ տալ փականի վրայի բեռնավորման փոփոխություն:

գ) Կաթսայի մեջ ջրի մակարդակը ցույց տվող յերկու պիտույք (приборы) մեկը քրանցից՝ յերեք ջրափորձիչ ծորակների ձևով, իսկ մյուսը, իբրև ջրաչափ ապակիներ:

դ) Մի մանոմետր, կաթսայի ճնշումը վորոշելու համար: Մանոմետրները պետք է ունենան վերահսկիչ սլաք, իսկ ցիֆերբլատի վրա կաթսայի մեջ չողու առ մենամեծ թույլատրելի ճնշումը վորոշող կարմիր գլեծ: Մանոմետրները պետք է պարբերորեն ստուգվեն, ըստ վորում՝ նրանց վրա ցույց է տրվում զննման թիվը:

յե) Վոչ պակաս քան 2 ապահովիչ խցան, վորոնք պետք է դրված լինեն հնոցի առաստաղի առջևի ու հետևի մասում:

զ) Կաթսայի ճակատի պատին, ջրաչափ ապակույն մեքձ, պետք է ամրացրած լինի փիչերով (шпурпами) մետաղի թիթեղ՝ վորի վրա պետք է լինի «կաթսայի

մեջ ամենացածր, մակարդակը» մակարդություն՝ իր ցուցիչով: Թիթեզը գրվում է ջրից վողողվող հնոցի առաստաղի ամենաբարձր կողմից 100 մմ-ից վոչ պակաս բարձրության վրա:

Մանոմետրերն ու ապահովիչ փակույթները պետք է սլոմբած լինեն, ապահովիչ խցանները հալույթի վերին մակերեսի վրա պետք է ունենան խարան (клеймо), վորը ցույց է տալիս նրանց զննման տեղն ու ժամանակը:

§ 187. Յուրաքանչյուր շոգեչարժի կաթսա պետք է սահմանված ժամկետների ընթացքում փորձարկվի:

Ա Ն Վ Ա Զ Ո Ի Յ Կ

§ 188. Յուրաքանչյուր անվազույկ պետք է հաճախորդների «Անվազույկը քննելու, ձևավորելու և նորոգելու կանոններին» և պետք է ստնու ծայրին ունենա իր լիակատար զննման տեղի և ժամանակի մասին խարանը (клеймо):

Բացի դրանից ստնիներին, պահանջների և անվային կենտրոնների աշխատեղբույժ, վորոնք կանխատեսված են համապատասխան ստանդարտների (ОСТ-երի) դրոշմի կանոններով, պետք է գտնվեն պատրաստող գործարանի գրոշմները, ձուլման համարները, պատրաստման թիվն ու կարգային համարը:

§ 189. Կալանդների ներքին կողերի միջին տարածությունը պետք է լինի 1440 մմ: Մեծացման կամ նվազեցման շեղումներն թույլատրվում են, բայց 3 մմ-ից վոչ ավելի:

Շոգեչարժերի գոյություն ունեցող տիպերի մեջ

այս չափերի շեղումները պետք է համապատասխանեն հաստատված նախագծերին: Կալանդների լայնությունը պետք է համապատասխանի հաստատված արտոմային չափերին:

§ 190. Կալանդների նորմալ մաշը (прокат), դուրման չրջադնով հաշված (по кругу катания), չպետք է ավելի լինի—ճամբորդական դնացքների լոկոմոտիվներին՝ 5 մմ-ից, ապրանքատարին՝ 6 մմ-ից, մանյով-բային՝ 7 մմ-ից, իսկ տենդերներին՝ 8 մմ-ից:

§ 191. Արդելվում է դնացքների համար դուրս թողնել աշխարհի լոկոմոտիվներ, վորոնք ունեն անվազույկի մեջ հետևյալ թերությունները.

ա) Մոնու թուլացումը անվի դուռտի մեջ (в ступице):

բ) Մոնու մեջ թեկուղ մի հատ ընդլայնական ճաք:

դ) Մոնու վրա յերկայնական ճաք կամ թաղանթ (плёны), վորոնց յերկարությունը 25 մմ-ից ավելի չէ:

դ) Մոնու վրա արգելակային քաշերի չվումից առաջ յեկած կերվածքներ 4 մմ-ից ավելի խորությամբ չեն ձաքեր, անվի դուռդի վրա:

դ) Յերբ անվի դողի (обод) սեկտորներից մեկուսի կա յերկու ճաք:

ե) Յերբ անվի ճաղի մեջ կա ճաք, և միևնույն ժամանակ ճաղին կից յերկու սեկտորների մեջ՝ ճաքեր:

ը) Շոգեչարժային կալանդների վրա 7 մմ-ից բարձր, իսկ տենդերային կալանդների վրա 9 մմ-ից բարձր մաշեցում:

թ) Յերկայնական և ընդլայնական ճաքեր՝ անվի կալանդների մեջ:

Ժ) Յերբ շողեչարժի կալանդների կատարի հաս-
տույթյունը 25 մմ-ից պակաս է՝ կամ 33 մմ-ից մեծ է,
կատարի զաղաթից 20 մմ տարածությամբ հաշվելիս
Ի) Յերբ տենդերի կալանդների կատարների հաս-
տույթյունը 22 մմ-ից պակաս է—կամ 35 մմ-ից ավելի
յե՝ նրանց հաստույթյունը կատարի զաղաթից 18 մմ
տարածությամբ չափելիս:

Լ) Յերբ կալանդների ներքին կողերի միջի տարա-
ծության շեղումը դեպի մեծացում, կամ դեպի փոք-
րացում, ըստ արժումային չափերի, 3 մմ-ից ավելի չէ:

Խ) Յերբ անիվների զլորման մակերեսը 1 մմ-ից
ավելի տեղական խորխորներ (выбоины) ունի:

ԼՈԿՈՄՈՏԻՎՆԵՐԻ ՆՈՐՈԳՈՒՄԸ, ՊԱՀՊԱՆՈՒՄՆ ՈՒ ՍՊԱՍԱՐԿՈՒՄԸ

§ 192. Լոկոմոտիվի զննումը կատարվում է ինչ-
պես դեպոյում, նույնպես և կայարանային դեբում:

§. 193. Լոկոմոտիվները զննելիս՝ ստուգվում են՝
ա) Մասերի և դետալների մաշեցումը և նրանց
համապատասխան լինելը չարժման անվտանգությունը
ապահովող վորոշված չափերին:

բ) Վերահսկման և չափիչ պիտույքների (приборы) և
արգելակային սարքավորումների անխափան աշխա-
տանքն ու ներկայությունը:

§ 194. Արգելվում է դեպոյից զնայքների համար
բաց թողնել հավելյալ խախտումներով շողեչարժեր:

ա) Յերբ շողեչարժի սուլիչը փչացած է:

բ) Յերբ ողային ծծիչները խախտված են, վորոնք
չեն ապահովում ողի նորմալ մղումը գլխավոր ցանցը

և կամ խախտված են շողեչարժի վրայի ավտոմատիչ
կամ ձեռքի արգելակները:

դ) Յերբ խախտված է թեկուզ մի սնուցող պի-
տույք:

դ) Յերբ ապահովիչ փակույթները խախտված են:

յե) Յերբ բացախյում են կամ խախտված են ջրա-
չափական պիտույքներն ու ջրափորձական ծորակները:

զ) Յերբ մանոմետրները խախտված են և կամ
առլիս են անճիշտ ցուցմունք:

ե) Յերբ ավազատուփերը խախտված են:

ը) Յերբ դյուլահալ խցանները տալիս են կաթոց:

թ) Յերբ յուղիչ ապարատը խախտված է:

դ) Յերբ ձեղի սոնբարձը (подшипник) ջարդված է
և կամ հարված:

յե) Յերբ շողեչարժի ձեղի մեջ կան ծռում կամ
ճաք:

լ) Յերբ կան մխոցային կամ սողնակի բեկված
ողեր:

խ) Յերբ ռետորների կախիչների (подвески) մեջ
կան ճաք և հերձում (надрыв):

ծ) Յերբ լուսավորման պիտույքները (приборы)
խախտված են:

կ) Յերբ սոնու սոնբարձը (подшипник) կոտրված
է կամ հարված է:

հ) Յերբ բուքսի տուփերը ունեն ճաք:

ձ) Յերբ անդուրվարի (экипаж) և մեքենայի չրջա-
նակի բոլոր միացումներում հեղույսները թուլացած են

§ 195. Լոկոմոտիվի նորոգման պլանը կազմում է
ճանապարհի շողեչարժային սպասը—ՀժԺԿ-ից առա-
ջարկած տեխնոլոգիական պրոցեսներին և վազուրթի

(пробег) նորմերին համապատասխան, և հաստատվում է ճանապարհի սկստի կողմից:

§ 196. Դեպոյի բարձական (под'ёмочный) նորոգումից դուրս յեկած լոկոմոտիվը պետք է անձամբ ընդունի դեպոյի սկստը կամ նրա տեղակալը և առաջին իսկ յերթի միջոցին նրանցից վորեն մեկը պետք է ուղեկցի մի կամ յերկու վազուրդ, նորոգման վորակը ստուգելու համար: Հիմնական նորոգումից դուրս յեկող լոկոմոտիվն ընդունվում է շոգեշարժային սպասի կամ էլեկտրիֆիկացման բաժնի անսչի կողմից:

§ 197. Կատարած նորոգման վորակի և լոկոմոտիվների անվանագ շարժման պատասխանատվությունըն ըկնում է. թե անմիջականորեն դիտումն ու նորոգումը իրադործող աշխատավորներէ և թե գեպոյի, ու դործարանների վարպետների և պետերի վրա:

§ 198. Արդելվում է լոկոմոտիվը թողնել բանող վիճակում գեպոյի գծերում առանց այն անձի հսկողության, վորը ծանոթ է նրա խնամքին և կարող է նրան կանգնեցնել:

§ 199. Ամեն մի լոկոմոտիվ, վորն աշխատում է քեր-աղդարարումներով կամ ավտոստոպներով կահավորված ուղեմասերում, գնացքին հանձնելուց առաջ, պետք է գնալի հերթապահի կողմից վերահսկման կետում, վորը ստուգում է համապատասխան պիտույքների աշխատանքը:

§ 200. Փայտե կամ ածխե-վառելիքով ջեռուցվող ամեն մի շոգեշարժի վրա պետք է գտնվեն լիովին անխախտ կայծ վորսող կամ կայծ մարող պիտույքներ:

§ 201. Լոկոմոտիվի սպասարկումը կատարում են մշտապես նրանց կցված ջոկատները, վորոնք բաղկա-

ցած են յերկուսից վոչ պակաս անձից, մեքենավարից և նրա ողնականից:

§ 202. Ելեկտրական քարչի դեպքում, ջոկատը կարող է կցվել մի քանի լոկոմոտիվների կամ մի կարչ-նից դեկավարվող մշտապես միացած մի քանի սեկցիաների:

Մոտորվազոնային սեկցիայի սպասարկումը կարող է կատարել նաև մի մեքենավար, յերթե միայն նա ունի ավտոմատիկ կանգնեցման (остановка) պարադաներ այն դեպքի համար, յերբ մեքենավարը հանկարծակի կորցնում է գնացքն վարելու ունակությունը:

§ 203. Յերբ լոկոմոտիվը շարժվում է գեպոյի գծերով, ուր կատարվում է պատրաստավորումը, նրա վրա կարող է գտնվել լոկոմոտիվը վարելու իրավունք ունեցող մի անձն: Ջերմատաշարժի վրա պետք է գտնվի 2-ից վոչ պակաս անձն:

§ 204. Մոտոշարժը կայարանային գծերում աշխատելիս, թույլ է տրվում, վոր նա սպասարկվի մի մեքենավարի կողմից:

§ 205. Լոկոմոտիվի մեքենավարը պարտավոր է լավ իմանալ տեխնիկական շահագործման կանոնները, աղդարարման հրահանգը, պաշտոնական հրահանգը, լոկոմոտիվի հորինվածքը, իր ուղեմասի պրոֆիլը, գնացքների շարժման դրաֆիկն ու չվացուցակը: Դեպքի գնացքը դիմելուց առաջ մեքենավարը պետք է լոկոմոտիվը գննի և ընդունի դեպոյում, ստուգի բոլոր մեխանիզմների անխախտությունը, մանավանդ արգելակներին և ավադատութի աշխատանքը:

Գնացքը վարելիս՝ մեքենավարն ու նրա ողնականը պարտավոր են զգաստորեն հետեւել աղդանշաննե-

րին և գծային նշաններին: Մեքենավարը պարտավոր է ժամանակին արգելակել և բաց թողնել արգելակները, գնացքը վարել, կանգնեցնել և տեղաշարժել սահուն կերպով և առանց խզումների (обрывы) շոգեշարժային ջնկատները պետք է շոգու հանույթը (счем) կատարեն տնտեսորեն և առավելագույն չափով, պահպանելով վառելիքի այրման կանոնավոր ռեժիմ, վորպեսզի հնարավոր լինի լոկոմոտիվի կորովը (мощность) ամենամեծ չափով ոգտագործել:

Մեքենավարը պարտավոր է ժամանակին ապահովել գնացքների անխափան շարժումը վազուրդով, ճշտորեն պահպանել շարժման դրաֆիկը:

2-րդ գլուխ

ՎԱԳՈՆՆԵՐ

ՎԱԳՈՆՆԵՐԻՆ ՆԵՐԿԱՅԱՑՆՎՈՂ ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ՊԱՀԱՆՁՆԵՐԸ.

§ 206. Յերկաթու վագոնների սրահը բաղկացած է ճամբորդական և ապրանքային վագոններից: Ճամբորդական վագոնների սրահը բաղկացած է տղևորներ փոխադրող վագոններից, վագոն-ճաշարաններից, փոստային, բաղաժի և հատուկ վագոններից:

Ապրանքային վագոնները սրահը բաղկացած է գոնդոլներից, խոպերներից, պլատֆորմներից, ծածկովի վագոններից, ցիստերներից, իզոտերմիկ և հատուկ նշանակման վագոններից:

§ 207. Վագոնները յերթի յեն թույլատրվում միմիայն զննումից և գնացքի մեջ մուծելու համար պլատանի ճանաչվելուց հետո:

§ 208. Վագոնի բոլոր մասերը պետք է համապատասխանեն նախագծային չափերին, պահպանելով վորոշված թույլարկումները (допуски):

§ 209. Բուֆերի առանցքի կամ լծասարքի քարշի բարձրութունը ուսի գլխիկից ապրանքային վագոնների համար՝ պետք է լինի ամենափոքր չափը 920 մմ, ամենամեծ չափը՝ 1100 մմ, ճամբորդական վագոնների համար ամենափոքր չափը 1000 մմ, ամենամեծ չափը 1115 մմ:

Բուֆերների կենտրոնների միջի հորիզոնական տարածութունը պետք է լինի 1782 մմ:

§ 210. Կցարկողի անխափան աշխատանքի համար՝

ա) Բուֆերային ձողի ափսեյի և ավտոկցման ամենամեծ դուրս ընկած կողային մակերեսի միջի տարածութունը 350 մմ-ից պակաս չպետք է լինի, չափ բուֆերային ձողի ափսեյի և պտուտակավոր ձգանի կողային մակարդակի մեջ՝ 500 մմ-ից վոչ պակաս:

բ) Այն ամենափոքր տարածութունը, վոր գրավում է լիովին ներս մղած բուֆերի զարկային մակարդակից կամ ավտոկցումի կցման առանցքից մինչև բուֆերի գլուխը պետք է լինի 300 մմ-ից վոչ պակաս:

գ) Վագոնի ճակատի պատը, վորը դռնվում է բուֆերի և կցման պլատֆորմի մեջ, ուսի գլխիկից 1900 մմ բարձրության վրա՝ չպետք է ունենա վորևիև դուրս ցցված առարկա:

§ 211. Լծասայլ չունեցող վազոնների անվազույս-
կերի ծայրագույն սոնինների միջև տարածությունը
3800 մմ-ից փոքր չպետք է լինի:

§ 212. Բոլոր ճամբորդական վազոնները յերկու
ծայրից, իսկ ապրանքային վազոնները, սրահակների
ձեռքի արդելակների կողմից պետք է ունենան կողքի
աղդանչանային լսպտերների բարձակներ, ճակատի
պտտերին՝ պոչի բուֆերային լսպտերների համար՝
դամեր: Այս բոլոր դետալների համար բարձակներն
ու գամերը պետք է համապատասխանեն չարժակազմի
համար դոյությունն ունեցող դաբարիտին:

§ 213. Ծամբորդական վազոնները պետք է սար-
քավորված լինեն ջեռուցման, հողմախաղի (вентиляция), ելեկտրական լուսավորության սարքավո-
րումներով, մոմային լուսավորման պլտուլքներով և
կրակամարիչներով:

Գաղալին, նախքան լուսավորման և գաղե խո-
հանոցների դործադրումը արդելվում է:

§ 214. Ծամբորդների վազոնները պետք է կահա-
վորված լինեն լվաղարանների, ունիտաղների, փողո-
ղելու, գոլորչու և ջրային տաքացման պլտուլքները
սնելու համար ջրի պաշարի ամաղաններով, իսկ հե-
ռավոր յերթի դնացքներում, բացի սրանցից, վազոն-
ները պետք է կահավորված լինեն նաև սանիտա-
րա-առողջապահական հարմարանքներով և ուղևոր-
ներին էենցաղա-կուլտուրական սպասարկման ու բժշ-
կական առաջին ողնության համար անհրաժեշտ իրե-
րով:

§ 215. Ծածկովի ապրանքային վազոնները, բա-
ցառությամբ հատուկ վազոնների, պետք է ունենան
նխոթվող (задвижные) դռներ, իսկ իրանի (кузов) վե-
րին մասում 4-ից փոչ պահաս խոռակ (люки): Ծած-
կովի ապրանքային վազոնները պետք է ունենան
չհանվող հարմարանքներ, ձիերի յեվ խոշոր կենդա-
նիների փոխադրումը սարքավորելու համար:

§ 216. Բոլոր վազոնները պետք է ունենան հե-
տևյալ 4 նշաններն ու մակադրումներն—պետական
դրոշմը, ՀՃԺՎ նշանները, վերագրման ճանապարհի
անունը,՝ կառուցման տեղն ու ժամանակը, բուքսերի
ու արդելակների քննման և պարբերական նորոգման
տեղն ու ժամանակը, վազոնի համարը, դատարկ վազոնի
կշիռը, ապրանքային վազոնների վրա ամբարձիկ
ույծը, իսկ ճամբորդական վազոնների վրա փափուկ,
կոշտ տեղերի թիվը և այլն:

Ա Ն Վ Ա Զ Ո Ի Յ Կ

§ 217. Յուրաքանչյուր անվազույց պետք է բա-
վարարի «Անվազույցների նորոգման, ձեվավորման յեվ
դենման կանոններին» և պարանոցների ծայրերին
պետք է ունենա իր լիակատար դենման տեղի և ժա-
մանակի խարանը (клеймо):

Բացի այդ, համապատասխան ստանդարտների
(ОСТ) դրոշմի կանոններով սոնինների, կալանդե-
րի յեվ անիվների վրա՝ նախատեսված տեղերում դրոշ-
մի կանոններով դրվում են պատրաստող, դործարանի՝
խարանները, ձուլման համար, պատրաստման թիվը
և կարգահամարը:

§ 218. Վճռականորեն արդելվում է վազոնների

տակը ձգել այնպիսի անվաղույի, վոր ունի հետեվյալ թերությունները:

ա) Սոնու վորևե տեղում ընդլայնական ճաքեր:

բ) Սոնու նախադռնադի վրա չնշին քերում (рисок):

գ) Սոնու վրա մշակված տեղեր՝ 2,5 մմ և ավելի խորությամբ:

դ) Ամբողջաձույլ անիվների դողերի (ծծոձ) կամ կալանդների վրա ճաքեր, դրոման մակերեսին խեցիններ (раковины) կամ թուլացած կալանդներ:

յե) Անիվների սկավառակների և կենտրոնների մեջ ողակավոր ճեղքեր:

զ) Անիվների գունդերի և կենտրոնների մեջ (в ступеницах) ճեղքեր և կամ նրանց թուլացումը սոնու վրա:

է) Ճեղքեր մի ճաղի հիմքում կամ յերկու ճաղի մեջտեղում և կամ դողի (ծծոձ) մոտերքում:

ը) Անիվի դրոման մակերեսին տեղակայված կեղեր (выбоины) 3 մմ. խորությամբ:

թ) Վազոնի տակին ամրացնելիք յուրաքանչյուր անվաղույի պարանոցը պետք է ստուգվի դեֆեկտոսկոպով:

§ 219. Արգելվում է դնացքի կազմի մեջ մուծել այնպիսի վազոններ, վորոնք դրոման չըջաղծի վրա ունեն մաշեցում (прокат):

ա) Յեթե այդ մաշեցումը ապրանքային սրահի հեռավոր յերթի վազոնների մեջ 7 մմ-ից ավելի յե:

բ) Յեթե այդ մաշեցումը ճամբորդական սրահի տեղական յերթի վազոնների մեջ 8 մմ-ից ավելի յե:

գ) Յեթե այդ մաշեցումը ապրանքային սրահի վազոնների մեջ 9 մմ-ից ավելի յե:

Վերը ցույց տվածից բարձր մաշեցում ունեցող վազոնները պետք է անջատվեն դնացքից:

§ 220. Արգելվում է դնացքի մեջ մուծել այնպիսի վազոններ, վորոնց կատարի հաստությունը դաշից հաշված՝ 18 մմ տարածության վրա.

ա) Պողպատե անիվներինը 33 մմ-ից ավելի յե կամ 22 մմ-ից փոքր է:

բ) Գրեֆֆիտ անիվներինը՝ 36 մմ-ից ավելի յե կամ 25 մմ-ից փոքր է:

Արգելվում է դնացքների կազմի մեջ մուծել (դրոման չըջաղծով) կալանդի հետեվյալ հաստությամբ վազոններ (մաշվածքը դուրս դալով).

ճամբորդական վազոններում.

ա) Տրանսիերակամ հաղորդակցության վազոններ, յերբ կալանդի հաստությունը 45 մմ-ից փոքր է:

բ) Հեռավոր յերթի—յերբ կալանդի հաստությունը 35 մմ-ից փոքր.

գ) Տեղական և մերձադաքային վազոններ, յերբ կալանդի հաստությունը 30 մմ-ից փոքր է:

Ապրանքային վազոնների մեջ.

ա) յերբ վազոնը յերկուսի յե և կալանդի հաստությունը 19 մմ-ից փոքր է.

բ) յերբ վազոնը քառասնի յե, կալանդի հաստությունը 22 մմ-ից փոքր է:

գ) յերբ ապրանքային վազոնները ընթանում են ճամբորդական դնացքներում և կալանդի հաստությունը 30 մմ-ից փոքր է:

Յեթե դնացքների մեջ յերեվան են բերվում այնպիսի վազոններ, վորոնց կատարի և կալանդի հաստությունը վերը ցույց տված նորմերից փոքր է, ապա այդ վազոնները անջատվում են դնացքից:

§ 221. Անվագույկի զննումն ու նորոգումը պետք է կատարվեն¹⁾.

ա) նորոգման աշխատանքները կատարվում են հետևյալ կերպով՝ աշխատանքներն իրականացնելու ժամկետը որոշվում է:

բ) կամ աշխատանքները, վերանորոգումը համապատասխան ստուգում տալուց հետո իրավունք են ստացել աշխատանքները կատարել:

§ 222. Մեխանիկական հագեցվածության կամ զուգորդման ներքին կողմերի միջին տարածությունը պետք է լինի՝

ա) պողպատե անիվների մեջ 1440 մմ, այս կամ այն կողմը 3 մմ-ից փոքր ամպլիտուդով:

բ) թուղե անիվների մեջ—1437 մմ, դեպի փոքր կողմը, 3 մմ, դեպի մեծ կողմը, 4 մմ. չհասնում:

ՎԱԳՈՆՆԵՐԻ ԶՆՆՈՒՄՆ ՈՒ ՆՈՐՈԳՈՒՄԸ.

§ 223. Վագոնների զննումն ու նորոգումը կատարվում են զործարաններում, վագոնների դեպոներում, վագոններ նորոգող կետերում, անխնայական զննման կայարաններում և մասնաշաղկապ բեռնափորման ու դատարկման կետերում:

§ 224. Վագոնները զննելիս՝ ստուգվում են.

ա) առանձին մասերի և դետալների վիճակը ու մաշվածքը և նրանց համապատասխան լինելը անվտանգ շարժում ապահովող չափերին:

բ) արդյունավետ կցիչ և զարկային պարագաների ներկայությունն ու անխափան աշխատանքը:

§ 225. Արդյունավետ և դնացներին մեջ գնել աշխատելի վագոններ, վերանորոգում են:

ա) փոխում պահանջող և խախտված անվագույկ.

բ) Դաշտոնի խախտված սայլակ, դոտրներ, անոթների վերին և անոթների ներքին զլուրներ (ծրք), բուլետների ջարդվածք:

գ) բուլետային թափերի ջարդվածք կամ ծոռ.

դ) անոթային բարձակների (кронштейн) ջարդվածք.

ե) խախտված զլուրներ կամ փոխում պահանջող ամպլիտուդան զարկակալին և ապարատներ.

զ) միջանցիկ (свободно) լծասարքի կարկի խախտում.

է) Շվեյցերային ընդլայնական և կամ բուլետային զլուրների խախտվածք, վերանորոգումը չեն կարող վերացվել դնացների կանոնադրությամբ միջոցին.

ը) փոխարինում պահանջող ընդլայնական անկյունազածային և ապարատային խախտված զլուրներ.

թ) մետաղական կողմնաքով լրան (бузов) ունեցող վագոնների մուլթերի (стойки) միացման խախտում.

ժ) փոխարինում պահանջող խախտված մուլթեր (стойки) և դռնի հեռաններ.

ի) փոխարինում պահանջող առաստաղային աղեղների կամ Ֆրամուղների ջարդվածք.

լ) բեռնած վագոնների կողմնաքով կամ հատակի խախտակների խախտում, յեթե բեռը կարող է թրջվելուց փչանալ, ճանապարհին ընկնել և կամ հատվածափայտ.

խ) գոնդոլների, խոպերների հատակի, խաբանների (шпалы) կողմից մեխանիզմի հողակապերի խախտում.

տում, վորը գնացքի կանգնույթի միջոցին չեն կարող վերացնուիլ:

ծ) ցիստերնի վորի տակի ձողերի ջարդվածք.

կ) ցիստերնի կաթսայի (դուռերի) սահք (сдвиг):

զ) ցիստերնի կաթսայի (դուռերի), հսուկյթ (течь):

ձ) իրանի ծոռամ, 75 մմ-ից ավելի:

ղ) տանիքի խախտվածք, վորի հետևանքով բեռը կարող է փչանալ ջրի թափանցումից, յեթե միայն այս խախտվածքը հնարավոր չէ վերացնել անանջատ նորոգումով, ինչպես և դատարակ վազոնների ափսիսի խախտվածքներ, վորոնք պահանջում են փոխել տանիքի 2 կամ ավելի թիթեղը:

ճ) արդելակային կահավորման խախտվածքը կամ բացակայությունը, յեթե անհրաժեշտ նորոգումը անհնար է կատարել գնացքի կանգնույթի ընթացքում:

մ) փոխարինում պահանջող խախտված ամբողջամարին բուքս (цельнокорпусн. букса), բացի այդ, արդելվում է գնացքներին կցել ճամբորդական ափսիսի վազոններ, վորոնք ունեն.

ա) Գետորային կախիչների (подвески) և ողերի ջարդվածք:

բ) Պուլմանի, Ֆետտեյի յեռակի կախման սայլակները և անբալանսիր սայլակների խախտում:

դ) Սահուկները (скользуньи) մեջ 6 մմ-ից մեծ և 2-մմ-ից պակաս արանքներ:

դ) Ծնոտների և բուքսերի մեջ արանքներ դուրսարդ 8 մմ-ից ավելի, վազոնի յերկարությունը և ընդլայնությունը:

յ) Իրանի ծոռամ 50 մմ-ից ավելի:

զ) Անցուկային սարհակները և ձողապատվարի (барьер) խախտումներ, վորոնք սպառնում են ուղևորների անվտանգությունը մի վազոնից մյուսն անցնելիս:

է) Տանիքի կամ նրա մի մասի բացակայումը:

ը) Հրդեհ սպառնացող տաքացման պիտույքների (приборы) խախտումները: Տաքացման պիտույքների ափսիսի խախտումներ, վորոնք խանգարում են վազոնների նորմալ տաքացմանը:

թ) Ճեղքեր, ջարդվածքներ և դինամոմեքենաների ու աղումուկատարային մարտիոցների պնդացման և կանխելու դետալների բացակայությունը:

ժ) Ելեկտրա-կահավորման դետալների մերձեցումը ռելսի գլխին ավելի քան 100 մմ:

§ 226. Կայարանում վազոնները դիտելու միջոցին խախտված մասեր դանելիս՝ այս մասերը նորոգվում են և տեղում իսկ փոխարինվում: Նրանց նորոգումը և փոխարինումը տեղում անհրաժեշտ լինելու դեպքում, խախտված վազոնները ուղարկվում են նորոգման կետերը:

§ 227. Վազոնների պարբերական նորոգման ժամկետը, կարգն ու պլանը, տեխնոլոգիական պրոցեսն ու նորմերը սահմանում է ՀձԺԿ Վազոնային Տնտեսության Կենտրոնական Վարչությունը:

§ 228. Նորոգումից դուրս յեկած վազոնները ընդունում է հատուկ նշանակված ընդունիչը:

§ 229. Կատարված նորոգման վորակի և գնացքի մեջ անվտանգ ընթանալու պատասխանատվությունը ընկնում է ինչպես զննումն ու նորոգումը անմիջապես

իրադարձողներին, նույնպես և գործարաններին, արհեստանոցներին և գեպոններին ու վագոն նորոգող կետերին պետերի վրա:

§ 230. Գնացքա-վագոնային վարպետը այն հիմնական աշխատավորն է, վորը գծում ակահովում և վագոնների անխախտությունը, ժամանակին յուղում և և վորը կայարանային գննողներին ջոկատի հետ միասին իրադարձում և վագոնի առանց զատման նորոգումը:

Գնացքա-վագոնային վարպետը (իսկ այնտեղ ուր նրանք մնում են—գնացքի յուղիչը) պետք և, գնացքը մեկնելուց առաջ մանրակրկիտ կերպով գննի վագոնները, ստուգի բուքսերի պատրաստման (заправка) ճշտությունը և ակտիվորեն մասնակցի արգելափակների փորձարկմանը:

Գնացքն ընթանալիս գնացքա-վագոնային վարպետը պետք և նախորոք տեղեկացնի գննման կետերին անանջատ անհրաժեշտ նորոգման մասին, վորն էլ կարող ինքն կատարել իր սեփական միջոցներով:

3-րդ գլուխ .

ԿՑԱՐԿՈՒՄ (СЦЕНКА)

§ 231. Գծերում և ընդհանուրի ոգտադործման համար ճյուղերում գործող լոկոմոտիվներն ու վագոնները պետք և տնտեսան պետության կողմից հաստատված տիպի (ОСТ—6453) ավտոմատիկ կցարկում:

Բացառություն կարելի չի թույլատրել ավտո-

մոտորիստների և հատուկ ինքնարժեք վագոնների համար:

§ 232. Ավտոկցարկումը պետք և սահմանված լինի ОСТ—6452-ի հիմնական չափերի համեմատ:

§ 233. Սահմանված տիպի պտուտակային լծասարք—միջնեվ շարժակաղմի ամբողջ լծասարքի վերասարքավորումը, ավտո-կցարկումով՝ թույլատրվում և:

ա) Միջանցիկ, հատվող, մի հատ զսպանակալծասարքային ապարատով և

բ) վոչ միջանցիկ, հատովի (разрезная), յերկու զսպանակալծասարքային ապարատով:

§ 234. Անցողական ժամանակաշրջանի ընթացքում—պտուտակային լծասարք ունեցող լոկոմոտիվներն ու վագոնները ավտոկցումով սարքավորված վագոնների և լոկոմոտիվների հետ կցարկելիս՝ գործադրվում են ՀՃԺԿ հաստատված տիպի հատուկ պարագաներ, ըստ վորում բուքերները պահպանվում են:

4-րդ գլուխ .

ԱՐԳԵԼԱԿՆԵՐ

§ 235. Լոկոմոտիվներն ու ճամբորդական վագոնները պետք և կահավորված լինեն ավտոմատիկ և ձեռքի արգելակներով, բացի բազաժային, փոստային վագոններից, վորոնք կարող են չունենալ ձեռքի արգելակներ:

Յերրորդ բաժին

ԳՆԱՅԲՆԵՐԻ ԸԱՐԺՄԱՆ ԿԱԶՄԱԿԵՐՊՈՒՄԸ

§ 236. Ապրանքային վազոնները պետք է սարքավորված լինեն ավտո-արգելակներով կամ արանքային (пролетными) խողովակներով: Վազոններին մի մասը պետք է ունենա ձեռքի արգելակներ և արգելակողներին համար սրահակներ:

§ 237. Ավտոմատիկ արգելակները պետք է անհապաղ սկսեն աշխատել, ուղանույցը (воздухопровод) խզվելու և անջատվելու դեպքում:

§ 238. Բոլոր ճամբորդական վազոնները, ինչպես և արգելակողներին համար սրահակ ունեցող ապրանքային վազոնները, պետք է սրահակի վրա ունենան չուտախույթ արգելակման համար ծորակներ: Ծամբորդական վազոններում այդ ծորակները բացի սրահակներից, պետք է գտնվեն նույնպես վազոնի ներսում:

Շուտախույթ արգելակման բոլոր ծորակները պետք է պլոմբած լինեն:

§ 239. Նոր կառուցվող արգելակային վազոնները կահավորվում են ավտոարգելակները սարքավորելու համարեցումներով, թե դատարկ և թե բեռնած ուժի մեջ համար:

§ 240. Ավտո-արգելակային վազոնները պետք է ունենան ծայրական ծորակներ (концевые краны), մի ծորակ ևս արգելակային սարքավորումը ուղանույցից դատելու և բացման փակույթ՝ արգելակներն արձակելու համար:

§ 241. Լծակավոր փոխադրության (передача) բոլոր մասերը, վորոնց գաղտնի կամ ջարդվելը կարող են նրանց դուրս բերել զարարիտից կամ թե վայր ձգել ուժի վրա, պետք է ունենան ապահովիչ սարքավորումներ:

§ 242. Գնացքների չարժույթը գրաֆիկով—այսինքն՝ գնացքների ժամանակին մեկնումն ու ժամանումը կայարան և նրանց ընթանալը վազուրդներով—ապահովվում է կայարանի, դեպոյի և գնացքների յերթեկման հետ կապված յերկաթուղու տրանսպորտի և այլ ստորաբաժանումների տեխնոլոգիական պրոցեսի ճիշտ կադմակերպումով:

ՅԵՐԿԱԹՈՒՂՈՒ ԳԾԵՐԻ ԲԱԺԱՆՈՒՄԸ

§ 243. Յերկաթուղու դժերը անջատական կետերով բաժանվում են առանձին մասերի, վորոնք կոչվում են վազուրդներ (перегоны): Այն վազուրդները, վորոնց սահմանները, կայարաններ, ուղեբաժանք կամ թե առաջատման կետեր են, կոչվում են «միջկայարանային», դժային պոստերով, կամ թե պոստով ու կայարանով սահմանափակված վազուրդները՝ ևս «միջպոստային», և բլոկ-սեմաֆորների, լուսաֆորների մեջ դեռեղված վազուրդները—«բլոկ-դժամասեր»:

ԱՆՁԱՏԱԿԱՆ ԿԵՏԵՐ

§ 244. Անջատական կետեր համարվում են կայարանները, ուղեբաժանը, առաջհատման կետերն ու գծային պոստերը, իսկ ավտոկապակցման դեպքում և անցույթի լուսափորները:

§ 245. Գծային պոստ և կոչվում այն անջատական կետը, վորը գծային զարգացում չունի:

Անջատական կետեր համարվող բացի գծային պոստերից, վաղուրդներում կարող են լինել նաև ոժանդակ պոստեր, վորոնք սպասարկում են ճյուղավորումների կցման կետերը:

Գծային զարգացում չունեցող վաղուրդների կետերը, վորոնք հատկացրված են ուղևորներին նստեցնելու կամ իջեցնելու համար, անջատական կետեր չեն համարվում և կոչվում են «կանգնույթի ճամբորդական պլատֆորմներ»:

§ 246. Առաջհատման կետ և կոչվում յերկուդի գծամասի այն անջատական կետը, վորը ունի գծային զարգացում և վորը թույլ և տալիս միմիայն գնացքների առաջատում:

§ 247. Ուղեբաժանք և կոչվում միուդի գծերում այն անջատական կետը, վորն ունի գծային զարգացում, թույլ և տալիս գնացքների առաջատում, խաչաձևում և լոկոմոտիվների տեղափոխումը գնացքի մի ծայրից մյուսը:

§ 248. Կայարան և կոչվում այն անջատական կետը, վորն ունի գծային զարգացում, վորը թույլ և

տալիս վոչ միայն գնացքների առաջատման և խաչաձևման դործողություններ, այլ և բեռներ ընդունելու և հանձնելու մշտական դործողություններ, իսկ գծային զարգացման դեպքում՝ նույնպես գնացքների կազմավորում:

§ 249. Յերկաթգծի կայարանները, նայելով աշխատանքի բնույթին, բաժանվում են. ա) ճամբորդական, բ) բեռնավորման (ապրանքային) և միացյալ կայարանների, վորոնք կատարում են ճամբորդական և բեռնավորման դործողություններ: Ըստ տեխնիկական նշանների, կայարանները բաժանվում են. ա) տեսակավորման, բ) գծամասային և դ) միջանկյալ կայարանների:

§ 250. Կայարանների ուղեբաժանքների և առաջհատման կետերի տերիտորիայի սահմանները, վաղուրդների կողմից՝ համարվում են մուտքի սեմաֆորներն ու լուսափորները:

Յերկուդի գծերում կայարանի սահմանները, ըստ յուրաքանչյուր դիսպոզիցիոն գծի՝ համարվում են, մի կողմից այս գծի մուտքի սեմաֆորը կամ լուսափորը, մյուս կողմից՝ յերկի սեմաֆորը, կամ լուսափորը, իսկ յերթե նրա առաջ գետեղված են սլաքներ, ապա սահման և ծառայում մի հատուկ ցուցիչ, վորը դրվում և վերջին յերկի սլաքից 50 մ. հեռավորության վրա:

§ 251. Գծային պոստերն ու անցույթի լուսափորները վաղուրդները բաժանում են տվյալ գծին վերաբերող անցույթի սեմաֆորի կամ լուսափորի կայմի առանցքով:

§ 252. Յուրքանչյուր անջատական կետ, ոժան-

գալի պոստ և յուրաքանչյուր կանոնույթի ճամբորդական պլատֆորմա՝ պետք է ունենա վորոշ անոն կամ համար: Անջատական կետի անոնը պետք է զետեղված լինի ճամբորդական շենքի վրա (կամ դռային պոստում) թե ճակատի և թե դնացքի մոտեցման յերկու կողմից ևս, խոշոր և դնացքից պարզ նկատելի տեսքով:

Գծային մեծ դարգացումով կայարաններում և մեծ ճամբորդական շարժումով կանոնույթի ճամբորդական պլատֆորմներում՝ անոնը, բացի դրանից, պետք է զետեղված լինի և՛ ճամբորդական պլատֆորմային և թե նրանց մերձեցման մոտերքում:

2-րդ գլուխ

ՅԵՐԿԱԹՈՒՂԱՅԻՆ ԳԾԵՐ

§ 253. Յերկաթուղային գծերը բաժանվում են գլխավոր, կայարանային և հատուկ նշանակման գծերի:

§ 254. Գլխավոր գծերին վերաբերում են վաղուրդի գծերը և նրանց անմիջական շարունակությունը կայարանների, ուղեբաժանքի և առաջհատման կետերում:

§ 255. Կայարանային գծերին են վերաբերում.

ա) ընդունիչ-առաքման,

բ) տեսակավորման,

գ) բեռնավորման և դատարկման,

դ) դեպոյական (լոգիստիկային և վաղոնային տնտեսության) գծերը:

յե) մյուս ալ գծերը, վորոնց նշանակությունը վորոշվում է նրանց վրա կատարվող ոպերացիաներով:

Վաղուրդներուր յեվ կայարաններում հատուկ գծերին են վերաբերում.

ա) գործարանների, կարիյերների և պահեստների գծերը:

բ) սպահովիչ փակուղիները:

§ 256. Կայարանային գծերը, նայելով աշխատանքի բնույթին, միանում են առանձին խմբերի, վորոնք կոչվում են սրահներ (парки):

§ 257. Յուրաքանչյուր կայարանային դիծ պետք է ունենա իր սեփական համարը:

§ 258. Կայարանային տերիտորիայի սահմաններում գտնվող բոլոր գծերը, ինչպես և տերիչ սպասեկին հանձնված գծերի հետ սահմանահատվող սլաքային փոխադրիչները գտնվում են կայարանի պետի կարգադրության տակ:

§ 259. Յուրաքանչյուր անջատական կետում պետք է գտնվի այդ կետի մասշտաբային պլանը:

3-րդ գլուխ

ՍԼԱՔԱՅԻՆ ՓՈԽԱԴՐՉՆԵՐԻ ՇԱՀԱԳՈՐԾՈՒՄԸ

§ 260. Բոլոր սլաքային փոխադրիչները պետք է գտնվեն նորմալ վիճակի մեջ: Նորմալ վիճակ է համարվում.

ա) Մի ուղի դժամասերում կայարանների գըլխավոր գծի մուտքի սլաքի համար—կայարանի յուրաքանչյուր ծայրից դեպի տարբեր ուղիներ տանող ուղղութիւնը:

բ) Յերկուղի գծերում՝ գլխավոր գծերի սլաքների համար—դեպի համապատասխան գլխավոր ուղիներ տանող ուղղութիւնը:

գ) Կայարանների և վազուրդների գլխավոր գծերի սլաքների համար—վորոնք տանում են դեպի գծամատուցները (подъездные пути), դեպի փակուղիներ և այլ կայարանային գծեր, բացի ապահովիչներից—դեպի գլխավոր գծերը տանող ուղղութիւնը:

դ) Ապահովիչ փակուղիները տանող սլաքների համար—դեպի այդ փակուղիները տանող ուղղութիւնը:

յե) Կայարանային այլ ուղիների սլաքների նորմալ դիրքը վորոշում է կայարանի պետը:

Սլաքների նորմալ դիրքը պետք է ցույց տրվի տեխնիկա-կարգադրական ակտի և նրա քաղվածքների մեջ, ինչպես և սլաքի պատվանդանի վրա:

Սլաքները կարելի չէ այլ ուղղութիւն դնել:

ա) Գնացքն ընդունելիս կամ առաքելիս:

բ) Մանյովրային աշխատանքի միջոցին:

գ) Գիծը շարժակազմով դբադեցնելիս:

դ) Սլաքները մաքրելիս, ստուգելիս և նորոգելիս:

§ 261. Սլաքները համարակալվում են կարգային զույգ համարներով զույգ դնացքների ժամանման հոդմից, իսկ կենտ դնացքների ժամանման կողմից—կարգային կենտ թվերով:

§ 262. Վազուրդում դետեղված սլաքային փոխադրիչը, սպասարկման համար վերադրվում է հարևան վորոնե կայարաններից մեկին կամ թե ճյուղավորման տեղում հիմնվում է սուտ: Վազուրդում պոստի կողմից չսպասարկվող սլաքային փոխադրիչի բանալին պահվում է այն անջատական կետի հերթապահի մոտ, վորին վերադրված է սլաքային փոխադրիչը:

§ 263. Սլաքային պոստը պետք է գտնվի միմիայն մի աշխատավորի—հերթապահ պոստային սլաքավարի իրավասութիւն տակ, վորը պատասխանատու չէ իր ձեռքով սպասարկվող սլաքների փոխադրման և դնացքների անվտանգ յերթեկեման համար:

§ 264. Կողպած սլաքների բանալին պահվում են կայարանի հերթապահի կամ ավագ սլաքավարների մոտ, ուր աշխատիները կան:

Մեծ շարժումով փոքր կայարաններում, վորոնց ցուցակը վորոշվում է ճանապարհի պետի հրամանով, նշանակվում են ավագ սլաքավարներ, վորոնք անմիջականորեն սպասարկում են սլաքային պոստերը: Բոլոր ավագ սլաքավարները պաշտոնի մեջ են հաստատվում շարժման սպասի բաժնի պետի կողմից:

Հետևյալ ալիւի պատասխանատու սլաքների բանալիները պահվում են կայարանի հերթապահի մոտ:

ա) Այսինքն, վտանգավոր բեռնավորումով վագոնների և ոժանդակ դնացքների կացույթի ուղին տանող սլաքներինը:

բ) Կայարաններում և վազուրդներում գլխավոր ուղիներին կցվող ճյուղերի և փակուղիների պոստերի կողմից չսպասարկվող սլաքներինը:

դ) Գլխավոր ուղիները միջին միացման սլաքներինը:

դ) Վորսող փակուղիների սլաքներինը:

§ 265. Ընդունման և առաքման միջոցին՝ ձեռքի սլաքների փոխադրումն ու պնդացումը կատարում է պրոտային հերթապահ սլաքավարը միմիայն կայանին հերթապահի ցուցմունքով (անձամբ հեռախոսով, ավաղ սլաքավարի և կամ աղբարարի միջոցով): Մանյովրային տեղաշարժումների միջոցին սլաքները փոխադրումը կատարվում է մանյովրները ղեկավարող անձի կարգադրությամբ: Սլաքների փոխադրումը այլ անձանց միջոցով արգելվում է:

Գնացքն անցնելուց առաջ պետք է փակվեն կողպեքով հարևան գծերում գտնվող սլաքները, դուրս քարշման (ВЫТЯЖЕНИЕ), ապահովվի փակուղիների և այն սլաքները, վորոնք յեկքի հնարավորություն են տալիս դեպի ընթացող գնացքի դիծը:

§ 266. Կայարանի հերթապահի կամ ավաղ սլաքավարի սլաքի փոխադրման կամ մարչուտ սահմանելու կարգադրությունը սլաքավարը անպայման պետք է կրկնի, համոզվելու համար, վոր այդ կարգադրությունը նա հասկացել է ճիշտ: Կարգադրությունը կատարելուց հետո անհապաղ՝ սլաքավարը պարտավոր է զեկուցել այդ մասին սլաքը փոխադրելու կարգադրությունը ավող պաշտոնական անձին:

§ 267. Սլաքը խախտված լինելու դեքում—(լեղվակի վոչ քիպ դեպումը, կողպեքի փչացումը, խարսխման (ПОСАДКА) փչացումը, ցուցիչի վոչ ճիշտ դրույթը (ЗАКЛАДКА) և այլն)—սլաքավարը պարտավոր է անհապաղ տեղեկացնել ավաղ սլաքավարին կամ թե

կայարանի հերթապահին: Այն դեպքում, յերբ խախտումը սպառնում է շարժման անվտանգությունը, սլաքավարը պարտավոր է անհապաղ նրա վրայով ընդհատել շարժակազմի շարժումը, պարտադրել աղբանը շաններով և հայտնել այդ մասին կայարանի հերթապահին անձամբ, կամ ավաղ սլաքավարի միջոցով:

§ 268. Յուրքանչյուր պրոտային սլաքավար, իսկ աչետեղ, ուր կա ավաղ սլաքավարը պետք է դանվի սլաքի, մոտ սլաքը դծի սարսի աշխատավորների կողմից՝ նորոգվելիս, հետեևի նորոգմանը և համոզվի, վոր սլաքը նորոգված է և գտնվում է աշխույտի վիճակում, վորն ապահովում է գնացքների անընդհատ յեվ անվտանգ յերթը:

§ 269. Սլաքային փոխադրիչների ճիշտ սպասարկումը կախված է սլաքավարի պարպորոշ աշխատանքից: Սլաքավարն պարտավոր է.

ա) Հերթապահությունն ընդունելիս, հերթապահությունը հանձնող սլաքավարի ներկայությամբ համոզվել, վոր նրա ռայոնի մեջ մտնող գծերի վրա վազոնները չեն դուրս դալիս սահմանային սյունիկներից սլաքները սարքին է, մարուր և սլաքային ամբողջ դույքը իր տեղն է:

բ) Սլաքները սահել կողպած նորմալ վիճակում՝ համաձայն թեխնիկա-կարգադրական ակտի և սլաքները փոխադրել գնացքն ընդունելիս, թողարկելիս և ուղարկելիս՝ միմիայն ավաղ սլաքավարի կամ կայարանի հերթապահի կարգադրությամբ և տալ սլաքներին այն դիրքը, վորը ցույց է տրվում կայարանի հերթապահի և ավաղ սլաքավարի կողմից:

գ) Գնացքն ընդունելիս և ուղարկելիս գտնվել իր

պոստի առաջին սլաքի վրա, ցերեկը վաթարթած դե-
ղին դրոշակով, իսկ գիշերը թափանցիկ-սպիտակ
լույս ունեցող ձեռքի լապտերով:

գ) Գնացքն անցնելիս հետևել, թե գնացքը լրիվ
կազմով և հեռանում և ունե՞ր, արդյոք, սահմանված
աղբանշանները:

դե) Բոլոր նկատած աճյոթմալությունները անհա-
պաղ հաղորդել ավագ սլաքավարին կամ կայարանի
հերթապահին:

զ) Մանյովրները կատարելիս ուշադիր հետևել
աղբանշաններին և խտրելն կատարել նրանց ցուց-
մունքը, ապահովելով արագ և անվտանգ մանյովրային
աշխատանքը:

ը) Գիտե՞նալ տեխնիկա-կարգադրական ախտից
քաղված և պոստային շենքում կախած բոլոր կանոն-
ները և ճիշտ կերպով պահպանել այդ կանոնները:

§ 270. Սլաքավարին մնականապես արգելվում
է.

ա) Գիշերով սլաքները թողնել չլուսավորված:

բ) Սլաքները դուրս բերել նորմալ դիրքից, յերբ
այդ չեն պահանջում աշխատանքի պայմանները:

գ) Սլաքները պահել չկողպած:

դ) Պոստում գտնվել առանց ընդունված աղբա-
նշանների:

յե) Հերթապահության միջոցին հեռանալ իր
պոստից՝ առանց կայարանի հերթապահի թույլտվու-
թյան:

զ) Սլաքների մոտ չթույլ տալ կողմնակի անձանց:

4-րդ գլուխ

ԱՋԴԱՆՇԱՆՆԵՐՈՎ ՈԳՏՎԵԼԱԻ ԿԱՐԳԸ

§ 271. Իբրև կանգնեցման ազդանշաններ՝ ծառա-
յում են.

ա) Լուսափորներին, սեմափորներին և աղբանշանա-
յին լապտերներին կարմիր կրակը:

բ) Դրոշակներին և տեղափոխվելիք վահաններին
կարմիր դույնը:

գ) Սեմափորի թևի հորիզոնական դիրքը:

դ) Վորեն իրի կամ ամեն տեսակի լույսով լսալ-
տերների շրջանաձև պտույտ տալը:

է) Սեմափորներին և լուսափորներին հանգած
լույսերը և կամ նրանց անհասկանալի ցուցմունքե-
րը:

զ) Անհասկանալի և անճիշտ աղբանշաններ տա-
լը:

ը) Աղբանշանային դործիքի 3 կարճ հնչյունները:

թ) Ճայթոխիկի պայթյունը:

ի) Քեբ-աղբանշանային արգելող ցուցմունքը:

Կանգնեցման ազդանշանները գործադրվում են.

ա) Անջատական կետին և ուղեկապակցական
աղբանշանները պատասպարելու համար:

բ) Գծում զնացքներին անցույթ թույլ չտվող
արգելքների պատասպարելը:

գ) Վազուղղում կանգնած զնացքն պատասպարե-
լու համար:

զ) Մանյովրային աշխատանք կատարելիս:

յե) Գնացքի սրշը պատասխարելու համար՝ գնացքը ընդունելիս :

զ) Գնացք կանգնեցնելու այն բոլոր դեպքերում, վորոնք սպառնում են անվտանգ շարժմանը կամ մարդկանց կյանքին :

§ 272. Անցնել փակ սեմաֆարն և լուսափորն վնասվանապես արգելվում է : Ներկա կանոններով հատկապես կանխատեսված բացառիկ դեպքերում՝ վեակ ազդանշանի անցույթը թույլատրվում է մի-միայն սահմանված կարգով, սված հատուկ թույլտը-վությամբ :

§ 273. Իբրև արագության նվազեցնող ազդանը-շաններ՝ ծառայում են .

ա) Լուսափորների, սեմափորների, կանխազու-չացնող սկավառակների, արագություն նվազեցնող մշտական սկավառակների և ազդանշանային լապտեր-ների դեղին լույսը :

բ) Բաց դրոշակների կանխազուչացնող սկավա-ռակների և տեղափոխիկ վահանների դեղին լույսը :

գ) Ազդանշանային գործիքի 2 կարճ հնչյունը :

դ) Բաց դեղին դրոշակով, կամ դեղին կամ թա-փանցիկ—սպիտակ լույսի լապտերով՝ դանդաղ վերև ու ներքև շարժելը :

յե) Փեր-ազդանշանի համապատասխան ցուցմուն-քը :

Արագություն նվազեցնող ազդանշանները գործա-դրվում են .

ա) Իբրև կանխազուչական ազդանշաններ՝ կան-գնեցման ազդանշաններից առաջ :

բ) Գնացքը անջատական կետի կողքի ճյուղն ըն-գունելիս կամ ճյուղավորում ուղադիելիս :

գ) Գնացքը կացույթով կայարան ընդունելիս :

դ) Յերբ պատասխարվում են այն տեղերը, վորոն-ցով գնացքը պետք է ընթանա նվազեցրած արագու-թյամբ :

յե) Մայրվրային աշխատանք կատարելիս :

§ 274. Իբրև սահմանված արագությամբ շարժում քույատրող ազդանշաններ՝ ծառայում են .

ա) Լուսափորների և սեմափորների կանաչ գույ-նը :

բ) Կանխազուչական սկավառակների արագու-թյուն նվազեցնող մշտական սկավառակների և տեղա-փոխիկ վահանների կանաչ լույսը :

գ) Սեմափորի թևի բարձրացումը 135°-ով :

Վորշված արագությամբ շարժում քույատրող ազդանշանները գործադրվում են .

ա) Անջատական կետերում՝ գնացք ընդունելիս, ուղարկելիս և թողարկելիս (пропуск) :

բ) Արագություն նվազեցնող ազդանշաններով պատասխարված ուղեմասից գնացքը դուրս գալիս :

§ 275. Արգելվում է կախել կարմիր, դեղին և կանաչ գույնի դեկորատիվ կտավներ, սլակառներ, լույսեր, վորոնք խանդարում են յերկաթուղային աղ-դանշանների ճիշտ լմբոնումը :

§ 276. Սեմափորն ու լուսափորը փնամելու դեպ-քում, ալտոմատիկորեն պետք է ընդունեն արգելող դիրք :

§ 277. Ազդանշանների վատ յերևալու դեպքում (մոռախուղ, բուք, հեղեղ, թանձր ճյունաթափ) —

կանխազգուշական սկայառակներ չունեցող փակված մուտքի և անցույթի սեմաֆորները թե ցերեկով և թե դեռերով պետք է լրացնվեն ճաշթուրիկներով:

§ 278. Ավտոուղեկապակցումով չսարագալորված բոլոր ուղեմասերում՝ մուտքի, յեւքի և անցույթի սեմաֆորների նորմալ դիրքը համարվում է փակ դիրքը:

§ 279. Ավտոուղեկապակցումով կահավորված ուղեմասերում—անցույթի լուսաֆորի նորմալ դիրքը համարվում է բաց դիրքը, իսկ մուտքի ու յեւքի լուսաֆորներինը՝ փակ դիրքը:

Ճանապարհի այն ուղեմասում, ուր մուտքի ու յեւքի լուսաֆորները կարող են փոխադրվել ավտոմատիկ աշխատանքի, դնացքներն կայարանով միջանցույթ տալու համար, բաց դիրքը համարվում է նորմալ, յերբ այդ լուսաֆորները փոխադրվում են ավտոմատիկ աշխատանքի:

§ 280. Ազդանշանի ցուցմունքը հրաման է և պետք է կատարվի առանց վտրեւ առարկության: Յերկաթգծի տրանսպորտի աշխատավորները բոլոր հնարավոր միջոցներով պետք է ապահովեն ազդանշանի պահանջներին անհապաղ կատարումը:

Յերկաթգծի տրանսպորտի ամեն մի աշխատավոր, վորը կապված է դնացքների շարժման հետ, պետք է հաստատ և պարզորեն դիտենա ազդարարման հրահանգը:

Ճ-ր դ դ լ ու խ

ԳՆԱՅԲՆԵՐԻ ՅԵՐԹԵՎԵԿՄԱՆ ԶՎԱՑՍԻՑԱԿՆ ՈՒ ԳՐԱՑԻԿԸ

§ 281. Բոլոր դնացքների շարժումը կատարվում է խիստ չվացուցակով, վորն հաստատում է Հազորդակցության Ճանապարհների Ժողովրդական Կոմիտեը: Գնացքների շարժման չվացուցակը յերկաթգծի տրանսպորտի աշխատավորների համար յերկաթե որենք է և ցույց է տալիս յերկաթուղիների շահագործման ամբողջ աշխատանքի պլանը:

§ 282. Գնացքների շարժման դրաֆիկով վորոշվում է վոչ միայն դնացքների շարժումը, այլ և լուկոմոտիվի, վազոնների, կայարանների, դէպոների, վազոն-նորոգող կետերի, գծի, ազդարարման և կապի ամբողջ աշխատանքը, այսինքն, շարժման դրաֆիկից է բղխում յերկաթուղային տնտեսության այն բոլոր ստորաբաժանումների աշխատանքի պլանը, վորոնք կապված են դնացքների շարժման հետ:

§ 283. Լուկոմոտիվի շրջանառման դրաֆիկը կազմվում է դնացքների շարժման դրաֆիկի հիման վրա, հաշվի առնելով լուկոմոտիվի ամենաողտայնետ շահագործումը և դեպոյական տնտեսությունը կազմակերպելու համար՝ ծառայում է հիմք:

§ 284. Գնացքների շարժման դրաֆիկը պետք է ապահովի.

ա) Ուղևորների և բեռների արագ և հարմար տեղավորումը.

բ) Գնացքների չարժման լավագույն աբազու-
թյունը:

դ) Լոկոմոտիվների և վագոնների ամենաչափա-
վետ ուղտադորժումը:

դ) Բոլոր կայարանները աշխատանքի համաձայ-
նեցումը մերձակա ուղեմասերի աշխատանքի հետ,
ինչպես և իրար մեջ:

յե) Գնացքների անվտանգ յերթը, թե վազուրդնե-
րով և թե բոլոր անջատական կետերով:

§ 285. Գնացքների կազմավորումը կատարվում է
այն պլանով, վորը մշակում են ճանապարհները և վո-
րը հաստատում է չարժման Կենտրոնական Վարչու-
թյունը:

Գնացքների կազմակերպումը պետք է կանխատես-
ել, վոր մարչուտներն ու խմբական զնացքներն ընդ-
գրկեն, վորքան կարելի չափ վազոնահասուցթ (ВАГОН-
ПОТОК):

§ 286. Տեղադրությունների տեսակետով և նշանա-
կումով զնացքներն բաժանվում են.

ա) Ճամբորդական:

բ) Զինվորական:

դ) Արագացրած ապրանքային զնացքների (հառ-
կապես, արժեքավոր և շուտ փչացող բեռներ, բազաթ
և երե (ЖИВНОСТЬ) փոխադրելու համար):

դ) Հանրացանցային չվացուցակի ապրանքային
զնացքներ:

Ուղամասային չվացուցակի ապրանքային զնացք-
ներ, վորոնց թիվում նաև հավաքածուները:

§ 287. Հանրացանցային չվացուցակի ապրանքա-
յին զնացքների մեջ են մտնում.

ա) Առաքիչ (ОТПРАВИТЕЛЬСКИЕ) մարչուտները, վո-
րոնք ապահովված են ամենորյա բեռնավորումով:

բ) Գնացքներ, վորոնք ամեն ուր կազմակերպվում
են անմիջապես վազոնահասուցթ ստեղծող ուղեմասե-
րում (на участках вагонопотоков), բեռնավորման որա-
ցույցային պլանավորման, հիմունքներով:

դ) Գնացքներ, վորոնք ամեն ուր կազմավորվում
են կայարաններում մերձակա ուղեմասերից կազմա-
կերպված վազոնային խմբեր ստանալով:

դ) Տեխնիկական մարչուտներ, վորոնք ամեն ուր
կազմավորվում են տեսակավորման կայարաններում:

յե) Դառարկ վազոնաչարք (порожняк), վորն ա-
մեն ուր ուղարկվում է վորոշված ուղղություններով
մասսայական բեռնավորման կետերը:

§ 288. Հանրացանցային չվացուցակի ճամբորդա-
կան և ապրանքային զնացքները հաշտարարվում են
ի գիտություն բոլորի:

§ 289. Գնացքների չարժման հետ կապված բո-
լոր աշխատավորները պետք է ունենան զնացքների
չարժման չվացուցակի գրքույկ և կամ նրանց միջից
կատարած քաղվածքներ:

§ 290. Գնացքների նշանակումն ու վերացումը
կատարում են.

ա) Հեռավոր յերթի ճամբորդական զնացքների-
նը—ՀՃԺԿ ճամբորդական Կենտրոնական Վարչու-
թյունը:

բ) Ճամբորդական տեղական և մերձադաշային
չարժման զնացքները՝ ճանապարհի պետը:

դ) Հանրացանցային չվացուցակի ապրանքային

գնացքներին՝ ՀՃԺԿ շարժման Կենտրոնական Վարչութիւնը:

դ) Ուղեմասային չվացուցակի ապրանքային գնացքներին՝ շարժման Սպասի Բաժնի պետը:

յե) Զինվորական գնացքներին շարժման Սպասի պետը:

զ) Ռժանդակ գնացքներին, մենյերթ լոկոմոտիվներին, դրեզիններին, ձնամաքրիչներին և տրնտեսական գնացքներին, վորոնք կանխատեսւում չեն շարժման գրաֆիկով՝ գնացքային դիսպետչերը:

§ 291. Յուրաքանչյուր գնացքի հատկացւում է վորոշ համար: Մի ուղղութեան գնացքներին դուշկ համար, իսկ մյուս ուղղութեանը՝ կենտ համար:

Գնացքը մեկնելուց առաջ, կայարանի հերթապահը պարտավոր է հանձնել դիւրավոր կոնդուկտորին գրնացքի կշիռ, վագոնների քանակի, արգելակներին առկայութեան (наличие), վագոնների նշանակման տեղի և կազմի տեխնիկական միճակի մասին հատուկ գիտողութեամբ՝ համապատասխան փաստաթուղթ:

Անհրաժեշտ դեպքերում՝ նաև կանխազգուշացում: Սրա հետ միաժամանակ կայարանի հերթապահը պարտավոր է տեղեկացնել հարեան անջատական կետի հերթապահին գնացքի ուղևորումը, վագոնների քանակը և գնացքի կշիւը:

§ 292. Ըստ ամազութեան՝ գնացքները բաժանւում են.

Ա. Հերթից դուրս գնացքներին՝ ոժանդակ յեւ առանձին լոկոմոտիվներին, վորոնք նշանակւում են.

ա) Յերբ խորտակւած կամ վթարւած գնացքներին անհրաժեշտ է ոգնութիւն հասցնել:

բ) Կապի ու կոնտակտային ցանցը նորոգելու համար, յերբ սրանք ընդհատւում են:

գ) Գիծն ու արհեստական կառուցվածքները վերանորոգելու համար, յերբ շարժումն ընդհատւում է:

դ) Հրդեհը հանդիմանելու համար:

յե) Զնի հուանի միջոցին (при снежных заносах) (ձնամաքրիչներ):

Բ. Հերթակալի—ավագութեան կարգով.—

1. Բոլոր անվանումների ճամբորդական գնացքները:

2. Զինվորական—մարդկային և արագացած ապրանքային գնացքներ:

3. Հանրացանցային չվացուցակի ապրանքային գնացքների և մեներթ լոկոմոտիվները:

4. Մնացած ապրանքային, տնտեսական, վորձնական գնացքներն ու լոկոմոտիվները:

Գ. Հատուկ պահանջով նշանակւող գնացքներ յեւ ավտոդիզելներ, վորոնց հերթը տրվում է նշանակման միջոցին.

§ 293. Գնացքային դիսպետչերը պատասխանատու յե իր գծամասի գնացքների շարժման գրաֆիկի կատարման համար: Գնացքային դիսպետչերն պարտավոր է.

ա) Ստուգել կայարանի աշխատանքը շարժման գրաֆիկի և գնացքների կազմավորման, տրանի կատարման տեսակետից և ցույց տալ կայարանի հերթապահին՝ գնացքների շարժմանը անհրաժեշտ բոլոր ցուցմունքները:

բ) Վերացնել նորմալ շարժման բոլոր չեղումները:

բը, մուծելով գրաֆիկի մեջ չվացուցակից դուրս յե-
կած գնացքները:

դ) Հետևել կայարանից ուղարկվող և ընդունվող
գնացքներին, ինչպես և նրանց վաղուրդով ընթանա-
լուն, ձեռք առնելով այն բոլոր միջոցները, վորոնք
սպահովում են նրանց անվտանգ շարժումը:

§ 294. Գնացքների շարժումը կատարվում է
Մոսկվայի դոտու ժամանակով, 24 ժամյա հաշվար-
կումով:

Բոլոր մեքենավարներն ու գլխավոր կոնդուկ-
տորները պետք է ունենան գրպանի ժամացույց: Մա-
ռայողական շենքերում, խոշոր կայարանների սրահնե-
րում, ճամբորդական պլատֆորմներում ճանապարհ-
հորդներին հատկացրած շինություններում պետք է
ժամացույց լինի: Արտաքին ժամացույցները մոլթ
ժամանակ պետք է լուսավորվեն:

Ժամանակի ցուցմունքը ժամացույցով յերկաթ-
գծի ամբողջ ցանցում պետք է լինի նույնը, վորի հա-
մար ամեն ուր կատարվում է ժամանակի ստուգում
ճիշտ ժամանակի հաղորդման ազդանշանով:

6-րդ գլուխ

ԿԱՅԱՐԱՆԻ ՏԵԽՆԻԿԱԿԱՆ ԱՇԽԱՏԱՆՔԻ ԿԱԶՄԱԿԵՐՊՈՒՄԸ

ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ՊԱՀԱՆՁՆԵՐ:

§ 295. Կայարանի տեխնիկական սարքավորումնե-
րի ոգտագործման կարգն ու կազմակերպումը սահման-
վում է տեխնիկա-կարգադրական ակտով:

§ 296. Տեխնիկա-կարգադրական ակտը կազմում
է կայարանի պետը, ստուգում է շարժման սպասի
վերաստուգիչը, և հաստատում է:

ա) Տեսակավորման, ուղեմասի, հանգույցային և
և խոշորագույն բեռնավորման կայարաններին՝ շարժ-
ման սպասի պետը, իսկ ճամբորդական կայարաննե-
րին՝ նույն շարժման սպասի պետը՝ ճամբորդական
սպասի պետի հետ միասին:

բ) Մյուս կայարաններին՝ շարժման բաժնի պե-
տը:

§ 297. Տեխնիկա-կարգադրական ակտը վերանայ-
վում ու ուղղվում է. գնացքների շարժման գրաֆի-
կը, կայարանի գծային սարքավորումները, ազդա-
րարման կենտրոնացման, ուղեկապակցման և կոն-
տակտային ցանցի սարքավորումները փոխելիս:

§ 298. Տեխնիկա-կարգադրական ակտից կայա-
րանի պետի կողմից կազմած ու հաստատված քաղ-
վածքները կախվում են կայարանային դիսպետչերի,
սրահների հերթապահի, տեսակավորման բլուրների
շենքերում, սլաքային պոստերում, կենտրոնացման պոս-
տերում, կայարանային կատարողական պոստերում,
գեպոյի հերթապահների, վազոն զննող հերթապահնե-
րի, վազոնային գծամասերի դիսպետչերների շենքե-
րում:

ԱՆՋԱՏԱԿԱՆ ԿԵՏԵՐԻ ԼՈՒՍԱՎՈՐՈՒՄԸ

§ 299. Կայարաններում պետք է լուսավորեն.

ա) ճամբորդներին սպասարկող բոլոր կառույց-
վածքները:

բ) Ճամբորդական, զինվորական և ասլրանքային պլատֆորմները:

գ) Մշտական մանյովրային աշխատանք ունեցող դժերը:

դ) Ճամբորդական գծերը:

յե) Բեռնավորման գծերը:

զ) Ապրանքային բակերը:

ե) Վառելիքի և նյութեղենի պահեստը:

ը) Շարժակազմի նորոգման ու տեխնիկական սպասարկման կետերը:

թ) Գծերի վրայի գծանցույթները:

§ 300. Լուսավորումը պետք է լինի բավարար և ասլահովի դնացքների անխտանգ շարժումն ու մանյովրային տեղաշարժումները, սպասարկող անձնակազմի անընդմեջ աշխատանքն ու բեռների պահպանումը:

Արտաքին լուսավորումը չպետք է ազդի ազդու, նշանային կրակների պարզ յերեվարուն:

ՄԱՆՅՈՎՐՆԵՐԻ ԿԱՏԱՐՈՒՄԸ

§ 301. Մանյովրային աշխատանքը կայարանում պետք է կատարվի կայարանի համար սահմանված տեխնոլոգիական պրոցեսով և աշխարհի պլանով, վորն ասլահովի:

ա) Գնացքների կազմավորումն ու առաքումը իր ժամանակին:

բ) Գնացքների ընդունումը կայարան՝ առանց ընդմեջումների:

գ) Կայարանում վազոնների վերադասավորման համար (переработка) ժամանակի ամենափոքր ծախսը:

դ) Մանյովրների համար տեխնիկական սարքավորումների և բոլոր մանյովրային միջոցների լրիվ ոգտագործումը:

§ 302. Մանյովրները կայարանային գծերում կատարվում են կայարանի հերթապահի կամ կայարանային դիսպետչերի և կամ գծերի հերթապահի կարգադրությամբ:

Մանյովր կատարող լոկոմոտիվի, մոտոր-վազոնի կամ շարժակազմի շարժումները կարող է կարգադրել միմյանց մի աշխատակից, վորն և պատասխանատու յի մանյովրների ճիշտ կատարման համար:

§ 303. Մեծ մանյովրային աշխատանքով և մեծ դժային զարգացումով կայարաններում՝ կայարանային գծերը բաժանվում են մանյովրային չրջանների:

§ 304. Արգելվում է մանյովրների ընթացքում ընթանալ—ժամը՝

ա) 40 կմ-ից բարձր արագությամբ, յերբ լոկոմոտիվը տեղաշարժվում է ազատ գծերում հետևից կցած վազոններով:

բ) Ժամը 25 կմ-ից ավելի, յերբ լոկոմոտիվը շարժվում է ազատ գծում՝ վազոններով դեպի առաջ, յիվ յերբ նա սլաքի վրայով շարժվում է դեպի կողքի դիժը, անկախ այն հանգամանքից, թե լոկոմոտիվը վոր կողմն է դառնում:

գ) Ժամը 10 կմ-ից ավելի, յերբ մանյովրը կատարվում է մարդկանցով և կամ վտանգավոր բեռներով զբաղեցրած վազոններին հետ:

§ 305. Արգելվում է գլխավոր գծերում մանյովր կատարել, կամ մանյովրի ընթացքում՝ կտրել գլխավոր գծերը: Արգելվում է նույնպես մանյովրի ըն-

Թացքում դուրս դալ յեւքի սլաքից: Այսպիսի ման-
յովրներ կարող են թուլատրվել միմիայն մուսքի
փակ աղղանջանների միջոցին և ամեն անգամ կայա-
րանի հերթապահի թուլատրությամբ:

Արգելվում է մանյովրային կազմին դուրս դալ
կայարանի սահմաններից դեպի վազուրդ (перегон)
միուղի գծամասերում և վոչ ուղիղ գծով յերկուղի
գծամասերում՝ առանց գնացքային դիսպետչերի և
հարեան կայարանի հերթապահի համաձայնության և
մեքենավարին տրվող առանց հատուկ թուլատրության:
Մանյովրային կազմի դուրս գալը կայարանի սահ-
մաններից ուղիղ գծով յերկուղի գծամասերում՝
թուլատրվում է կայարանի հերթապահի թուլատրու-
թյամբ: Ավտոուղեկապակցումով գծամասերում, յեւ-
քը կայարանի սահմաններից, թուլատրվում է լուսա-
ֆորի բաց մանյովրային աղղանջանով:

§ 306. Վագոնների տեսակալորման համար բլու-
րային կահավորում ունեցող կայարաններում, ման-
յովրները կատարվում են ճանապարհի պետի կողմից
հաստատված հրահանգներով:

§ 307. Գնացքներն ու շարժակազմը կայարանա-
յին գծերում պետք է ղեկեղված լինեն սահմանային
սյունիկներով նշանակված սահմաններում:

§ 308. Կայարանում կանգնած վագոնները, վո-
րոնց հետ մանյովր չի կատարվում, պետք է կցար-
կրված լինեն, արգելակված և փախուստից ապահո-
վելու համար՝ պնդացրած:

Բեռնավորման և դատարկման գծերում, կողքի
գծերում և փակուղիներում գտնվող վագոնները

պետք է հուսալի կերպով ամրացրած լինեն տակդի-
ներով և սանդալներով:

Կայարանում կանգնած և բեռնավորման համար
չբաղեցրած, կամ մաքրման, ախտահանման և նո-
րոգման չսպասող վագոնների դռները պետք է փակ
լինեն:

§ 309. Առաքման համար պատրաստի և կամ
կազմալուծվելուն (расформирование) սպասող վագոն-
ները 0,0025-ից բարձր թեքվածք ունեցող կայարա-
նային գծերում կացույթ ունենալիս պետք է սեպա-
վորված (подклинены) լինեն: Միմիայն միջնուրուա-
յին վատ պայմաններում (քամի, բուք) հորիզոնական
գծերում՝ պահանջվում նրանց պնդացնել: Ձեռքի ար-
գելակներ ունեցող վագոնները պետք է արգելակված
լինեն:

§ 310. Արգելվում է ապահովիչ փակուղիները
գբաղեցնել շարժակազմով:

§ 311. Պայթուցիկ և թուճավորող բեռներով և
վագերով վագոնները կայարանում կանգնեցնելիս՝
պետք է ղեկեղված լինեն առանձին ուղիներում:

Այսպիսի վագոնները պետք է կցարկված լինեն,
սեպավորված և պատասպարված տեղափոխիկ աղղա-
նջաններով:

§ 312. Մանյովրային աշխատանքի անմիջական
իրադրծումը կատարում է կազմող ջոկատը:

Գնացք կազմողը ղեկավարում է իր ջոկատի բո-
լոր աշխատավորներին և մանյովրային շոգեշարժի
աշխատանքը և պետք է.

ա) Ապահովի կայարանա-մանյովրային աշխա-

տանքի կարգադրի և պատվիրանքի ճիշտ և ժամանակին կատարելը:

բ) Գնացքներն կազմավորել ուղիղ, առանց հարադրամների և նրանց առաքման չվացուցակի համաձայն:

գ) Մանյովրային աշխատանքը կազմակերպել այնպես, վերադեպի լոկոմոտիվներն ու վագոններն ապահովված լինեն վթարից:

ԳՆԱՑՔՆԵՐԻ ԿԱԶՄԱՎՈՐՈՒՄԸ

§ 313. Գնացք է կոչվում մի կամ մի քանի տանող լոկոմոտիվներով կազմավորված ու կցված վագոնների կազմը, վորն ունի համապատասխան ազդանշաններ և վորին սպասարկում է գնացքային ջոկատը:

§ 314. Լոկոմոտիվները, մոտորավագոնները, ավտոմոտորիսանները և վոչ հանովի տիպի ավտոդրեզինները, վորոնք վազուրդ են ուղարկվում վագոններով կամ առանց վագոնների՝ դիտվում են իբրև գնացք:

§ 315. Գնացքը պետք է կազմված լինի կազմավորման պլանի և գնացքների շարժման դրաֆիկին լիովին համապատասխան:

ԳՆԱՑՔԻ ԿՇՈՒԻ ՅԵՎ ՅԵՐԿԱՐՈՒԹՅԱՆ ՎՈՐՈՇՈՒՄԸ

§ 316. Գնացքի ունիֆիկացրած կշիռն ու յերկարությունը սահմանում են.

ա) Տրանզիտային ուղղությամբ ընթացող ապրանքային գնացքների՝ ՀՃԺԿ շարժման կենտրոնական

Վարչությունը, ՀՃԺԿ շոգեշարժային տնտեսության Վարչության հետ միասին, իսկ ելեկտրիֆիկացրած գծերում՝ ՀՃԺԿ ելեկտրիֆիկացման կենտրոնական Բաժնի հետ միասին:

բ) Յերկու կամ ավելի ճանապարհով ընթացող ճամբորդական գնացքներին՝ ՀՃԺԿ կենտրոնական ճամբորդական Վարչությունը ՀՃԺԿ շոգեշարժային տնտեսյան Վարչության հետ միասին, իսկ ելեկտրիֆիկացրած գծերում՝ ՀՃԺԿ ելեկտրիֆիկացման կենտրոնական Բաժնի հետ միասին:

գ) Մյուս ալ ապրանքային և ճամբորդական գնացքներին՝ — ճանապարհի պետը:

§ 317. Գնացքի կշիռը շարժման գործող գրաֆիկի համար կշռային նորմերով վորոշված կշռից պակաս չպետք է լինի: Գնացքների առաքումը պակաս կշռով թույլատրվում է ճանապարհի պետի վորոշված կարգով:

§ 318. Գնացքի մեջ տարբեր տիպի շարժակազմ՝ զետեղելիս՝ նրա կշիռն ու յերկարությունը վորոշում են Ա և Բ աղյուսակներով:

§ 319. Գնացքի յերկարությունը (սըննիների թվով) չպետք է գերազանցի տվյալ գնացքի իր գծամասում յերթևեկող ընդունիչ-առաքման, ուղերաժանքի և առաջատման գծերից: Ծանադարհների պետերին իրավունք է տրվում սահմանել գնացքների ալիսի կազմ, վորոնք իրենց յերկարությամբ գերազանցում են վերը հիշված կայարանային գծերից, բայց յերկու կայարանային գծերի ոգտակար յերկարությունից վոչ ավելի, սակայն միևնույն ժամանակ

„Ե“ ԵՂՏՈՒՄԵԿ. ԳՆԵՑՔԻ ԿՇՈՒ ՎՈՐՈՇՈՒՄԸ

Շարժական միավորի կշիռը յուրաքանչյուր սնունդն՝ տոններով		Անարգել- կավոր.	Արգելակ- վոր (սպոր- տային և անգործ զեղակումով)
Բ. ՅԵՐԺԱՆԱՋՄԻ ՏՈՐԵՑԻ ՊԼՍՄԵՆԱ- ԿԱՆ ԿՅՈՒՐԸ			
I. Յերկուցի, ապրանքային օրացի			
ա) Ծածկովի կիսավագոններ, վանդա- կավոր վազոններ (решетки), տեպ- լուշկաներ, ցխաերներ	3,5	4,0	
բ) Ծածկովի, 20 տոննանի	4,7	5,3	
գ) Պլատֆորմներ, 20 տոննանի	4,0	4,5	
դ) Պլատֆորմներ, սովորական	3,5	3,8	
II. Ապրանքային օրացի յնոսուցի պլաստիկներ	3,5	4,0	
III. Բառսուցի, ապրանքային պար- կի վագոններ			
ա) Ծածկովի և ֆուկա-Արբելի սխառմի կիսավագոններ	4,1	4,3	
բ) Ծածկովի ԽՍՀՄ-ում կառուցված կիսավագոններ և ամբրիկյան	5,2	5,5	
ԾԱՆՈԹՈՒԹՅՈՒՆ. — Ավտոկապակ- ցումով կառավարված վազոնները տա- րան հավելվում են 0,8 տոննով:			
IV. Մյուս բոլոր մեծարեռ և ապրանքա- յին սահի հատուկ վազոնները (հուշմանի վագոնները, գոնդոլներ, խոպերներ, ցխաերներ, անասնա- կան, պտուղների վագոններ, սառ- ցարաններ, վագոն ձնամաքրիչներ և այլն)		Խառնիքի գրե- ղոնները վրա- ցույց տված կշռով:	

ՇԱՐժԱԿԱԶՄԻ ՏԵՍԱԿԸ		Շարժակազմի միավորի կշիռը յուրաքանչյուր սանուն՝ տոններով	
		Անարգելա- կալիւր.	Արգելակա- կալիւր (ամսո- վալիւր և մասկիւր և ձեռքի ար- գելակումով)
V. Ճամբորդական սրահի վագոններ— ճամբորդական, ծառայողական, պոս- տատար, բազաթային, ճաշարաններ և այլն		Խաբսխի գըր- զոնների վրա ցույց տված կշռով:	
VI. Լոկոմոտիվներն առանց սեմ- դերների յեվ չգործող վիճակում.			
ա) ՓՃ շոգեշարժեր և ելեկտրոշարժեր	20,0	—	
բ) ԻՍ շոգեշարժեր և ջերմաշարժեր . .	17,0	—	
գ) E, Յ, III, II, C, K, B, B, Y շոգե- շարժեր և Լեպիխ սխառսի ձնամաք- բիչներ ու ավտովագոններ	14,0	—	
դ) Մյուս, փոքր կարողի (МОЩНОСТИ) լոկոմոտիվները (վորոնց թվում օ շոգեշարժեր)	12,0	—	
VII. Լոկոմոտիվի տեղերներն ու Լե- սիի ձնամաքերիչը	6,25	—	
Բ. ԲԵՌՆԵ ՅԵՎ ԳՆԱՃՋԻ ԿՈՒՈՐ			
1. Բեռան կշիռը վորոշվում է յուրե- քանչյուր վագոնի բեռնազորով.			
2. Այն դեպքում, յերբ բեռնազորում ցույց չի տրվում յուրաքանչյուր վա- գոնի կշիռը, ապա մինչև վագոնի կշռը մոտակա կիցուղի վագոնա- յին կշեռք ունեցող կայարանում, բեռան կշիռը հաշվի յեն առնում պայմանորեն, իր տարիֆային վո- գոնային նորմով, իսկ յեթե այդպի- սին նրա համար սահմանված չէ, ա- պա բեռան կշիռը վորոշում են վա- գոնի բեռնաքարձ ուժով:			

„Բ“ ԱՂՏՈՒՍԱԿ. ԳՆԱՑՔԻ ՅԵՐԿԱՐԱԿԱԿԱՆ ՎՈՐՈՇՈՒՄԸ

Գնացքի յերկարությունը վարդերիս՝ պայմանական միավոր և ընդունվում նորմալ, ծածկովի յերկունի վազոնի յերկարությունը (8 մետր)։ Յերկ գնացքը կազմում են տարբեր ախլի վազոններից ու լոկոմոտիվներից, ապա վերջիններս յերկարությունը վերցնում են հավասար՝

ՎԱԳՈՆՆԵՐԻ ՏԵՍԱԿԸ	Հավասար են ծածկովի յերկ-սունի նորմալ վազոններին
Ա. Համադրական սրահի վազոններ	
1. Ծամբորդական սրահի քառասունի, ինչպես և փոստային, բազալի և ծառայողական վազոններ	2,5
2. Քառասունի, նոր, 25,2 մետրի	3,5
3. Նույնը, յեռասունի և յերկսունի	2,0
Բ. Ապրանքային սրահի վազոններ	
4. Քառասունի, ծածկովի վազոններ, կիսավազոններ, հատուկ անասնական, իզոտերմիկական վազոններ և պատֆորմներ	1,3
5. Քառասունի, ծածկովի 35 թվից կառուցված	2,0
6. Քառասունի խապերներ	1,3
7. Քառասունի ցիստերներ	1,5
8. Յեռասունի իզոտերմիկ և անասնական	1,5
9. Յերկսունի 20 տոննանի պլատֆորմներ	1,3
10. Մնացած յերկունի ծածկովի վազոններ, իզոտերմիկ, խապերներ, ցիստերներ և պլատֆորմներ	1
Գ. Լոկոմոտիվներ ու ճեղքերներ	
11. Փժ շարակարգի այլ քառասունի և ալեկի սունիներով լոկոմոտիվներ, առանց տեղերի	2
12. 4-ից ալեկի քիչ սունի ունեցող առանց տեղերների լոկոմոտիվներ	1
13. 3 և 4-սունի տեղերներ	1
14. 6-սունի տեղերներ	1,5

այսպիսի յերկարակազմ գնացքները գծամասով թողարկելու համար՝ սահմանվում և ըստույգ կարգ։

ԳՆԱՑՔԻ ՄԵՋ ՎԱԳՈՆՆԵՐ ՏԵՂԱՐԿԵԼՈՒ ՊԱՅՄԱՆՆԵՐԸ

§ 320. Արդելվում և գնացքի մեջ դետեղել.

ա) Անվտանգ շարժմանը սպառնող տեխնիկապես անոարգ վազոններ։

բ) Վորոշված թույլատրումից բարձր ուսուցրնելի անհամաչափ իջվածքով բեռնած վազոններ։

գ) Այսպիսի վազոններ, վորոնք յերբեկիցե ուսուցրից դուրս են ընկել և կամ յեղել են խորտակված, վթարված գնացքների մեջ՝ մինչև նրանց վննելն ու շարժման համար պիտանի ճանաչվելը։

դ) Սահմանված նորոգման տեղակների կատարման մասին տրաֆարետ չունեցող վազոններ, բացառությամբ այն վազոնների, վորոնք գործարանից ընթանում են հատուկ յիաստաթղթերով, իբրև սունի ունեցող բեռներ։

յե) Բուֆերային բաժակների սահմաններից և դաբարիտի յեղրներից դուրս յեկող բեռնած պլատֆորմներ, յեթե այսպիսի պլատֆորմի յերթի մասին չեն արվել հատուկ ցուցմունքներ։

զ) Յերկուսից ալեկի ընդհանուր բեռնով միացած պլատֆորմներ, յեթե նրանք հարմարեցրած չեն այսպիսի բեռնակրմանը։

ե) Ձեռքի արգելակներով կահավորված և պայթուցիկ, թունավոր նյութերով բեռնած վազոններ,

բացի այն բեռներէից, վորոնք կանխատեսված են ճանապարհներին ուղարկող հատուկ ցուցակով:

Պայթուցիկ նյութերով բեռնած վազոնների ամտաւրդելակները սկսած և հանված լինեն:

§ 321. Արդելլում է ճամբորդական գնացքների մեջ գետեղել:

ա) Պայթուցիկ, թունավորող, սաղմական ինքնաբոց, գլուրավառ, կծու և զարչելի հոտ ունեցող բեռներով վազոններ:

բ) Պարբերական նորոգումների, արդելակների գնման և բուքսերի վերաքննման համար վորոշված ժամկետներից ուշացրած վազոններ:

գ) Վորոշված նորմերից գերվազք (переповер) ունեցող ելեկտրովազոններ, յեթե չկա համապատասխան հետաձգում (отсрочка):

ՎԱԳՈՆՆԵՐԻ ՏԵՂԱՐԿՈՒՄԸ ՃԱՄԲՈՐԴԱԿԱՆ ԳՆԱՑՔՆԵՐՈՒՄ

§ 322. Տարբեր տիպի վազոններից ճամբորդական գնացքներ կազմելիս՝ վեցսունի և քառասնի վազոնները դրվում են գնացքի գլխին: Ուղևորներով զբաղեցրած վազոնները անջատվում են լոկոմոտիվից բազաթի, փոստային և կամ այլ մարդկանցով չզբաղեցրած վազոններով: Յեթե պաշտպանութուն ծառայող բազաթի կամ այլ վազոնը, խախտման պատճառով ճանապարհին զատվում է և կամ թե տեղափոխվում է պոչի կողմը, ապա այս դեպքերում, իբրև բացառութուն, գնացքն ընթանում է առանց պաշտպանող վազոնի:

§ 323. Մերձադաքային գնացքներում՝ պաշտպանող վազոն չի դրվում: Առաջին ճամբորդական վազոնում ճակատի դուռը, լոկոմոտիվի կողմից պետք է փակ լինի և անցույթի սրահակը պետք է ամրացրած լինի բարձրացրած դիրքով: Տարբեր տիպի վազոնների դեպքում՝ քառասնի վազոնները, մերձադաքային գնացքների մեջ, գետեղում են գնացքի մեջ տեղում:

§ 324. Գլխավոր գծերում, ճամբորդական գնացքների մեջ՝ արդելվում է ապանքային վազոններ դրնել: Բացառիկ դեպքերում ճանապարհի պետին իրավունք է տրվում ճամբորդական գնացքի մեջ, իր ճանապարհի սահմաններում, ապրանքային վազոններ գետեղել (բացի ճեպլեթաց և արագ գնացքներից), իսկ ՀՃԺԿ կենտրոնական ճամբորդական Վարչության պետին՝ յերկու կամ ավելի ճանապարհներով ընթանալիս: Ճամբորդական գնացքներին կցվելիք ապրանքային վազոնների թիվը պետք է լինի 8 սըռնուց վոչ ավելի, ըստ վորում՝ գնացքի գլխին կարող են դրվել միմիայն քառասնի վազոններ:

§ 325. Մոտոր-վազոնային քարչի դեպքում՝ ելեկտրական գնացքները կազմվում են սեկցիաներով:

Սեկցիան կազմվում է մի մոտորվազոնից, վորին կցվում է մի կամ մի քանի կցվող վազոններ: Մոտոր-վազոնները կարող են տեղադրվել սեկցիայի թե գլխում ու կենտրոնում և թե պոչում:

ՎԱԳՈՆՆԵՐԻ ՏԵՂԱՐԿՈՒՄԸ ԱՊՐԱՆՔԱՅԻՆ ԳՆԱՑՔՆԵՐՈՒՄ

§ 326. ա) Արդելվում է 2, 3 և 4 սունի վազոններից բաղկացած ապրանքային գնացքներում (բացի

Հավաքածու, տնտեսական հանձնական (передаточных) գնացքներից), քառասնի վազոնները ղետեղել զնացքի պոչում (զնացքի վերջի յերրորդ մասում) :

բ) Այլտոարգելակներով ընթացող ապրանքային զնացքներում (բացի Հավաքածու, տնտեսական և հանձնական զնացքների), վազոնները ղետեղվում են հետևյալ կարգով :

Ձերս, յեռ և յերկսունի բեռնած վազոնները, 12 և ավելի տոնն բրուտտոկշռով, անկախ նրանց տեսակից, դրվում են զնացքի առաջին կիսում, առանց այդ վազոնների մեջ կշռի և կամ սոնինների թվով ընտրություն կատարելու : Գնացքի 2-րդ կիսում ղետեղվում են յեռ և յերկսունիները, վորոնցից 12 տոնն բրուտտո կշռից թեթևները՝ զնացքի պոչում : 12 տոնն և ավելի բրուտտո կշռով դատարկ վազոնները դրվում են զնացքի թե առաջին և թե յերկրորդ կիսում :

դ) Այլտոկցումով կահավորված վազոնները, դատարկ թե բեռնած, դրվում են զնացքի գլխին, լոկոմոտիվից անմիջապես հետո :

ը) Գնացքը միաժամանակ բեռնած և դատարկ վազոններից կազմավորելիս, դատարկ յեռսունի և յերկսունի վազոնները, յեթե 12 տոնն բրուտտո կշռից պակաս են, դրվում են զնացքի վերջում՝ մի խմբով :

§ 327. Այն վազոնները, վորոնք չիվող բուֆերների կենտրոնների բարձրության մեջ ունեն 100 մմ-ից ավելի տարբերություն, դրվում են զնացքի պոչում՝ վերջինը : Հրում գործադրելիս՝ չի թույլատրվում զնացքի կազմի մեջ ղետեղել այդպիսի վազոններ :

§ 328. Գնացքի կազմավորումը լիովին ախտակալակցումով բաղկացած վազոններից՝ կատարվում է առանց կշռի և սոնինների քանակի ընտրության :

§ 329. Դատարկ կազմերի մեջ սոնինների քանակով վազոնների ընտրություն չի կատարվում :

§ 330. Հավաքածու զնացքներում վազոնները դրվում են ըստ կայարանների նշանակման, առանց նրանց մեջ կշռի և սոնինների քանակի ընտրություն կատարելու : Հավաքածու բաշխման վազոնները ղետեղվում են զնացքի մի տեղում (մի խմբով) :

§ 331. Հանգուցներում վազոններ հանձնող և հետագա տեսակավորման համար նշանակված զնացքները, ինչպես և վազուրդներում (перегон) աշխատանք կատարող տնտեսական շարժման զնացքները՝ կազմում են առանց կշռի և սոնինների քանակի ընտրության :

§ 332. Ճամբորդական և ապրանքային սրահի մարդիկ պարունակող վազոնները, վորոնք մուծված են ապրանքային զնացքի մեջ, դրվում են զնացքի մեջ մի խմբով և բաժանվում են բռնած պլատֆորմներից վոչ պակաս, քան մի ծածկովի վազոնով :

Ապրանքային վազոններից բաղկացած զնացքում, վորը կազմավորվել է մարդկանց տեղավորելու համար, լոկոմոտիվից հետո, իբրև պաշտպանություն, դրվում է մի ծածկովի վազոն :

§ 333. Գնացքում վտանգավոր և անդաբարիտ բեռներով վազոններ, ինչպես և հատուկ շարժակազմ ղետեղելու կարգը վորոշվում է առանձին հրահանգներով :

§ 334. Ավտո-արգելակներով ընթացող գնաց-
քներում արգելակավոր վագոնները պետք է տեղարկ-
վեն այնպես, վորպեսզի միջանցիկ խողովակներ ունե-
ցող սոնինների քանակը մի խումբ լինի:

ա) Լոկոմոտիվից անմիջապես հետո 12 սոնուց
վոչ ավելի:

բ) Ավտո-արգելակավոր վագոնների մեջ՝ 16
սոնուց վոչ ավելի և գնացքի պոչին, վերջին ավտո-
արգելակավոր վագոնի առաջ. 6 սոնուց վոչ ավե-
լի:

Բեռնած և դատարկ վագոններից կազմած գնաց-
քներում, գնացքի յերկրորդ, դատարկ կիսում պետք է
լինեն մուծված վոչ ավելի արգելակավոր սոնիններ, քան
առաջին մասում:

§ 335. Ավտո կապակցումով կամ խառն արգելա-
կումով ընթացող գնացքի մեջ, ձեռքի արգելակու-
մով մուծված վագոնները պետք է տեղարկվեն գնաց-
քի բոլոր մասերում համաչափ, այս կամ այն կողմը
16 սոնուց վոչ ավելի շեղումով:

§ 336. Լրիվ ավտոմատիկ կամ խառն արգելա-
կումով ընթացող գնացքում ավտո-արգելակները փը-
ջանալիս՝ և ժամանակավորապես ձեռքի արգելակ-
մանը դիմելիս՝ գնացքը ընթանում է առանց վերա-
կազմության:

§ 337. Գնացքի մեջ վերջինը պետք է լինի արգե-
լակավոր վագոնը, վորն իր սրահակով պետք է դար-
ձած լինի շարժման հակառակ ուղղությամբ և ստույ-
ճորակով կահավորված: Յեթե գնացքը ճանապարհ-
հին պետք է փոխի իր յերթի ուղղությունը, արգե-

լակավոր վագոնները իրենց սրահակներով պետք է
դրվեն վերը ցույց տված կարգով՝ գնացքի յերկու
ծայրին ևս:

§ 338. Իբրև բացառություն՝ ապրանքային գը-
նացքներում թույլատրվում է վերջին արգելակավոր
վագոնի հետևին զետեղել անարգելակավոր վագոն-
ներ, բայց քանակով 6 սոնուց վոչ ավելի:

ա) Արտասահմանյան գծերի, ավտոգլանակնե-
րով կամ միջանցիկ խողովակներով չկահավորված
վագոններ:

բ) Կազմի մեջտեղում ընթանալու համար վոչ
պիտանի, բայց յերթային անխախտ մասերով վագոն-
ներ:

§ 339. Բացառիկ դեպքերում թույլատրվում է
խառը արգելակումով գնացքներ կազմավորել (ավ-
տոարգելակներով կահավորված վագոններից և մի-
միայն ձեռքի արգելակումով կահավորված վագոննե-
րից):

Այսպիսի կազմավորման դեպքում վագոնները
դրվում են.

ա) Ավտոարգելակման մասում, առանց նրանց
մեջ կշռի և սոնինների քանակի ընտրություն կատա-
րելու, ըստ վորում 12 տոնն բրուտտո կշռից պակաս
վագոնները զետեղվում են գնացքի պոչին, — ձեռքի
արգելակումով վագոնների խմբում:

Ավտո-արգելակման մասի վերջին վագոնը պետք
է լինի ավտոարգելակումով:

բ) Գնացքի ձեռքի արգելակումով ընթացող մա-

123

ԱՎՏՈՄԵՏԻԿ ԱՐԳԵԼԱԿՆԵՐԻ № 1 ԱՂՅՈՒՄԱԿԸ (ՀԱՇՎԱՐ

Թեք- վածքը հազար- հերոզա- կան մա- սերով	Գնացքի ամենամեծ արագությունը դեպքում ճա							
	20	25	30	35	40	45	50	55
	Կազմի կշռի յուրաքանչյուր 100 տոննային (հաշվելով պահանջվում է տոննայի հետևյալ							
0 . .	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	5,4	7,4	9,8
1 . . .	4,0	4,0	4,0	4,0	4,3	5,9	7,9	10,4
2 . . .	4,0	4,0	4,0	4,0	4,8	6,4	8,5	11,0
3 . . .	4,0	4,0	4,0	4,0	5,3	7,0	9,1	11,6
4 . . .	4,0	4,0	4,0	4,3	5,9	7,5	9,6	12,2
5 . . .	4,0	4,0	4,0	4,8	6,4	8,1	10,2	12,8
6 . . .	4,0	4,0	4,3	5,4	6,9	8,6	10,8	13,4
7 . . .	4,0	4,0	4,8	5,9	7,4	9,1	11,4	13,9
8 . . .	4,0	4,4	5,4	6,4	8,0	9,7	12,0	14,5
9 . . .	4,1	4,9	5,8	6,9	8,5	10,2	12,5	15,1
10 . . .	4,6	5,3	6,3	7,4	9,0	10,8	13,1	15,7
11 . . .	5,0	5,8	6,8	7,9	9,5	11,4	13,6	16,3
12 . . .	5,4	6,3	7,3	8,5	10,1	11,9	14,2	16,9
13 . . .	5,9	6,8	7,8	9,0	10,6	12,4	14,8	17,5
14 . . .	6,3	7,3	8,3	9,5	11,1	12,9	15,4	18,1
15 . . .	8,4	9,4	10,5	12,1	14,0	16,1	19,1	22,5
16 . . .	9,0	9,9	11,2	12,6	14,6	16,8	19,8	23,2
17 . . .	9,5	10,5	11,8	13,2	15,3	17,5	20,5	24,0
18 . . .	10,1	11,0	12,4	13,9	15,9	18,2	21,2	24,8
19 . . .	10,6	11,6	13,1	14,5	16,5	18,9	21,8	25,6
20 . . .	11,1	12,1	13,7	15,1	17,2	19,6	22,5	26,4

ՄԱՆՈՒԹՅՈՒՆ.—1. 0,020-ից բարձր թեքվածքներում գոր-
ծողությունը փորձով: 2) Արգելակների թիվը վերոնշյալ կոտո-
միսի աղյուսակի մեջ:

ԿԱՏԻՆ ԱՐԳԵԼԱԿԱՆ ՏԱՐԱԺՈՒԹՅՈՒՆԸ 800 ՄԵՏԸ

նապարհին, կայարանների միջև վազուղներում ժամը

60	65	70	75	80	85	90	95	100
լուծումների մեծ տեղերը և հաշվի չառնելով նրանց արգելակները) քանակով արգելակող կոճերի ճնշում:								
12,9	16,7	20,9	26,6	32,8	40,8	49,6	60,2	75,1
13,5	17,4	21,6	27,2	33,6	41,6	50,4	61,3	75,8
14,1	18,0	22,3	27,8	34,4	42,5	51,2	62,3	76,6
14,7	18,6	22,9	28,5	35,2	43,3	52,1	63,4	77,3
15,4	19,2	23,6	29,1	36,0	44,2	52,9	64,4	78,0
16,0	19,8	24,3	29,8	36,8	45,1	53,7	65,5	78,8
16,6	20,4	25,0	30,5	37,6	46,0	54,6	66,5	79,5
17,2	21,0	25,7	31,2	38,3	46,8	55,4	67,6	—
17,8	21,7	26,4	31,9	39,1	47,7	56,2	68,6	—
18,4	22,3	27,1	32,5	39,9	48,6	57,1	69,7	—
19,0	22,9	27,8	33,2	40,7	49,4	57,9	70,7	—
19,6	23,5	28,5	33,9	41,5	50,3	—	—	—
20,3	24,2	29,1	34,5	42,3	51,2	—	—	—
20,9	24,8	29,8	35,2	43,1	52,1	—	—	—
21,5	25,5	30,5	35,8	43,9	52,9	—	—	—
26,6	31,4	37,6	44,6	—	—	—	—	—
27,4	32,3	38,7	45,6	—	—	—	—	—
28,1	33,1	39,8	46,5	—	—	—	—	—
28,8	34,0	40,9	47,4	—	—	—	—	—
29,5	34,8	42,0	48,3	—	—	—	—	—
30,2	35,7	43,1	49,3	—	—	—	—	—

ձող արգելակների քանակը վերոնշյալ և ճանապարհի պետի կար-
գակային թվի կլորացումը կատարվում է հոգուտ մեծացման:

ԱՂՅՈՒՄԱԿԱՆ ԵՐԳԵԼԱԿՆԵՐԻ № 1 ԱՂՅՈՒՄԱԿԸ (ՀԱՅԿԱՐ)

Թեք- վածքը հազար- կերորդա- կան մա- սերով	Դնայքի ամենամեծ արագությունը դեպքում ճա							
	20	25	30	35	40	45	50	55
	Կազմի կշռի յուրաքանչյուր 100 տոննին (չհաշվելով պահանջվում և տոննեների հետևյալ							
0 . . .	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	5,4	7,4	9,8
1 . . .	4,0	4,0	4,0	4,0	4,3	5,9	7,9	10,4
2 . . .	4,0	4,0	4,0	4,0	4,8	6,4	8,5	11,0
3 . . .	4,0	4,0	4,0	4,0	5,3	7,0	9,1	11,6
4 . . .	4,0	4,0	4,0	4,3	5,9	7,5	9,6	12,2
5 . . .	4,0	4,0	4,0	4,8	6,4	8,1	10,2	12,8
6 . . .	4,0	4,0	4,3	5,4	6,9	8,6	10,8	13,4
7 . . .	4,0	4,0	4,8	5,9	7,4	9,1	11,4	13,9
8 . . .	4,0	4,4	5,4	6,4	8,0	9,7	12,0	14,5
9 . . .	4,1	4,9	5,8	6,9	8,5	10,2	12,5	15,1
10 . . .	4,6	5,3	6,3	7,4	9,0	10,8	13,1	15,7
11 . . .	5,0	5,8	6,8	7,9	9,5	11,4	13,6	16,3
12 . . .	5,4	6,3	7,3	8,5	10,1	11,9	14,2	16,9
13 . . .	5,9	6,8	7,8	9,0	10,6	12,4	14,8	17,5
14 . . .	6,3	7,3	8,3	9,5	11,1	12,9	15,4	18,1
15 . . .	8,4	9,4	10,5	12,1	14,0	16,1	19,1	22,5
16 . . .	9,0	9,9	11,2	12,6	14,6	16,8	19,8	23,2
17 . . .	9,5	10,5	11,8	13,2	15,3	17,5	20,5	24,0
18 . . .	10,1	11,0	12,4	13,9	15,9	18,2	21,2	24,8
19 . . .	10,6	11,6	13,1	14,5	16,5	18,9	21,8	25,6
20 . . .	11,1	12,1	13,7	15,1	17,2	19,6	22,5	26,4

ԾԱՆՈԹՈՒԹՅՈՒՆ.—1. 0,020-ից բարձր թեքվածքներում գոր-
զադրույթով՝ փորձով: 2) Արգելակների թիվը փոփոխելիս՝ կոտո-
մինչև ամբողջական միավոր:

ԿԱՅԻՆ ԱՐԳԵԼԱԿԱՆ ՏԱՐԱԺՈՒԹՅՈՒՆԸ 800 ՄԵՏԲ

նապարհին, կայաքանների միջև վազուրդներում ժամը

60	65	70	75	80	85	90	95	100
Լուծումների մեծ տեղերը և հաշվի չառնելով նրանց արգելակները՝ քանակով արգելակող կոճղերի ճնշում:								
12,9	16,7	20,9	26,6	32,8	40,8	49,6	60,2	75,1
13,5	17,4	21,6	27,2	33,6	41,6	50,4	61,3	75,8
14,1	18,0	22,3	27,8	34,4	42,5	51,2	62,3	76,6
14,7	18,6	22,9	28,5	35,2	43,3	52,1	63,4	77,3
15,4	19,2	23,6	29,1	36,0	44,2	52,9	64,4	78,0
16,0	19,8	24,3	29,8	36,8	45,1	53,7	65,5	78,8
16,6	20,4	25,0	30,5	37,6	46,0	54,6	66,5	79,5
17,2	21,0	25,7	31,2	38,3	46,8	55,4	67,6	—
17,8	21,7	26,4	31,9	39,1	47,7	56,2	68,6	—
18,4	22,3	27,1	32,5	39,9	48,6	57,1	69,7	—
19,0	22,9	27,8	33,2	40,7	49,4	57,9	70,7	—
19,6	23,5	28,5	33,9	41,5	50,3	—	—	—
20,3	24,2	29,1	34,5	42,3	51,2	—	—	—
20,9	24,8	29,8	35,2	43,1	52,1	—	—	—
21,5	25,5	30,5	35,8	43,9	52,9	—	—	—
26,6	31,4	37,6	44,6	—	—	—	—	—
27,4	32,3	38,7	45,6	—	—	—	—	—
28,1	33,1	39,8	46,5	—	—	—	—	—
28,8	34,0	40,9	47,4	—	—	—	—	—
29,5	34,8	42,0	48,3	—	—	—	—	—
30,2	35,7	43,1	49,3	—	—	—	—	—

ձող արգելակների քանակը փոփոխվում է ճանապարհի պետի կար-
գակային թվի կլորացումը կառավարվում է հոգուտ մեծացման,

ՉԵՌՔԻ ՅԵՎ ԽԸՌՆ ԸՐԳԵԼԵԿՄԸՆ № 2 ԵՂՅՈՒՄԵԿԸ (ՀԵՁ)

Թեքվածքը հազար- յերկրորդակար մասերով	Գնացքի ամենամեծ արագություն դեպ				
	15	20	25	30	35
	Գնացքի կշռի յուրաքանչյուր 100 տոննին արգելակները պահանջվում և տոնների				
0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
1	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
2	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
3	2,0	2,0	2,0	2,0	2,5
4	2,0	2,0	2,0	2,4	3,0
5	2,0	2,0	2,4	2,9	3,5
6	2,3	2,5	2,8	3,4	4,0
7	2,7	2,9	3,3	3,9	4,6
8	3,1	3,4	3,8	4,4	5,1
9	3,5	3,9	4,3	4,8	5,6
10	4,0	4,3	4,7	5,4	6,1
11	4,4	4,8	5,2	5,9	6,6
12	4,8	5,3	5,7	6,3	7,1
13	5,3	5,7	6,2	6,8	7,6
14	5,7	6,2	6,7	7,3	8,2
15	7,5	7,9	8,5	9,4	10,3
16	8,1	8,5	9,1	10,0	10,9
17	8,6	9,0	9,7	10,6	11,5
18	9,1	9,6	10,3	11,2	12,1
19	9,7	10,2	10,8	11,7	12,7
20	10,2	10,8	11,4	12,3	13,4

ԾԱՆՈԹ. — 1) 0,020-ից բարձր թեքվածքներում գործող արգել-
իչամբ փորձով: 2) Արգելակները թիվը վորոշելիս՝ կատարակային
բողջական միավոր:

ՎԱՐԿԵՑԻՆ ԸՐԳԵԼԵԿՄԸՆ ՃՆՆԱԿԱՐԴԸ 1200 ՄԵՏԻ Ե)

քում՝ ճանապարհին, կայարանների միջև վազուղներում ժամը՝							
40	45	50	55	60	65	70	75
(մուծելով լոկոմոտիվի և տեղերի կշիռը և հաշվի առնելով նրանց հետեյալ քանակով կոճղերի ճնշումը:							
2,0	2,7	3,8	5,2	6,9	8,9	11,2	14,1
2,3	3,2	4,4	5,8	7,4	9,5	11,8	14,8
2,9	3,8	5,0	6,4	8,0	10,2	12,5	15,5
3,4	4,3	5,5	7,0	8,6	10,8	13,2	16,3
4,0	4,8	6,1	7,6	9,3	11,4	13,9	17,0
4,4	5,4	6,7	8,1	9,9	12,1	14,5	17,7
5,0	6,0	7,2	8,7	10,5	12,7	15,2	18,4
5,5	6,5	7,8	9,3	11,1	13,4	15,9	19,1
6,0	7,0	8,3	9,9	11,7	14,1	16,6	19,8
6,5	7,6	8,9	10,5	12,3	14,8	17,3	20,5
7,1	8,1	9,5	11,1	13,0	15,4	18,0	21,2
7,6	8,6	10,0	11,6	13,6	16,0	—	—
8,1	9,2	10,6	12,2	14,3	16,7	—	—
8,6	9,7	11,2	12,8	14,9	17,3	—	—
9,1	10,3	11,7	13,4	15,5	17,9	—	—
11,6	13,1	14,8	—	—	—	—	—
12,3	13,7	15,5	—	—	—	—	—
12,9	14,4	16,2	—	—	—	—	—
13,6	15,1	16,9	—	—	—	—	—
14,2	15,7	17,6	—	—	—	—	—
14,8	16,4	18,3	—	—	—	—	—

Նախերի քանակը վորոշում են ճանապարհին պետի կարգադրու-
թվի կլորացումը կատարվում և հոգուտ մեծացման, մինչև ամ-

Գործող փոխակում լոկոմոտիվների յեվ ձեռքերների պոյ-
մանական կոդի յեվ յուրաքանչյուր լոկոմոտիվի մեջ արգե-
լակման սուրիների փաստական քվի № 3 աղյուսակը

№ ըստ կադրի	ԼՈԿՈՄՈՏԻՎՆԵՐԻ ՇԱՐԱԿԱՐԳԸ (ՍԵՐԻԱՆ)		Լոկոմոտիվի ընդհանուր կշիռը տոննայով տեղե- րի հետ միասին	Լոկոմոտիվի արգելակող ստրկների քանակը տոն- նայով առանց տեղեկերի	Ծանոթություն
I. Եռեղանակ					
1	Э	125	5		
2	ФД	230	5		
3	Е, СО	135	5		
4	ИС	230	4		
5	М	150	3		
6	Ш	125	3		
7	Л	150	3		
8	С, У, Б	125	3		
9	А, ГП, 3, К	110	3		
10	Н	90	3		
11	О	90	0		
12	У	110	4		
13	Ы	90	4		
II. Զեռեղանակ					
14	ЭЛ-1	180	10		
15	Э-ЭЛ-8, Э, ЭЛ-9, Э, ЭЛ-12	125	5		
16	О-ЭЛ-6, О-ЭЛ-7, О-ЭЛ-10	95	4		
17	ВМ	240	8		
III. Երկեղանակ					
18	Ся-10	135	6		
19	С-10, Сс-11	125	6		
20	ВЛ	120	6		

ձեռքի արգելակներով՝

ա) Ճամբորդական սրահի վազմոնների սոնուն՝
4 տոննա:

բ) Ապրանքային սրահի վազմոնների սոնուն՝
սոնուն:

գ) Տեղեկների սոնուն՝ 4 տոննա:

§ 345. Ապրանքային դեպքները ալտոարգելակ-
ման ցանցի մեջ պետք է մուծվեն բոլոր ալտոարգե-
լակում ունեցող վազմոնները:

§ 346. Ապրանքային դեպքը վազմուղում կանդ-
նեցնելուց հետո տեղում պահելու համար՝ ալտոար-
գելակը ճանապարհին փչանալիս, դեպքը ապահո-
վում են № 4 աղյուսակում ցույց տված ձեռքի ար-
գելակների քանակով: Այն դեպքում, յերբ դեպքը
կազմավորելիս ձեռքի արգելակների անհրաժեշտ քա-
նակ չի ստացվի, նրանց պակասորդ քանակը փոխա-
րինվում է ձեռքի արգելակային սանդակներով, հաշ-
վելով մի սանդակը 2 արգելակային սոնի:

§ 347. Ալտո-արգելակները փչանալիս, ճանա-
պարհին ձեռքի արգելակմանը գիմելու դեպքում, ապ-
րանքային դեպքը կարող է շարունակել իր յերթը
այն պայմանով, յեթե դեպքի մեջ յեղած վազմոնների
դործող ձեռքի արգելակների և տեղեկի ձեռքի դոր-
ծող արգելակների № 2 աղյուսակով հաշված քանա-
կը ապահովում է նրա յերթը ժամը 20 կլմ արագու-
թյամբ:

§ 348. Ալտոարգելակների փչացման դեպքում
ճամբորդական դեպքը առաջ է ընթանում ձեռքի
արգելակներով № 2 աղյուսակով վորոշվող արա-

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	12	14	16	18	20
Քիմ./ածգը %																
Կադսի կուր յուլացանչյուր 100 առնելն (առանց նվազագործելի և տեսքերի)																
Աղբեւակային սոնկներէ բանակը գնացբում	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,75	0,9	1,0	1,2	1,5	1,8	2,1	2,4	2,8

գումթյամբ, նայելով ձեռքի գործող արդեւակներէ
ստեղծարարութեան :

§ 349. Ապրանքային վաճառաներից կազմակերպված, մարդկի տեղափոխելու, զինվորական և մասնաշաղկան տեղափոխումներ կատարելու համար հարմարեցրած և ավտոարգելակներով ընթացող դնացքները պետք է ապահովված լինեն նույնպես և ձեռքի արգելակներով, հաշվելով, վոր ավտոարգելակները փչա նախա՝ դնացքը պետք է ընթանա ժամը 20 կմ․ արագությամբ :

§ 350. Ինորը գնացքներում գործող լուծմոստիվները և տենդերների ավտոմատիկ արգելափակումները, թե միայնակ և թե կրկնակի քարշի դեպքում, մուծվում են ավտոարգելակման ցանցի մեջ:

§ 351. Ճամբորդական պնացքների մեջ ապրանքային տեղի արվտարագետակների մուծումը չի թույլատրվում: Ողակողները (ВОЗДУХОПРОВОД) ծառայում են էբրև մեշանցիկ խողովակներ:

§ 352. Ապրանքային դնացքներում՝ թույլատրվում է ապրանքային և ճամբորդական տիպերի արդեւակաների դործադրում, ըստ վորում տվյալ դնացքի համար գերակշռող տիպի արդեւակաները մուծվում են առանց սահմանափակման: Մյուս վաղորդների արդեւակաները կարող են մուծվել այս խմբի (միջանցիկ և արդեւակային) սոնինների ընդհանուր թվի էինից վոչ ավելի քանսկով:

§ 353. Արգելակներ չհաշվարկումը— խառն արգելակման դեպքում—աւտոմատիկ և ձեռքի արգելակումով ընթացող դճացքի յուրաքանչյուր մասի հա-

մար՝ կատարվում է առանձին: Մի մասի արգելակ-
ները հավելյալով ծածկվում է մյուս մասի պակա-
ռորդը:

Մյուսից անկախ դնացքի ձեռքի արգելակումով
մասը պետք է ունենա արգելակները այնպիսի քանակ,
վորն ապահովում է ձեռքի արգելակումով խզված
մասի կանգնույթը:

Ըստ վորում հաշվարկումը կատարվում է խզված
մասի ժամը 15 կլմ. արագության համար (№ 3
աղյուսակով) ամենամեծ վայրեջքով, դեպի շարժման
կողմը, կամ շարժման հակառակ ուղղությամբ:

§ 354. Խառն արգելակումով կամ ձեռքի արգե-
լակումով դնացքների արգելակները հաշվելիս՝ լոկո-
մոտիվի և տեղերների պայմանական կշիռը, ինչպես
և նրանց արգելակման սոնիների քանակը հաշվում են
№ 3 աղյուսակով:

ՎԱԳՈՆՆԵՐԻ ԿՑՈՒՄԸ

§ 355. Այրանքային վազոնները կցելիս, աշխատող
ձգանը պետք է վորովիս լինի մինչև բուֆերային
ափսեների հետ չփակել:

§ 356. Ճամբորդական վազոնները, ինչպես և
ճամբորդական վազոնների առաջ դրված ապրանքա-
յին վազոնները կցելիս, աշխատող ձգանը պետք է
վորովիս լինի այնպես, վոր բուֆերային ափսենե-
րը մեկը մյուսին սեղմած լինի:

§ 357. Պտուտակային ձգանի դեպքում կցումը
պետք է լինի կրկնակի:

§ 358. Ավտոկցման յերկայնական առանցքների
միջի բարձրության տարածությունը դնացքում
թուլատրվում է 100 մ-ից վոչ ավելի: Բուֆերների
միջի տարածությունը, անցուղային (переходным) պա-
րագաներով կցարկելիս՝ 125 մ-ից չպետք է գերա-
զանցի:

§ 359. Գնացքում յերեքից ավելի պտուտակավոր
լծասարքով ավտոկցման կցարկում չպետք է լինի:

§ 360. Մանյովրների միջոցին՝ պտուտակավոր
լծասարքով ավտոկցման չղթայումը կատարվում է
ավտոկցման ականջի կցվող ձգանով:

ՎԱԳՈՆՆԵՐԻ ԶՆՆՈՒՄՆ ՈՒ ԱՆԱՆՁԱՏ ՆՈՐՈ- ԳՈՒՄԸ ԳՆԱՅՔՈՒՄ

§ 361. Ամեն մի դնացք պետք է գնովի՝

ա) Կայարաններում՝ կազմավորելիս և մեկնե-
լուց առաջ:

բ) Գնացքների շարժման դրաֆիկով՝ նախադե-
նված տեխնիկական դիտման կայարաններում:

գ) Կազմավորման կայարաններում:

դ) Մասայակաճ բեռնավորման և դատարկման
կետերում:

§ 362. Գնացքը տեղդելիս՝ ստուգվում է շարժա-
կազմի անխախտությունը, արգելակների անխախտու-
թյունը, դնացքների ձիշտ կազմին ու կցարկումը,
բեռների ուղիղ դասավորումը բաց շարժակազմի վրա:

§ 363. Ավտոարգելակումով կամ խառն արգե-
լակումով ընթացող դնացքներում, կատարվում է ավ-
տոմատիկ արգելակների փորձարկում:

ա) կազմավորման կայարաններում՝ գնացքը
մեկնելուց առաջ:

բ) Լուծում ունի վիճակում:

գ) Գնացքի կազմի մեջ թեքերը ամեն անգամ
անջատելու:

դ) Վազուրդներին (перегон) նախորդող յերկարա-
ձիգ վայրեջքով կայարաններում, ուր գնացքը կանգ
և առնում տեխնիկական պետքերի համար:

յե) 20 բուլ. ավելի գնացքի կացուրդ (СТОЯНКА)
ոչնեցող կայարաններում:

§ 364. Անանջատ նորոգումը կատարվում է.

ա) կազմավորման կայարաններում, գնացքի մեկ-
նումից առաջ:

բ) Վազոնային դեպո, վազոնա-նորոգման կետեր
և տեխնիկական զննման կետեր ոչնեցող կայարաննե-
րում:

գ) Մասսայական բեռնավորման և դատարկման
կայարաններում:

§ 365. Գնացքների զննման, ավտոարգելակներին
փորձարկման և անանջատ նորոգման կայարանները
ցույց են տրվում գնացքների յերթեկան չվացու-
ցակի գրքույկներում:

§ 366. Վազոններ զննողը պետք է ապահովի
գնացքի կազմի մեջ միմյալ անխախտ վազոնների
մուծումը:

Տեխնիկական զննումը պետք է կատարվի ժամա-
նակին և գնացքների կազմավորման ու առաքման
դրաֆիկին ձեռնարկ համապատասխանի:

ԳՆԱՑՔՆԵՐԻ ՊԱՏՐԱՍՏԱՎՈՐՈՒՄԸ (СНАРЯЖЕНИЕ)

§ 367. Ճամբորդական և այլ գնացքները, վորոնք
մարդկանց փոխադրում են այնպիսի վազուրդ ունե-
ցող գծերով, ուր հեռախոսային սարքավորումները
(телефонные установки) մեկը մյուսից հեռացած են
ավելի քան 4 կմ, ունենում են չարժական հեռախոս-
ներ:

§ 368. Ճամբորդական, գինա-մարդկային յեվ
մյուս այլ մարդկանց մասսայական տեղավորումների
գնացքները ունենում են.

ա) Հրչեջ միջոցներ:

բ) Առաջին բժշկական ոգնություն ցույց տալու
միջոցներ (բացի մերձքաղաքային գնացքներից):

գ) Ձմեռը դիժը ձյունից մաքրելու համար թիեր:

դ) Ցրտին՝ վառելիք:

յե) Լուսավորման պիտույքներ և նյութեր:

§ 369. Պայթուցիկ և ուղմական նյութեր տեղա-
փոխող գնացքները ոգտվում են հրչեջ միջոցներով, իսկ
թունավորող նյութերով գնացքները, բացի դրանցից,
նաև հակադադերով:

§ 370. Բոլոր գնացքների տանող լուծում ունեցող
վրա պետք է լինեն.

ա) Գծում ընթանալու միջոցին գնացքի անջատ-
ված մասերը արագորեն միացնելու անհրաժեշտ ո-
ժանդակ միջոցներ:

բ) Ճանապարհին չարժակազմի մեջ առաջ յե-
կած աննշան վրապումները արագորեն վերացնելու

համար անհրաժեշտ սլարդագույն դործիքներ և արտույթներ:

§ 371. Գնացքները սպասարկում են.

ա) Լոկոմոտիվային ջոկատները:

բ) Կոնդուկտորային ջոկատները:

գ) Ճամբորդական դնացքներին, բացի այդ, ուղեկցողներն ու երեկտրո-լուսավորման սարքավորողները, իսկ ապրանքային դնացքներին—գնացքա-վազոնային վարպետը, վորը, գնացքի ամսվտանդ և անընդմիջվող ընթացքի տեսակետից, պատասխանատու յն վազոններին տեխնիկական վիճակի համար:

§ 372. Կոնդուկտորական ջոկատի կազմը վորոշում է ճանապարհի պետը, նախելով գնացքի տեսակին և արդելակման սխտեմին, բայց յերկու անձից վոչ պակաս (գլխավոր և ավագ կոնդուկտորները):

ԼՈԿՈՄՈՏԻՎՆԵՐԻ ԶԵՏԵՂՈՒՄԸ ԳՆԱՑՔԻ ՄԵՁ

§ 373. Գործող լոկոմոտիվները դրվում են գընացքի գլխին՝ առջևի յերթով:

Կրկնակի քարշի դեպքում առաջը դրվում է կորոյթներում ավելի հեշտ ներդմող լոկոմոտիվը, իսկ միևնույն ներդման դեպքում՝ առաջը դրվում է ավելի թեթև տիպի լոկոմոտիվը:

§ 374. Շոգեքարշի յերթը տենդերով դեպի առաջ՝ թույլ է տրվում.

ա) Պաշտոնական, մերձքաղաքային, տնտեսական, ուսանդակ և հանձնական (передаточный) դնացքներում:

բ) Ճյուղերում ընթանալիս:

գ) Մանյովր կատարելիս:

դ) Կրկնակի քարշի դեպքում՝ իբրև յերկրորդ շոգեչարժ ընթանալիս:

յե) Յերբ հրիչ շոգեչարժը միայն գնացքի հետ, հրումից հետո, նորից վերադառնում է առաքման կայարանը:

զ) Շոգեչարժը մենյերթ կարգով ընթանալիս:

ե) Գնացքը այնպիսի կայարանից ուղարկելիս, ուր շոգեչարժը շուտ տալու սարքավորումը խտիտված է կամ այդպիսին չկա:

§ 375. 0,015-ից վոչ բարձր վայրեջքներում մենյերթ կարգով ընթացող լոկոմոտիվներին թույլ է տրվում կցել 10-ից վոչ ավելի բեռնած կամ 20-ից վոչ ավելի դատարկ սննիներով վազոններ: Այս վազոնները կարող են լինել անարդելակավոր.

0,015-ից բարձր վայրեջքով գծամասերում, մենյերթ ընթացող լոկոմոտիվներին կցվող վազոնների թույլ լատրելի քանակը վորոշում է ճանապարհի պետը:

Այս դեպքերում կոնդուկտորական ջոկատի պատականությունները կատարում է շոգեչարժային ջոկատը:

§ 376. Սառը վիճակով ուղարկվող շոգեչարժերը գնացքի մեջ մուծելու համար՝ պետք է նախապատրաստված լինեն ՀՃԺԿ շոգեչարժային տնտեսության կենտրոնական վարչության պետի կողմից հաստատված հատուկ հրահանդով:

Չգործող լոկոմոտիվները կարող են դրվել տանող լոկոմոտիվի հետևին այն քանակով, վորը սահ.

մանում եւ ՀՃԺԿ-ն կամ ճանապարհի պետը՝ իր ճանապարհի սահմաններում:

12 տոննից պակաս կշռով ուղարկվող ավտոմոտորիաները և մոտոշարժները դրվում են դնացքի պոչում:

7-րդ գ և ու խ

ԳՆԱՑՔՆԵՐԻ ՇՆՐԺՈՒՄԸ

ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ՊԱՀԱՆՁՆԵՐ

§ 377. Ամեն մի անջատական կետ և յուրաքանչյուր դնացք կարող են միաժամանակ դառնալ միմիայն մի աշխատավորի կարգադրության տակ—կայարանը՝ կայարանի հերթապահ, պոստը—պոստի հերթապահի, դնացքը գլխավոր կոնդուկտորի, մենյերթ ընթացող լոկոմոտիվը՝ մեքենավարի:

Անջատական կետերում դնացքն ուղեկցող գլխավոր կոնդուկտորը և մենյերթ ընթացող լոկոմոտիվը ղեկավարող մեքենավարը հստակվում են անջատական կետի հերթապահի կարգադրություններին:

§ 378. Առանց անջատական կետի հերթապահի կարգադրության՝ արգելվում է դնացքն ուղարկել վազուրդ (перегон):

Անջատական կետից վազուրդ մեկնելու համար դնացքին, իբրև թույլտվություն, ծառայում են.

ա) Յեղի ազդանշանի թույլտրող ցուցմունքը դնացքը ուղեկապակցումով շարժվելիս:

բ) Մականը, դնացքները ելեկտրա-մականային սխեմայով, շարժվելիս:

գ) Վորոշված ձևով դրավոր թույլտվությունը՝ դնացքը հեռադրային, հեռախոսային և դրավոր հա-րաբերություններով շարժվելիս:

դ) Քեբ-ազդանշանի թույլտրող ցուցմունքը:
§ 379. Վճռակամապես արգելվում է մեքենավարին, դնացքը վազուրդ ուղարկելու թույլտվության դեպքում՝ առանց գլխավոր կոնդուկտորի ազդանշանի, դնացքը շարժել: Մենյերթ ընթացող լոկոմոտիվի մեքենավարին՝ առանց անջատական կետի հերթապահի ազդանշանի, իսկ դնացքը ճանապարհին կանգնելու միջոցին՝ առանց գլխավոր կոնդուկտորի ազդանշանի:

§ 380. Միուղի դժամասերում, ինչպես և վոչ ուղիղ դժով յերկուղի դժամասերում դնացք ուղարկելիս՝ արգելվում է անջատական կետի հերթապահին դնացքն ուղարկել առանց այն անջատական կետի հերթապահի թույլտվության, ուր ուղարկվում է դնացքը:

Այլառուղեկապակցումով կահավորված ուղեմասերում դնացքներն ուղարկվում են առանց հարևան անջատական կետի նախորդ թույլտվության:

Յերբ շարժումը կատարվում է մի մականով կամ մի լոկոմոտիվով, ապա դնացքները մեկնում են այն կայարանի հերթապահի կարգադրությամբ, վորի վրա դառնվում է լոկոմոտիվը կամ մականը:

§ 381. Ճանապարհի յերկուղի գծամասերում գնացքների մեկնումը կատարվում է այն անջատական կետի հերթապահի կարգադրությամբ, վորտեղից գնացքը մեկնում է ուղիղ գծով, նախորդ մեկնած գնացքի ժամանման մասին տեղեկություն ստանալուց հետո: Անջատական կետի հերթապահի վաղորդ թույլտվություն, ուր մեկնում է գնացքը՝ չի պահանջվում:

ԳՆԱՑՔՆԵՐԻ ԸՆԴՈՒՆՈՒՄԸ

§ 382. Գնացքների ընդունումը պետք է կատարվի կայարանի շարժակազմից ազատ, տեխնիկա-կարգադրական ակտով դրա համար հատկացրած գծերում և այն ել մուտքի բաց աղդանշանի միջոցին:

Կայարանի հերթապահին արդելվում է բացել մուտքի աղդանշանը, առանց անձամբ կամ ավազ սլաքավարի միջոցով համոզվելու, վոր գիծն ազատ է և գնացքն ընդունելու համար մարչրուտն պատրաստ է:

§ 383. Մոտորովադոնային քարշի գնացքները, յերբ այս կանխատեսված է չվացուցակով, կարող են ընդունվել մուտքի բաց աղդանշանով՝ սեկցիայով զբաղեցրած գիծը:

§ 384. Վճռականապես արդելվում է գնացքը կայարան ընդունել մուտքի փակ աղդանշանով: Մի-միայն բացառիկ դեպքերում, (յերբ մուտքի աղդանշանը խախտված է) կարող է թույլատրվել գնացքը կայարան ընդունել աղդանշանի փակ դրությամբ: Այս դեպքում գնացքն կայարան է ընդունվում հրա-

վիրական աղդանշանով, կամ ուղեկցողի միջոցով, վորը մեքենավարին և հանձնում սահմանված փաստաթուղթը (կայարանի անունով տոմսը):

Պրոֆիլի հատուկ դժվարին պայմաններ սենցող կայարանների մերձեցումներում, վորտեղ ցուցակը վորոշում է ճանապարհի պետը, գնացքին մուտքի փակ աղդանշանով կայարան զարու թույլտվությունը ուղեկցողը մեքենավարին կարող է հանձնել գնացքի յերթի միջոցին:

§ 385. Կայարանի պետը, տեխնիկա-կարգադրական ակտը կադմեյիս, պարտավոր է կայարանային գծերի հաջորդական զբաղեցման կարգը մշակել: ախպիսի հաշվով, վոր յուրաքանչյուր ճամբորդական և ամեն որ ընթացող ապրանքային գնացքները ընդունվեն վորոշ գիծ և վորպեսզի կայարանում կացուրդ չունեցող միջանցույթ գնացքները բաց թողնվեն, իբրև կանոն, գլխավոր գծերով:

§ 386. Կայարանի պետն ու կայարանի հերթապահը պարտավոր են արահտվել գնացքների ընդունման համար ազատ գծերի առակարթյունն ու պատրաստ լինելը:

Ձի թույլատրվում ընդունիչ-առաքման գծերը զբաղեցնել անցնող գնացքներից զատած կամ դատարկման, նորոգման և այլ գործողությունների համար նշանակված վազոններով կամ վադոնախմբերով:

§ 387. Գնացքը հարևան կայարանից ընդունելու և կամ գնացքի մեկնման մասին տեղեկություն ստանալուց հետո, կայարանի հերթապահը սլաքավարին կամ աղդարարին գնացքի ընդունման մասին պետք է

ճիշտ կարգադրութիւն տա, ցույց տալով այն գիծը, վորի վրա պետք է ընդունվի այդ գնացքը:

Վորպեսզի հավաստեման, վոր իր կարգադրութիւնը ճիշտ է հասկացվել, կայարանի հերթապահը պարտավոր է պահանջել իր տված կարգադրութիւնը կրկնումը:

§ 388. Կայարանի հերթապահն անձամբ, իսկ այնտեղ, ուր կա ալադ սլաքավար, վերջինիս միջոցով, գնացքն ընդունելուց առաջ՝ պարտավոր է.

ա) Ընդհատել ընդունման գիծը դուրս յեկող ամեն մի մանյովր:

բ) Պոստային սլաքավարներին կարգադրել սլաքները տեղարկել անհրաժեշտ դերքով և փակել:

գ) Մտուկել ընդունման գծի աղատ լինելն ու սլաքների ճիշտ դրութիւնը՝ սայրերի (остряк) յեվ սլաքների փոխադրիչների ցուցանիշների դերքով:

Այլազ սլաքավարը ստուգումից հետո պետք է կայարանի հերթապահին ղեկուցի պատկերած մարշրուտի պատրաստ լինելը:

§ 389. Հակադիր ուղղութիւն գնացքների միաժամանակ ընդունումը արգելվում է.

ա) Այլոմատիկ աղղանշաններով միջանցույթի սկզբնականներով չկահափորված կամ ապահովիչ փակուղիներ չունեցող միուղի գծերի կայարաններում, յեթե այդ կայարանների մերձեցումը, թեկուզ մի կողմից, արգելակային ուղու տարածութիւն վրա, ունի 0,006-ից ավելի դիք վայրէջք:

բ) Յերկուղի գծերի կայարաններում, ուր ընդունվող և ուղարկվող գնացքները հատում են այլ ուղղութիւն գլխավոր գիծը:

գ) Միուղի դժամասում կայարանին միաժամանակ յերկու գնացք մոտենալիս, վորոնցից մեկը ըստ չվացուցակի՝ կացույթ չունի:

§ 390. Նախորդ հոգւածով ցույց տված՝ միաժամանակ ընդունում արգելող դեպքերում, — յերբ կայարանին միաժամանակ յերկու գնացք է մոտենում, առաջինը՝ ընդունվում է այն գնացքը, վորի համար մուտքի աղղանշանի մոտ կանգնելու և կամ տեղից շարժվելու պայմանները ավելի անպատշաճ են, կամ պետք է ընդունի այն գնացքը, վորի հետևից ընդյերթ գնացք է ուղարկված:

§ 391. Մուտքի աղղանշանը գնացքի համար կարող է բացվել միմիայն այն դեպքում, յերբ գնացքի ընդունման մարշրուտը պատրաստ է, սլաքները փակ են, ընդունման գիծը բոլորովին աղատ է նրա վրա դառնող շարժակազմից, և ընդունման սլաքների վրա մանյովրը դադարեցված է:

§ 392. Կայարան ժամանող գնացքը պետք է կանգ առնի սահմանային սյունիկների սահմաններում: Այն դեպքում, յերբ գնացքի պոչը մտնում է սահմանային սյունիկներից դուրս, պոչի կոնդուկտորն ու սլաքավարը պարտավոր են գնացքը առաջ շարժելու մասին մեքենավարին աղղանշան տալ: Յեթե հնարավոր չէ գնացքը ուղիղ տեղարկել և գնացքի յերկարութիւնը գերազանցում է ընդունման գծերի յերկարութիւնից, պոչի կանդուկտորն ու սլաքավարը պարտավոր են գնացքը հարևան գծերի կողմից անհապաղ պատսպարել համապատասխան աղղանշաններով:

§ 393. Մուտքի սեմաֆորը փակվում է ժամանող գնացքի ամբողջ կազմը անցնելուց հետո: Այլոուղե-

ճիշտ կարգադրություն տա, ցույց տալով այն գիծը, վորի վրա պետք է ընդունվի այդ գնացքը:

Վորպեսզի հավաստիանա, վոր իր կարգադրությունը ճիշտ է հատկացվել, կայարանի հերթապահը պարտավոր է պահանջել իր տված կարգադրության կրկնումը:

§ 388. Կայարանի հերթապահն անձամբ, իսկ այնտեղ, ուր կա ավագ սլաքավար, վերջինիս միջոցով, գնացքն ընդունելուց առաջ՝ պարտավոր է.

ա) Ընդհատել ընդունման գիծը դուրս յեկող ամեն մի մանյովր:

բ) Պոստային սլաքավարներին կարգադրել սլաքները տեղարկել անհրաժեշտ դերքով և փակել:

գ) Ստուգել ընդունման գծի ազատ լինելն ու սլաքների ճիշտ դրությունը՝ սայրերի (остряк) յեվ սլաքների փոխադրիչների ցուցանիշների դերքով:

Այսպե սլաքավարը ստուգումից հետո պետք է կայարանի հերթապահին գեկուցի պատվիրած մարչրուտի պատրաստ լինելը:

§ 389. Հակադիր ուղղության գնացքների միաժամանակ ընդունումը արգելվում է.

ա) Ավտոմատիկ ազդանշաններով միջանցույթի սկավառակներով չկահավորված կամ ապահովիչ փակուղիներ չունեցող միուղի գծերի կայարաններում, յեթե այդ կայարանների մերձեցումը, թեկուզ մի կողմից, արգելակային ուղու տարածության վրա, ունի 0,006-ից ավելի դեք վայրեջքը:

բ) Յերկուղի գծերի կայարաններում, ուր ընդունվող և ուղարկվող գնացքները հատում են այլ ուղղության գլխավոր գիծը:

գ) Միուղի դժամասուս կայարանին միաժամանակ յերկու գնացք մոտենալիս, վորոնցից մեկը ըստ չվացուցակի՝ կացույթ չունի:

§ 390. Նախորդ հոգվածով ցույց տված՝ միաժամանակ ընդունում արգելող դեպքերում, — յերբ կայարանին միաժամանակ յերկու գնացք է մոտենում, առաջինը՝ ընդունվում է այն գնացքը, վորի համար մուտքի ազդանշանի մոտ կանգնելու և կամ տեղից շարժվելու պայմանները ավելի աննպաստ են, կամ պետք է ընդունի այն գնացքը, վորի հետևից ընդյերթ գնացք է ուղարկված:

§ 391. Մուտքի ազդանշանը գնացքի համար կարող է բացվել միմիայն այն դեպքում, յերբ գնացքի ընդունման մարչրուտը պատրաստ է, սլաքները փակ են, ընդունման գիծը բոլորովին ազատ է նրա վրա դառնվող շարժակազմից, և ընդունման սլաքների վրա մանյովրը դադարեցված է:

§ 392. Կայարան ժամանող գնացքը պետք է կանգ առնի սահմանային սյունիկների սահմաններում: Այն դեպքում, յերբ գնացքի պոչը մնում է սահմանային սյունիկներից դուրս, պոչի կոնդուկտորն ու սլաքավարը պարտավոր են գնացքը առաջ շարժելու մասին մեքենավարին ազդանշան տալ: Յեթե հնարավոր չէ գնացքը ուղիղ տեղարկել և գնացքի յերկարությունը գերազանցում է ընդունման գծերի յերկարությունից, պոչի կանդուկտորն ու սլաքավարը պարտավոր են գնացքը հարևան գծերի կողմից անհապաղ պատսպարել համապատասխան ազդանշաններով:

§ 393. Մուտքի սեմաֆորը փակվում է ժամանող գնացքի ամբողջ կազմը անցնելուց հետո: Ավտոուղե-

կատարվումով դժամասերում մուտքի լուսաֆորը փակվում է զնացքի առջևի անվազույին անցնելուց հետո:

§ 394. Կայարանի հերթապահը հանդիպում է յուրաքանչյուր ժամանող զնացքի, հետեւելով զնացքի անխախտ վիճակին և նրա վրայի ազդանշաններին:

Այն կայարաններում, ուր ընդունման դժեքը հետո յեն կայարանի հերթապահի շենքից՝ վերջինս հանդիպում է միմիայն ճամբորդական զնացքներին, իսկ ապրանքային զնացքներին կարող են հանդիպել ավագ սլաքավարը, աղդարարը, կամ դժերի հերթապահը:

§ 395. Գնացքի ժամանումը ստուգվում է.

ա) Միջանկյալ կայարաններում—յերբ կայարանի հերթապահը սլաքավարից կամ աղդարարից զեկուցում է ստանում, թե զնացքը ժամանել է լրիվ կազմով և զետեղված է ընդունման դժում:

բ) Գծային մեծ դարգացումով կայարաններում, յերբ կայարանի հերթապահը, զնացքի ամբողջ կազմը մուտքի սլաքն անցնելուց հետո, մուտքի պոստի գլխավոր սլաքավարից զեկուցում է ստանում թե զնացքը ժամանել է լրիվ կազմով:

Բացի այդ, զնացքը կանգնելուց հետո, գլխավոր կոնդուկտորը կայարանի հերթապահին զեկուցում է անձամբ, կամ սլաքավարի միջոցով՝ ժամանած զնացքի վիճակի մասին:

§ 396. Գնացքի ընդունման միջոցին կայարանի հերթապահին արդեւվում է զնացքի ընդունման հետ անմիջապես կապ չունեցող վորեւ խոսակցութեամբ դրադվել: Կայարանի հերթապահի շենքը բո-

լորովին մեկուսված պետք է լինի: Կայարանի հերթապահի շենքն մտնելու իրավունք ունեն կայարանի պետը կամ կայարանի հերթապահի հետ անմիջապես աշխատող անձինք (ոպերատորը, տեխնիկական դրաշենյակային ծառայողը, գլխավոր կոնդուկտորը և ապաքատների անխախտ աշխատանքին հսկող աշխատավորները):

§ 397. Կայարանի պետը պարտավոր է շարունակ հսկել կայարանի հերթապահներին, ավագ և կրտսեր սլաքավարների, աղդարարների զնացք ընդունելու աշխատանքը, ստուգելով տրվելիք կարգադրութեաններին ճշտութեամբ ու նրանց կատարումը սլաքավարների և աղդարարների կողմից:

§ 398. Կայարանի պետն այնպես պետք է կազմաւորել կայարանի հերթապահներին աշխատանքը, վորպէսզի անխառն շարժումն ապահովելու բոլոր պայմաններում չթուլատրի զնացքների հապաղում: Ամեն մի անհրաժեշտութեամբ չպայմանավորված մուտքի փակ ազդանշանի մոտ զնացքի կանգույթի համար հերթապահը կրում է խիստ պատասխանատվութեան:

ԳՆԱՑՔՆԵՐԻ ՈՒՂԱՐԿՈՒՄԸ

§ 399. Գնացքը կայարանից ուղարկելուց առաջ, կայարանի հերթապահը պարտավոր է համոզվել, վոր վազուրդը մինչեւ հարեւան անջատական կետը ազատ է զնացքներից:

§ 400. Յուրաքանչյուր ուղարկվելիք զնացքի համար կայարանի հերթապահը պոստի սլաքավարին,

խոհ աշխտեղ ուր կա՝ աշխատող սլաքավարին՝ տալիս է դնացքի ուղեւորման մարշրուտը:

§ 401. Կայարանի հերթապահին արդեն լուծված է մինչև մարշրուտի կատարման ստուգելը և մինչև մարշրուտների ընդհատումն այն դժեբուծ և սլաքներում, վորոնցով պետք է ընթանա դնացքը—բացել յեւքի աղդանչանը և կամ դնացքի մեկնման համար՝ թուլցուցու թյուն տալ: Ստուգումը կատարում է աշխատող սլաքավարը կամ կայարանի հերթապահը այն կարգով, վորն կանխատեսված է դնացքներ ընդունելիս:

Ուղարկվելիք դնացքի համար յեւքի աղդանչանի բացումը կատարում է կամ անձամբ կայարանի հերթապահը, կամ նրա հանձնարարումով՝ աղդարարը:

§ 402. Վաղուրդը գրավելու թուլցուցությունը—այնտեղ, ուր չկան յեւքի աղդանչաններ—կայարանի հերթապահը անձամբ տալիս է գլխավոր կոնդուկտորին, վորը համոզվելով, թե նա ճիշտ է հանձնում է մեքենավարին: Գնացքը կայարանը անկացուցթ ընթանալիս՝ վաղուրդը գրավելու թուլցուցությունը մեքենավարին հանձնվում է դնացքի յերթի միջոցին՝ վորով—ված կարգով:

§ 403. Գնացքի միաժամանակ ուղարկումը և նույն ուղղությամբ ընթացող դնացքի ընդունումը արգելվում է:

ա) Միուղի գծամասերի այն կայարաններում, վորոնք կահավորված չեն ավտոմատիկ աղդանչաններով, միջանցիկ յերթի սկսվառակներով կամ չունեն առահանովիչ փակուղիներ, յեթե միայն այդ կայարանների մեքենաները, թեկուզ մի կողմից, արդելակման

տարածության վրա ունի 0,006-ից ավելի դիք վայրեջք:

բ) Յերկուղի դժերի կայարաններում, վորոնց վրա ուղարկված դնացքները հատում են ընդունվող դնացքների դիժը:

§ 404. Կայարանի հերթապահն ուղեկցում է ամեն մի ուղարկվող կամ կայարանով անկացուցթ ընթացող դնացքի: Այն կայարանում, ուր ապրանքային դնացքների առաքման դժերը հեռացած են կայարանի հերթապահի շնորհից, վերջինս ուղեկցում է միմիայն ճամբորդական դնացքները, իսկ ապրանքային դնացքները, այս դեպքերում ուղեկցում է աշխատող սլաքավարը, աղդարարը կամ դժերի հերթապահը:

§ 405. Գնացքի մեկնումը վերահսկվում է.

ա) Միջանկյալ կայարաններում, յերբ կայարանի հերթապահը պոստի սլաքավարից կամ աղդարարից ղեկուցում է ստանում, թե դնացքը յեւքի սլաքը անցել է լրիվ կազմով:

բ) Գծային մեծ դարդացումով կայարաններում, յերբ կայարանի հերթապահը աշխատող սլաքավարից ղեկուցում է ստանում, թե դնացքը առաքման մարշրուտի յեւքի սլաքն անցել է լրիվ կազմով:

§ 406. Կայարանի պետը պարտավոր է շարունակ հսկել կայարանի հերթապահների, սլաքավարների և աղդարարների դնացքները ուղարկելու աշխատանքին, ստուգելով տրվող կարգադրությունների ճշտությունը և նրանց կատարումը սլաքավարների և աղդարարների կողմից:

§ 407. Գնացքի պետը—գլխավոր կոնդուկտորն է: Նա պարտավոր է.

ա) Գնացքն ընդունելիս համազվել, վոր կազմե՞ ճիշտ ե կազմալորված, կցված ե և ոժտված ե ազգա- նշաններով և գնացքային դուշքով:

բ) Ուշադիր կերպով ծանոթանալ վազուրդը դրա- պեցնելու համար տրված թույլտվության ճշտության հետ և հետո հանձնել տանող լոկոմոտիվի մեքենավա- րին: Գնացքն անցկացնել ուղեմասով իր ժամանակին և ձեռք առնել շարժման գրաֆիկով չկանխատեսված կանդենուլթները դեմ միջոցներ:

գ) Հետեվել ազգանշանների դրությանը գնացքի վրա, դժեբում և նրանց կատարմանը՝ լոկոմոտիվի մեքենավարի կողմից:

դ) Հետեվել դժում գնացքից տրվող ազգանշաննե- րին և գնացքի անվտանգ յերթի համար վազուրդում ձեռք առնել միջոցներ:

յ) Հատուկ ուշադրություն դարձնել բեռներին ճիշտ և ամուր պեղացմանը բայ վաչոններում:

զ) Վարել գնացքային մարշալար:

ԳՆԱՑՔՆԵՐԻ ՈՒՂԱՐԿՈՒՄԸ ԸՆԴՅՆԵՐԹ (ВОЛЕД)

§ 408. Գնացքների ընդերթ ուղարկումը ժամա- նակի սահմանափակումով բացառիկ միջոցառում ե և դործադրվում ե ավտոուղեկապակցումով չսարքա- վորված գծամասերում՝ միմիայն լույս ժամանակ և յուրաքանչյուր առանձին դեպքում՝ թույլատրվում ե հերթապահ ղեկավարների կողմից:

Գնացքները ընդերթ ժամանակի սահմանափա- կումով ուղարկելիս՝

ա) Միջկայարանային կապը պետք ե լինի ան- խախտ:

բ) Ուղարկված գնացքների միջի ժամանակամիջո- ցը 10 րոպեյից պակաս չպետք ե լինի, իսկ ավտոդրե- վիներին համար—թե գնացքների և թե ավտոդրեկի- ների հետեվից ընթանալիս՝ 5 րոպեյից վոչ պակաս:

գ) Ընդերթ ընթացող գնացքի արագությունը չպետք ե գերազանցի առջևից ընթացող գնացքի արա- գությանը:

Այս գնացքներից յուրաքանչյուրը պետք ե պահ- պանի իր վազուրդային ժամանակամիջոցը:

§ 409. Արդելվում ե ընդերթ ուղարկել:

ա) Ճամբորդական և մարդկանց տեղափոխելու համար այլ գնացքներ, ինչպես և պայթուցիկ, թու- նավոր բեռներով և զինամթերքներով գնացքներ: Այս գնացքների հետեվից չի թույլատրվում նույնպես այլ գնացքների ուղարկումը:

բ) Յերբ գնացքներն ընթանում են վազոններով դեպի առաջ:

գ) Յեթե առջևից ընթացող գնացքը վազուրդում կացույթ ունի:

դ) Մառախուղի, բուքի միջոցին և այլ աննպաստ պայմաններում, վորոնք նվազեցնում են ազգանշա- ների յերեկումը:

յե) Այն գնացքների հետեվից, վորոնք չեն դետեղ- վում մի ընդունիչ կայարանային դժում:

զ) Յերկուղի գծամասերում վոչ ուղիղ դժով ու- ղարկվող գնացքների հետեվից:

ե) Մի մակարդակով դժերի հյուսք (сплетение) չլամ կցվող դժեր ունեցող վազուրդներում:

ը) Ճանապարհի պետի հրամանով հայտարարվող աննպաստ պրոֆիլ ունեցող վազուկներում:

Ա Ր Ա Գ Ո Ի Թ Յ Ո Ի Ն Ն Ե Ր

§ 410. Վազուկներում և դժամասերում դնացքներին արագությունը վորոշվում է դնացքներին շարժման դրաֆիկով:

Դեպի կողքերի դիծը թեքված սլաքների վրայով ընթանալիս դնացքի արագությունը սահմանվում է ժամը 40 կլմ-ից վոչ ավելի:

40 կլմ-ից բարձր արագությունը թույլատրվում է միմիայն ՀՃԺԿ գծի Կենտրոնական Վարչության թույլտվությամբ:

Վազոններով դեպի առաջ շարժվող դնացքի արագությունը վորոշվում է ժամը 25 կլմ-ից վոչ բարձր:

Գնացքը փակուղու կայարանային գծերն ընդունելիս՝ արագությունը փակուղու ճանապարհի սկզբին ժամը 15 կլմ-ից ավելի չպետք է լինի:

«Արագություն նվազեցնելու ազդանշաններով պատասպարված տեղով անցնելիս՝ (յեթե այլ արագության կանխադուշացում չի տրված) արագությունը սահմանվում է ժամը 25 կլմ:

Շարժման դրաֆիկով կանխատեսված առանձին դժամասերով յեվ վազուկներով դնացքներին շարժման արագությունները մոծվում են դնացքների շարժման չվացուցակի գրեզկներին մեջ:

§ 411. Վազուկըն անցնելու ժամանակամիջոցը նշանակում են:

ա) Գլխավոր կոնդուկտորը դնացքային մարշրու-

աի մեջ՝ ստույգ նշանակելով մեկնման անցույթի և վազուկըն սահմանափակող կայարանը ժամանելու ժամանակը:

բ) Գնացքային դիսպետչերը կատարած շարժման դրաֆիկով, ըստ վորում ցույց է տրվում ժամաշահեցումը (нагон) կամ հապաղումը դժում՝ ըստ չվացուցակի:

ԳՆԱՑԻՆԵՐԻ ՇԱՐԺՄԱՆ ՀԱՐԱԲԵՐՈՒԹՅԱՆ ՄԻ- ՋՈՑՆԵՐԸ

§ 412. Գնացքների շարժումը կատարվում է հարաբերության և կապի հետեվյալ միջոցներով.

ա) Ավտոմատիկ ուղեկապացումով:

բ) Կիսաավտոմատիկ ուղեկապակցումով:

գ) Ելեկտրա-մականային սխառնումով:

դ) Գեբ-ազդարարումով:

յե) Հեռագրով և հեռախոսով:

§ 413. Ավտոուղեկապակցումով.

ա) Բլոկ-ուղեմասը դնացքի կողմից գրավելու համար թույլտվություն է ծառայում յեղի կամ անցույթի լուսաֆորի (նվաղեցրած արագությամբ անցույթ թույլտվող) դեղին լույսը կամ (նորմալ արագությամբ անցույթ թույլ տվող) կանաչ լույսը:

բ) Գնացքը կարմիր ցուցմունքով անցույթի լուսաֆորի կամ անորոշ ցուցմունքով ազդանշանի կամ չլուսավորված ազդանշանի մոտ կանգնելիս՝ գլխավոր կոնդուկտորը սպասում է 2 րոպե, վորից հետո, յեթե լուսաֆորի վրա չի յերևա թույլատրող լույս, գլխավոր կոնդուկտորն անցնում է լոկոմոտիվը և դնացքն

ընթացում է մինչեւ հետեւյալ լուսափորը ժամը 15 կլմ-ից վոչ բարձր արագությամբ: Յեթե հետեւյալ անցույթի սեմափորն ևս կլինի նույն դրության մեջ, ինչպես ցույց է տրված վերը, ապա շարժումը շարունակվում է նույն կարգով:

դ) Յեթե յերկուդի դժամասը—գնացքների յերկ-կողմանի շարժման համար յուրաքանչյուր դժով—կա-հալորված չէ ավտոուղեկապակցումով, ապա գնացքը վոչ ուղիղ դժով ուղարկելիս՝ ավտոուղեկապակցու-մով ոգտվելն այս դժում պետք է դադարեցնել, և պետք է դիմել հեռախոսային կամ հեռադրային հա-րաբերության:

ը) Վաղուրդում՝ յերկու կամ ավելի լուսափոր-ների վրա աղբանջանը հանգչելիս, կամ թե կայարա-նում ավտոուղեկապակցման պիտույքների աշխատանքը ընդհատվելիս՝ գնացքների շարժումը կատարվում է հեռադրային կամ հեռախոսային հարաբերությամբ:

ե) Կապի բոլոր տեսակների գործողությունը խախտվելիս, բայց ավտոուղեկապակցումն անխախտ գործելիս՝ շարժումը կատարվում է ավտոուղեկա-պակցման աղբանջաններով:

§ 414. Կիսաավտոմատիկ ուղեկապակցման դեպ-քում՝

ա) Գնացքի կողմից բլոկ-դժամասը դրավելու հա-մար իբրեւ թույլտվություն՝ ծառայում է անջատա-կան կետերում զետեղված յեւթի կամ անցույթի սե-մափորների բաց դրությունը:

բ) Միուղի դժամասերում յեւթի սեմափորը բացե-լու համար՝ անհրաժեշտ է նախորդը բլոկ-ապարատով

հարեման բլոկ-կետից, ուր մեկնում է գնացքը, ստա-նալ ուղեկապակցական համաձայնության աղբանջան:

դ) Բլոկ-սխտեմի գործողությունը ընդհատվելու դեպքում, ինչպես և նորոգման և բլոկ-ապարատը տեղափոխման միջոցին, գնացքների շարժումը կա-տարվում է հեռախոսային հարաբերությամբ:

§ 415. Մականային սխտեմի դեպքում.

ա) Գնացքի կողմից—վաղուրդը դրավելու համար թույլտվություն է ծառայում տվյալ վաղուրդներին պատկանող մականը:

բ) Գնացքների շարժման վերաբերող բոլոր հեռա-խոսային բանակցությունները, ինչպես մականների հանումն ու մուծումը, նրանց ստացումն ու հանձնու-մը կարող է կատարվել միմիայն կայարանի հերթա-պահի միջոցով:

գ) Կայարանի հերթապահը իրավունք ունի, մա-կանը առանց մականային ապարատով բաց թողնելու՝ ժամանած գնացքից դժերում ստացած մականը հանձ-նել նույն վաղուրդն ուղարկվող գնացքին: Այս դեպ-քում անհրաժեշտ է վաղորդ ստանալ այն հարեան կայարանի համաձայնությունը, դեպի ուր մեկնում է գնացքը:

դ) Գլխավոր կոնդուկտորն ու մեքենավարը մա-կանը ստանալով, պարտավոր են համոզվել, վոր նա պատկանում է այն վաղուրդին, ուր վոր մեկնում է գնացքը:

Արդելվում է.

ա) Գնացքը մեկնելու համար պարտադր լինելուց առաջ, մականի հանման թույլտվություն խնդրելը,

բացառութեամբ այն դեպքերի, յերբ գնացըը բաց և թողնվում առանց կայացութի:

բ) Գործող Մականները պահել առանց ապարասի մեջ մուծելու:

գ) Մականը հետը տանել հարեւան վազուրդ:

դ) Մականը գնացքից դետին ձգել:

Մականային սիստեմի գործողութիւնները ընդհատվելիս՝ գնացքների շարժումը կատարվում է հեռագրային (կամ հեռախոսային) հարաբերութեամբ:

§ 416. Հեռագրային հարաբերութեան դեպքում.

ա) Միուղի գծամասերում վազուրդը գրավելու համար՝ թույլտվութիւն և ծառայում (ինչպես և յերկուղի գծամասերում վոչ ուղիղ գծով շարժվելիս)՝ մեքենավարին տրվող գծային հեռագիրը:

Հեռագիրը տալուց առաջ՝ կայարանի հերթապահ, հը—գնացքն ուղարկվելու համար, հարեւան կայարանից պետք է համաձայնութիւն ստանա:

բ) Յերկուղի գծամասերում գնացքը ուղիղ գծով ուղարկելիս՝ վազուրդը գրավելու համար թույլտվութիւն և ծառայում մեքենավարին հանձնվող գծային գրութիւնը (путевая записка):

գ) Գծային գրութեան հանձնումն կատարվում է նույն գծով նախորդ հարեան կայարանը ուղարկված գնացքի ժամանակու մասին տեղեկութիւն ստանալուց հետո:

դ) Գլխավոր կոնդուկտորը, ստանալով գծային հեռագիր կամ գծային գրութիւն, անձամբ ստուգում է նրանց բովանդակութիւնը և տալիս է մեքենավարին, վորը նույնպես ստուգում է այդ գրութիւնները:

§ 417. Հեռախոսային հարաբերութիւնների դեպքում.

ա) Միուղի գծամասերում գնացքի կողմից վազուրդը գրավելու համար՝ թույլտվութիւն և ծառայում գծային հեռախոսագիրը, իսկ յերկուղի գծամասերում՝ գծային գրութիւնը:

բ) Գնացքային հեռախոսագրերի փոխանակումը հարեան կայարանների մեջ՝ իրագործում է կամ անձնապես կայարանի հերթապահ, կամ այս նպատակի համար նշանակված օպերատորների միջոցով:

§ 418. Առանձին դեպքերում այն գծամասերում, ուր շարժումը սպասարկում են մի լոկոմոտիվով կամ մի քանի լոկոմոտիվներով, բայց մի մականի միջոցով, շարժման կարգը այս միջոցներից յուրաքանչյուրով վորոշում է ճանապարհի պետը, նախելով թեղական պայմաններին:

§ 419. Հարաբերութեան և կապի բոլոր միջոցների գործողութիւնը ընդհատվելիս՝ միուղի գծամասերում գնացքների շարժումը կատարվում է գրավոր հարաբերութեամբ, իսկ յերկուղի գծամասերում՝ այն սահմանափակ ժամանակամիջոցով, վորը վորոշված է անջատական կետերի միջի վազուրդը անցնելու համար:

§ 420. Գրավոր հարաբերութիւնները սահմանվում են գերակշռող ուղղութիւն ունեցող անջատական կետերի, կողմից ըստ վորում:

ա) Միուղի վազուրդներում՝ գերակշռող ուղղութիւն և համարվում կենտ ուղղութիւնը:

բ) Յերկուղի վազուրդներում, յերբ մի գիծը փակված է, իսկ մյուսով սահմանված է յերկուղմանի շար-

ժողով—այն ուղղութիւնը, վորը մնացած գործող գծի համար կլինէր ուղիղ՝ յեթե շարժումը լինէր յերկուղի:

§. 421. Քեր-ազդարարումով դժամաստեղում՝ լոկոմոտիվները պետք է կահավորված լինեն հատուկ ապարատներով:

ԳՆԱՅՔՆԵՐԻ ՇԱՐԺՄԱՆ ԿԱՐԳԸ

§ 422. Յերկուղի վազուղիներում ամեն մի գլխավոր ուղի, իբրև կանոն, ծառայում է գնացքների շարժմանը մի վորոշ ուղղութիւնով (միակողմանի շարժում):

§ 423. Շարժումը կանոնաւորելու համար կարող է կիրառվել վոչ ուղիղ գծով գնացքների առաքում: Շարժման այս յեղանակի գործադրումը, իբրև մշտական միջոց, թույլ է տրվում միմիայն այն դժամաստեղում, վորոնք հատկապես հարմարեցրած են յուրաքանչյուր գծով յերկկողմանի շարժում կատարելու համար: Վոչ հարմարեցրած դժամաստեղում՝ գնացքների շարժումը վոչ ուղիղ գծով, կարող է թույլատրվել միմիայն գնացքների ղեկավարների կարգադրութեամբ:

§ 424. Բաղմուղի գծերում՝ շարժման կարգը յուրաքանչյուր առանձին գծով՝ սահմանում է ճանապարհի պետը:

§ 425. Գնացքների ընթանալը վազոններով դեպի առաջ՝ թույլատրվում է.

ա) Յերբ գնացքն ընթանում է բռնաւորման ճյուղերը և դեպի հետ:

բ) Ծառայողական, տնտեսական և ոժանդակ գնացքների շարժման դեպքում:

գ) Մանյովրային աշխատանքի միջոցին:

դ) Յերբ անհրաժեշտ է լինում վազուղից գնացքի հետ մղել դեպի առաքման կայարանը:

ԳՆԱՅՔՆԵՐ ՎԱՐԵԼՈՒ (ВЕДЕНИЕ) ԿԱՐԳԸ ԼՈԿՈՄՈՒՆԻՎՆԵՐԻ ՄԵՔԵՆԱՎԱՐՆԵՐԻ ԿՈՂՄԻՑ

§ 426. Գնացքների վարումը լոկոմոտիվները մեքենավարների կողմից՝ իրադրծվում է տեխնիկական շահագործման կանոնների ճշտութեամբ, պահպանելով աղղանշանների և ծառայողական հրահանգների պահանջները, ինչպես և գծի պրոֆիլին վերաբերող բոլոր ցուցմունքները:

§ 427. Կայարան մտնելիս՝ մեքենավարը պետք է.

ա) Արգելակները գործի դնի այնպես, վոր լոկոմոտիվը կանգնեցնի առանց անցնելու սահմանային սյունիկն ու աղղանշանները:

բ) Սլաքային ցուցանիշներով հետեւի մարշրուտի ճշտութեամբ և թե, արդյոք, ընդունման գիծը դրաւ գեցրած չե՞ շարժակազմով:

գ) Աղղանշան տա ընթանալու մասին:

§ 428. Կայարանային գծերով անցնելիս՝ մեքենավարն ու նրա ոգնականը պարտաւոր են.

ա) Հետեւել ճշտորեն կատարել վոչ միայն մշտական աղղանշանների ցուցմունքները, այլ և այն աղղանշանները, վորոնք տալիս են կայարանի աշխատավորները և թե գնացքային ջոկատները:

բ) Հետեւել հարեւան գծերում գնացքների և մա-

նյութային լուծման միջոցների չարժեքները և ընդհանրապես վտանգի դեպքում՝ անհապաղ ձեռք առնել դնացքը կանգնեցնելու միջոցներ:

§ 429. Ճանապարհին ընթանալիս արգելվում է.

ա) վայրենջրում չարժեքի աշխարհի արագությամբ, վորի միջոցին դնացքի մեջ յեղած արգելակներով արգելակման տարածությունը, չուտափուլթ կանգնեցնելու դեպքում, կլինի ալելի մեծ, քան վորոչված է ներկա կանոններով:

բ) Դադարեցնել ողային ծծիչի գործողությունը թե ճանապարհին և թե կայարաններում, յերբ կանգնույթի տեղությունը 20 բույեյից քիչ է:

գ) Գերադանցել այն արագությունը, վորը սահմանված է տված կանխադրույթներով և ազդանշանների ցուցմունքներով:

§ 430. Մեքենավարը պետք է.

ա) Գնացքը վայրենջրով ընթանալիս, վորին անմիջապես հետեւում է վերելք և կամ թե վոչ մեծ հրապարակ, իսկ հետո նորից վերելք՝ աստիճանաբար քաց թողնել արգելակները դնացքի կազմը ձգել և միմիայն դրանից հետո լիովին բացել ռեզուլյատորը, Ռեզուլյատորը անհրժեշտ է բացել դնացքը վերելք դուրս գալուց առաջ նրա համար, վորպեսզի գլխիմաստով վերելք մտնելիս՝ չստացվի հետաքշում և դնացքի խզում:

բ) Սեռային (перевалистый) պրոֆիլով ընթանալիս (վերելքից տափարակ կամ թե վայրենջր) ռեզուլյատորը պետք է փակի միմիայն նրանից հետո, դնացքի մեծագույն մասը կանցնի սեռի դադարով: Կրկնող սեռերում (повторные перевалы), դնացքը վարելիս, ամ-

բողջ դնացքը պետք է պահի ձգված, վորի համար ռեզուլյատորը պետք է բացված լինի, արգելակի դնացքը, վորպեսզի չդերադանցվի առավելագույն արագությունը: Վերելքով ընթանալիս՝ չպետք է թուլալատի, վոր ռեզուլյատորը ծածկվի և անխնայբը բուլսեն, վորի համար նա անխնայբի տակ ալազ է թափում:

գ) Գնացքը տեղից չարժեքի, յեթե դնացքը կանգ է առել թեքություն վրա, սկզբում նա պետք է արձակի արգելակները, սպասի գլխի մասի հետքաչին (оттяжка) և միմիայն դրանից հետո վերադարձվալ բացի ռեզուլյատորը:

§ 431. Մեքենավարն ու ոգնականը պարտավոր են աշալուրջ հետեւել ազդանշաններին և դժային նշաններին: Մեքենավարը պարտավոր է ապահովել դնացքի ժամանակին և անմիջապես յերթը վազուրդով՝ ճշտորեն պահպանելով գրաֆիկը:

Գնացքը վարելիս՝ մեքենավարը պարտավոր է.

ա) Արգելակային սարքավորումները պահել միշտ պատրաստ վիճակում:

բ) Ստուգել նրանց յերթի ժամանակ:

գ) Արգելակել սահուն կերպով:

դ) Վերահսկման պիտույքներով (приборы)՝ (ջրաչափ, ապակի, ջրափորձ ծորակներ) ստուգել ջրի մակարդակը կաթսայում, չթուլատրելով նրա մակարդակի անկումը՝ ջրաչափ ապակու մոտ մետաղական թիթեղի վրա դժված ցուցիչից ցած:

յե) Ստուգել չոգու ճնշումը կաթսայի մեջ, չթուլատրելով նրա բարձրացումը մանոմետրի դժից ալելի վեր:

դ) Արդեւակված զնացքը դէք թեքվածքից կարճ հրապարակ ընթանալիս, իսկ հետո նորից թեքվածք դիմելիս՝ մեքենավարը, հրապարակին անցնում է արդեւակումով: Գնացքը հրապարակից վայրեջը անցնելիս՝ լոկոմոտիվը արդեւակվում է ուժանդակ արդեւակով: Դրանից հետո, յերբ ամբողջ զնացքը կդադարի վայրեջքում, մեքենավարը բաց է թողնում ուժանդակ արդեւակին ու հետագայում ընթանում է արդեւակված զնացքով:

է) Յերբ թեքվածքը դէք չէ, և տափարակը վայրեջքից մեջ յերկար է, վայրեջքում՝ տափարակին չը հասած, նա պետք է արդեւակները լիովին արձակի և տափարակին անցնի բաց թողած արդեւակներով: Լոկոմոտիվը տափարակից վայրեջք մտնելիս՝ նա պետք է լոկոմոտիվին արդեւակի ուժանդակ արդեւակով, իսկ վերջինիս չլինելու դեպքում՝ տենդերի ձեռքի արդեւակով: Յերբ կազմի կիսից ավելին կլինի վայրեջքում, մեքենավարը դործի յե դնում կազմի արդեւակները, վորից հետո բաց է թողնում տենդերի ձեռքի արդեւակը: Յերբ ամբողջ կազմը կլինի թեքվածքի վրա, մեքենավարը աստիճանաբար բաց է թողնում լոկոմոտիվի ուժանդակ արդեւակը:

ը) Շուտափույթ արդեւակում գործադրելիս՝ մեքենավարի ծորակի կամ կոմբինած (комбинированный), ծորակի կոթը պետք է պահի շուտափույթ արդեւակման դիրքում այնքան, մինչեւ վոր զնացքը բոլորովին կանդ առնի:

թ) Չպետք է թույլ տա դլխավոր ավազանի մեջ ճնշումը ընկնի 7 մթնոլորտից ավելի ցած, իսկ մազխտրալում՝ 4,5 մթնոլորտից ավելի ցած:

ժ) Ուղղադու (прямодействующий) արդեւակներով ուղղելիս՝ չպետք է թույլատրվի չափից դուրս արդեւակման ջանքեր, բացի այն դեպքից, յերբ կարիք է լինում շուտափույթ արդեւակման:

ի) Յերբ արդեւակները խախտված են, կամ թե փչացել է ուղային ծծիչը, անհրաժեշտ է անմիջապես նվազեցնել արագությունը, և կանդ առնել վայրեջքին մոտենալիս, և վայրեջքում, տալով զնացքային ջրկատին արդեւակման ազդանշաններ, դործի դնելով լոկոմոտիվի ձեռքի արդեւակները:

Յերբ զնացքի մեջ, վայրեջքում ժամը 20 կմ-ից վոչ բարձր արագությամբ ընթանալու համար ձեռքի արդեւակները պակաս են, պետք է ձեռք առնի զնացքը կանգնեցնելու բոլոր միջոցները և կարիքի դեպքում գործադրի շոգեշարժի մեջ հակա-շոգի (контрпар):

§ 432. Գնացքը հրիչով ուղարկելիս՝ արդեւակում է.

ա) Հրիչի մեքենավարին տեղից չարժվել՝ առանց յերթի իրավունքի համար համապատասխան թույլություն ունենալու:

բ) Բացել տանող լոկոմոտիվի ռեզուլյատորն առաջ քան հրիչից ազդանշան ստանալը:

§ 433. Ճանապարհին հրիչով ընթանալիս՝ արդեւակում է՝

ա) Գլխի և հրիչ լոկոմոտիվների մեքենավարներին փոխել լոկոմոտիվների ղեկավարման ռեժիմը և զնացքը կանգնեցնել առանց համապատասխան ազդանշան տալու:

բ) Հրիչի մեքենավարին՝ դադարեցնել հրումը առանց վորոշված ազդանշանները տալու և այնտեղից

առաջ, վրըռ ոահմանված և համապատասխան մշտական աղղանչաններով:

դ) Հրիչի մեքենավարին, հրումը վերջացնելուց հետո, (յերը անհրաժեշտ և ընթանալ գնացքի հետևից), գտնվել ավելի մոտ հեռավորության վրա, քան հարկավոր և հրիչը կանգնեցնելու համար կանգնած գնացքի առաջ: Հրիչի մեքենավարը պարտավոր և մըտնել ժամանման կայարանն ախպիսի արադությամբ, վրըռ կարող և ապահովել անհապաղ կանգնեցումը:

§ 434. Գնացքը կրկնակի քաշով ընթանալիս, գնացքի յերթը դեկավարում և առաջին լոկոմոտիվի մեքենավարը:

Յերկրորդ լոկոմոտիվի մեքենավարը պարտավոր և հպատակվել առաջին լոկոմոտիվի մեքենավարի բոլոր աղղանչաններին: Յերկրորդ լոկոմոտիվի մեքենավարը պարտավոր և կրկնել առաջին լոկոմոտիվի մեքենավարի բոլոր աղղանչանները:

Յերկու մեքենավարին ևս արգելվում և ուղղույտորը բացել մինչև յերկրորդ լոկոմոտիվից պատասխան աղղանչանի ստացումը:

§ 435. Արգելվում և թույլատրել լոկոմոտիվ դեկավարել:

ա) Հիվանդ, բ) վոչ դպատ վիճակում աշխատանքի յեկած մեքենավարներին:

§ 436. Արգելվում և գնացքն ընթանալիս, լոկոմոտիվային ջոկատին զբաղվել կողմնակի դործերով, ընթերցումով, զրույցով և այլն:

§ 437. Արգելվում և լոկոմոտիվով ընթանալ ախպիսի անձանց, վրոնք չեն մտնում լոկոմոտիվի ջոկատի կազմի մեջ, բացի առանձին հրահանգով նա-

խատենված աշխատավորներից և այն ևլ 2-մարդուց միաժամանակ վոչ ավելի: Միայնակ ընթացող լոկոմոտիվների վրա թույլատրվում և ընթանալ պահեստի կոնդուկտորային ջոկատին, բայց 4 մարդուց վոչ ավել:

§ 438. Մեքենավարը, լոկոմոտիվի կցման կայարանից ուղևորվելով՝ պարտավոր և.

ա) Ստուգել լոկոմոտիվի սարքին վիճակը:

բ) Վազոններ զննողի միջոցով՝ ստուգել, վոր ավտոարդեւակները անխախտ են և համողվել, վոր նրանք համապատասխանում են ճանապարհի պրոֆիլին և գնացքի կշիռն, դեկավարվելով ներկա կանոնները արգելակային աղյուսակներով:

գ) Փորձել գնացքի արգելակները և ստուգել արգելակային մադիստրալի ճնշումը, չթույլատրելով, մի բուպելում ճնշման անկումը 0,2 մթնոլորտից ավելի:

դ) Համողվել, վոր լոկոմոտիվը բոլորովին կանոնավոր կերպով և կցված գնացքի առաջին վազոնին, իսկ յեթե հնարավորություն և կամ թե ժամանակ կա, ապա մինչև գնացքի ուղևորվելը համողվել արդյոք, չեն մնացել գնացքի ամբողջ յերկարությամբ չձգված կցումներ (сцепка):

§ 439. Մեքենավարին արգելվում և կայարանից մեկնել առանց գլխավոր կոնդուկտորից ուղևորման աղղանչան և առանց կայարանից դուրս դալու թույլատրվություն ստանալու (յեթի աղղանչանով, մականով, դծային հեռավորով կամ հեռախոսադրով, դծային գրությամբ և կամ այլ գրավոր թույլտվությամբ):

ԳՆԱՑՔԻ ՊԱՏՍՊԱՐՈՒՄԸ ԱԿԱՄԱ ԿԱՆԳՆՈՒՅԹԻ
ՄԻՋՈՑԻՆ

§ 440. Վազուրդում գնացքի ակամար կանգնույթի միջոցին՝ գնացքային մեքենավարը պարտավոր է.

ա) Ավտո-արգելակները դործարկել և ձեռքի արգելակները արգելակելու համար ազդանշան տալ:

բ) Ըստ հնարավորության՝ գնացքը կանգնեցնել տափարակ տեղում և դժամասի ուղիղ մասում, յեթե չի պահանջվում շոտավորույթ կանգնեցում:

գ) Անհապաղ, գլխավոր կոնդուկտորի հետ միասին պարզել հետագա յերթի հնարավորությունը:

§ 441. Գլխավոր կոնդուկտորը պարտավոր է, յեթե գնացքը չի կարող առաջ ընթանալ, գնացքն պատասխարման համար միջոցներ ձեռք առնել և միաժամանակ իր ձեռքի տակ յեղած միջոցներով, վերացնել ծաղած արգելքները:

§ 442. Գնացքի պատասխարումը կատարվում է վազուրդում կանգնելուց հետո 3 րոպե անց և 10 րոպե անց—մուտքի ազդանշանի մոտ կանգնելուց հետո:

Պոչային վազոնի կոնդուկտորը ձեռքի արգելակը արգելակելուց և սանդալը տակը դնելուց հետո (յեթե գնացքը կանգնում է վերյեղում) գիշերով հետևի վազոնի կողքի լայետը շուտ է տալիս կարմիր կրակով լոկոմոտիվի կողմը, իսկ ցերեկով պոչի վազոնի քարձակից կախում է բացած կարմիր դրոշակ: Սրանից հետո կոնդուկտորը ձեռքի կարմիր ազդանշանով հեռանում է 800 մետր, ճաթնիկներ է դետեղում և ճաթնիկներ դետեղած տեղից 20 մետր յետ, դեպի

դնացքը, ցույց է տալիս վազուրդի կողմի կարմիր ազդանշան:

Գնացքը թանձր մառախուղի, ձուլնի, բուքի, անձրևի միջոցին կանգնեցնելիս և գնացքի կանգնեցման բոլոր դեպքերում, յերբ գնացքն ընթանում է յերկուղի դժամասում վոչ ուղիղ դժով, գլխավոր կոնդուկտորի կարգադրությամբ՝ գնացքը գլխի կողմից պատասխարվում է նույնպես, ինչպես և պոչից՝ գնացքի շոկատի աշխատավորներից մեկի միջոցով:

§ 443. Գնացքը միաժամանակ ազդանշաններով պատասխարելուց հետո, գլխավոր կոնդուկտորն անձամբ և գնացքի շոկատի միջոցով.

ա) Պետք է գնացքում յեղած բոլոր սանդալները գետեղի անիվների տակ, յեթե գնացքը կանգ է առել թեքվածքում:

բ) Գնացքում յեղած բոլոր արգելակները դործարկել:

գ) Անմիջապես կապ հաստատի հարևան կայարանների հետ, յեթե գնացքում կա հեռախոսային սպարատ, իսկ յեթե հեռախոս չունի, աստ նույն կայուն հաստատում է հեռախոս ունեցող մոտակա կետից:

§ 444. Յեթե գնացքը կանգ է առել դեք վերյեղում և պոչում հրիչ չունի, մեքենավարը գնացքը պետք է յետ քաչի նույն վազուրդի դեպի ավելի թեթեւ պրոֆիլը:

Մինչև մոտակա տափարակը՝ յետ քաչումը կատարվում է կանգնեցման ազդանշանի պատասխարումով, վորը տարվում է յետ քաչելիք գնացքից՝ արգե-

լակման ճանապարհի յերկարությունն ունեցող տարածությունն:

Յետքաշման արագությունը 5 կմ-ից բարձր չպետք է լինի: Գնացքի յետաքշտման արգելվում է.

ա) Մառախուղի և ձյունի միջոցին, յերբ անդամները դժվար են վորոշվում:

բ) Յերբ գնացքի յետևից դալիս է մի այլ ընդ-յերթ գնացք:

գ) Անտոռուղեկապակցումով կահավորված վազուրդներում:

§ 445. Յեթե գնացքը կանդնույթից հետո չի կարող ընթանալ ինքնուրույն կերպով, ապա նրա կազմը վաղուրդից դուրս է բերվում գնացքի լոկոմոտիվի միջոցով մաս-առ-մաս, կամ գնացքի լոկոմոտիվը փչանալիս՝ ոժանդակ լոկոմոտիվով լիովին՝ կամ մաս-առ-մաս:

Գնացքի գլխի մասը կայարանն է ուղարկվում գլխավոր կոնդուկտորի գրասիր կարգադրությամբ:

§ 446. Գնացքը վաղուրդից կարող է յետ ուղարկվել միմիայն ուղարկման անջատական կետի հերթադահի կարգադրությամբ:

§ 447. Յեթե պահանջված է ոժանդակ լոկոմոտիվ կամ գնացք, ապա կանդնեցրած գնացքը չի կարող չաբունակել իր հետագա շարժումը կամ վերադառնալ անջատական կետը, առանց համապատասխան թույլ-տվության այնքան ժամանակ, մինչև վոր կհասնի պահանջված ուղնությունը:

§ 448. Որոտակված կամ վթարված գնացքին ուղնություն ցույց տալու, ինչպես և գնացքը մոտերով դուրս բերելու համար՝ ոժանդակ գնացքին և լոկոմո-

տիվին դեպի փակ վաղուրդն կամ ուղին ընթանալու համար տրվում է գրասիր թույլտվություն:

§ 449. Ոժանդակ գնացք կամ լոկոմոտիվ ուղարկելու պահանջն ստանալով, կայարանի հերթապահը սահմանված կարգով փակում է վաղուրդը, իսկ յերկուղի գծամասում՝ համապատասխան դեժը, կամ յերկու գծին ևս: Հարեան կայարանի հերթապահի և գնացքայինի դիտակետերի համաձայնությամբ վորոշվում է, թե վոր կայարանից է ուղնությունն տրվելու և վոր կայարանն են տարվելու վաղոնները:

§ 450. Գնացքի կանդնույթի կամ վթարի տեղն ուղարկվող ոժանդակ գնացքը կամ լոկոմոտիվը ուղեկցում են կայարանի պետը, ավագ ուղնական և կամ կայարանի ագատ հերթապահը:

§ 451. Գնացքը մաս-առ-մաս դուրս բերելիս, մնացած մասի յետևից ընթացող լոկոմոտիվին ուղեկցում է գնացքի գլխի մասի հետ կայարան յեկած կոնդուկտորը:

ՀԱՆՈՎԻ ՏԻՊԻ ԴՐԵՁԻՆՆԵՐԻ ՅԵՎ, ՎԱԳՈՆԻԿՆԵՐԻ ՇԱՐՃՈՒՄԸ

§ 452. Հանովի տիպի դրեզինի և գծային վաղոններին շարժումը կատարվում է առանց վաղուրդը գրավելու գնացքային վաստաթղթերի:

§ 453. Հանովի տիպի դրեզինի շարժումը տեղեկ-ներով սահմանում է ճանապարհի պետը:

§ 454. Գծային վաղոններին և դրեզիններին շարժումը վոչ մի դեպքում չպետք է ստեղծի գնացքներին յերթի չվացուցակի վորևե խախտում:

Այս պայմանը ապահովելու համար.

ա) Դրեզդինը կամ դժային վազոնիկն ուղեկցող գծի դիտմանցիայի կամ կապի ալադ աշխատավորը պետք է մոտենա ունենա գնացքների չվացուցակը և կայարանից վազուրդ ուղևորելուց սուս՝ անջատական կետի հերթապահից պետք է ստանա գնացքների փաստական յերթեկման մասին տեղեկություններ:

Յերբ դրեզդինը կամ վազոնիկը մշտապես պահվում է վազուրդում և յերբ տեղում կա հեռախոսային կապ, գծի աշխատավորը վազուրդ մեկնելիս, պետք է կայարանի հերթապահից ստանա հեռախոսով մերի տեղեկանքը:

բ) Դրեզդինը կամ դժային վազոնիկն ուղեկցող մարդկանց թիվը պետք է լինի այնքան, վոր նրանք կաթողանան նրանց և նրանց բեռնավորումը իսկույն հեռացնել գծից՝ գնացքը մոտենալիս:

գ) Ավտոուղեկապակցում ունեցող գծամասերով ընթացող վազոնիկներն ու հանովի դրեզդինները պետք է մեկուսած սոնիներ ունենան, վորպեսզի նրանք բլոկ-գծամասում իրենց ներկայութամբ չփակեն այդ բլոկ-ուղեմասը պատասխարող լուսաֆորը:

ԳՆԱՑՔՆԵՐԻՆ ՏՐՎԵԼԻՔ ԿԱՆԽԱԳՎՈՒՄԵՆՈՒՄՆԵՐԸ

§ 455. Գնացքներին կանխագուշացում են տրվում:

ա) Յերբ գիծը, կոնտակտային ցանցի սարքավորումները և արհեստական կառուցվածքները խախտված են և յերբ գծում կատարվում են նորոգման

այնպիսի աշխատանքներ, վորոնք պահանջում են գնացքի արագության նվաղեցում կամ կացույթ:

բ) Գնացքը ձեռքի արգելակներով ուղարկելիս, յերբ ավտոարգելակները փչանում են, ըստ վորում կանխագուշացման մեջ ցույց է տրվում այդպիսի գնացքի շարժումը:

գ) Աղարարման դործիքների խախտման դեպքում, ցույց տալով գնացքների շարժման կարգը:

դ) Յերբ գնացքն ուղարկվում է այնպիսի վազուրդ, վորն ունի գծերի հյուս (сплетение путей), ըստ վորում ցույց է տրվում այդ հյուսի վրայով գնացքների անցման կարգն ու արագությունը:

յե) Գծամասերում ջրավերուցկի սահմանած կարգը փոխելիս:

զ) Կրկնակի քարշ չըթույլատրող կամուրջների մոտ՝ լոկոմոտիվը անջատելիս:

ե) Գաբարիտի սահմաններեց դուրս յեկող վազոններով կամ բեռներով գնացք ուղարկելիս, ըստ վորում ցույց է տրվում այսպիսի գնացքի ընթանալու կարգը:

ժ) Յերկուղի վազուրդ ուղարկվող գնացքներին՝ յերբ այն գծի վրայով, վորով ընթանում է տվյալ գնացքը, հաբևան գծում կանգնած գնացքից կատարվում է դատարկում կամ բեռնավորում, կամ յերբ հաբևան գծում գնացքի հետ վթար է կատարվել:

ի) Յերբ յերկուղի գծամասի վազուրդում ձնամաքիչ է աշխատում:

լ) Ոժանդակ գնացքներին և ձնամաքիչներին, յերբ նրանք մտնում են գրաված վազուրդը:

**ՅԵՐԿԱԹԳԾԻ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ
ԱՇԽԱՏԱՎՈՐՆԵՐԻՆ ԱՇԽԱ-
ՏԱՆՔԻ ԸՆԴՈՒՆԵԼՆ ՈՒ
ՆՐԱՆՑ ՏԵԽՆԻԿԱԿԱՆ
Ս Տ Ո Ւ Գ Ո Ւ Մ Ը**

ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ՊԱՀԱՆՁՆԵՐ

§ 456. Յերկաթգծի տրանսպորտն ընդունվող ա-
մեն մի աշխատավոր պարտավոր է ստուգվել.

ա) Տեխնիկական չափադործման կանոններից:

բ) Ազդարարման հրահանգից.

գ) Ծառայողական հրահանգից.

դ) Տեխնիկական կանոններից և

յե) Կարգապահական կանոնադրությունից:

§ 457. Ստուգումը կատարում է ճանապարհի պե-
տը անձամբ կամ կոմիտիայով—կամ համապատաս-
խան ստորաբաժանման պետը, վորը աշխատավորին
ծառայություն է ընդունում:

§ 458. Ընդունում և ստուգում կատարելու իրա-
վունք ունեցող պաշտոնական անձինք ցույց են տըր-
վում Հաղորդակցության ծանապարհների ժողովրդա-
կան Կոմիտարից հաստատված ցուցակի մեջ:

§ 459. Յուրաքանչյուր յերկաթգծի աշխատավոր
պետը և պարբերաբար ստուգվի իր գիտելիքների և

ստանձնած պաշտոնին վերաբերող պարտականություն-
ները բարեխղճորեն կատարելուց:

§ 460. Յուրաքանչյուր աշխատավոր, վորը բռնել
է ընդունման և կրկնողական ստուգումները, պետք է
ստանա համապատասխան ստորաբաժանման պետից
վկայագիր, վորի մեջ ցույց է տրվում ստուգման հե-
տևանքը:

§ 461. Յերկաթգծի տրանսպորտն ընդունվող աշ-
խատավորները պետք է յենթարկվեն բժշկական քննու-
թյան, վորպեսզի վորոշվի, թե նրանց Ֆիզիքական վի-
ճակը վոր չափով է համապատասխանում այն պա-
հանջներին, վորոնք առաջադրում են նրանց իրենց
պաշտոնը:

Շարժման հետ կապակցված աշխատավորներին
բժշկական քննության յենթարկվիս, (չողեչարժի մե-
քենավարները, մեքենավարների ոգնականները, կա-
յարանի հերթապահը, դիսավոր և ավագ կոնդուկտոր-
ները, գնացք կազմողները, սլաքավարներն ու ազդա-
բարները), հատուկ ուշադրություն է դարձնվում նը-
րանց բողոքությանը, տեսողությանը և ջղային սխառե-
մի կայունությանը, ինչպես և նրանց հետևյալ հառ-
կություններին — ուշադրության, հիշողության, կա-
յունությանը, տեխնիքական յերևակայմանը (соображе-
ние), հնարադիտությանը և գործելու ճշտությանը և
արդյունքին:

§ 462. 18 տարեկանից ավելի յերիտասարդ ան-
ձինք չեն ընդունվում, գնացքների շարժման հետ ան-
միջապես կապված հետևյալ պաշտոնով — մեքենավա-
րի և նրա ոգնականի, հնոցպանի, դիսպետչերի, կա-

յարանի հերթապահի, կոնդուկտորներին, կազմողներին, կցողներին, բլուրային սանդալավարներին, սլաքավարներին, աղղարարներին, ճանապարհի և կամուրջի վարպետի, դժային ջոկատավարի և շրջադաշտողների, ուղեբատորներին, դժանցույթի և կամուրջի պահակի կեկ սարգավորումներ սպասարկող երեկտրոմեխանիկներին, գնացքներին հեռագրի ապարատներն սպասարկող հեռագրիչներին, գնացքային վագոնների վարպետի, վագոն-գննողի, ավտոմատիկներին և կոնսպեկտային ցանցի ջոկատավարի պաշտոնով:

Արգելվում է աշխատանքի ընդունել մեքենավարի պաշտոնով, լոկոմոտիվ ղեկավարելու իրավունքի մասին վկայագիր չունեցողներին կամ ծառայութան մտնելիս՝ համապատասխան քննություն չբռնողներին:

Քննության միջոցին լոկոմոտիվ ղեկավարելու իրավունքը կարող է տրվել միմիայն նրանց, ով 50.000 կլմ. վաղը է կատարել իրեն գործող մեքենավարի ողնական:

§ 463. Յերկաթգծի տրանսպորտի բանվորներն ու ծառայողները, անկախ ուղմականացրած պահակախմբից, պետք է յուրաքանչյուրն իր գործում՝ աչալուրջ կերպով հսկի սոցիալիստական սեփականութայնը—յերկաթգծի գույքին ու փոխադրվող բեռներին:

§ 464. Յերկաթգծի տրանսպորտի աշխատավորը, վորն յերկան է բերել աղղանչաններին, դժի և յերկաթուղային կառուցվածքի գնացքներին անվտանգ յերթեկեմանը սպառնացող խաղտումներ, պարտավոր է անհապաղ իրեն մատչելի բոլոր ձևերով ձեռք առնել

միջոցներ, վորպեսզի վտանգավոր տեղը պատասխարվի, իսկ խախտումը անմիջապես վերացնվի:

§ 465. Յերկաթուղու տրանսպորտի ամեն մի աշխատավոր պարտավոր է կանգնեցման աղղանչան տալ այն բոլոր դեպքերում, վորոնք պարզ կերպով սպառնում են գնացքների անվտանգ շարժմանը, կամ թե մարդկանց կյանքին:

§ 466. Գնացքների շարժման հետ կապ ունեցող բանվորներն ու ծառայողները, ՀձԺԿ և յերկաթգծի հրամանատարական կազմը իրենց ծառայողական պարտականությունները կատարելիս՝ պետք է կրեն սահմանված համազգեստ ու տարբերող նշաններ:

§ 467. Վոչ զգաստ վիճակում, իրենց ծառայողական պարտականությունները կատարող աշխատավորները իսկույն հեռացնվում են իրենց պարականությունների կատարումից և կանչվում են պատասխանատվության:

§ 468. Բոլոր յերկաթուղային բանվորներն ու ծառայողները պարտավոր են վարվել քաղաքավարի թե ուղեվորների և թե այն անձանց հետ, վորոնք ուղտվում են յերկաթուղային տրանսպորտից:

ՏԵՆՆԻԿԱԿԱՆ ՇԱՀԱԳՈՐԾՄԱՆ ԿԱՆՈՆՆԵՐԻ
ԻՐԱԳՈՐԾՄԱՆԸ ՀՍԿԵԼՈՒ ՊԱՏԱՍԽԱՆԱՏՎՈՒ-
ԹՅՈՒՆՆ ՈՒ ԿԱՐԳԸ

§ 469. Գնացքների շարժման հետ կապված ամեն յերկաթգծի աշխատավոր, վորին տրվում են ներկա կանոնները, «ԽՍՀՄ-ի Յերկաթգծի Տեխնիկական Շահագործման Կանոններ»-ի անվեճ և անչեղ կա-

յարանի հերթապահի, կոնդուկտորների, կազմողների, կցողների, բլուրային սանդալավարների, սլաքավարների, աղղարարների, ճանապարհի և կամուրջի վարպետի, դժային ջոկատավարի և շրջագայողների, ուղեբատորների, գծանցույթի և կամուրջի պահակի կիկ սարգավորումներ սպասարկող երեկտրոմեխանիկների, գնացքների հեռագրի ապարատներն սպասարկող հեռագրիչների, գնացքային վազոնների վարպտի, վազոն-գնադի, ավտոմատիկների և կոնսակտային ցանցի ջոկատավարի պաշտոնով:

Արդելվում է աշխատանքի ընդունել մեքենավարի պաշտոնով, լոկոմոտիվ ղեկավարելու իրավունքի մասին վկայագիր չունեցողներին կամ ծառայության մտնելիս՝ համապատասխան քննություն չ'բռնողներին:

Քննության միջոցին լոկոմոտիվ ղեկավարելու իրավունքը կարող է տրվել միմիայն նրանց, ով 50.000 կլմ. վազք է կատարել իրեն գործող մեքենավարի ոգնական:

§ 463. Յերկաթգծի տրանսպորտի բանվորներն ու ծառայողները, անկախ ուղմականացրած պահակախմբից, պետք է յուրաքանչյուրն իր գործում՝ աշաւուրջ կերպով հսկի սոցիալիստական սեփականությանը—յերկաթգծի գույքին ու փոխադրվող բեռներին:

§ 464. Յերկաթգծի տրանսպորտի աշխատավորը, վորն յերեւան է բերել աղղանչանների, գծի և յերկաթուղային կառուցվածքի գնացքների անվտանգ յերթեկեմանը սպառնացող խաղտումներ, պարտավոր է անհապաղ իրեն մատչելի բոլոր ձեւերով ձեռք առնել

միջոցներ, վորպեսզի վտանգավոր տեղը պատասպարվի, իսկ խախտումը անմիջապես վերացնվի:

§ 465. Յերկաթուղու տրանսպորտի ամեն մի աշաւտավոր պարտավոր է կանգնեցման աղղանչան տալ աշն բոլոր դեպքերում, վորոնք պարզ կերպով սպառնում են գնացքների անվտանգ շարժմանը, կամ թե մարդկանց կյանքին:

§ 466. Գնացքների շարժման հետ կապ ունեցող բանվորներն ու ծառայողները, ՀձԺԿ և յերկաթգծի հրամանատարական կազմը իրենց ծառայողական պարտականությունները կատարելիս՝ պետք է կրեն սահմանված համազգեստ ու տարբերող նշաններ:

§ 467. Վոչ զգաստ վիճակում, իրենց ծառայողական պարտականությունները կատարող աշխատավորները իսկույն հեռացնվում են իրենց պարականությունների կատարումից և կանչվում են պատասխանատվության:

§ 468. Բոլոր յերկաթուղային բանվորներն ու ծառայողները պարտավոր են վարվել քաղաքավարի թե ուղեվորների և թե աշն անձանց հետ, վորոնք ոգտվում են յերկաթուղային տրանսպորտից:

ՏԵՆԵԿԱԿԱՆ ՇԱՀԱԳՈՐԾՄԱՆ ԿԱՆՈՆՆԵՐԻ
ԻՐԱԳՈՐԾՄԱՆԸ ՀՍԿԵԼՈՒ ՊԱՏԱՍԽԱՆԱՏՎՈՒ-
ԹՅՈՒՆՆ ՈՒ ԿԱՐԳԸ

§ 469. Գնացքների շարժման հետ կապված ամեն յերկաթգծի աշխատավոր, վորին տրվում են ներկա կանոնները, «ԽՍՀՄ-ի Յերկաթգծի Տեխնիկական Շահագործման Կանոններ»-ի անկեճ և անչեղ կա-

տարման մասին, պետք է տա հետևյալ գրավոր պարտավորութիւնը .

«Ողտադործման համար ինձ հանձնված տեխնիկական շահագործման կանոններն ուսումնասիրել եմ և ստույգ կերպով գիտեմ սպասին վերաբերող բոլոր կանոնները, ծանոթ եմ նույնպես այլ սպասներին վերաբերող կանոնների ընդհանուր բովանդակութեանը :

Պարտավորվում եմ .

ա) Առանց փորձե առարկութեան կատարել իմ ՀՄ յերկաթուղիների տեխնիկական շահագործման կանոնները :

բ) Վերադարձնել հիշված կանոնադրույից աշխատանքս թողնելու միջոցին և կամ այն պետի պահանջով, փորն ինձ հանձնել ե այդ կանոնադրույից» :

§ 470. ԻՄ ՀՄ յերկաթուղիների տեխնիկական շահագործման ներկա կանոնների խախտումը յերկաթուղի տրանսպորտի պաշտոնական անձանց կողմից՝ նրանց վրա դնում է համապատասխան տույժ, նախելով խախտման բնույթին ու չափին (նկատողութիւն, պաշտոնի իջեցում, ծառայութիւնից փտրում, դատի հանձնում) :

§ 471. Ծանապարհի ընդ որ ծառայողական անձանց կողմից տեխնիկական շահագործման կանոնների կատարման պատասխանատվութիւնը դրվում է ծանապարհի պետերի, ՀձԺԿ Կենտրոնական Վարչութիւնների պետերի վրա (յուրաքանչյուրին ըստ իր յերկաթուղային տրանսպորտի համապատասխան ճյուղի) և ճանապարհների վարչութեանց սպասների պետերի վրա :

Յ Ա Ն Կ

ՀՐԱՄԱՆ № 95/8

ՆԵՐԱԾՈՒԹՅՈՒՆ

ԱՌԱՋԻՆ ՌԱԺԻՆ

ՅԵՐԿԱԹՈՒՂԱՅԻՆ ԿԱՌՈՒՑՎԱԾՔՆԵՐԸ ԹԵՎ ՆՐԱՆՑ ՊԱՀՊԱՆՈՒՄԸ

1-ին գլուխ

ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ԵԻՄՈՒՑԳՆԵՐԸ 11

ՅԵՐԿԱԹՈՒՂԱՅԻՆ ՍԱՐՔԱՎԵՐՈՒՄԵՐԸ և

կառուցվածքները 11

ՅԵՐԿԱԹՈՒՂԱՅԻՆ ԿԱՌՈՒՑՎԱԾՔՆԵՐԸ շահագործման հանձնե-

լու և ընդունելու կարգը 12

Գաբարիտ 13

2-րդ գլուխ

ԳԻԾԵ ՈՒ ԳԾԱՅԻՆ ԵՐԵՅՈՒՐՅՈՒՆԵՐ 14

Ընդհանուր հիմունքներ 14

Գծի պլանն ու պրոֆիլը 15

Հողապատասուր 16

Արհեստական կառուցվածքներ 18

Գծի վերնաշինը (верхнее строение пути) 20

Սլաքային փոխադրիչներ 24

Գծանցույթներ (переезды) և յերկաթգծերի

խաչահատումները 27

Գծային նշաններ 29

Գծային շենքեր 30

Գծի սպասի արհեստանոցները 31

Մեքենա-գծային կայարաններ 31

3-րդ գլուխ	Յերես
Լուծմանի վայրում հանգստության կառուցվածքները	32
Լուծման վայրում դեպք	32
Պատրաստավորման սարքավորումները	33
Դարձապատկերներն ու յեռանկարները	33
Ջրամատուցում	33
Ուսանողի զնայքներ	35
Երկարաժամկան տնտեսություն	35
4-րդ գլուխ	
Վազոնային հանգստության կառուցվածքները	36
5-րդ գլուխ	
Կայարանային հանգստություն	37
6-րդ գլուխ	
Ազդարարում, սլաքների յեվ ազդեցությանների կենտրոնացումը յեվ ուղեկապակցում	40
Ազդանշաններ	41
Գծային և կայարանային ավտոմատիկ յեվ կիսավտոմատիկ ուղեկապակցում	44
Երկարա-ժամկանային սխառ	45
Սլաքներ և ազդանշանների կենտրոնացում	46
Դիսպետչերական կենտրոնացում	47
Գեր-ազդարարում (լուծմանի վայրն լուսաֆորներ) և ավտո-ստույներ	48
Վերահսկողական սլաքային կողպեքներ	48
Ավտոմատիկ գծանցային ազդարարում	49
Գիծն արդեն ոչ պիտու յեվ	49
Ազդարարման, կենտրոնացման և ուղեկապակցման սարքավորումների պահպանումը	50
7-րդ գլուխ	
Կապ	52
8-րդ գլուխ	
Կապի յեվ ազդարարման գիծը	54

9-րդ գլուխ	
Կոնսակային ցանց	55
10-րդ գլուխ	
Յերկարգծի սարքավորումների զննումը յեվ նրանց նորոգումը	56
Յերկարգծի սարքավորումները զննումը	56
Յերկարգծային սարքավորումների նորոգումը	59
Աշխատանքի կատարման տեղի պատասխարման կարգը	60
Վազուրդներ (перегон) փակման կարգը աշխատանքներ կատարելու համար	61
ՅԵՐԿՐՈՐԴ ԲԱԺԻՆ	
ՇԱՐԺԱԿԱԶՄՆ ՈՒ ՆՐԱ ՊԱՀԱՆՈՒՄԸ	
1-ին գլուխ	
Լուծմանի վայր	63
Ընդհանուր պահանջներ	63
Շոգեշարժային կաթսաներ	65
Անվազույկ	66
Լուծմանի վայրի նորոգումը, պահպանումն ու սպասարկումը	68
2-րդ գլուխ	
Վազոններ	72
Վազոններին ներկայացնող ընդհանուր պահանջները	72
Անվազույկ	75
Վազոնների զննումն ու նորոգումը	78
3-րդ գլուխ	
Կցարկում (сцепка)	82
4-րդ գլուխ	
Արգելակներ	83

ՅԵՐՐՈՐԻ ԲԱԺԻՆ

ԳՆԱՑՔՆԵՐԻ ՇԱՐԺՄԱՆ ԿԱԶՄԱԿԵՐՈՒՄԸ

Յերկաթուղու գծերի բաժանումը 85

1-ին գլուխ

Անջատական կետեր 86

2-րդ գլուխ

Յերկաթուղային գծեր 88

3-րդ գլուխ

Սլաֆային փոխադրիչների օտևագործումը 89

4-րդ գլուխ

Ազդանօսանքում ոգեվելու կարգը 95

5-րդ գլուխ

Գնացքների յերթովեկման չվացուցակն ու գրաճիկը . . . 99

6-րդ գլուխ

Կայարանի տեխնիկական աշխատանքի կազմակերպումը 104

Ընդհանուր պահանջներ 104

Անշտատական կետերի լուսավորումը 105

Մանյովրների կատարումը 106

Գնացքների կազմավորումը 110

Գնացքի կշռի և յերկարության վորշումը 110

Գնացքի մեջ վազոններ տեղադրելու պայմանները 115

Վազոնների տեղադրումը ճամբորդական գնացքներում 116

Վազոնների տեղադրումը ապրանքային գնացքներում 117

Արգելափակումը հաշվարկման ու նրանց գնացքի մեջ մուծելու կարգը 122

Վազոնների կցումը 132

Վազոնների գնումն ու անանջատ նորոգումը գնացքում . . . 133

Գնացքների պատրաստավորումը (снаряжение) 135

Լոկոմոտիվների դետեղումը գնացքի մեջ 136

7-րդ գլուխ

Գնացքների օտարումը 138

Ընդհանուր պահանջներ 138

Գնացքների ընդունումը 140

Գնացքների ուղարկումը 145

Գնացքների ուղարկումը ընդլերթ (вслед) 148

Արագություններ 150

Գնացքների շարժման հարաբերության միջոցները 151

Գնացքների շարժման կարգը 156

Գնացքների վարելու (ведение) կարգը լոկոմոտիվների մեքենավարների կողմից 157

Գնացքի պատրաստումը ակամա կանգնության միջոցին . . . 164

Հանովի տիպի ղրկելիներին և վազոնների շարժումը 167

Գնացքներին տրվելիք կանխադուշացումները 168

ԶՈՐՈՐԻ ԲԱԺԻՆ

ՅԵՐԿԱՅԳՄԻ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ԱՇԽԱՏԱՎՈՐՆԵՐԻՆ ԱՇԽԱՏԱՆՔԻ ԸՆԳՈՒՆԵԼՆ ՈՒ ՆՐԱՆՑ ՏԵԽՆԻԿԱԿԱՆ ԱՏՈՒԳՈՒՄԸ

Ընդհանուր պահանջներ 170

Տեխնիկական շահագործման կանոնների իրադրծմանը հըսկելու պատասխանավորությունն ու կարգը 173

ՊԱՐՏԱՎՈՐՈՒԹՅՈՒՆ

Ոգտագործման համար ինձ տված տեխնիկական շահագործման կանոններն, ուսումնասիրել եմ և ստույգ կերպով գիտեմ _____ Սպասին վերաբերող բոլոր կանոնները ծանոթ եմ նույնպես ուրիշ սպասներին վերաբերող կանոններին ընդհանուր բովանդակությամբ:

ՊԱՐՏԱՎՈՐՎՈՒՄ ԵՄ

ա) Առանց վորևե առարկման կատարել խՍՀՄ յերկաթուղիների տեխնիկական շահագործման կանոնները:

բ) Վերադարձնել այդ կանոնագիրքն աշխատանքս թողնելու միջոցին, կամ այդ կանոնագրքույկն ինձ հանձնած պետի պահանջով:

Ազգ, տնուն, հայրանուն _____

Աշխատանքի վայրը _____

Պաշտոնը _____

Ստորագրություն _____

Թիվը _____



Վ Ր Ի Պ Ա Կ Ն Ե Ր

Ցեբես	ՏՈՂ		Տ պ վ ա ծ ե	Պ ե տ ք ե լ ի ն ի
	Վերելից	Ներելից		
25	4		թեկերը)	բեղերը),
41	9		զծացանցոցթային	զծացանցոցթային
50	6		(СБД)	(СБД)
50	7		մուտք	մուտքը
63	3		պահպանուներ	պահպանումը
67	8		մանյովրայինը	մանյովրայինը
69	14	8	սոնբարձը	սոնբարձը
71	15		ջերմատաշարժի	ջերմատաշարժի
72	5		(СЧЕМ)	(СЧЕМ)
74	9		լվացարանների	լվացարանների
79	5		խախտակների	տախտակների
80	3		դումարով	զումարով
81	13		կանխելու	կանխելու
82	6		յուղում ե	յուղումը
83	1		մոտորխառնների	մոտորխառնների
92	3		(посадка)	(посадка)
110	12		ավտոմոտորխառններ	ավտոմոտորխառններ
119	10		բռնած	բռնած
125	9		53,9	43,9
138	12		հերթապահ	հերթապահ
158	3		նրանից հետո	նրանից հետո, յերբ
160	8		այգելակված	արգելակված
165	1		կողմի	կողմը
101	5		на участках вагонопотоков	на участках зарождения вагонопотоков

Г. 1986г
Ант №
Вкладн. л.

2 P 1

365725

Арм.
12-5201

ПРАВИЛА ТЕХНИЧЕСКОЙ
ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНО-
ННЫХ ДОРОГ СОЮЗА ССР

(На армянском языке)

ՀՀ Ազգային գրադարան



NL0298229

24.110

Apr.

2-5201a.