

5934

198

Հ. Ջ. Ժ. Կ.

Հ Ր Ա Հ Ա Ն Գ

ԱՎՏՈԱՐԳԵԼԱԿՆԵՐԻ
ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ

ՄԵԲԵՆԱՎԱՐԻՆ ՅԵՎ
ՄԵԲԵՆԱՎԱՐԻ ՈԳՆԱԿԱՆԻՆ

ՀՐԱՏԱՐԱԿ ԶՈՒԹՅՈՒՆ ԱՆԴՐՅԵՐԿԱԹԳԻԺԻ

ԹԲԻԼԻՍԻ

1936

ՀԱՅԿ
ՇՈՒԹԱՐՇԱՅԻՆ
ՏՆՏԵՍՈՒԹՅԱՆ
ԿԵՆՏՐՈՆԱԿԱՆ
ԿԱՌԱՎԱՐՉՈՒԹՅՈՒՆ



ՀՐԱՀԱՆԳ

ԱՎՏՈԱՐԳԵԼԱԿՆԵՐԻ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ
ՄԵԲԵՆԱՎԱՐԻՆ ՅԵՎ ՄԵԲԵՆԱՎԱՐԻ
ՈՐՆԱԿԱՆԻՆ

Խ	Ներկա հրահանգը պետք է մտցվի . յերկաթուղային գործակալներին ձեռնարկներով մատակարարման կանոններում (ԲԲ. 0/198) ըստ կարգի № 220-դ համարի տակ:
617	

174-1 ՏՇՁԱ



21840
II
A 23568

Գալու. խմբագիր՝ ՍԱՐԳՍՅԱՆ
Թարգմանիչ՝ ՅԵԴԻԳԱՐՅԱՆ
Թողարկիչ՝ ՄԻՐԿՈՎԻՉ

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

Հաստատում եմ

Հաղորդակցության ճանապարհների

Ժողովրդական կոմիտեի

տեղակալ՝ Լ. Ի. Վ. Զ. Ե.

14 ոգոստոսի 1935 թ.

ՀՐԱՀԱՆԳ

ԱՎՏՈԱՐԳԵԼԱԿՆԵՐԻ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ ՄԵՔԵՆԱՎԱՐԻՆ ՅԵՎ ՄԵՔԵՆԱՎԱՐԻ ՈԳՆԱԿԱՆԻՆ

Վերացնելով 1) Ավտոարգելակները մարդատար և
ասլրանքատար զնացքներում պահելու և գործադրելու
կանոնները (բր տ/273) ավտոարգելակներին խնամե-
լու և գործադրելու վերաբերող մեքենավարի հրա-
հանգի մասում (հավելված 1) և 2) Շողեքարչային
մեքենավարի և նրա ոգնականի հրահանգը (բր տ/315)
ավտոարգելակներին վերաբերող մասում) :

I ԶՈԳԵԲԱՐՇԸ ԴԵՊՈՅՈՒՄ ՊԼՏՐԱՍՏԵԼԸ

§ 1. Դեպոյից զնացքը մեկնելուց առաջ մեքե-
նավարը իր ոգնականի հետ միասին պետք է կատարի
շողեքարչի և տենդերի մանրակրկիտ զննությունը և
փորձարկումը, այսինքն .

ա) Ստուգի բոլոր արգելակային սարքերի արկա-
յությունը, լծակային փոխադրման սարքինությունը,
արգելակային կոճղերի հաստատությունը և ուղղոր-
դումը, կախոցների ամրացման ճշտությունը, նախա-
պահանոց ճանկերի և շղթաների, ինչպես նաև մեկ-
դիրների և շալխնոցների առկայությունը բոլոր գլանիկ-
ներում .

բ) Լցնի շողե յեղնացը № 3 վիտիպինով և ողային յեղնացը «Մ» և «Տ» մարկայի ճնշոցային յուղով, № 4 և № 6 ավառով, կամ № 2 դլանային ավառով. լծակային փոխադրության մասերը, արդելակային դլանների ցուպերը, մուֆտաները, դլանիկները յուղել մաշութով.

դ) Ծծանն աշխատեցնելուց առաջ բանա շողեուր դլանի, դլխավոր ուղերվուարի և հավաքածույի բացթողի ծորակները, ծծանը դործողության մեջ դնի շողիի վենտիլի առտիճանական բանալով դանդաղ բանվածքի համար, մինչև ամբողջ ջուրը չհեռացվի: Դրանից հետո դլխավոր ուղերվուարում 1,5-2 մթնոլորտ ճնշման դեպքում, ծծանն աշխատեցնվում է նորմալ տեմպով, և բացթողի ծորակները խակվում են. լրիվ ճնշման դեպքում արդելակային ցանցը փչամաքրվում է ծայրի ծորակների ընդհատուններով բանալու միջոցով խողովակներից ժանդը, խոնավությունը և յուղելիքը հեռացնելու նպատակով.

դ) Յանցում նորմալ ճնշումը սահմանելու համար մեքենավարը ստուգում է ծծանի բանվածքի ուղղորդակի աշխատանքի, մեքենավարի և նախապահանող կափարիչի ծորակի աշխատանքի (կամ գերադույն ճնշման կափարիչի) կանոնավորությունը: Ծծանի բանվածքի ուղղորդակը դրվում է դլխավոր ուղերվուարում 8 մթնոլորտ ճնշմամբ:

Յերբ մեքենավարի ծորակի կոթը յեքկրորդ (դնացքային) դրության մեջ է դառնվում մադիստրալում ճնշումը պետք է լինի 5-5,2 մթնոլորտ:

Ուղիղ դործող ոժանդակ արդելակի նախապահանող նող կափարիչը, կամ գերադույն ճնշման կափարիչը ապրանքատար շողեքարչերում դրվում է 4 մթնոլորտ:

§ 2. Համոզվելով արգելակային սարքերի լրիվ արտաքին սարքինություն մեջ, մեքենավարը կատարում է արգելակի դործողություն հետևյալ փորձարկումները.

ա) Ողանցույց խողովակի խտությունը:

Կորուստը շողեքարչի վրա զլխավոր ուղեովումների խողովից պետք է լինի մոչ ավել $0,1$ մթնոլորտից 2 բուլեյում և մագիստրալում մինչև $0,5$ մթնոլորտ 1 բուլեյում: Խտության առուգումը կատարվում է մանոմետրով կրկնակի քարչի ծորակի, կամ կապտակցված ծորակի փակել-բանալու միջոցով.

բ) Արգելակի դաշտնությունը:

Մեքենավարի ծորակի ծառայական դրությունը կատարվում է մագիստրալում ճնշման իջեցումն $0,4-0,5$ մթնոլորտով հաջորդաբար դնելով վերածածկման մեջ (մեքենավար Կաղանցելի ծորակի ժամանակ ծորակի կոթը մեռնում է արգելակված դրությամբ). այդ իջեցման դեպքում ողարաչխիչները պետք է արգելակեն և $2-3$ բուլեյի ընթացքում աղատակամ կերպով չբուլեյում և արձակեն. այնուհետև մեքենավարի ծորակի կոթը փոխադրվում է դնացքային դրության և ողարաչխիչները պետք է արձակեն. արգելակված դրությամբ շողեքարչային արգելակային դլանների ցուպերի յեղքը պետք է լինի 50 -ից մինչև 75 միլիմետրի սահմաններում և տեղերներինը՝ 75 -ից մինչև 125 միլիմետր.

գ) Արգելակը փորձելուց հետո և միայն նրա լրիվ սարքինության դեպքում շողեքարչը մատուցվում է դնացքային ճնշված ողի լրիվ պաշարով զլխավոր ուղեովումներում, յերկու ուտինե բազուկները պետք է հախված լինեն խլարարների, կամ կախոցների վրա:

դ) Ձեռքի արգելակի աշխատանքը:

Տենդերի վրայի ձեռքի արդելակի պտուտակը
պետք է հեշտությամբ գործողության մեջ դրվի և ար-
դելակը պետք է լավ արդելակված լինի, յերբ պտուտ-
մերը պտուտակի ընթացքի վրիջ ամել, քան և կես չա-
փով և բարձրացել:

II ՇՈԳԵԱՐԵԸ ԳՆԱՅԲԻՆ ԿՑԵԼԸ

§ 3. Տենդերի և վազոնի միջև բազուկները հար-
կավոր և կցել միայն նրանից հետո, յերբ վերադցված
և գոնե մեկ մոտքաշը, կամ կատարված և կցում ամ-
տուցման դեպքում: Բազուկների կցումը շողեքարչա-
յին բրիգադը չե կատարում: Բազուկները միացնելուց
սուաջ շողեքարչի և տենդերի մադիստրալը վիշամաքը-
վում և տենդերի ծայրի ծորակի կրկնվող բանալով
այնուհետև զննվում և խտացնող միջնադիրային ողակ
ների սարքին դրությունը տենդերի և վազոնի բազուկ-
ներում:

Գնացքին յերկու շողեքարչեր կցելիս (կրկնակի
քարչ) յերկրորդ շողեքարչի մեքենավարը (գնացքի ըն-
թացքով) փակում և կրկնակի քարչի ծորակը և այդ
մասին հաղորդում և առաջին շողեքարչի մեքենավա-
րին: Առաջին շողեքարչի մեքենավարը ստուգում և ա-
ռաջին և յերկրորդ շողեքարչի միջև միացման ճշտու-
թյունը և ստուգում և կրկնակի քարչի ծորակի դրու-
թյունը:

III ԳՆԱՅԲԻ ԱՐԳԵԼԱԿՆԵՐԻ ՓՈՐՁԱՐԿՈՒՄԸ

§ 4. Արդելակների փորձարկումը կատարում է մե-
քենավարը միայն արդելակային ցանցում 5 միթուլորաի
նստման ճեղման դեպքում: Գոյություն ունեն արդել-

կի փորձարկման յերեք տեսակներ լրիվ պարզեցրած
և յերկարատև յայրեջքից առաջ:

1. ԳՆԱՅԻՒ ԱՎՏՈԱՐԳԵԼԱԿՆԵՐԻ ԼՐԻՎ ՓՈՐՁԱՐ- ԿՈՒՄԸ

Լրիվ փորձարկումը յուրաքանչյուր վազոնի ար-
դելակի դործողության ստուգմամբ կատարվում և ըս-
կըզքնական կայարանից դնացքն ուղարկելուց առաջ,
ինչպես նաև դնացքի ժամանման կայարաններում նը-
րանց վրա հսկիչ արդելակային կետերի բացակայու-
թյան դեպքում: Փորձարկում կատարելու կարգը բա-
ժանվում և յերեք ռաբրացիաների.

ա) Գնացքի արգելակային ցանցի խտության փորձելը

Արգելակային ցանցում 5 մթնոլորտ ճնշման ժա-
մանակ կրկնակի քարշի ծորակը (իսկ կազանցելի ծո-
րակի դեպքում—կապակցված ծորակ) փակվում—բաց-
վում և: Մանոմետրով ստուգվում և ճնշման իջնելու
ժամանակը 5-ից մինչև 4,5 մթնոլորտ: Այդ ժամանա-
կը 2 րոպեյից պակաս չպետք է լինի: Յեթե ճնշման
իջնելը 5 մթնոլորտից մինչև 4,5 մթնոլորտը դնաց-
քում 2 րոպեյից առաջ կատարվի, այդ դեպքում դնաց-
քը չի կարող ուղարկվել և անհրաժեշտ է սկզբում հե-
ռացնել ողի կորուստի կադմում: Այնուհետև կրկնակի
քարշի ծորակը բացվում և և ճնշումը ցանցում վերա-
կանդնվում և մինչև 5-5,2 մթնոլորտ:

բ) Արգելակումը

Մեքենավար վազոնների ղնելիչի ազդանշանով
(ձեռքը բարձրացնելը, կամ գլխի վրայից լապտերի

թափանցիկ-սպիտակ լույս բարձրացնելը) մեքենավարի ծախսով իջեցնում և ճնշումը մաղխոտրալում 0,5-0,6 մթնոլորտի և միաժամանակ տալիս և կարճ սուլոց: Վեստինհաուզի մեքենավարի ծորակի կոթը դրվում և վերածածկի, իսկ մեքենավար կադանցեվի ծորակի կոթը թողնվում և արդելակալին դրուժյամբ: Այն դեպքում, յեթե մարդատար կադմին կցվի շողեքարչ մեքենավար կադանցեվի ծորակով, անհրաժեշտ և ճնշումը 0,5-0,6 մթնոլորտի իջեցնելուց հետո փակել բանալ կապակցված ծորակը, դնելով նրան կրկնակի քարչի դրուժյամբ: Ճնշման այդ իջեցման ժամանակ դնացքի բոլոր արդելակները պետք և արդելակված լինեն: Չաչխատող արդելակները չեն հաշվի առնվում վորպես դործող: Արդելակները դնացքում, վորոնք մինչև շողեքարչից արձակումը արձակել են, նույնպես չեն հաշվի առնվում, վորպես դործող:

գ) Արձակումը

Վագոնների դնելի աղդանշանով ձեռքի թափահարումով իր առջևի կողմից՝ կողմի վրա ցերեկը, կամ թափանցիկ-սպիտակ լապտերի լույսով գիշեր մեքենավարը դնում և ծորակի կոթը արձակված դրուժյամբ և տալիս յերկու կարճ սուլոցներ, յեթե կապակցված ծորակը փակ էր նա դրվում և բաց դրուժյամբ: Յերբ մաղխոտրալում ճնշումը հասնում և 5 մթնոլորտի, մեքենավարի ծորակի կոթը փոխադրվում և դնացքալին դրուժյան:

§ 5. Յեթե փորձարկումից հետո արդելակը սարքի յե բերվել, նույնպես և արդելակի դործողության անվորոշության դեպքերում-փորձարկումը կրկնվում է:

2. ԱՐԳԵԼԱԿՆԵՐԻ ՓՈՐՁԱՐԿՈՒՄԸ ՄԻՋԱՆԿՑԱԼ ԿԱ- ՅԱՐԱՆՆԵՐՈՒՄ (ԱՐԳԵԼԱԿՆԵՐԻ ՊԱՐՁԵՑՐԱԾ ՓՈՐ- ՁԱՐԿՈՒՄԸ)

§ 6. Փորձելու այս տեսակը կատարվում է շոգե-
քարչերի փոխման կետերում, վաղոճների կցման և
դատման ժամանակ, ինչպես նաև բաղուկների անջատ-
ման բոլոր դեպքերում: Մազխատրալը մինչև նոսմայ
ճնշումը լցնելուց հետո մեքենավարը կատարում է
սլաշտոնակաճն արգելակում ճնշումը արգելակման աղ-
կանչանով 0,5-0,6 մթնոլորտի իջեցնելով: Ըստ վո-
րում ստուգվում է սարքերի դործողությունը դնացքի
պոչում ավազ կոնդուկտորի կողմից:

3. ԱՐԳԵԼԱԿՆԵՐԻ ՓՈՐՁԱՐԿՈՒՄԸ ԿԱՅԱՐԱՆՆԵՐՈՒՄ ՅԵՐԿԱՐԱՏԵՎ ՎԱՅՐԵԶՔԻՑ ԱՌԱՋ ԼԵՌՆԱՅԻՆ ՈՒ- ՂԵՄԱՍԵՐՈՒՄ

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

համար սմենտայակաս քանակով անհրաժեշտ սարքին արդելակներ հաշվելիս հաշվառման չեն ընդունվում :
 Ճնշումը գլխավոր ուղեբաժնարում սահմանվում է 8 մթնոլորտ , մազխատրալում—մարդատար գնացքների համար — 7 մթնոլորտ և ասլրանքատար գնացքների համար՝ 5,5—6 մթնոլորտ (յեթե գնացքում կա զդալի քանակով ԱՊ—1 սերիայի բաշխիչներ , այն դեպքում ճնշումը մազխատրալում չպետք է անցնի 5,5 մթնոլորտից) : Բարձրացրած ճնշումը արդելակային ցանցում յերկարատև թեքվածքներում սահմանվում է ողի պաշար ստեղծելու նպատակով , յերկարատև արդելակումների համար . ըստ մոքում հարկավոր է միայն ի նկատի ունենալ , մոք Վեատինհաուդի և Կազանցեվի արդելակների դեպքում , լրիվ և առանձնապես արտակարգ արդելակումների ժամանակ մազխատրալում բարձրացրած ճնշումից կարող է առաջ դալ անխիների սեղավորումն . այդ պատճառով այդպիսի արդելակումները պետք է կատարվեն առանձին գգուշով թյամբ :

IV ՔԱՆԱՊԱՐԱՅԻՆ ԱՎՏՈԱՐԳԵԼԱԿՆԵՐՈՎ ԸՆԹԱՆԱԼԸ

§ 8. Մարդատար գնացքի հետ ընթանալիս ծծանր կանգնեցնելը , նույնիսկ կանդառումների ժամանակ , չե թույլատրվում : Ասլրանքատար գնացքներում , յերբ գնացքը 20 բոպեյից ավել է կանգնում , ծծանր կարող է փակվել և գնացքն ուղարկելուց 10 բոպե առաջ գործողության մեջ է դրվում , բայց ուղարկելուց առաջ կատարվում է արդելակի պարզեցրած փորձարկումը պոչի կոնդուկտորի ողնությամբ (տես § 6) , Մեքենավարի ծորակի կոթը պետք է լինի գնացքային

դրությամբ գնացքի կայարանում կանգնելու ամբողջ
ժամանակը, յեթե անհրաժեշտ դեպքերում արգելա-
կում, կամ արձակում չե կատարվում:

§ 9. Կայարանին մոտենալը: Գնացքին մուտքի սե-
մաֆորին մոտենալիս մեքենավարը պարտավոր է հա-
մողվել արգելակի սարքին դործողությանը թեթևի
արգելակմամբ, իսկ փակուղային կայարանների պեր-
սոններին մոտենալ մեկ ժամում 15 կիլոմետրից փոշ
բարձր արագությամբ:

Յեթե կայարանին, կամ վտանգ սպառնացող տե-
ղին մոտենալիս հայտնաբերվի, վոր ավտոմատիկ ար-
գելակները չեն դործում, — մեքենավարը պետք է բացի
արգելակման ազդանշանից (յեթե յերկար սուլոցներ),
ուս ահալոչի սուլոցներ, ձգի տենդերի ձեռքի արգե-
լակը և հաղաշողի դործադրի:

§ 10. Գնացքի հետ մոտենալիս ջրաբաշխական
կոլոնկային ջուր վերցնելու համար պետք է մոտենալ
այնպիսի հաշվով, վորպեսզի կոլոնկան չանցնել և
գնացքը չկտրել: Ջուր վերցնելու համար, կոլոնկային
չհասնելու դեպքում, շողեքարչը դատել կադմից, թույլ
չտալով կադմի ձգելը և յետ տալը: Ջուր վերցնելու
համար շողեքարչի անջատման դեպքում և շողեքարչի
հետևվող կցումից հետո հարկավոր է նորից լցնել կադ-
մի արգելակները և ճանապարհվել միայն արգելակնե-
րի պարզեցրած փորձարկումից հետո (տես § 6): Կո-
լոնկան անցնելու դեպքում շողեքարչը դառնում է և
կոլոնկայի տակ անցնում է մյուս գծի վրայով:

§ 11. Ինֆնատրգելակումն: Գնացքում առանձին
արգելակավոր վազոնների ինքնաարգելակման դեպքում
մեքենավարը պետք է բարձրացնի ճնշումը մագիստ-
րալում ծորակի կոթի կարճատև տեղափոխություննե-
րի միջոցով առաջին դրության մեջ (արձակման և լրց-

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

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

§ 12. Կորվելը, կամ վազոնից ստալ-ծորակով
արգելակելը: Յերբ զնացքն ընթանում է ավտոմատիկ
արգելակմամբ սե սլաքի ինքնաազատակամ ընկնելը ո-
ղային մանոմետրում, վորին հետեւում է զնացքի ըն-
թացքի արադուժյան հանկարծակի իջնելը, ցույց է
տալիս զնացքի կտրվելը, կամ վազոնից ստալ-ծորա-
կով արգելակելը. այդպիսի դեպքում մեքենավարը
պետք է տեղափոխի ծորակի կոթը արտակարգ արգե-
լակման դրուժյան, փակի ուղղորդակը և տա յերեք
կարճ սուլոցներ: Ապրանքատար շողեքարչում, բացի
դրանից, պետք է գործողության մեջ գնել շողեքարչի
ոժանդակ (ուղիղ գործող) արգելակը:

§ 13. Խառն արգելակմամբ ընթացող գնացքի կը-
տրվելու պեպում պետք է տարբերել յերկու դեպքեր:

ա) Յերբ կտրվելը առաջ է յեկել զնացքի ավտո-
մատիկ մասում, մեքենավարը միջոցներ է ձեռք առ-
նում գլխի մասի արագ կերպով կանդնեցնելու համար,
ինչպես նաև լրիվ արգելակմամբ ընթանալիս:

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

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

§ 14. Յերբ գնացին ընթանում է կրկնակի փարշույ
ավտոարգելակմամբ, կտրվելու, կամ ստուգ-ծորակով
արգելակման դեպքում, առաջին շոգեքարշի մեքենա-
վարը տալիս է արտակարգ արգելակում և յերեք կարճ
սուլոցներ յերկրորդ շոգեքարշի մեքենավարը պետք է
անմիջապես փակի ուղղորդակը, տա յերեք կարճ սու-
լոցներ և նույնպես արտակարգ արգելակում կատարի:

V ԱՐԳԵԼԱԿԻ ԱՐԳԵԼԱԿՄԱՆ ՅԵՎ ԱՐՁԱԿՄԱՆ ԿԱՆՈՆՆԵՐԸ ՅԵՎ ՅԵՂԱՆԱԿՆԵՐԸ

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

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

բ) Լրիվ պաշտոնական դնացքը կանգնեցնելու հա-
մար և

գ) Արտակարգ — յերբ դնացքին վտանդ է սպառ-
նում և դնացքից ստուգ-ծորակով արգելակելու դեպ-
քում:

Արգելակի արձակումը կատարվում է լրիվ և աս-
տիճանավոր:

1. ԱՐԳԵԼԱԿՆԵՐԻ ԱՐԳԵԼԱԿՄԱՆ ՅԵՎ ԱՐՁԱԿՄԱՆ ԿԱՆՈՆՆԵՐԸ ՄԱՐԴԱՏԱՐ ԳՆԱՑՔԻ ՀԵՏ ԸՆԹԱ- ՆԱԼԻՍ

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

Ճնշումը իջեցնելով 0,5 մթնոլորտից փոչ պակաս, դրա համար Վեստինհատուղի մեքենավարի ծորակի կոթը տեղափոխվում է չորրորդ դրուժյան (պաշտոնեական պարսլման) և ճնշումը համասարիչ ռեգերվուարում 0,5 մթնոլորտի իջեցնելուց հետո (փորը ցույց է տալիս մանոմետրի և սև սլաքը) մեքենավարի ծորակի կոթը տեղափոխվում է յերրորդ դրուժյան (վերածածկ) :

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

Մագիստրալում ճնշման իջեցնելը կարող է կրկնվել մի քանի անգամ, մինչև ճնշումը չիջեցնվի 1,3-1,5 մթնոլորտի, ըստ փորում պաշարի ռեգերվուարի և արգելակային ղլանի ճնշումները համասարվում են : Մագիստրալում Վեստինհատուղի արգելակների դեպքում ճնշման հետագա իջեցնելը նպատակահարմար է միայն արգելակի առանձին սարքերի ինքնաազատակամ արձակման դեպքերում :

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

§ 17. Լքիվ պաշտոնեական արգելակում : Մեքենավարի ծորակի կոթը տեղափոխվում է չորրորդ դրուժյան (պաշտոնեական պարսլման) իսկ համասարիչ ռեգերվուարում իջեցնվում է մինչև 1,3-1,5 մթնոլորտի, փորից հետո կոթը տեղափոխվում է յերրորդ

դրութեան (վերածածկի) . մադխտարաւում ճնշումը ի-
ջեցնւում և միևնույն մեծութեամբ :

Կադանցեմի մեքենավարի ծորակի դեպքում ծորա-
կի կոթը տեղափոխւում և ծայրային արդելակային
դրութեան մինչև դիմհարը :

§ 18. Արտակարգ արգելակում : Արտակարգ ար-
գելակում կատարելու սկզբում մեքենավարի ծորակի
կոթը տեղափոխւում և հինգերորդ դրութեան (արտա-
կարգ արգելակման) և փակւում և շողեքարչի ուղղոր-
դակը : Կրկնակի քարշով ընթանալիս առաջին շողե-
քարչի մեքենավարը յերկրորդին տալիս և յերեք կարճ
սուլոցներ , արգելակելով արգելակը և փակելով ուղ-
ղորդակը : Լսելով կանգառման ազդանշանը , յերկրորդ
շողեքարչի մեքենավարը նույնպէս փակում և ուղղոր-
դակը և իր ծորակի կոթը տեղափոխում և արտակարգ
արգելակման դրութեան , չքանալով կրկնակի քարչի
ծորակը :

Կադանցեմի մեքենավարի ծորակի դեպքում . ար-
տակարգ արգելակումը կատարւում և կապակցված
ծորակով նրան դնելով արտակարգ արգելակման դրու-
թեան :

Այն դեպքերում , յերբ յերկրորդ շողեքարչի մե-
քենավարը վտանգը առաջինից շուտ և նկատում , այդ
դեպքում չսպասելով առաջին շողեքարչի ազդանշան-
ներին , արտակարգ արգելակում և կատարում և առա-
ջին մեքենավարին յերեք սուլոց տալով , ստիպում և
նրան ևս արտակարգ միջոցներ ձեռք առնելու գնացրի
կանգնեցնելու համար , այսինքն մեքենավարի . ծորա-
կի կոթը տեղափոխելու արտակարգ արգելակման
դրութեան և փակելու ուղղորդակը :

Մեքենավարի ծորակի , կամ կապակցված ծորակի
կոթը մնում և արտակարգ արգելակման դրութեամբ

մինչև դնացքի լրիվ կանգառը, այնուհետև տեղափոխվում և մերածածկի դրուժյան:

§ 19. Արգելափակի արձակելը: Վետինհատուղի արդելակը աստիճանափոր (աստիճանաբար) արձակում չունի: Արձակումը կատարելու համար մեքենավարի ծորակի կոթը տեղափոխվում և առաջին դրուժյան (արձակման և լիցքին) և մադիատրալում ճնշումը 5 մթնոլորտի հասնելուց հետո տեղափոխվում և յերկրորդ (գնացքային) դրուժյան:

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

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

2. ԱՐԳԵԼԱԿՆԵՐԻ ԱՐԳԵԼԱԿՄԱՆ ՅԵՎ ԱՐՁԱԿՄԱՆ ԿԱՆՈՆՆԵՐԸ ԱՊՐԱՆՔԱՏԱՐ ԳՆԱՑՔԻ ՀԵՏ ԸՆԹԱՆԱԼԻՍ

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

Արգելակման առաջին աստիճանը կատարվում և մադիատրալում ճնշումը մոչ պակաս, քան 0,5 մթնոլորտի իջեցնելով. դրա համար մեքենավարի ծորակի կոթը յերկրորդ (գնացքային) դրուժյունից անհրաժեշտ և յերկու աստիճանով տեղափոխել: Յերբ անհրաժեշտ լինի ավելացնել արգելակման աստիճանը

ծորակի կոթը պետք է տեղափոխել հետևյալ արդելա-
կային դրություններին, վորոնց ժամանակ մագիստ-
րալի ճնշումը համապատասխան կերպով կիջնի:

Մագիստրալի ճնշումը 1,2-1,3 մթնոլորտից ավել
իջեցնել հարկավոր չէ, վորովհետև ճնշման չափա-
յանց իջեցնելը, վոչ միայն չի ավելացնում ճնշումը
արդելակային դլաններում, այլ, ընդհակառակը, դրը-
կում է մագիստրալից նրանց անցնելու հնարավորու-
թյունից յերբ դլանների վոչ խիտ միոցների միջով
կորուստներ են լինում:

Ապրանքատար դնացքներում Վեստինհաուզի մե-
քենավարի ծորակով աստիճանավոր արդելակումը կա-
տարվում է նույնպես, ինչպես նաև մարդատար
դնացքներում Վեստինհաուզի արդելակի դեպքում:

§ 21. Լրիվ պաշտոնեական արգելակում: Կազան-
ցելի մեքենավարի ծորակի կոթը տեղափոխվում է
ծորակի սեկտորի վրայի վերջին խորացումը, ըստ վո-
րում ճնշումը մագիստրալում իջնում է 1,2-1,3 մթն-
ոլորտի: Վեստինհաուզի մեքենավարի ծորակի դեպ-
քում, հավասարիչ ռեգերմուարում 1,2-1,3 մթնոլոր-
տի ճնշման իջնելուց հետո, ծորակի կոթը տեղափոխ-
վում է վերածածկի:

§ 22. Արտակարգ արգելակում: Արտակարգ արդե-
լակման ժամանակ, հիմնական արդելակի գործողու-
թյան հետ միաժամանակ, մեքենավարը պարտավոր է
արդելակել նույնպես ոժանդակ արդելակով, վորը
կուժեղացնի արդելակային գործողությունը:

Կազանցելի մեքենավարի ծորակի դեպքում ար-
տակարգ արդելակումը կատարվում է կապակցված ծո-
րակով: Մեքենավարի ծորակի կոթը տեղափոխվում է
լրիվ պաշտոնեական արդելակման դրության: Գնացքի
կանդառներուց հետո կապակցված ծորակը բացվում է,

և դրանով ել ճնշումը մազխտորարում բարձրանում և մինչև 3,5-3,7 մթնոլորտը, վորը անհրաժեշտ և արդելակային սարքերի սնուցման համար: Վետտինհաուզի մեքենավարի ծորակի դեպքում արտակարգ արդելակումը կատարվում և ծորակի կոթը հինգերորդ դրուժյան դնելու միջոցով (արտակարգ արդելակման) և դնացքի կանգառից հետո-վերածածկի դնելով. իսկ յեթե դնացքը դնելում և դդալի թեքվածքի վրա և սպասվում և յերկարատև կանգառ արդելակներով, այդ դեպքում կանգառից հետո հարկավոր և վերականգնել ճնշումը մազխտորարում մինչև 3,5-3,8 մթնոլորտ, ծորակի կոթը կարճատև կերպով դնելով յերկրորդ, կամ նույնիսկ առաջին դրուժյան նորից վերածածկի տեղափոխելով:

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

Արդելակը դերաբեռնելիս (ծորակի կոթի առաջին դրուժյամբ չափից դուրս յերկարատև դնելը) անհրաժեշտ և իջեցնել ճնշումը մազխտորարում մինչև նորմալ չափը մեկ մթնոլորտի ողը. դանդաղ կերպով 6-8 րոպեյի արագուժյամբ բաց թողնելու միջոցով: Յեթե ողի բարձրացրած ճնշումից նորմալին անցնելիս կազմը նորից արդելաված և մնում, անհրաժեշտ և նորից բարձրացնել ճնշումը արդելակային ցանցում, սպասել բոլոր արդելակների լրիվ արձակմանը և միայն դրանից հետո անցնել ողի նորմալ ճնշմանը ավելի պակաս արագուժյամբ:

§ 23. Լրիվ արձակում: Կազանցելի և վետտինհաուզի մեքենավարի ծորակի դեպքում լրիվ արձա-

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

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

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

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

գործադրելը առանց պոչի մասը ձեռքի արգելակներով արգելակելն արգելվում է: Արգելակման առանձնահատկութիւնը կայանում է ամրոտմատիկ և ձեռքի արգելակների գործողութեան համաձայնեցման մեջ: Գնացքի ամրոտմատիկ մասի արգելակման կարգը մեքենավարի տարրեր ծորակների դեպքում ցուցված է §-20-ում:

§ 26. Արգելակումը: Արգելակելիս անհրաժեշտ է ազդանշան տալ (յերեք յերկար սուլոց) ձեռքի արգելակները արգելակելու համար և միաժամանակ արգելակել տենդերի ձեռքի արգելակը և գնացքի ընթացքի արագութիւնից և գծի պրոֆիլից կախված ոժանդակ արգելակի առկայութեան դեպքում գործադրել նրան, վորից հետո գործողութեան մեջ դնել ամրոտմատիկ արգելակները: Ա հաղարերորդականից ավելի բարձր վերելքներում գնացքը կանգնեցնելու համար գլխի մասի ամրոտմատիկ արգելակները չի կարելի գործողութեան մեջ դնել, վորովհետև այդ դեպքում կանգնեցնելուց հետո առաջ կդա պոչի վրավաղող մասի ուժեղ ձգումն և, վորպես հետեւանք, գնացքի կտրումը:

§ 27. Արձակումը: Խառն արգելակմամբ արգելակված կազմի արձակումը պետք է կատարել հետևյալ կարգով. սկզբում արձակել պոչի մասի ձեռքի արգելակները, այնուհետև արձակել գլխի մասի ամրոտմատիկ արգելակները և միայն նրանից հետո, յերբ ամրոտմատիկ արգելակները արձակված կլինեն, աստիճանաբար արձակել շոգեքարշային ոժանդակ արգելակը և այնուհետև տենդերի ձեռքի արգելակը: Առանձնապես կարեւոր է յետացնել շոգեքարշի և տենդերի ձեռքի արգելակների արձակումը, յերբ ամբողջ գնացքը կամ ավելի շուտ գլխի մասը գտնվում է թեքվածքի վրա:

4. ԿՏՐՄԱՆ ՏԵՂԵՐՈՒՄ (ԲԵԿՎԱԾ ՊՐՈՖԻԼՈՒՄ) ԱՐԳԵԼԱԿԵԼԸ

§ 28. Փնացֆի կտրման նկատմամբ մտանդամոր տեղերը անհրաժեշտ և անցնել իջեցրած աբադու-թյամբ: Վերելքից, կամ տափարակից փակած շոգե-յով թեքվածքին անցնելու, նրանից հետո, յերբ շոգե-քարչը թեքվածքը կմտնի, անհրաժեշտ և թեթև կեր-պով արդելակել շոգեքարչի ոժանդակ արդելակը (իսկ նրա բացակայության դեպքում—տենդերի ձեռքի ար-դելակը) մորպեսզի գնացքի գլխի մասի ուժեղ ձգում չստացվի:

Կարճ տափարակներ անցնելու յերկարատև թեք-վածքների մեջտեղը, հենց մոր գլխի մասը թեքվածքի մտնի, անհրաժեշտ և արդելակել շոգեքարչի ոժանդակ արդելակը, կամ տենդերի ձեռքի արդելակը և, կարե-մորության դեպքում, նրան հետզհետե արձակել մի-այն այն ժամանակ, յերբ ամբողջ կազմը դուրս գա թեքվածքի վրա:

Թեքվածքից տափարակին անցնելիս մինչև շոգե-քարչի, տափարակին անցնելը անհրաժեշտ և, կա-րեմորության դեպքում, արձակել ավտոարդելակ-ները յեվ այնուհետեվ արձակել շոգեքարչի, կամ տենդերի արդելակը, յեթե նա արդելակ-ված և յեղել: Պառն արդելակման ժամանակ, ձեռքի արդելակները, յեթե կանգառ, կամ արադության կըր-հատման մասին նախադրուշացում չկա, արձակել մին-չև շոգեքարչի տափարակը մտնելը:

5. ՅԵՐԿԱՐԱՏԵՎ ԹԵՔՎԱԾՔՆԵՐՈՒՄ ԱՐԳԵԼԱԿԵԼԸ

§ 29. Յերկարատև թեքվածքներում արդելակելը, մանավանդ վեստինհաուդի արդելակների դեպքում,

կատարվում է դժի պրոֆիլի հետ համարվելով. բոտ-
վորում անհրաժեշտ է հիշել, վոր Վեստինհաուզի ար-
դելակը յերկարատե արդելակման ժամանակ (10 բո-
պելից ավելի անընդհատ արդելակումից) արդելակա-
յին դլաններից և պաշարի ռեդերվուարներից կորուստ-
ների հետեվանքով, սպառվում է, իսկ դա պահանջում
է արդելակը պարբերաբար վերալցնել: Արդելակը վե-
րացնելու համար մեքենավարի ծորակի կոթը պետք է
բռնել առաջին դրությամբ մեկ բոպելի չափ:

Վեստինհաուզի արդելակի դեպքում արդելակումը
կատարվում է այսպիսի կարգով. տվյալ թեքվածքում
դնացքի անհրաժեշտ արագությունը ստանալով, կա-
տարվում է լրիվ պաշտոնեական արդելակում և, յերբ
արագությունը իջնի-մինչև 10-15 կիլոմետր մեկ ժա-
մում, ծորակի առաջին դրությամբ լրիվ արձակում է
կատարվում: Այդ ժամանակարնթացքում պաշարի ռե-
դերվուարները պետք է լցնվեն մինչև նորմալ ճնշումը:
Վերալցնման համար հնարավորության չափի պետք է
ընտրել տափարակ, կամ պակաս դիքության թեքվածք
այն հաշվով, վորպեսզի ամենաշատ ժամանակն ունե-
նալ մինչև դնացքի ընթացքի անհրաժեշտ արագու-
թյունը դարգացնելու մոմենտը պաշարի ռեդերվուար-
ները լցնելու համար:

§ 30. Յերկարատե թեքվածքներում (20 հազա-
րերորդականից ավելի) Վեստինհաուզի արդելակներով
իջնելիս, բացի դրանից, դործադրվում են ձեռքի ար-
դելակներ, վորոնք մեքենավարի ազդանշանով (յերեք
յերկար սուլոցներ) դնացքի բրիդադի կողմից արդե-
լակվում են այն տեղերում, վորտեղ անհրաժեշտ է
ավտոարդելակները վերալցնել:

§ 31. Յերկարատե վայրեջքներով ապրանքատար

տիպի արդելակներով ընթանալիս դործադրվում է
դեկավարման հետևյալ յեղանակը. այդ արդելակները,
վորոնք թույլ են տալիս յերկար ժամանակ արդելակված
դրությամբ դնովել և աստիճանական (աստիճանա-
վոր) արձակում ունեն, վորպես կանոն, վերալցնում
չեն պահանջում: Գնացքի ընթացքի արագությունը
դիք և յերկարատե թեքվածքներում ուղղորդելիս ա-
ռանձնապես պետք է հաշվի առնել ապրանքատար տի-
պի արդելակների արդելակման և արձակման գործե-
լու դանդաղությունը. ուստի անհրաժեշտ է առանձնա-
պես ուշադիր հետևել պրոֆիլի բոլոր փոփոխու-
թյուններին և գնացքի ընթացքի արագությանը, ան-
պայման նախորոք նախադրուշացնելով հետագա փո-
փոխությունները մեքենավարի ծորակի համապատաս-
խան դործողությամբ:

§ 32. Նրա համար, վորպեսզի գնացքում բոլոր
արդելակային սարքերը հուսալի աշխատեն, գնացքի
թեքվածքի վրա դուրս գալուց հետո, առաջին արդե-
լակումը անհրաժեշտ է կատարել մադխտրայում
ճնշման դդալի իջեցնելով որինակի համար, 0,8-0,9
միլլիոնորտի, և յերբ մեքենավարը գնացքի ընթացքի
արագության պակասեցնելու չափով կղզա, վոր իսկա-
պես արդելակները հուսալի աշխատում են, — կարելի չե-
տալ մասնակի արձակում և այնուհետև ուղղորդել
արդելակման չափը պակաս աստիճաններով:

§ 33. Յեթե յերկարատե թեքվածքը փոխվում է
դդալի յերկարության տափարակի, վորը պետք է անց-
նել միանգամայն արձակված արդելակներով ապա այդ
դեպքում հարկավոր է մեքենավարի ծորակի առաջին
դրությամբ (արձակման և լիցքի) կատարել լրիվ ար-
ձակում և այդ դրությամբ կոթր բռնել վորքան թույլ

և տալիս գծի պրոֆիլը (բայց 60-70 վայրկյանից լուծ
ալել) այն հաշվով, վորպեսզի լրացնել ճնշումը ար-
դեւակային սարքերի պաշարի և լրացուցիչ ռեզեր-
վուարներում:

Լրիվ արդեւակման համար ճնշումը մագիստրա-
լում իջեցնվում և մինչև 3,7-3,8 մթնոլորտ:

§ 34. ԱՊ-1 սերիայի կազանցելի բաշխիչների
դեպքում դեկավարութունը վորոշ չափով տարբեր է,
Այդ բաշխիչների ժամանակ դնացքի բնթացքի արտ-
դութունը կարելի չե ուղղորդել և կարելի չե ամեն մե-
ծության աստիճաններով, բայց հարկավոր է ամուր
հիշել, վոր այդ սարքերն սկսում են արդեւակել, յերբ
ճնշումը մագիստրալում իջեցնվի 5 մթնոլորտից ցած
և վոր արդեւակման ամենամեծ ուժը ձեռք կրելով,
յերբ մագիստրալում ճնշումը հասնի 3,7-3,8 մթնո-
լորտի. ողի ճնշումը մագիստրալում դրանից ցած լուծ
մի պայմանով չի կարելի թույլ տալ:

§ 35. Ապրանքատար տիպի արդեւակների դեպ-
քում արտակարգ արդեւակումը թեքվածքների վրա
գործադրվում և միայն ծայրահեղ դեպքում, բայց
այս դեպքում դնացքը կանդնելուց անմիջապես հետո-
ճնշումը մագիստրալում պետք է վերականգնվի մին-
չև 3,7-3,8 մթնոլորտ:

§ 36. Թեքվածքի վրա դնացքի յերկարատև կան-
դառի դեպքում անհրաժեշտ է ազդանշան տալ (յերբ
յերկար սուլոցներ) բոլոր ձեռքի արդեւակները արդե-
ւակել և միաժամանակ արդեւակել տենդերի ձեռքի և
շողեքարչի ոժանդակ արդեւակները: Գնացքն ուղար-
կելուց առաջ մեքենավարը լցնում է դնացքի արդեւա-
կային ցանցը մինչև նորմալ ճնշումը և 6-8 բոպե
սպասում է դնացքի վազոնային ռեզերվուարներում

ճնշումը վերականգնելու համար: Ուղարկման աղղա-
նչան ստանալուց հետո մեքենավարը լրիվ պաշտոնեա-
կան արգելափակում է կատարում և աղղանշանումն է
տալիս արձակել ձեռքի արգելակները: Գնացքից աղ-
ղանշան ստանալուց հետո, լիոր ձեռքի բոլոր արգե-
լակներն արձակված են, մեքենավարն արձակում է
ավտոարգելակները գնացքում, կարեւորության դեպ-
քում արգելակված թողնելով շողեքարչի և տենդերի
արգելակները, և այնուհետև ընթանում է թեքված-
քով:

VI ԱՐԳԵԼԱԿԻ ՓՉԱՆԱԼԸ, ԿԱՄ ԱՆԳՈՐԾՈՒ- ԹՅՈՒՆԸ ՔԱՆԱՊԱՐՅԻՆ

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

Յեթե վոչ պաշտոնեական, վոչ արտակարգ արգե-
լակումը չէ պակասեցնում գնացքի ընթացքի արտ-
գույթյունը, այն ժամանակ մեքենավարը պարտավոր է
արգելակման յերեք յերկար սուլոցներ տալ, ողնա-
կանին հրամայել տենդերի ձեռքի արգելակը արգելա-
կել և գործողության մեջ դնել հակաշոգթն:

§ 38. Կրկնակի քարշով ընթանալիս յերկրորդ շո-
ղեքարչի մեքենավարը, լսելով առաջին շողեքարչի
արգելակման սուլոցները, տալիս է արտակարգ արգե-
լակում, չբանալով կրկնակի քարշի ծորակը: Այս
դեպքում առաջին շողեքարչի մեքենավարը պարտա-
վոր է ծորակի կոթը բռնել արգելակված դրությամբ,

փակում և ուղղորդակը, արդելակի անդործության
դեպքում ոգնականին հրամայում և արդելա-
կել տենդերի ձեռքի արդելակը և դործառության մեջ
և դնում հակաշոգին, միաժամանակ կրկնելով արդե-
լակման սուլոցները:

VII ՇՈԳԵՔԱՐՇԸ ԳՆԱՑԻՑ ԶԱՏԵԼԸ ՅԵՎ ԴԵՊՈՅՈՒՄ ԴՆԵԼԸ

§ 39. Ծայրի կայարանը ժամանելուց հետո (շոգե-
դեքարչի փոխման կետը) դնացքից դատվելուց առաջ
մեքենավարը պետք է լրիվ կերպով արձակի կաղմի
արդելակները ծորակի կոթի առաջին դրությամբ,
(արձակման և լիցքի) իսկ Մասրոսովի արդելակների
դեպքում—նույնիսկ բարձրացնի ճնշումը արդելակային
ցանցում 0,2–0,3 մթնոլորտի նորմալ դնացքայինից
բարձր: Դա անհրաժեշտ է անել շոգեքարչի դատումից
հետո վաղոցների ինքնաարդելակումը նախադգուշաց-
նելու համար: Տենդերի և առաջին վաղոցի միջև բա-
ղուկների անջատման ժամանակ սկզբում փակվում-
բացվում և վաղոցի ծայրի ծորակը և դրանից հետո-
տենդերինը:

Կաղմից դեպոն մեկնելուց առաջ մեքենավարը
պարտավոր է հաղորդել վաղոցների ավագ դնիչին,
կամ ավտոմատչիկին կաղմի արդելակների աշխա-
տանքում նրա կողմից ընթացման ուղիում նկատուծ
անսարքությունների մասին:

§ 40. Դեպոն ժամանելուց հետո և շոգեքարչի
հանձնելուց առաջ մեքենավարը պետք է կանդնեցնի
ծծանը, շոգիի վեստիլը քիփի փաթաթելով: Չմեռ ժա-
մանակ շոգեքարչը շնքից դուրս թողնելիս ծծանը չը-

սկսեալ ե կանդնեցնել, վորովհետեւ շողիի վենտելի վոշ
խիտ լինելու դեպքում կարելի չե նրան սառեցնել:
Այդ դեպքերում ծծանը ջեռուցման համար ամենա-
դանդաղ բանալածքի ե թողնւում (5-6 թրխկոցներ 1
րոպեյում): Գլխավոր ուղերւււարի ծծանի ե համա-
քսածույի բացթողի ծորակները սկսեալ ե բաց լինեն:

Շողեքարչը յերկար ժամանակամիջոցով դնելիս ե
դեպոյի տաք շէնքից դուրս նրա սառեցնելիս, դեպի
ծծանը տանող շողետար խողովակը սկսեալ ե շողիի
վենտիլի միացման տեղում անջատւած լինի ե կողմի
միւս տարւած լինի: Ծծանի ե ուղերւււարների բաց-
թողի ծորակները սկսեալ ե բաց լինեն:

Յեթե շողեքարչը ե տենդերը սարքաւորւած են ԱՊ-1
սերխայի բաշխիչներով այն շողեքարչը դեպոյում դնե-
լիս հարկաւոր ե բանալ-իակել կապակցւած ծորակը ե
ողը բաց թողնել պաշարի ուղերւււարներից ե արդելա-
կային դլաններից, դա արւում ե նրա համար, մոր-
սկսելի դեպոյից շտապ կերպով մեկնելու կարիք չեղած
ժամանակ ստիպւած չլինել սպասելու մագիստրալի
մինչեւ 5 միթնոլորտ լրիւ լցւելուն, վորովհե-
տեւ մինչեւ այդ ճնշումը կոճղերը սեղմւած կլինեն
բանդաժներին: Իսկ հարարերության ուղիներում ար-
դելակելու համար անհրաժեշտ ե ուղտվել շողեքարչա-
յին արդելակով:

Արդելակը դնելուց հետո մեքենավարը նորոգու-
թյան գրքում գրանցում ե, արդելակի ինչպիսի շրտ-
կում ե անհրաժեշտ կատարել:

VIII ԱՐԳԵԼԱԿՆԵՐԻ ԿՅՄԱՆ ՀԻՄՆԱԿԱՆ ԿԱՆՈՆՆԵՐԸ

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

§ 42. Ապրանքատար գնացքի հետ ավտոմատիկ արգելակներով միայնակ, կամ կրկնակի փարշով ընթանալիս.

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

2) շոգեփարշերի արգելակները կցվում են ոժանդակ արգելակի բացակայության դեպքում և

3) տենդերների արգելակները պետք է կցված լինեն:

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

§ 43. Ապրանքատար գնացքի հետ ձեռքի, կամ խառն արգելակամբ միայնակ փարշով ընթանալիս շոգեփարշի և տենդերի ավտոարգելակները կցվում են: Այդպիսի գնացքների կրկնակի փարշով ընթանալիս առաջին շոգեփարշի և յերկու տենդերների արգելակները կցվում են, իսկ յերկրորդ շոգեփարշի արգելակները չեն կցվում և հաշվի չեն առնվում:

Վերջին կանոնից բացառություն կադմում են յերկրորդ շոգեփարշը յերկարատև թեքվածքներում դնելու դեպքերը հատկապես գնացքի արգելակային մի-

չոցներէ աւելացման համար: Այդ դեպքում կցվում են
յերկու շողեքարչերի և տենդերների արդելակները:

Գլխի շողեքարչի ամտարդելակների փչանալու
դեպքում գնացքի արդելակների ղեկավարությունն
անցնում է յերկրորդ շողեքարչին, վորի ամտարդե-
լակները այդ դեպքում կցվում են:

2. Վագոնները § 44. Գնացքները, վորոնց ա-
ռավելագույն արագությունը մեկ ժամում 50 կիլո-
մետրից բարձր է, պետք է ընթանան լինի ամտոմատիկ
արդելակամբ, ըստ վորում:

1. Մարդատար գնացքներում մեկ ժամում 60 կի-
լոմետրից բարձր առավելագույն արագությամբ բոլոր
վագոնները պետք է ունենան դործող ամտարդելակ-
ներ:

Ճանապարհին առանձին արդելակային սարքերի
փչանալու դեպքում գնացքի հետագա առաջընթացը
առանց արագությունն իջեցնելու թույլատրվում է վոչ
պակաս, քան 80⁰/o դործող ամտարդելակային սոնի-
ների առկայության դեպքում: Յեթե գնացքում դոր-
ծող ամտարդելակային սոնիների քանակը 80⁰/o-ից
պակաս լինի, այն դեպքում գնացքի ընթացման արա-
գությունը կվորոշի աղյուսակ 1-ով, վորպես ապրան-
քատար գնացքներում (տես կետ 2), և 1 ժամում 60
կիլոմետրից բարձր չպետք է լինի:

Շողեքարչից անմիջապես հետո (գնացքներում,
բացի ճեպընթաց և արագ) թույլատրվում է դնել մին-
չև 8 սոնիներով ապրանքատար վագոններ, յեթե
նրանք միջանցիկ փողիկներ, կամ ամտարդելակներ
ունեն:

Գնացքի սկզբում (գնացքներում, բացի ճեպըն-
թաց) մարդատար պարկի վագոններից անմիջապես

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

2. Մարդատար — ապրանքատար դնացքներում չողեքարչից հետո թույլատրվում է դնել.

ա) մինչև ութ սունիներ, յեթե նրանք միջանցիկ փողիկներ ունեն:

բ) ամեն քանակությամբ, յեթե նրանք ավտոմատիկ արգելակներ ունեն, — բայց տվյալ արագության համար արգելակների սահմանված տոկոսի պահման և գնացքի կազմում նրանց հավասարաչափ տեղավորման պայմանով: Մարդատար—ապրանքատար դնացքի պողում թույլատրվում է դնել ապրանքատար վազոնների քաշով և յերկարությամբ մինչև առավելագույն նորման ըստ վորում, յեթե ձեռքի արգելակամբ չորս սունիներից ավելի չլինի, դնացքը համարվում է ավտոմատիկ արգելակամբ ընթացող: Ձեռքի արգելակամբ ավելի մեծ թվով սունիների դեպքում դնացքը պետք է ընթանա խառն արգելակամբ:

Մարդատար — ապրանքատար դնացքների պողում, վորոնք ընթանում են, ձեռքի արգելակամբ, 50 սունիներից ավելի դնելը չէ թույլատրվում:

3. Ապրանքատար դնացքներում, վորոնք ընթանում են բացառապես ավտոմատիկ արգելակներով, կազմում դործող արգելակների քանակը վորոշվում է դնացքի քաշով և արգելակային կոճղերի սեղմելու ույթով: Գնացքի յուրաքանչյուր 100 տ. քաշի համար (առանց չողեքարչի և տենդերի) արգելակային կոճղերի սեղմելու ույթը տոննաներով պետք է լինի վոր

պակաս, քան ցուցված է, աղյուսակ 1-ում, հարմարեցրած ղեկավարող թեքվածքի դիքուլթյանը և արագուլթյանը: Ըստ վորում շոգեքարչի և տենդերի արդելակային սունիները հաշվի չեն առնվում:

4. Արդելակային կոճղերի սեղմելու ույժը մարդատար և ապրանքատար պարկերի բոլոր վազոնների համար սահմանվում է կլորացրած 3,5 տոննա ալտուարդելակային սունիների վրա:

5. Ալտուարդելակներով ընթացող ապրանքատար գնացքներ կազմելիս ալտուարդելակային ցանցում պետք է կցվեն բոլոր վազոնները, վորոնք կան կաղմում ալտուարդելակներով և համենայն դեպս վոչ պակաս աղյուսակ 1-ում հաշված քանակից: Ալտուարդելակներով վազոնները հնարավորուլթյան չափ պետք է հալտասարաչափ տեղալորվեն ամբողջ կաղմում. վերջին վազոնը պետք է դործող ալտուարդելակով լինի:

Վերևը ցուցված ալտուարդելակները հալտասարաչափ տեղալորելու կարգից շեղումներ թուլլատրվում են, բայց այն հաշվով, վորպեսզի գնացքի դիխում շոգեքարչից հետո առանց արդելակների միջանցիկ վորդիկներով վազոններ մեկ խմբում 8-ից, կաղմի մեջտեղը 16-ից և պոչում — 6 սունիներից ալել չլինի:

6. Ալտոմատիկ արդելակներով ընթացող գնացքների համար հաշվարկելի արդելակային ճանաղաղհրնդունվում է 800 մետր: Հետագայում մինչև առանձին կարգադրուլթյունը ժամանակալորապես համարել 1200 մետր: Որինակ: Կաղմի քաշը 1750 տոննա յի: Շոգեքարչի և տենդերի քաշը հաշվի չի առնվում: Թեքվածքը 8 հաղարեյորդական է: Արագուլթյունը մեկ ժամում 45 կիլոմետր է: Գնացքն ընթանում է լրիվ վերալով ալտուարդելակներով:

Վորոշել պահանջվող ավտոարգելակային սուննե-
րի քանակը:

Գնացքի կադմուս կցված ավտոարգելակային վա-
դոնների քանակը վորոշվում է աղյուսակ 1-ով այսպիսի
սի կարգով. ուղղահայաց «Թեքվածք» սյունակով «8»
թվանշանից դեպի աջ «45» կիլոմետր արագության դի-
մաց հորիզոնական ուղղությամբ դառնվում է «10,4»
տ. թիվը, վորը ցույց է տալիս կադմի յուրաքանչյուր
100 տոննա քաշի արգելակների ուժի լարումն:

Ամբողջ կադմի ընդհանուր արգելակային լարումը
կկադմի.

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

Յուրաքանչյուր վադոնի արգելակային լարումն
ընդունվում է 3,5 տոննա. հետևապես արգելակային
սունների պահանջվող քանակը կլինի.

$$182 : 3,5 = 52 \text{ սունի:}$$

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

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

§ 46. Լրիվ ավտոմատիկ արգելակմամբ ապրան-
քատար դնացքներում ընթանալիս մինչև 15 հազարե-
րորդական դեկավարող Թեքվածք ունեցող ուղեմասե-
րում, ձեռքի արգելակները չեն դոժածվում:

ԱՂՅՈՒՍԱԿ 1—ԱՎՏՈՄԱՏԻԿ ԱՐԳԵԼԱԿՆԵՐԻ ՀԱՄԱՐ

Հետազոտում, մինչև հասուն կարգադրությունը, այս աղյուսակով չոգտվել, այլ ոգտվել աղյուսակ 1ա-ով, վերը բերված և հատվածի վերջում 51 և 52 յերեսում:

Արագությունը կ/մ. ժամ.	Գնացքի ամենասեռ արագության ժամանակ հանապարհին. կայարանամեջերում, կայարան- ների միջև (կիլոմետրերով 1 ժամում)									
Թեքվածքը հարաբերորդապես.	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65

Կազմի յուրաքանչյուր 100 տոն. քաշի համար (չհաշվելով շահեքարը և անդեռը և հաշվի չառնելով նրանց արգելակը) պահանջվում և արգելակային կոշիկերի հետևյալ քանակով տոննա սեղմումն.

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

15 Հաղարերորդականից բարձր թեքված քներում ձեռքի և ավտոմատիկ արգելակների միաժամանակ սպասարկման խնդիրը ապրանքատար գնացքներում լուծվում և յերկաթուղիների պետերի կողմից տեղա-
կան պայմաններին համապատասխան :

§ 47. Մարդատար գնացքներում կայարանում ե-
լում ավտոմատիկ արգելակների փշանալու դեպքում գնացքը շարունակում և ընթանալ ձեռքի արգելակնե-
րով : Սկզբնական կայարանից ավտոարգելակներով
կամ խառն արգելակմամբ ընթացող գնացքն ուղարկե-
լուց առաջ պետք և կատարվի ավտոմատիկ արգելակ-
ների փորձարկումը : Այդպիսի փորձարկումը պետք է
հույնական կատարվի .

ա) շոգեքարչերը փոխելիս ,
բ) շոգեքարչերը և վազոնները կցելիս և դատելիս .
գ) գնացքի կազմում բաղուկների ամեն տեսակ
անջատման ժամանակ :

Իսկ գնացքների կազմելու կայարաններում , խնչ-
պես նաև յերկարատև վայրեջքներից առաջ կայարան-
ներում պետք և կատարվի մոչ միայն ավտոմատիկ
արգելակների փորձարկումը , այլ նաև ձեռքի արգե-
լակների : Այդպիսի կայարանները սահմանվում են
յերկաթուղիների պետերի կողմից :

§ 48. Գնացքները , մորոնց առավելագույն արտ-
գույթյունը մեկ ժամում 50 կիլոմետրից բարձր չե ,
կարող են ընթանալ խնչպես ձեռքի , հույնական և խառն
արգելակմամբ (միաժամանակ դորժադրելով ավտոմա-
տիկ և ձեռքի արգելակներ) :

Ձեռքի , կամ խառն արգելակմամբ ընթացող
գնացքներում , գնացքի դորժող արգելակների ընդհա-
նուր քանակը մորչովում և դեկավարող թեքվածքի

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

Ծանոթություն. — 20 հազարերորդականից բար-
ձրը թեքվածքների համար դործող արդելակների քա-
նակը մորոշվում և փորձի միջոցով յերկաթուղու պե-
տի կարգադրությամբ: 2 և 3 աղյուսակներով արդե-
լակների քանակը մորոշելիս պետք և արդելակորդների
քանակը ընդունել այն աղյուսակով, մորով նրանց
պահանջը մեծ կլինի:

3. Սառն արդելակման ժամանակ թուլատրվում և
յուրաքանչյուր ավտոարդելակային սոնին հաշվի առ-
նել ձեռքի արդելակման 1,5 արդելակային սոնիի մե-
խարեն: Արդելակային սոնիները ձեռքի և խառն ար-
դելակամք ընթացող զնացքներում հաշվելիս, շողե-
քարչերի և տենդերների պայմանական քաշը, նույն-
պես և ինչպես շողեքարչի, նույնպես և տենդերի ար-
դելակային սոնիները հաշվի չեն առնվում 2-ա աղյու-
սակով (յերես 41): Ստորև բերված պարզեցրած ա-
ղյուսակներում «կտրվելու համար» սյունակում մո-
րոշված և ձեռքի արդելակային սոնիների պահանջը
ձեռքի արդելակամք ընթացող վազոնների քաշի հա-
մար:

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

Որինակ, արդելակումը խառն և: Վազոնների քա-
շը— 1750 տոնն: Շողեքարչը Ծ սերիայի յե, քաշը 140
տոնն. թեքվածքը—8 հազարերորդական, արագություն-
ը մեկ ժամում 30 կիլոմետր: Կազմում կան ավտոկո-
րիդի 10 վազոններ 490 տոննաքաշով 28 սոնիներով,

**Մոդուսակ 2.—Ձեռքի և խառն արդելագման համար
կադմված և 1200 մետր արդելակային գծի հաշվով:**

Արագությունը կլ. ժամ.	Գնացրի ամենամեծ արագության ժա- մանակ հանապարհին, կայտրանամեջերում կայարանների միջև (կիրոմեարերով 1 ժամում)									
Թեքվածքը հա- զարերորդակ.	10	15	20	25	30	35	40	45	50	

Գնացրի յուրաքանչյուր 100 տոն բաշխ համար (ներառյալ շո-
գեքարչի և տնդերի բաշը) պահանջվում է հաշվարկային
արդելակային «ոնի»-ների հետևյալ քանակը:

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

ԳՆԱՑՔՈՒՄ ԱՐԳԵԼԱԿՆԵՐԻ ՊԱՀԱՆՋԻ ՊԱՐՁԵՑՐԱԾ ԱՂՅՈՒՍԱԿՆԵՐԸ ԽԱՌՆ ՅԵՎ ՁԵՌՔԻ ԱՐԳԵԼԱԿՄԱՍԲ ԸՆԹԱՆՄԼԻՍ ԿԱԽՎԱԾ ԹԵՔՎԱԾՔԻ ԴԻՔՈՒԹՅՈՒՆՆԻՑ, ԳՆԱՑՔԻ ՔԱՇԻՑ ՅԵՎ ԱՐԱԳՈՒԹՅՈՒՆՆԻՑ ԱՌԱՎԵԼԱԳՈՒՅՆ ԹԵՔՎԱԾՔՈՒՄ:

Արգելակային սունինների թիվը հաշված է աղյուսակ 2-ով (շոգեքարշի և տենդերի արգելակային սունինները հանված չեն):

ա) 6 հազարերորդական թեքվածքում արգելակային սունինները պետք է լինեն.

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

բ) 7-հազարերորդական թեքվածքում արգելակային սունիներ պետք և լինեն

Արագած թյունը կիլամետրերով	Գնացքի քաշը ներառյալ շողեքարշը և տենդերը տոննաներով														
	2000	1750	1700	1600	1500	1400	1300	1200	1100	1000	900	800	700	600	500
20	34	30	30	28	26	24	24	22	20	18	16	14	12	12	10
25	40	36	34	32	30	28	26	24	22	20	18	16	14	12	10
30	46	42	40	38	36	34	30	28	26	24	22	20	18	14	12
35	56	50	48	46	42	40	38	34	32	28	26	24	20	18	14
40	70	62	60	56	54	50	46	42	40	36	32	28	26	22	18
45	90	80	78	72	68	64	60	54	50	46	42	36	32	28	24
50	108	96	92	88	82	76	72	66	60	54	50	44	38	34	28
Կտրվելու համար .	20	18	16	16	16	14	14	12	12	10	10	8	8	6	6

գ) 8-հազարերորդական թեքվածքում արգելակային սունիներ պետք և լինեն

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

դ) 9-հազարերորդական թերվածքում արգելակային սունիներ պետք և լինեն

Արագուժյունը կիլոմետրերով	Գնացքի քաշը ներառյալ շողերաբշը և տենդերը (տոննաներով)														
	2000	1750	1700	1600	1500	1400	1300	1200	1100	1000	900	800	700	600	500
20	44	41	38	36	34	32	30	28	26	22	20	18	16	14	12
25	52	46	46	42	40	38	34	32	30	26	24	22	20	16	14
30	58	52	50	48	44	42	38	36	32	30	28	24	22	18	16
35	68	60	58	56	52	50	46	42	38	34	32	28	24	22	18
40	82	72	70	66	62	58	54	50	46	42	38	34	30	26	22
45	102	90	88	82	78	74	68	62	58	52	46	42	36	32	26
50	122	108	104	98	92	86	80	74	68	62	56	50	44	38	32
Կտրվելու համար .	28	26	24	24	22	20	18	18	16	14	14	12	10	10	8

յե) 10-հազարերորդական թերվածքում արգելակային սունիներ պետք և լինեն

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

զ) 12-հազարերորդական թերվածքում արգելակային սռնիներ պետք և լինեն

Սրագույններ կիլոմետրներով	Գնացքի ըստը ներառյալ շոգեբարձր և անդերը (տոննաներով)														
	2000	1750	1700	1600	1500	1400	1300	1200	1100	1000	900	800	700	600	500
20	60	54	52	48	46	42	40	36	34	30	28	24	22	18	16
25	68	60	58	56	52	48	46	42	38	34	32	28	24	22	18
30	74	66	64	60	56	52	50	46	42	38	34	30	26	24	20
35	86	76	74	70	66	62	56	52	48	44	40	36	32	26	22
40	100	88	86	80	76	70	66	60	56	50	46	40	36	30	26
45	120	106	102	96	90	84	78	72	66	60	54	48	42	36	30
50	142	126	122	114	108	100	94	86	80	72	64	58	50	44	36
Գործիչու համար . .	42	38	36	34	32	30	28	26	24	22	20	18	16	14	12

ը) 14-հազարերորդական թերվածքում արգելակային սռնիներ պետք և լինեն

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

Աղյուսակ 2ա. — Շոգեքաշերի, տենդերների, ելեքտրաքարշերի և ջերմաքաշերի պայմանական քաշը աշխատող դրուժյամբ և յուրաքանչյուր շոգեքարշում ելեկտրոքարշում և ջերմաքարշում (տեպլոփոզ) հաշվառման արգելակային սունիների առկայությունը:

Սերիաները	Ընդհանուր քաշը (տոննաներով)	Հաշվառման սանիների քանակը (առանց տենդերի)	Ծանոթություն
1. Շոգեքարշեր			Տերգերի յուրաքանչյուր արգելակային սանի փոխարինում և յերկու արգելակային վազոնային սանիներին
ФД, ТА, ТБ, գարրատի	200	12	
Э, Θ	140	10	
Е, Ф	155	10	
Ш, Щ, X	125	8	
И, Р, У, Ы	100	8	
О	100	—	
2. Ելեքտրաքարշեր			
Сс-10, Сс-11	125	16	
Сн-10	135	16	
ВЛ	114	16	
3. Ջերմաքարշեր (տեպլոփոզ)			
ЭЭЛ2, ЭМХ5, ЭЭЛ5	125	12	
ЭЭЛ8, ЭЭЛ9, ЭЭЛ12	135	12	
ОЭЛ6, ОЭЛ7	95	10	

Ծանոթ.— Այն դեպքերում, յերբ կարիք լինի ոգտագործել մաքրատաք տիպի շոգեքարշ, ելեքտրաքարշ կամ ջերմաքարշ գնացքը տանելու համար, վորն ընթանում և ձեռքի, կամ խառն արգելակմամբ, նրա պայմանական քաշը տենդերի հետ միասին պետք և հաշվառման ընդունել 130 տոննայի և տենդերի յուրաքանչյուր արգելակային սանին — ընդունել յերկու վազոնային արգելակային սանիների տեղ: Իսկ շոգեքարշի արգելակային սանիները, թեպետ և կցվում են, բայց հաշվի չեն առնվում:

Աղյուսակ 3.— Ձեռքի արգելակներով գնացրի կազմում արգելակային սունիների ամենապակաս թույլատրելի բանակը, վորոնք ապահովեն գնացրի կանգառը նրա կտրվելու դեպքում:

Թեքվածքների համար (հաշվարկորդականներով)

0	1	2	3	4	5	6	7	8

Կազմի յուրաքանչյուր 100 տոնն բաշի (հաշվի չառնելով շոգեբարշի, ելերտրաբարշի և ջերմաբաշի բաշը) համար պետք է լինի վոչ պակաս հետևյալ բանակությամբ վազոնային արգելակային սունիներից.

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

Աղյուսակ 3 (շարունակություն)

Թեքվածների համար (հաշարերորդականներով)

9	10	12	14	15	16	18	20

Կազմի յուրաքանչյուր 100 տոն. բաշի համար (հաշվի չառնելով շոգեբարշի, ելերտրաբարշի և ջերմաբաշի բաշը) պետք է լինի վոչ պակաս հետևյալ բանակությամբ վազոնային արգելակային սունիներից.

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

նրանցից 20 սունիները արդելակային են : Գնացքի մնացած մասը ընթանում է ձեռքի արդելակամբ :

Վորոշել արդելակորդների պահանջը գնացքի պոչի մասի ձեռքի արդելակների սպասարկման համար :

Կցված ամտոարդելակային սունիների քանակը մորոշվում է համաձայն աղյուսակ 4-ի (յերս 47) մորով կարող են կցվել 20 ամտոարդելակային սունիներ : աշեռահեռե աղյուսակ 2-ով ստուգում ենք արդելակային սունիների ընդհանուր պահանջը : 8 հազարերորդական թեքիածքի և 30 կիլոմետր արագության դիմացը դաժմում է 2,6 սունի գնացքի 100 տոննա քաշի համար : արդելակային սունիների պահանջը կկազմի .

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

Այս թվից կհանենք շողերարչային արդելակային և տենդերի սունիները, մորոք համասար են 18 վադնային ձեռքի արդելակային սունիներին :

$$49,10 - 18 = 31,10 \text{ սունի} :$$

Նույնպես կհանենք ամտոմատիկ արդելակաման սունիները, մորտեղ ամտոմատիկ արդելակաման յուրաքանչյուր սունին ընդունվում է ձեռքի արդելակաման 1,5 սունիի տեղ .

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

Բայց մորովհետև պոչի մասը, մորը գնում է ամտակորիզի յետեվից, պետք է ապահովված լինի ձեռքի արդելակներով գնացքի պոչի կտրվելու դեպքում, ուստի պոչի մասը ստուգվում է աղյուսակ 3-ով, մորի հիման վրա պահանջվում է պոչի մասի յուրաքանչյուր 100 տոննա քաշի համար 1,2 սունի, կամ ընդամենը կըպահանջվի .

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

Կամ արդելակորդներ կտահանվի:

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

Հարկավոր է վերցնել 8 արդելակորդներ:

Ուրիշակ՝ կազմի քաշը - 1500 տոննա չէ: Շուկե-
քաշը 3 սերիայի, քաշը 140 տոնն: Թեքվածքը 8 հա-
զարերորդական: Արագուժյունը մեկ ժամում 30 կի-
լոմետր: Ավտոարդելակային սոնիները - 20 են, քաշը -
500 տոննա:

Վորոշել արդելակային սոնիների քանակը դնաց-
քում:

Գնացքի լրիվ քաշը կլինի.

$$1500 + 140 = 1640 \text{ տոննա:}$$

8 հազարերորդական թեքվածքի և 30 կիլոմետր
արագուժյունից վերցնում ենք պարզեցրած աղյուսա-
կը (ձախ սյունակում) հորիզոնական ուղղությամբ
դեպի աջ ենք դնում 1600 տոննա քաշի տակ գտնում
ենք 42 սոնիներ, այնուհետև 1700 տոննա քաշի տակ
գտնում ենք 46 սոնիներ. այսպիսով վերցնում ենք մի-
ջինը - 44 սոնիներ: Նրանցից կհանենք հաշվառման շո-
ղեքարչային և տենդերի սոնիները, այսինքն 18 մադո-
նային սոնիներ (տես աղյուսակ 2-ա).

$$44 \text{ սոնի} - 18 = 26 \text{ սոնիներ:}$$

20 ավտոարդելակային սոնիները կհամապատաս-
խանեն $20 \times 1,5 = 30$ ձեռքի սոնիներին. այսպիսով
կարծես թե ձեռքի արդելակային սոնիներ չեն սրա-
հանվում: Բայց փաստորեն պոչի մասը, վորն ընթա-
նում է ձեռքի արդելակներով, քաշով 1500 ա. — 500
տոն. = 1000 տոն, անհրաժեշտ է աղահավել կտրվել:

դեպքում ձեռքի արդելակներով: Այն ժամանակ Տ հա-
զարերորդական թեքվածքի ձեռքի արդելակման հա-
մար պարզեցրած աղյուսակով ցածի «կտրվելու հա-
մար սողում» դաժնում ենք 1000 տոննա քաշի տակ սոնի-
ների թիվը — 12, վորը և կազմում է սոնիների տնհը-
րածեշտ քանակը, վորը հարկավոր կլինի դնել պոչի
մասում՝ կտրվելու դեպքում:

§ 49. Մարդատար, զինվորական և ընդհանրապես
բոլոր մարդկանց գնացքների համար, վորոնք ձեռքի
արդելակներով են ընթանում, գնացքում հաշվարկա-
յին արդելակային սոնիների քանակը վորոշվում է 2
և 3 աղյուսակներով. 25% ավելացնելով: Ըստ վորում
զինվորական գնացքներ կազմելու կայարաններում,
վորոնք ընթանում են յեղիու և ամելի յերկաթուղիներ-
ով արդելակների հաշվարկը պետք է կատարվի Տ
հազարերորդական թեքվածքի և 1 ժամում 40 կիլոմե-
տրը արագության համար:

Տ հազարերորդականից բարձր թեքվածքով ուղե-
մասում ընթանալու ճանապարհին հարկավոր է կամ
գնացքը լրացնել արդելակներով, կամ արագությունը
պակասեցնել մինչև այն չափերը, վորոնք համապա-
տասխանեն գնացքում առկա արդելակներին ըստ 2 և
3 աղյուսակների: Յերբ գնացքը ընթանա Օ սերիայի
չողեքարչի հետ, ընթացման արագությունը պետք է
իջեցնվի արդելակների առկայությանը համապատաս-
խան:

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

Մարչրուտային գնացքները պետք է ապահովվեն

արդելակային վադո՞ններով ընթացման յերկաթուղիներ-
ի այն ուղեմասի պահանջի հաշվով, վորտեղ ամենեւ
մեծ թիվով արդելակներ են պահանջվում:

§ 51. Խառն արդելակման դործողությունը (ամ-
սումատիկ և ձեռքի) թույլատրվում և բոլոր ապրան-
քատար գնացքներում ապրանքատար տիպի ամեն սիս-
եմայի ավտոարդելակների դեպքում:

Մարդաւոր տիպի արդելակներով խառն արդելակ-
ման դործողությունը թույլատրվում և, վորտեղ բա-
ցառություն, միայն մարդատար-ապրանքատար գնաց-
քներում այդպիսի գնացքների պոչում կցելով մոչ ա-
վել, քան 50 սոնիններ, վորոնք սպասարկվին ձեռքի
արդելակմամբ: Այդպիսի գնացքներում արդելակների
պահանջի հաշվարկը կատարվում և աղյուսակ-2-ով:

Յեթե շողեքարչի արդելակային սոնինների քանա-
կը տեղերի հետ և վադո՞նների ավսումատիկ խմբի
հետ ծածկի արդելակների ամբողջ պահանջը ամբողջ
գնացքի համար, այդ դեպքում ձեռքի արդելակման
վադո՞նների խմբի համար վորոշվում և աղյուսակ-
3-ով:

§ 52. Խառն արդելակմամբ ընթացող ապրանքա-
տար գնացքներում ուժեղ կերպով առաջ վազումները և
յետ քաշումները նախադրուշացնելու համար, դիխի
մասում ավսումատիկ արդելակների թիվը պետք և բա-
վարարի աղյուսակ 4-ում ցուցված պայմաններին:

Ավտոարդելակային սոնինները պետք և հավասա-
րապես տեղավորվեն գնացքի դիխի մասում, ավտոար-
դելակներով և միջանցիկ փողիկներով սարքավորված
վադո՞նների միջև ավտոարդելակային խմբի վերջին
վադո՞նը անպայման կցելով ավտոարդելակային ցան-
ցում:

Աղյուսակ 4.-Գործող ավտոարգելակների քանակը
խառն արգելակման ժամանակ և նրանց տեղավոր-
ւելը

Պեմակ սով №	Գործող ավտոար- գելակային և մի- ջանցիկ սոսխնների ընդհանուր քանակը	(Չեռքի արգելակ- ներով սպասարկ- վող) գնացքի պո- չի մասի ընդհանուր քաշը և տոննաժը	Ավտոարգելակային սոսխների քանակը, վորոնք կցվում են վորպես գործող ավտոարգելակային մասում ավտոար- գելակային և մի- ջանցիկ սոսխների ընդհանուր քանակից
1.	Յերկու սոսխներից և բարձր	400 տոննայից վաղ ավել	2ի սահմանափակ- վում
2.	Մինչև 40 սոսխ	400 տոննայից ավել	20 սոսխներից վաղ ավել
3.	40 սոսխներից բարձր	400 տոննայից ավել	50 տոննայից վաղ ավել

Ապրանքատար ախլի համարվում են բոլոր ախլի արգելակները, բացի Վեստինհաուզի արագ դործող յեռակի կախարիչի արգելակից:

Հետագայում մինչև հատուկ կարգադրությանը հարկաւոր է ողտվել ստորև կցվող 1935 թվի սեպտեմբերի 27-ի Հաղորդակցության Ճանապարհների Ժողովրդական Կոմիտեի տեղակալ ընկ. Պոստնիկովի № 23/1365 հեռագրով և ապրանքատար դնացքներում արգելակների պահանջի հաշվարկման աղյուսակներով:

Հաղորդակցության Ճանապարհների Ժողովրդական Կոմիտեի տեղակալ ընկ. Պոստնիկովի 1935 թվի սեպտեմբերի 27-ի № 32/1365 հեռագիրը: Սեպտեմբերի 1-ից.

1) Ավտոարգելակների պահանջվող քանակը ապրանքատար դնացքներում, վորոնք ընթանում են անբեռնաւոր ավտոարգելակմամբ, պետք է հաշվի առնվի նոր աղյուսակով յեւնելով 1200 մ. արգելակային ճանապարհից: Արգելակների հաշվարկի նոր աղյուսակը ուղարկվում է յերկաթուղիներին անմիջապէս սրտ յետևից:

2) Ավտոարգելակների ճանապարհին փշանալու դեպքում ապրանքատար դնացքները պետք է ապահովվեն ձեռքի արգելակներով միայն դնացքը կայարանում կանգնեցնելուց հետո պահելու համար, կադմի 100 տոն. քաշի համար, առանց շողեքարչի և տենդերի, հետևյալ հաշվով.

ա) Մինչև փեղհադարերորդական թեքվածքների համար — 0,6 արգելակային ձեռքի սոնի,

բ) Մինչև յոթհազարերորդական թեքվածքների համար — 0,75 արգելակային ձեռքի սոնի,

դ) Մինչև ութհազարերորդական թեքվածքների համար 0,9 արդելակային ձեռքի սունի,

դ) Մինչև իննը հազարերորդական թեքվածքների համար— 1,0 արդելակային ձեռքի սունի,

յե) Մինչև տասը հազարերորդական թեքվածքների համար— 1,2 արդելակային ձեռքի սունի,

զ) Մինչև տասներկուհազարերորդական թեքվածքների համար — 1,5 արդելակային ձեռքի սունի,

ը) Մինչև տասներեքհազարերորդական թեքվածքների համար — 1,8 արդելակային ձեռքի սունի,

թ) Մինչև տասնչորսհազարերորդական թեքվածքների համար — 2,1 արդելակային ձեռքի սունի:

Այս հաշվով ել ապահովել ձեռքի արդելակներով խառն արդելակամբ գնացքի ամոտարդելակային մասը: Հաշվի պետք է առնվեն վադոնները, վորոնք արդելակային պահակը կտուրի վրա ունեն, և փոքր արդելակային սրահակով կիսավադոնները:

կ) Մարշրուտային գնացքները, վորոնք ընթանում են յերկու և ավելի յերկաթուղիներով, ապահովվում են ձեռքի արդելակներով գնացքը ընթացման ուղիի ամենաշատ թեքվածքում պահելու համար, բայց վոչ բարձր, քան մինչև տասըհազարերորդականը: Մուրշրուտային գնացքի ընթացման ուղիի յերկաթուղիներին մեկի վրա տասըհազարերորդականից բարձր թեքվածքի առկայության դեպքում գնացքը լրացուցիչ կերպով ձեռքի արդելակային միջոցներով ապահովման հոգսը դրվում է այդ յերկաթուղու վրա: Ձեռքի արդելակների պահանջվող լրացուցիչ քանակը կարող է փոխարինվել արդելակային սանդալներով, յուրաքանչյուր սանդալը հաշվի առնելով 2 ձեռքի արդելակային սունիների փոխարեն:

4) Տասնըվեց հազարերորդականից բարձր թեք-վածքներով դժի համար ձեռքի արդելակային սունինե-րի թիվը ավտոարդելակների փշանալու դեպքում սահ-մանվում է յերկաթուղիների սկետերի կողմից փորձի միջոցով: Ձեռքի արդելակների սկալասության դեպ-քում թույլատրվում է դնացքներն ապահովել լրացու-ցիչ քանակով արդելակային սանդալներով:

5) Ձեռքի արդելակներով վադոնները, վորոնք դրված են դնացքներում սլահեն ապահովելու համար ավտոարդելակների փշանալու դեպքում, թույլատր-վում է տեղավորել կազմում նրանց միջև մինչև 30 սունիի անջրպետով (ինտերվալ):

6) Ճանապարհին ավտոարդելակների փշանալու դեպքում և կանգառից հետո ձեռքի արդելակման անց-նելիս դնացքը կարող է առաջ ընթանալ, յեթե ձեռքի արդելակների առկա թիվը 2 և 3 աղյուսակով առա-հավում է արդելակների հաշվից դնացքի ընթանալը 1, ժամում 20 կիլոմետրից վոչ սկսած արագությամբ տվյալ կայարանամեջում: Հակառակ դեպքում պա-հանջել ոժանդակ շողեքարչ սարքին ավտոարդելակով:

Գործողության մեջ դնել
1935 թ. սեպտեմբերի 1-ից

Հաստատում էմ

Հաղորդակցության ճա-
նապարհների ժողովրդա-
կան կոմիտեի տեղակալ՝
ՊՈՍՏՆԻԿՈՎ

26 սեպտեմբերի 1935 թ.

Աղյուսակ 1ա—ավտոմատիկ արգելակների համար

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

Կազմի յուրաքանչյուր 100 առնաքաշի համար (չհաշվելով լուս-
մոտիվը և տենդերը և նրանց արգելակները հաշվի չառնելով)
պահանջվում է արգելակային կոճղերի հետևյալ քանակությամբ
տոնն սեղմումն

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

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

Սղյուսակ 1ա— ավտոմատիկ արգելակների համար

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

Կազմի յուրաքանչյուր 100 տոննաքաշի համար (չհաշվելով լեկամատիվը և տենդերը և չհաշվելով նրանց արգելակները) պահանջվում է հետևյալ քանակով ավտոարգելակային սոնիներ:

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

Ավտոարգելակներով ընթացող գնացքների համար հաշվադրվային արգելակային ուղին ընդունված է 1200 մետր:

Վազոնային տնտեսության կենտրոնական կառավարչության տեխնիկական բաժնի ավտոարգելակների քեկտորի պիա
ԳՐԻՆՇՏԵՑՆ

ՀԱՎԵԼՎԱԾ

ԱՎՏՈԱՐԳԵԼԱԿԱՅԻՆ ՍԱՐԳԵՐԻ ԱՆՍԱՐԳՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ԴԵՊԲԵՐԸ

Անսարգությունների նշան

Անսարգությունների պատճառները

Վերացման յեղանակը

Տանդիմ ծծան (Ախար 1)

1. ա) Ծծանի կանգառը շողի շարունակվող թույլ դուրս թռչելու դեպքում: Յեթե թեթև կերպով բաղխել խուփը, ծծանը յերկու բանվածք կանե և նորից կանգ կառնե:

2. ա) Ծծանն աշխատում է կարճատև կանգառներով ծայրային դրություններում ծծանների մխոցների հնարավոր հարվածներով վերին խիերին:

3 Ծծանի կանգառը:

4. Մխոցների հարվածները ցածի խիին:

Բաշխիչ կափարիչի (1) խտացնող ողակների կոտրվելը:

Բաշխիչ կափարիչի (1) կերվելը:

ա) Բաշխիչ կափարիչի (1) կոթի կոտրվելը:

բ) Բանվածքը փոխող սողնակի (2) կոթի կոտրվելը:

1) Հաստ միջնադիրներ:

2) Բանվածքը փոխող սողնակի,

Հանել բաշխիչ կափարիչը և խիտ լցնել մխոցի կոթում թողած ասքեսաի քուչ: Դեպոն ժամանելով գրել. «փոխել բաշխիչ կափարիչի խտացնող ողակները»:

Շոգերաշխիչ գլխիկը յուղել № 3 վիսկոզինով:

Շարունակվող յերևույթների դեպքում հանել բաշխիչ կափարիչը և թուլացնել ողակները մըխոցների կոթերում:

ա) Փոխել բաշխիչ կափարիչը, նախորոք ստուգելով վառվածների չափերը և կողքի խիերի միջնադիրի հաստությունը փոքր մըխոցի կողմից:

բ) Բանվածքը փոխող սողնակի կոթը փոխել:

Ջննել բանվածքը փոխող սողնակի կոթը և սալիկը: Յերկա-

5 Միտոցները դեպի վեր գնալով, հանկարծակի վերադառնում են, չհասնելով ծայրային դրությանը, առաջ բերելով ծծանի ցնցվելու:

Լրիվ կանգառ:

6. Սկզբում միտոցների հարվածները ցածի խփին և այնուհետև ծծանի լրիվ կանգառը մը-խոցների ցածի դրության մեջ:

7. Միտոցները, գեպի ցած գնալով, հանկարծակի վերադառնում են, առաջ բերելով ծծանի ցնցվելը:

8. Սանդաղումներ ծծանի աշխատանքում, յերբեմն ծծանի կանգառները գնալիս:

կամ դեմկալներին, ինչպես նաև հարվածող սալիկի (3) կոթի գլխիկի մաշվելը:

Բանվածքը փոխող սողնակի կոթի (2) ծռվելը:

Բանվածքը փոխող սողնակի կոթի հարվածող սալիկի (3) թուլանալը:

ա) Բանվածքը փոխող սողնակի (4) աշխատելուց մաշվելը:

բ) Բանվածքը փոխող սողնակի հայելու մաշվելը, կամ ճանկերովի վնասվելը:

գ) Խողովակի աղբոսովելը բանվածքի փոխող սողնակի խփում:

դ) Բանվածքը փոխող սողնակի ընկնելը:

Մթնոլորտային խողովակի աղբոսովելը վառվելուց (5) բաշխիչ կափարիչի (1) փոքր միտոցի աբաքին կողմից:

բացրած կոթը պետք է փոխվի: Գլխիկի և սալիկի մաշվելը վերացվում է դեպոյում հալելով, կամ փոխելով:

Հանել և ուղղել բանվածքը փոխող սողնակի կոթը:

Հանել վերին շողերաշխիչ խողովը և ամրացնել սալիկ:

Կանգնած խողովակը հեշտ կերպով կարելի չէ մաքրել ճանապարհին: Բանվածքը փոխող սողնակի և նրա վառվելուց աշխատանքի մաշվածությունը վերացնելու է դեպոյում շփելով:

Սառեղել մթնոլորտային խողովակի աղառ հատումն: Ժամանակավորապես մինչև դեպոյն ժամանելը կարելի չէ մի քիչ թուլացնել փոքր միտոցի կամերայի խփի բոլորները, բայց բաշխիչ կափարիչի կոթի կտրվելուց խուսափելու համար ծծանը բան դրել շողու վենտիլի վոչ լրիվ բանալով:

Անսարքությունների նշան	Անսարքությունների պատճառները	Վերացման յեղանակը
9. Միտքները շարժվում են անամաչափ վերև և ցած, կամ դանդաղեցրած յերկու կողմերի վրա: Կատարվում է շոգիի խիստ և անընդհատ դուրս թռչելը միտքների բանվածքներից մեկի դեպքում:	Վերին խուփի մեջնադիրի (6) պատռվելը գլանի ներսը շոգիի խողովակներից մեկի դիմացը:	Հանել խուփը և փոխել միջնադիրը:
10. Շոգիի անընդհատ դուրս թռչելը յեկնոդ խողովակի մեջ միտքի յերկու կողմերի վրա շարժվելիս:	Շոգիի գլանի (7) միտքի ողակների ուժեղ անցթողնելը (կամ նույնիսկ կտրվելը):	Պահանջվում է շոգիի գլանի միտքի ողակի փոխելը դեպոյում:
11. Միտքներից մեկի հարվածները գլանների խփին, սկզբում թույլ, աստիճանաբար ուժեղացող:	Ողային գլանների միտքներից (8—9) մեկի թուլանալը:	Փոքր ողային գլանի միտքը հնարավոր է ամրացնել կանգառի ժամանակ: Ցածի խուփը հանելով, մյուս միտքն ամրացնել դեպոն ժամանակուց հետո:
12. Փոքր ողային գլանի միտքի հարվածները դեպի վեր միջանկյալ մասն անցնելիս:	Լաբյուրինթոսային յեղտան վտուղայի սեղմելու ողակի (10) թուլանալը (պտուտակաբաց լինելը):	Ամրացնել լաբյուրինթոսային յեղտան ողակը դեպոյում, հանելով փոքր ողային գլանը և միտքը (9):
13. Ծծանի թույլ արտադրողականությունը:	Մեծ ողային գլանի միտքի մեկմիտքային ողակների մաշվելը, կամ իրեն գլանի մակերեսի աշխատելուց մաշվելը:	Գլանը դեպոյում զննելուց հետո սարքի յե բերվում ողակները փոխելով, կամ գլանը հախալակելով:

14. Ծծանի պակասեցրած արտադրողականությունը, վորն ուղեկցվում է ծծող կափարիչներով թույլ ծծելով և ողային գլաններին ուժեղ ջեռացումով:

5. Ծծանի թույլ արտադրողականությունը, վորն ուղեկցվում է մխոցների անհավասար բանվածքով, յերբեմն ող դուրս գցելով ծծող կափարիչների միջով:

16 Մխոցների դանդաղեցրած շարժումը, ողային գլանի արագ աաքացումը:

Լաբյուրինթոսային յեղտան վտուկայի (11) մաշվելը:

Սեծ ողային գլանի զգալի անցթողնելը, կամ նույնիսկ ծծող (12), կամ ճնշիչ կափարիչների (13) կոտրվելը:

ա) ճնշիչ կափարիչների (13) կոտրվելը, կամ անցթողնելը:

բ) ճնշիչ կափարիչների (13) փոքր բարձրանալը:

գ) ճնշիչ Խաղողակների կեղտոռվելը:

Դեպոյում գրել լաբյուրինթ - սային յեղտան վտուկայի փխելը: Ստուգել ցուպը վտուկային փոխելիս:

Անհրաժեշտ է զննել և շփել մեծ ողային գլանի կափարիչները: Ստուգել նրանց բարձրանալը: Աշխատանքը կատարվում է դեպոյում:

Դեպոյում գրանցել ճնշիչ կափարիչների զննությունը, նրանց բարձրացման ստուգումը և ողային խողովակների հատման ստուգումը:

Ծծանի բանվածքի ուղղորդակը (նկար 2)

1. Ողի անցնելը վերին մասի անցքի մեջ: Զգալի անցթողնման դեպքում ծծանը քաշում է չափազանց բարձր ճնշում:

Անջրպետի (դիաֆրագմայի) (1) անցթողնելը, կամ պառռվելը:

Ավելի խիտ փաթաթել ուղղորդակի վերին մասը, յեթե անցնելը չե ընդհատվում, այդ դեպքում ողը բաց թողնել գլխավոր ուղեկցվողարից, հանել ուղղորդակի վերին մասը և փոխել անջրպետը (դիաֆրագման):

Անսարքությունների նշան	Անսարքությունների պատճառները	Վերացման յեղանակը
2. Ողի անընդհատ յեղը միջին մթնոլորտային անցքի մեջ: Կանգառից հետո ծծանն սկսում են նորից աշխատել միայն գլխավոր ռեզերվուարում ճնշման զգալի իջեցման դեպքում:	Ա. ջրպետի (2) (դիսֆրագմայի) կափարիչի անցթողնելը:	Ողը բաց թողնել գլխավոր ռեզերվուարից, հանել վերին մասը և կափարիչը շփել թամբին (կատարվում է դեպոյում):
3. Շոգիի մեծ յեղը ցածի մըթնոլորտային անցքի մեջ:	Շոգիի կափարիչի (6) կոթի կափարիչի անցթողնելը:	Փոխել (դեպոյում) շոգիի կափարիչի կոթը, նորը յեղտան մեջ շփել, կամ ուղղորդակի ցածի մասը փոխարինել նորով:
4. Աշխատանքի անդադարում թյունը, ողի անցթողնելը ցածի անցքից ծծանի կանգառումների ժամանակ:	Ողային մխոցի (5) խտացնող ողակի (4) անցթողնելը:	Փոխել (դեպոյում) ողային մըթոցի խտացնող ողակը և շփել նրան:
5. Ծծանի աշխատանքի անդադարում թյունը միայն գլխավոր ռեզերվուարում ճնշման մեծ փոփոխությունների դեպքում, ծծանը կանգ է առնում, կամ նորից են սկսում աշխատել:	Չափազանց ձիգ ողային մխոցը (5) գլանում:	Ուղղորդակը (դեպոյում) կադմատել և ողային մխոցի խտացնող ողակն ավելի աղատ հավաքել (Հարժարեցնել):
6. Գլխավոր ռեզերվուարում ողի լրիվ ճնշման դեպքում շոգիի անցթողնելը կաթսայից դեպի ծծանը:	Շոգիի կափարիչի (6) անցթողնելը:	Շոգիի կափարիչը շփել բնին:

7. Ծծանն տշխատում է բա-
վարար մինչև լրիվ ճնշումը աւղ-
դորդակով քաշելու դեպքում, իսկ
ծծանի կանգնեցնելուց հետո ծը-
ծանը չի քաշում մինչև այն ժա-
մանակ, քանի ճնշումը գլխավոր
ռեզերվուարում չի իջնի մի չև 2
մթնոլորտ և ցած:

8. Չնայած ողի դուրս գալուն
ողային կամերայից մթնոլորտա-
յին անցքի միջով, վորը ցույց է
տալիս ուղղորդակի աշխատելը,
ծծանը կանգ չի առնում և շա-
րունակում է ուժեղ կերպով քա-
շել:

Փակված է մթնոլորտային անց-
քը (7), վորը հաղորդակցության
մեջ է պահում միացի վրայի ո-
ղային կամերան մթնոլորտի հետ:

Մեծացած մթնոլորտային անց-
քը (7):

Մաքրել անցքը:

Դեպոյում մեխիկ անցքը և
բուրջիկ (ծածկիկ) նորը 0,5 մի-
լիմետր:

Վեսիկնաուզի մեխնավարի ծորակը (Նկար 2 և 3ա)

1. Սողնակի կոթով անցթող-
նելը:

2. Հավասարիչ ռեզերվուարում
ճնշման վեջ մեծ իջեցման դեպ-
քում պաշտոնեական դրությամբ
ողը կափարիչի տակից մթնոլոր-
տային անցքի մեջ չի դուրս գա-
լիս:

Սողնակի կոթի կաշվի խտաց-
նող ողակի (1) անցթողնելը:

ա) Հավասարիչ միացի ողակի
անցթողնելը, կամ նրա կերվելը:
բ) Սղեղնաձև փոսի խորու-
թյունը սողնակում 2 միլիմետրին
պակաս է մագիստրալից միաժա-
մանակ դուրս գալու դեպքում:

գ) Փոքր աղեղնաձև անցք սող-
նակի բնում—մագիստրալից միա-
ժամանակ դուրս գալու դեպքում:

Սեղմել բռնակի կոթի պտուլ-
ները, կամ հանել ծորակի կոթը
և փոխել կաշվի ողակը:

ա) Փոխել և շփել հավասարիչ
միացի ողակը (դեպոյում):

բ) Փոխել սողնակը, կամ գեր-
ծել նրա խորացումը 3,2 մետր
խորությամբ:

գ) Բուրջիկ (ծածկիկ) 1,5 միլի-
մետր տրամագծով անցք:

Անսարքությունների նշան	Անսարքությունների պատճառները	Վերացման յեղանակը
3. Ողի անցթողնելը սողնակի տակի մթնոլորտային անցքի մեջ:	Կլոր սողնակի (3) անցթողնելը:	Շփել յերեսը և հայելին ու վաղելինով յուղել: Յեթե անցթողնելը չընդհատվի, շփել սողնակը:
4 Մորակի բռնակի առաջին, յերկրորդ և յերրորդ դրություններում ողի անց թողնելը մթնոլորտային անցքի մեջ կափարիչի առկայից:	Հավասարիչ մխոցի (4) կափարիչի անցթողնելը:	Շփել հավասարիչ մխոցի կափարիչը:
5. Հավասարիչ ռեզերվուաբում ճնշման քիչ իջեցման դեպքում (պաշտոնեական արգելակմամբ առաջ և դալիս լրիվ արգելակում):	ա) Անցքի ներվելը շտուցներում (5), վերի հետ միանում և լրացուցիչ ռեզերվուաբը: բ) Կալնված, կամ խցված փողիկը դեպի հավասարիչ ռեզերվուաբը: գ) Հավասարիչ ռեզերվուաբի ծավալի պակասելը ջուր լինելու պատճառով:	ա) Հանել շտուցերը, զննել և փոխել միջնադիրը: բ) Զննել փողիկը: գ) Յետ պատել խցանը հավասարիչ ռեզերվուաբում և ջուրը բաց թողնել:
6. Մագիստրալում ճնշման իջեցնելուց հետո ծորակի բռնակը յերրորդ դրությամբ դնելիս (վերածածկ) ճնշումը մագիստրալի վրա կբարձրանա 0,2—0,4 մթնոլորտով (գնացքի յերկարությունից կախված), այնուհետև հետագա բարձրանալը մասնամետրով չե նկատվում:	Հավասարիչ մխոցի (2) լցնելու ողակի անցթողնելը:	Շփել լցնելու ողակը, շփել ծորակի գլանային մասը:

7. Ծորակի բռնակի յերկրորդ (գնացքային) դրության ժամանակ տարբերություն չկա մագիստրալում և գլխավոր ուղիներում ճնշելում:

8. Ուղի անցքողները սողնակային սնուցիչ կափարիչի ուղղորդող դսպանակի կողմից: Ծնշումը մագիստրալում գնացքային դրության մեջ չափազանց բարձրանում է:

9. Մագիստրալը չորրորդ դրությամբ (պաշտոնական պարպում) պարպելուց հետո, այնուհետև ծորակի բռնակը վերածածկի դնելով, ողի դուրս գալը մագիստրալից չե ընդհատվում մինչև նրա լրիվ պարպումը:

ա) Սողնակի (3) անցքողները:
բ) Սողնակային սնուցիչ կափարիչի անսարքությունը (նկար 4), անջրպետի (դիսֆրադմայի (1) պատուվեր, ուղղորդված չե դսպանակը (2), սողնակն անց է կացնում (3), գրգիչ կափարիչն անց է կացնում (4), խցաններն անց են կացնում (5—6) մխոցի դսպանակի և դրգռիչ կափարիչի կողմից, շատ ձիգ է մխոցը:

Վոչ խիտ դրվածքը, կամ անջրպետի (դիսֆրադմայի պատուվելը) (1) (նկար 4):

Հավասարիչ մխոցի կերվելը վերին դրությամբ մխոցի շատ բարձրանալու հետևանքով, յերբ լցնելու ողակը դուրս և գալիս գլանի աշխատող մասից և ընկնում է կոնային ընդլայնման մեջ:

Շփել մեծ սողնակը դեպոյում:
Սարքի բերել սնուցիչ կափարիչի սողնակը դեպոյում:
Շփել կլոր սողնակը դեպոյում:
Սարքի բերել սնուցիչ կափարիչի սողնակը:

Սեղմել անջրպետի դսպանակի շտուգերը, յիթե անցքողները չե բնդհատվում, — հանել շտուգերը և փոխել զիադրաման:

Ստուգել, փորպեսդի հավասարիչ մխոցի բարձրանալը 6 միլիմետրից ավել չլինի:

Կազմեցե՛վի մեհեմա՛վարի ծորակը (նկար 5 և 6)

1. Արձակված դրությամբ հնա-
րավոր չե՛ք բարձրացնել մագիս-
տրալի ճնշումը մինչև 6 մթնո-
լորտը նույնիսկ սեղմելու գլխի-
կի փաթաթելու դեպքում:

2. Ողի ուժեղ անցթողնելը
բակի վերին մասի անցքի մեջ:
Հնարավոր չե՛ք լցնել մագիստրա-
լը: Յեթե այդ պատահի ճանա-
պարհին, այն դեպքում առաջ և
դալիս ինքնաարդելակում:

3. Լցնելիս և լցրած դրու-
թյամբ ողի անցթողնելը ծորակի
վերին մասի անցքի մեջ:

4 Արդելակելիս ծորակում ցա-
ծի անցքով ողը դուրս չե՛ք դալիս,
իսկ լիցքը շատ դանդաղ և կա-
տարվում:

Ուղղորդող զսպանակի թուլա-
նալը — իջած զսպանակ (1):

2 Վոչ խիտ դրվածքը, կամ մե-
տաղե անջրպետի (դիաֆրագմա-
յի) (2) պատռվելը:

Փոքր կափարիչի (3) անցթող-
նելը:

Ռետինե անջրպետի (4) պատռ-
վելը նրա մաղութից կերվելու
հետևանքով:

Ժամանակավոր կերպով դադա-
նակի տակ մեջդիր դնել. դեպոն
ժամանելով փոխել զսպանակը:

Ավելի խիտ փաթաթել վերին
մասը: Յեթե յերևույթը չե՛ք ընդ-
հատվում, — հանել ծորակի վերին
մասը և փոխել անջրպետը:

Փակել-բանալ կապակցված ծո-
րակը, հանել ծորակի վերին մա-
սը և ձևավոր մեջդիրը, շփել կա-
փարիչի վերին մասին: Վերին
մասի հանած ժամանակ ողի անց-
թողնելու դեպքում կափարիչը
շփել ողի տակի թամբին:

Փոխել անջրպետը:

5 Ողի անցթողնելը մթնոլորտի մեջ լցնելիս և ծախկի լցրած դրությամբ:

6. Ճնշման բարձրանալը մազխտրալում ավելորդ ողի պարբերական դուրս թողումներով մթնոլորտի մեջ:

7 Ողի անընդհատ դուրս թողնելը վերին մթնոլորտային անցքի մեջ:

Անջրպետի (5) կափարիչի շփման մեջ անցթողնելը, կափարիչի մանժետի (6) անցթողնելը:

Պարապ կափարիչի (7) արտաքին (ոտորին) շփման անցթողնելը:

ա) կափարիչի (3) մթնոլորտային շփման անցթողնելը:

բ) Մեղմելու մեջգիլի ուտինե ողակի անցթողնելը:

Շփել կափարիչի, վերին դրությամբ ամրացնելով պարապ կափարիչը, փոխել մանժետը:

Պարապ կափարիչը շփել վրտուկային:

ա) վերաադգելակել, յեթե անցթողնելը շարունակվում է, — հանել ուղղորդող մասը և շփել կափարիչը, յեթե չե ոգնում և անցթողնելը շարունակվում է, — շփել կափարիչը:

բ) Փոխել ուտինե ողակը:

Վեռնակառուցի արագ գործող յեռակի կափարիչը (ճկար 7 և 7 ա)

1. ա) Մազխտրալում ճնշման իջնման փոքր աստիճանների դեպքում սարքը չե աշխատեցնում:

բ) Արգելակելուց հետո մազխտրալում ճնշման դանդաղ բարձրացման դեպքում սարքը չե արձակում:

2. Ողի անցթողնելը մթնոլորտային խցանի անցքի մեջ արձակված, կամ արգելակված դրությամբ:

Մազխտրալի մխոցի խտացնող ողակի (1) անցթողնելը, կամ մը խոցի կերվելը:

Սողնակի (2) անցթողնելը, ցածի մասի և յեռամբ դողած պըռնակի միջնադիրում անցթողնելը:

Ժամանակավորապես արգելակել և արձակել ավելի խիստ ուտիճաններով (Դեպոյում) դնել ողակը, փոխել և շփել:

Շփել ողակները, դնել միջնադիրները:

Անսարքությունների նշան	Անսարքությունների պատճառները	Վերացման յեղանակը
3. Ծորակի բռնակը վերածածկ դնելուց հետո, արգելակման աստիճանների դեպքում արգելակային գլանում ճնշումը զանդադրածընում է:	Հավասարիչ կոթի (3) շփման անցքողնելը, սողնակի (2) անցքողնելը, վորից հետո կարող է առաջ գալ սարքի արձակում:	(Դեպոյում) շփել հավասարիչ կոթը, շփել սողնակը:
4. Պաշտոնահան արգելակման դեպքում յեռակի կափարիչն աշխատեցնում է յերագիչի հետ:	Արգելակային գլանում խողակների վոշ լրիվ բանալը սլաշարի ռեզերվուարից.	Կադմատել յեռակի կափարիչը (դեպոյում), ստուգել կոթի և խողակների չափերը սողնակում և վտուկայում: Շարժել մագիստրալի մխոցը վտուկայում: Մամլել ձողիկը հավասարիչ կոթի համար:
5. Արտակարգ արգելակման դեպքում սարքն աշխատեցնում է առանց յերագիչի:	ա) Յերկարացրած հավասարիչ կոթի (3) պտտճառով.	Ձնել յերագիչի մխոցը: Ստուգել անցքը յերագիչի մխոցում:
6. Ինքնաարգելակումը:	բ) Վտուկայում (4) և ողնակում (2) անցքերի չափերի անհամապատասխան լինելու.	Փոխել յերագիչի կափարիչի կաշվե ողակը և նրա միջնադիրը:
	գ) Մագիստրալի մխոցի (5) կերվելու.	
	դ) Հավասարիչ կոթը խողակի բաց չե անում ձողիկի դուրսընկնելու հետևանքով:	
	Յերագիչի մխոցի ողակի (7) անցքողնելը, կամ յերագիչի մխոցի (8) անցքի տվելացած տրամագիծը:	
	Յերագիչի կափարիչի կաշվե ողակի (9), կամ արգելակային գլանը աանող խողակի դիմացը յեռամբ դողած պռունկի անցքողնելը:	

7. Ինքնաազատական արձակելը
արգելակման աստիճանների դեպ-
քում:

Կորուստը պաշարի ռեզերվում
ի հետ միացումներում:

Ջննել յեռակի կափարիչի ամ-
րացումը և պաշարի ռեզերվում-
ըն միացման տեղերը:

Կազմեցեվի արգելակի (ԱՊ—1) սերիայի ոդարաօխիչը (Ճկ. 8 և 8ա)

1. Մազիատրալում 5 մթնոլոր-
տի ճնշման տակ արգելակն ար-
գելակված է և արձակում է մի-
այն ճնշման բարձրացման ժամա-
նակ:

2. Լցնելիս և արգելակի ար-
ձակված դրությամբ մթնոլորտա-
յին անցքի մեջ անցթողնելը:
Շփման անցթողնելը պաշարի
ռեզերվումի կողմից: Արգելա-
կելիս մթնոլորտային անցքի մեջ
անցթողնելը (մթնոլորտային խու-
ղակի կողմից անցթողնելը):

3. Արգելակելիս ուժեղ անց-
թողնելը մթնոլորտի մեջ:

4. Լցնելու սկզբում մթնոլոր-
տի մեջ անցթողնելը (և ամեն
ժամանակ) առանց արգելակներն
արձակելու:

5. Ողի անցթողնելը ցնելիս
ուղղորդող պտուտների (9) կող-
մից: Արգելակը չէ արձակում:

Չսպասակները (1—2) ուղղորդ-
ված չեն:

Արգելակային կափարիչի (3)
անցթողնելը:

Փոքր անջրպետի (4) կտրվելը:

Ս իջին անջրպետի (5) կտրվելը:

Մեծ անջրպետի (6) կտրվելը:

Քուլացնել զսպանակի սեղմելն
ուղղորդող պտուտների (9) յետ
պտուտակման միջոցով:

Ջննել և շփել արգելակի կա-
փարիչը:

Փոխել անջրպետը:

Փոխել անջրպետը:

Փոխել անջրպետը:

Անսարքությունների նշանները	Անսարքությունների պատճառները	Վերացման յեղանակը
6. Արտակարգ արգելափակման դեպքում ճնշման արագ իջնելն արգելափակյին գլաննւմ (արգելափակյին սխոցը խիտ է):	Մնուցիչ կափարիչի (7) անցթողնելը:	Հանել սնուցիչ կափարիչի ցածի մասը և բռնել, ջիւել կափարիչը:
7. Չնայած մազիստրալի վրա ճնշման բարձրացմանը մինչև 6—7 մթնոլորտ, արձակում չե ստացվում:	Զսպանակի վիմհարի ողակը (8) դուրս և պտուտակվել և դեմ է ընկել անջրպետում:	Պտուտակել և մեխել ողակը:
8. Չնայած մազիստրալի վրա ցածր ճնշմանը, սարքը չե արգելակում:	Զսպանակի դիմհարի ողակը (8) խորն և պտուտակված:	Ողակը դուրս պտուտակել և նրան տեղավորել խփի ծերս պրծած մասի հետ հավասար ու մեխել նրան:
9. Արգելակում չկա:	Մազիստրալի ցանցը ձմեռը ծածկված է ցեխով, սառուցով և յեղյամով:	Ցանցը մաքրել ցեխից, կամ տաքացնել:
10. Պաշարի ռեզերվուարը չե լցնվում (ձմեռը):	Մնուցիչ կափարիչը (7) սռել է:	Տաքացնել սարքի ցածի մասը:
11. Ինքնաարգելակում:	ա) Արգելափակյին կափարիչի (3) անցթողնելը: բ) Միջնադիրի անցթողնելը սարքի և արգելափակյին գլանի միջև:	ա) Շփել արգելակի կափարիչը: բ) Փոխել միջնադիրը:

Կազմեցնվի արգելակի: «Ա» սերիայի ողբաօխտիչը (նկար 9, 9 ա և 9 բ)

1. Լցնելիս և արգելակի արձակված դրությամբ մթնոլորտային անցքի մեջ անցթողնելը:

2. Արգելակելիս մթնոլորտային անցքի մեջ անցթողնելը:

3. Արգելակը լցնելիս առաջ և գալիս ուժեղ անցումն մթնոլորտի մեջ և արգելակումն:

4. Լրացուցիչ ռեգերվուարում ճնշման թուլացումից հետո սարքը չե արգելակում, կամ թեթև կերպով արգելակում և իսկույն յեվետ արձակում ե:

5. Լցնելիս առաջ և գալիս անցումն մթնոլորտի մեջ և լրացուցիչ կերպով ռեգերվուարը չե լցնում:

6. Արտակալ արգելակման դեպքում արգելակային գլանում ճնշումն արագ իջնում ե, յերբ արգելակային գլանի ոձիքը չե անցկացնում:

Արգելակային կափարիչի (1) անցթողնելը:

Մթնոլորտային կափարիչի (1) շփման անցթողնելը:

Անջրպետի (2) կտրվելը, կամ դուրս սեղմվելն արգելակային կամերայի կողմից:

Պատուվելը, միջին անջրպետի (3) անցթողնելը:

Ծայրի (4) անջրպետի պատուվելը, կամ դուրս քաշվելը խփի կողմից:

Գնդակավոր սնուցիչ կափարիչի (5) անցթողնելը:

Վերաարգելակել յեթե անցթողնելը չե ընդհատվում — զննել և շփել արգելակային կափարիչը:

Վերաարգելակել, յեթե անցթողնելը չե ընդհատվում — շփել կափարիչը, կամ փոխել կաշվե ագույցը:

Կադմատել բաշխիչը (դեպոյում) զննել անջրպետը և կտրվելու դեպքում նրան փոխարինել նորով:

Զննել միջին անջրպետը (դեպոյում) և փոխարինել նորով:

Զննել անջրպետը (դեպոյում) և պատուվելու դեպքում փոխարինել նորով:

Յետ պատու կափարիչի վրայի խալարը, հանել կափարիչը և նրա մեջ թերություններ լինելու դեպքում փոխարինել նորով:

Անսարքությունների նշանները	Անսարքությունների պատճառները	Վերացման յեղանակը
7. Մագիստրալում ճնշման իջեցման փոքր աստիճանների դեպքում սարքը չե աշխատեցնում, կամ արգելակում և արագ արձակում է:	ա) Հրացուցիչ ռեզերվուարի և շտուցերի (6) միացումներում անցթողնելը: բ Փականի կափարիչի (7) վրիկի կաշիլը թամբին:	ա) Ջննել և սապնել կամերայի միացումները, արձակել կափարիչը և շտուցերը և կորուստի դեպքում սեղմել, կամ տեղափոխել նրանց: բ) Բաշխիչի ցածի մասը (դեպքում, հանել, զննել և փականի կափարիչը թամբին շփել:
8. Հրացուցիչ ռեզերվուարը չե լցնվում և սարքը չե արգելակում:	Հրացուցիչ ռեզերվուարը գնացող խողակների փակել-բանալը փականի կափարիչի (7) (ոձիքով), Ջմեռը կարող է սառնել փականի կափարիչի տակի անցքը:	Խթանով բարձրացնել վոստայնավոր մխոցը նրա տակի մթնալորալին անցքի միջով: Յեթե կափարիչը տեղից չաղկվի, այն դեպքում պահանջվում է զննել փականի կափարիչը, ինչպես նաև ստուգել փականի կոթի ոձիքը:
9. Չե արգելակում, չնայած մագիստրալում ճնշման իջեցնելուն (ձմեռը):	Սառել և մխոցի (9) կաշվե ոձիքը դեպի գլանային մասը: Սառել և անցքը փականի կափարիչի վտուղակում:	Տաքացնել սարքը:
10. Սարքն աշխատելիս չե արձակում:	Ցեխով ծածկված և կենտրոնական կաթում գտնվող խողակը պարուրած և պտուտակից առջ:	Ցետ պտտել խցանը, յետ պըտրտել պարուրած և պտուտակը և մաքրել կենտրոնական կոթում գտնվող խողակը:

11. ա) Ցածի մասի մթնոլորտային անցքով թնդնում ող և փշում:

բ) Ցածի մասի մթնոլորտային անցքով ողը փշում և սիայն արգելակելիս:

ա) Անց և թողնում փականի կափարիչի (7) ոձիքը:

բ) Անց և թողնում վոստյունի կափարիչի մխոցի (9) ոձիքը:

Հանել ցածի մասը, զննել ուձիքները և սարքի բերել, իսկ նրանց անսխառության դեպքում — փոխել:

Մաքրումի արգելակի ողարաօխիչը (նկար 10 և 10 ա)

1. Մաքիստրալում ճնշման իջեցման փոքր թանիճանների դեպքում ողը մթնոլորտի մեջ չեղուրս գալիս և (պարպում չկա) արգելակային գլանի մեջ չեանցնում:

2. Մաքիստրալում ճնշման դանդաղ բարձրացման դեպքում արձակման վերջում առաջ և գալիս փշումն մթնոլորտի մեջ (մխոցը չե տեղափոխվում ծայրային դրության մեջ):

2. Արգելակի արագ արձակումը:

Մաքիստրալի մխոցի (2) ողակի անցթողնելը:

Մաքիստրալի մխոցի (2) ողակի կերվելը և անցթողնելը:

ա) Մաքիստրալի մխոցի (2) վոշ քիփ կաշելը սողնակի վտուկային:

բ) Մոուցիչ անցքերի ավելացած հատումը մաքիստրալի սողնակի վտուկայում:

Ջննել և շփել մաքիստրալի մխոցի ողակը:

Ջննել և շփել մաքիստրալի մխոցի ողակը:

ա) Մաքիստրալի մխոցի կափարիչը շփել վտուկային:

բ) Ջննել և ստուգել անցքի հատումը մաքիստրալի վտուկայում:

Անսարքությունների նշանները	Անսարքությունների պատճառները	Վերացման յեղանակը
4. Արգելափակման դրանի արագ լցվելը:	ա) Լաբյուրինթոսային յեղտան (3) անցթողնելը:	Հանել ռեժիմային կնդուղը և փորձել լաբյուրինթոսային յեղտանը, կամ ստուգել ոողնակում արանքաչափած աճքը: Ամրացնել (8) խցանները:
5. Բացակայում է աշխատող ռեզերվուծների լիցքը, վորը կորելի յե ստուգել արձակող կափարիչով:	Գլխավոր մխոցի (5) ոձիքով (4) փակում և տեցքը դեպի աշխատող ռեզերվուծարը:	Զննել գլխավոր մխոցի մանժետը և մասնահատել նրան:
6. Վոչ լրիվ արգելակման դեպքում փշուժն մթնոլորտի մեջ ողը արգելափակման դրանի մեջ չե տնցնում:	Գլխավոր մխոցը (5) չափադանց ձիգ և և նրա կանգառն արձակված ցածր դրուժյամբ:	Ցուղել և տարամետել մխոցը:
7. ա) Լիցքի սկզբում ուժեղ փշուժն մթնոլորտային խաղաղի մեջ և ինքնաթիռակում:	ա) Մխոցի (5) կերվելը վերին դրուժյամբ ոձիքի (4) միջով անցթողնելու առկայության դեպքում:	ա) Հանել սարքի գլանը և դնել սահոցն ու մխոցը: Ոձիքի զսպանակը բաց աճել: Փոխել (4) ոձիքը, կամ մանժետի բացիլու մեջղիլը:
բ) Մագիստրալում ճնշումն տվեցանելու դեպքում արգելակելուց հետո արգելակը չե արձակում:	բ) Սահոցի (6) կերվելը նրա թեքվածքի հետ, կամ (4) ոձիքի, գլխավոր մխոցի անցթողնելը:	բ) Զննել սահոցը:

8. Արգելակի արագ արձակումը, ինքնաազատակամ արձակումը և արգելակելիս:

9. Ճնշման իջեցման դեպքում արգելակում չկա:

10. Արգելակի դադարող արձակումը:

11. Մագիստրալից անջատելու դեպքում (կտրում) ողի յերկարատև յելքը մագիստրալի շտուգելի միջով:

12. Ուժեղ փչումն մթնոլորտային խուղակի մեջ լիցքի սկզբում:

Ողի անցթողնելը լրացուցիչ ռեզերվումարից:

Դիսավոր միացի սծիքի (4) ուժեղ անցթողնելը:

ա) Արանքաչափված անցքերի աղբատվելը մագիստրալային վշտուկայում:

բ) Ողի անցթողնելը սողնակային կամերայից լաբյուրինթոսային յեղտան (3), միջսաղիքի (7) կամ խցաններ (8) միջով:

Գնդակավոր կափարիչի (9) անցթողնելը: Մագիստրալի միացի (2) վոչ քիփ կաշիք միջնագիրին (10):

Սողնակների (11—12) բարձրանալը:

Սապնել ցածի խլարարները և արձակող կափարիչը: Հայտնաբերված անցթողումը վերացնել խլարարների և կափարիչի տեղափոխման կամ բարձրացման միջոցով:

Զննել ոձիքի մեջդիրը, բաժանել, կամ փոխել:

ա) Ստուգել արանքաչափված անցքերի հատումը մագիստրալային վտուկայում:

բ) Սապնել (ստուգման համար) խլարարները և անցթողնելու ռեկայության դեպքում սեղմել, կամ տեղափոխել: Ռեժիմային կնգուղի բոլորներն ամրացնել:

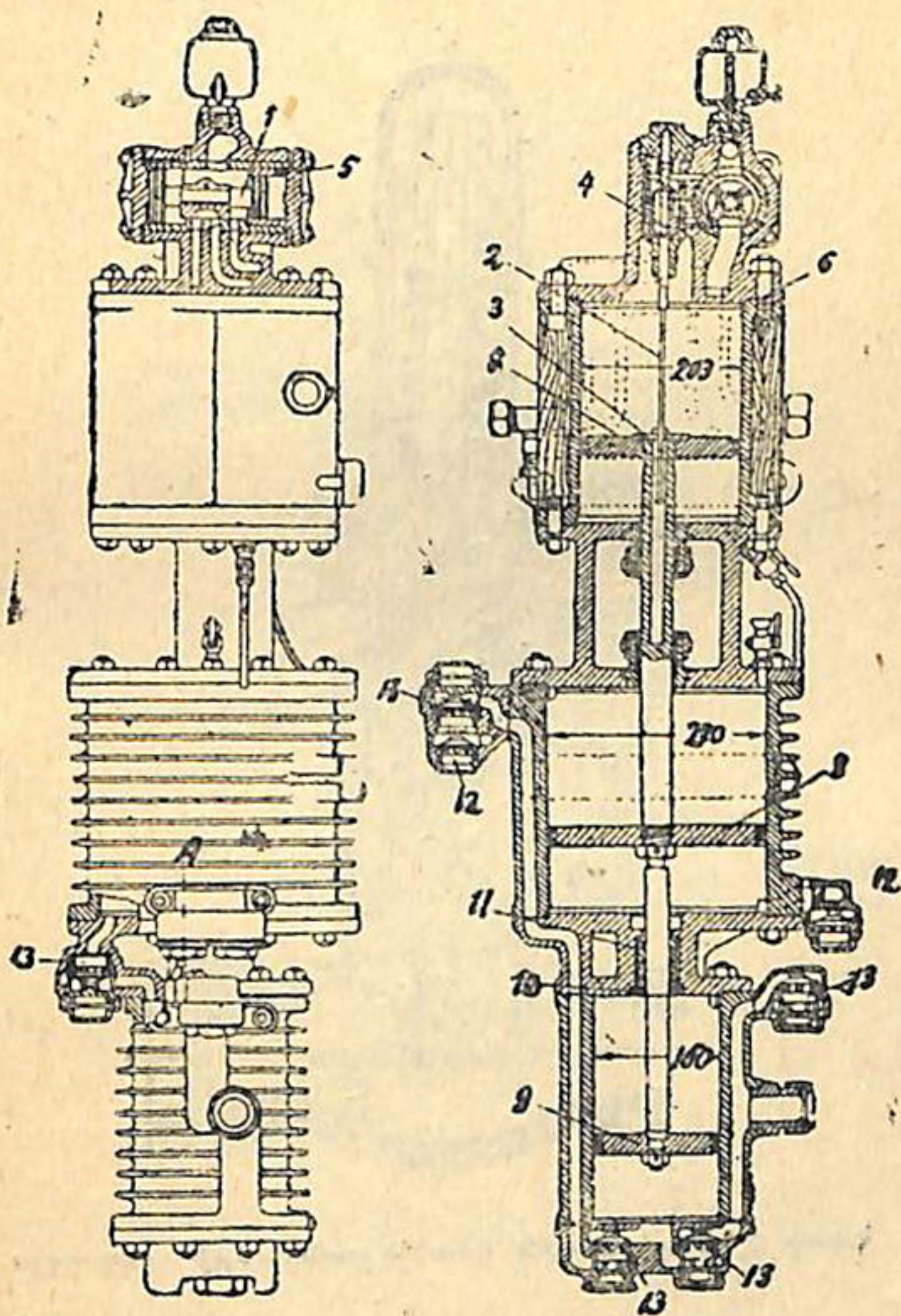
ա) Մինչև դեպոն ժամանելը պողպատե գնդակը փոխարինել ռետինե գնդակով: Ռետինե գնդակը զննել և փոխարինել նորով:

բ) Զննել և փոխել միջնաղիքը:

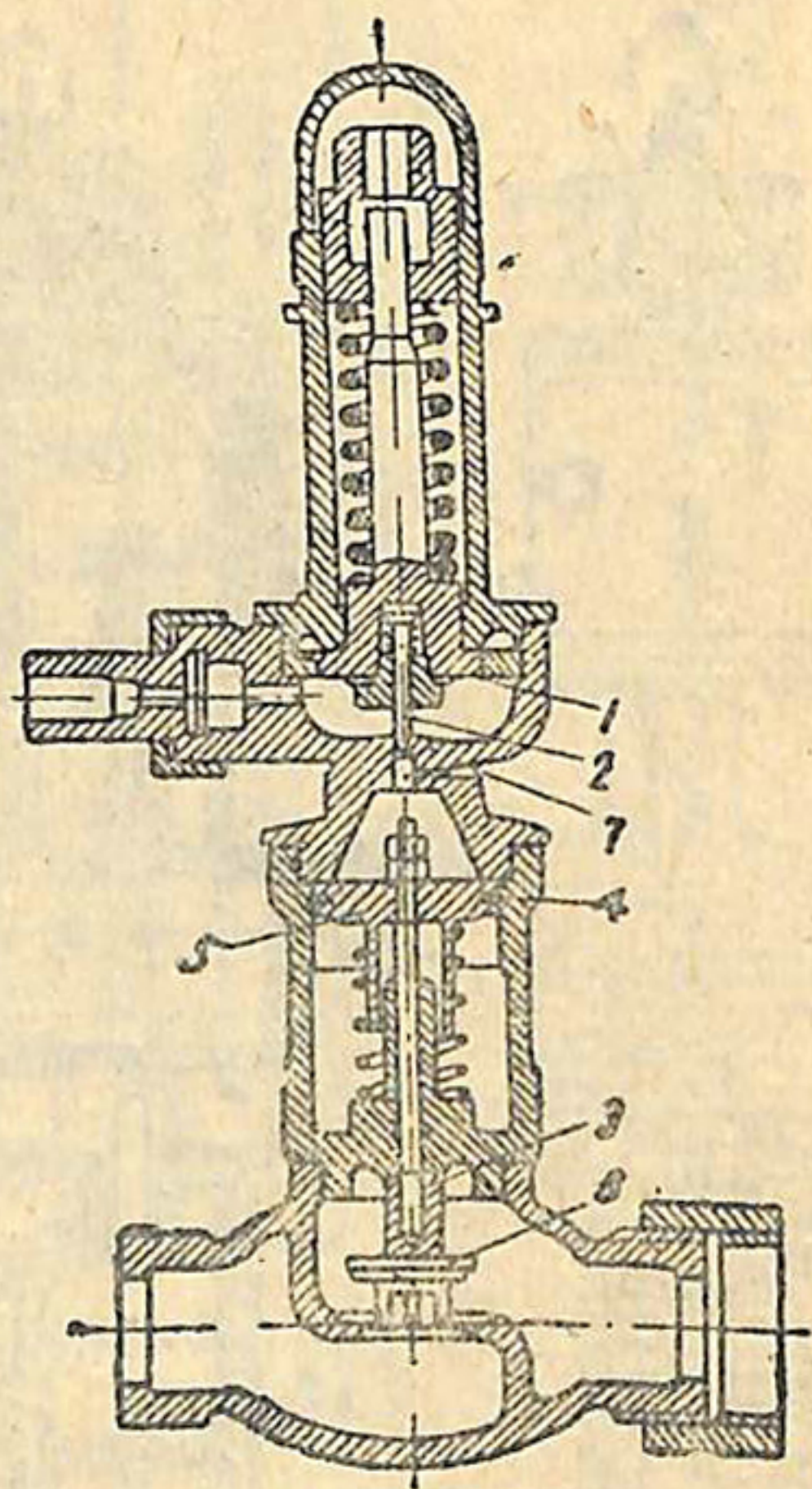
Ողը բաց թողնել աշխատող ռեզերվումարից և մի քանի անգամ վերաարգելակել մագիստրալում ճնշման ուժեղ իջեցման միջոցով, այնուհետև դանդաղ կերպով ողը բաց թողնել սարքի մեջ:

Անսարքությունների նշանները	Անսարքությունների պատճառները	Վերացման յեղանակը
13. Իջեցրած ճնշումն արգելակային գլանում լրիվ արգելակման դեպքում:	Ռեժիմային զսպանակների (13—14) իջվածքը: Գլխավոր մխոցի ոձիքի (4) ափսոսանքները:	Փոխել զսպանակները, կամ նեցուկում մեջդիր դնել: Փոխել ոձիքը (4), կամ փոխել բացելու մեջդիրը:
14. Մթնոլորտային անցքի մեջ անցթողները:	ա) Սողնափներ (11—13) վատ շփումը: բ) Ռեժիմային կնգուղի (15) վատ կաշիքը միջնադիրին (16):	Մի քանի անգամ վերաարդեակել: բ) Ռեժիմային կնգուղի բուսերն ամրացնել:
15 Բարձրացրած ճնշումն արգելակային գլանում ցատկելու դեպքում:	ա) Ջիգ հավասարիչ մխոցը (17): բ) Դիմհարի ողակը (18) շուռ ետված ռեժիմային կնգուղում (15):	ա) Ջննել հավասարիչ մխոցի մանժետը: բ) Շուռ տալ դիմհարի սղակը:

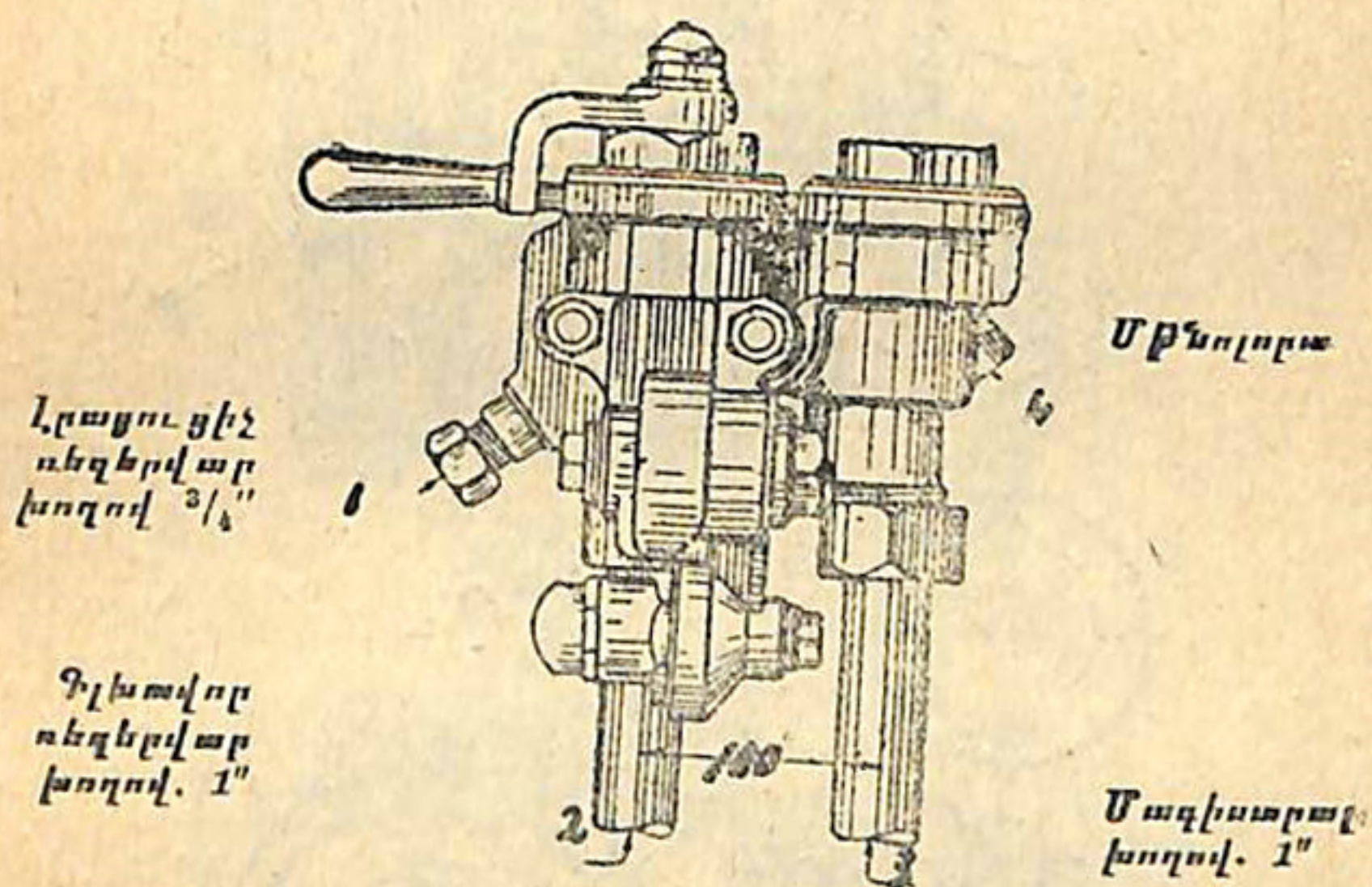
Շոգեքարշային տնտեսության կենտրոնական կառավարչություն
պետի տեղակալ՝ ՏՈՄԼՅՈՆ ՈՎ



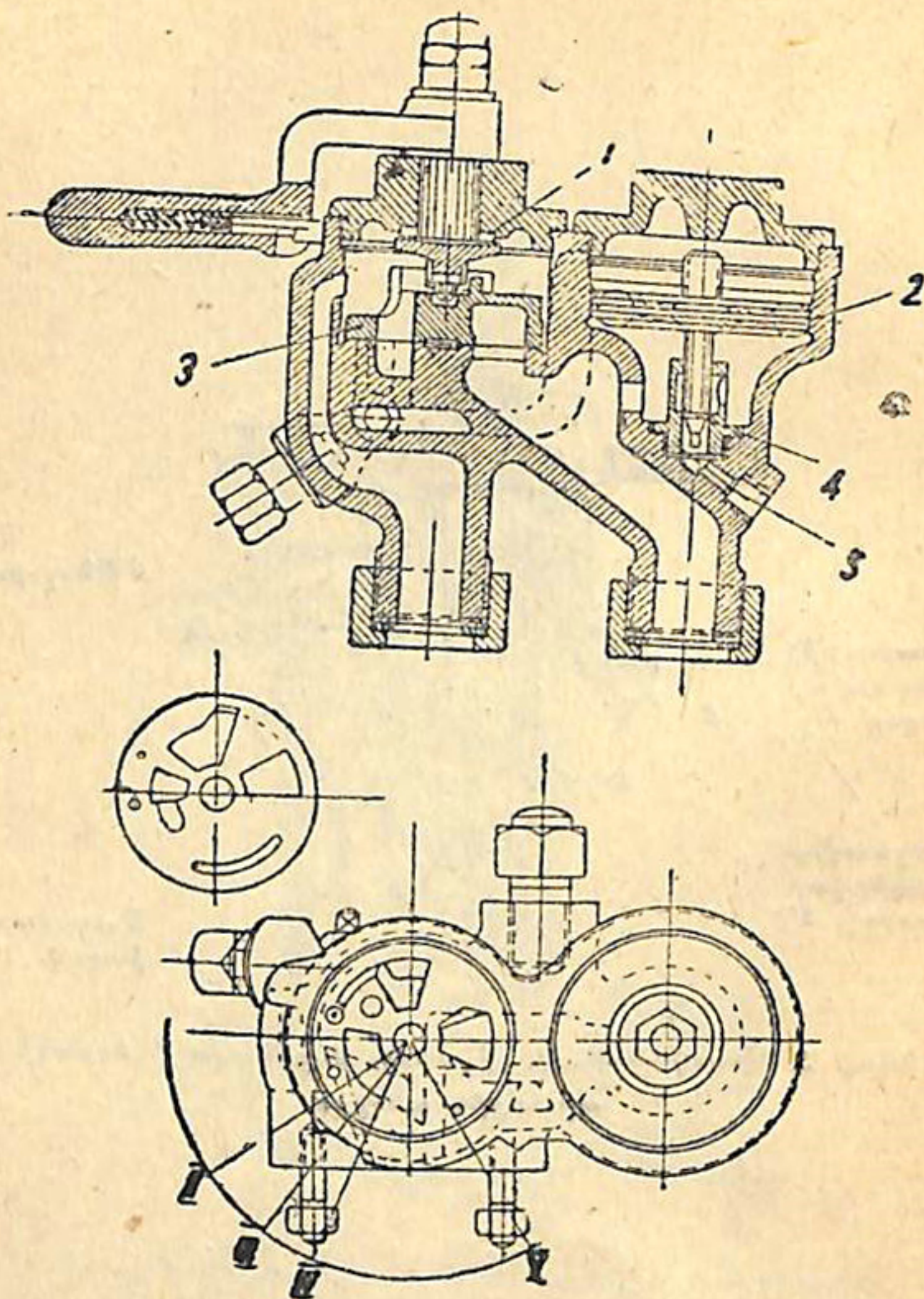
Նկար 1. Շոգեուղային տամբուկ-ծծանը:



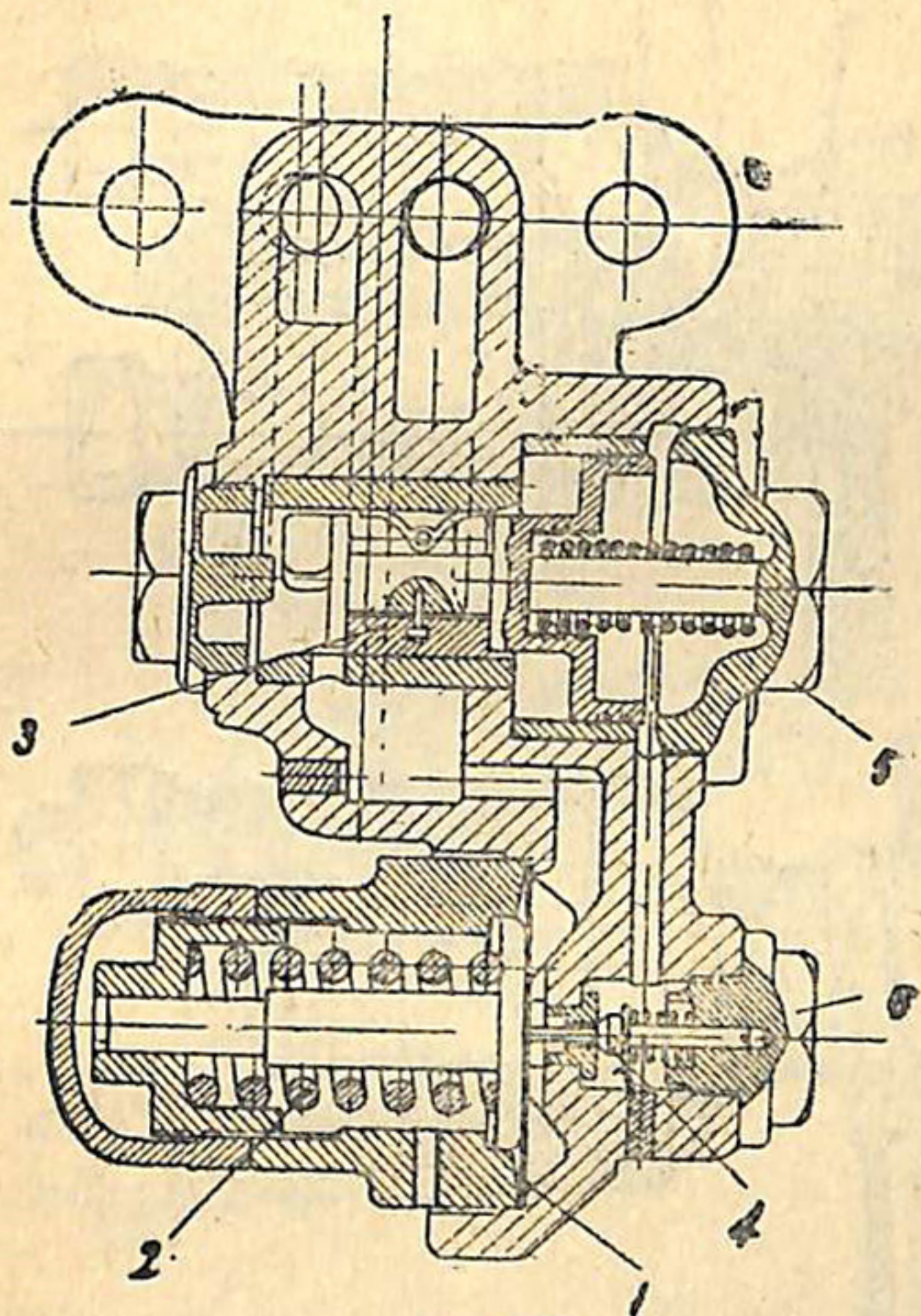
Նկար 2. Շողեռոյային ծծառնի բանաւածքի ուղղորդը:



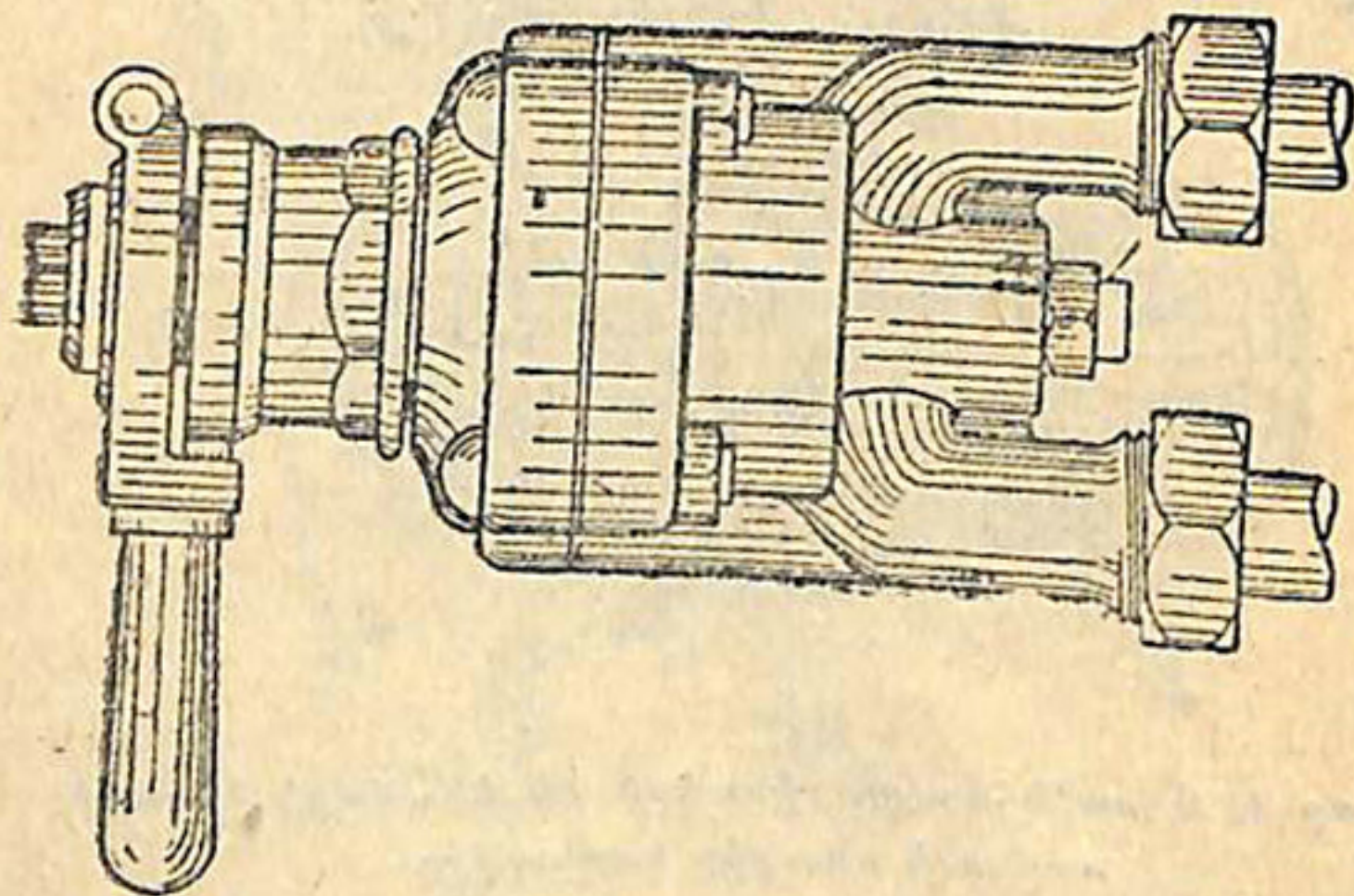
Նկար 3. Վնասինհառդի սխտեմի մեքենավարի ծորակի
արտաքին տեսքը



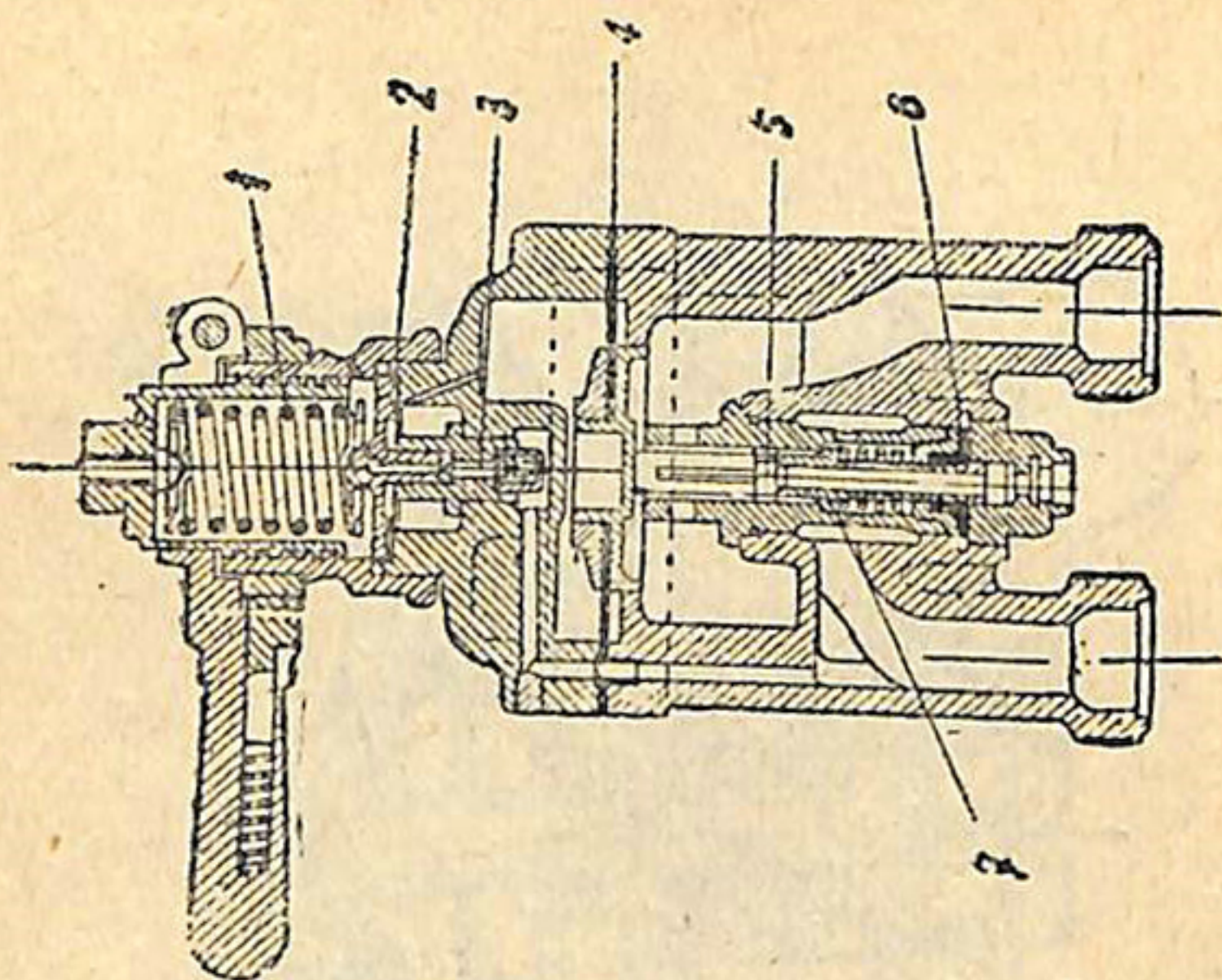
Նկար 3ա. Վեստինգհուզի սխտեմի մեքենավարի ծորակը
կտրվածքում և տեսքը վերեվից:



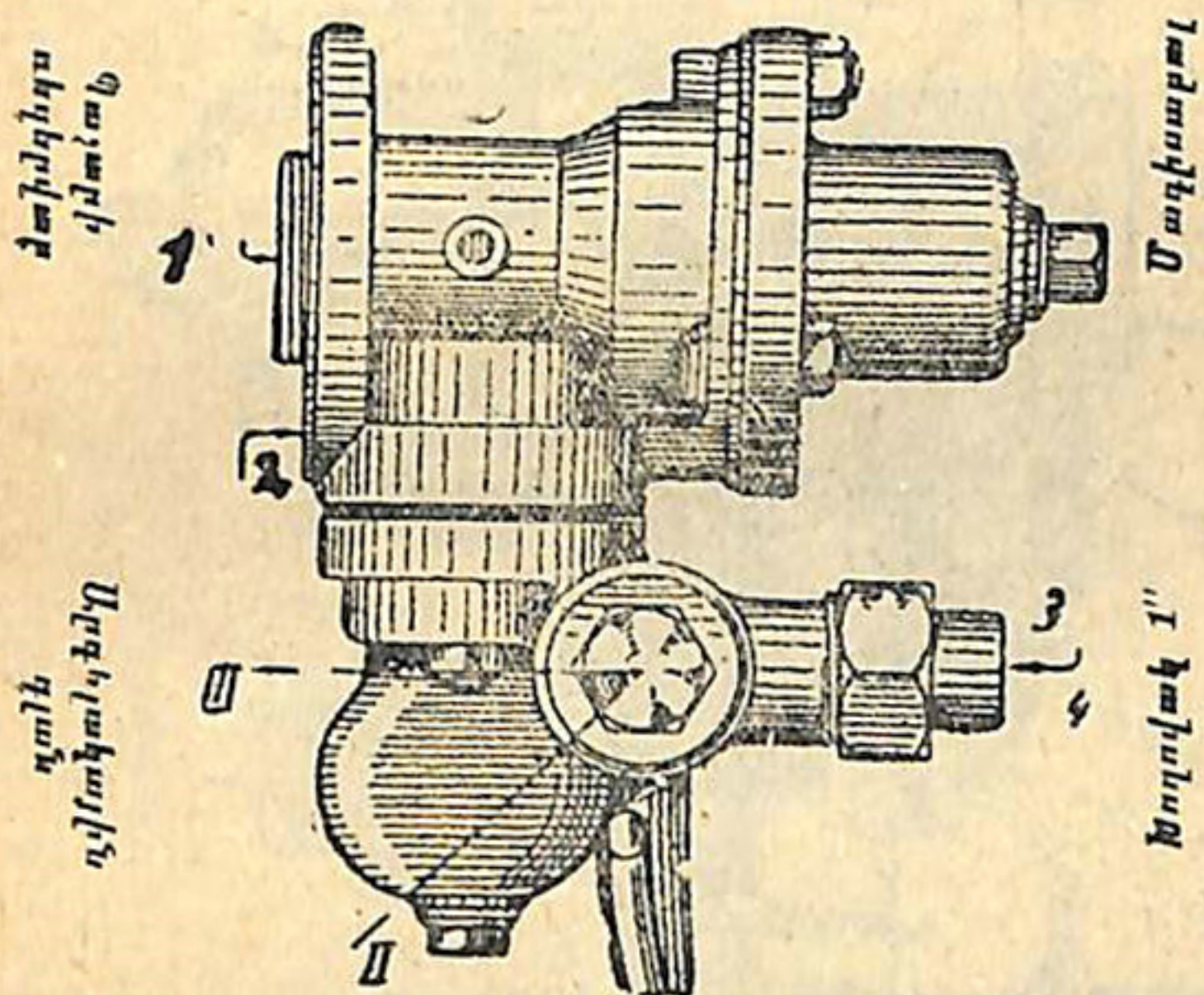
Նկար 4. Վեստինգհաուզի սխառեմի մեքենավարի ծորակի
սողնակի սնուցիչ կափարիչը:



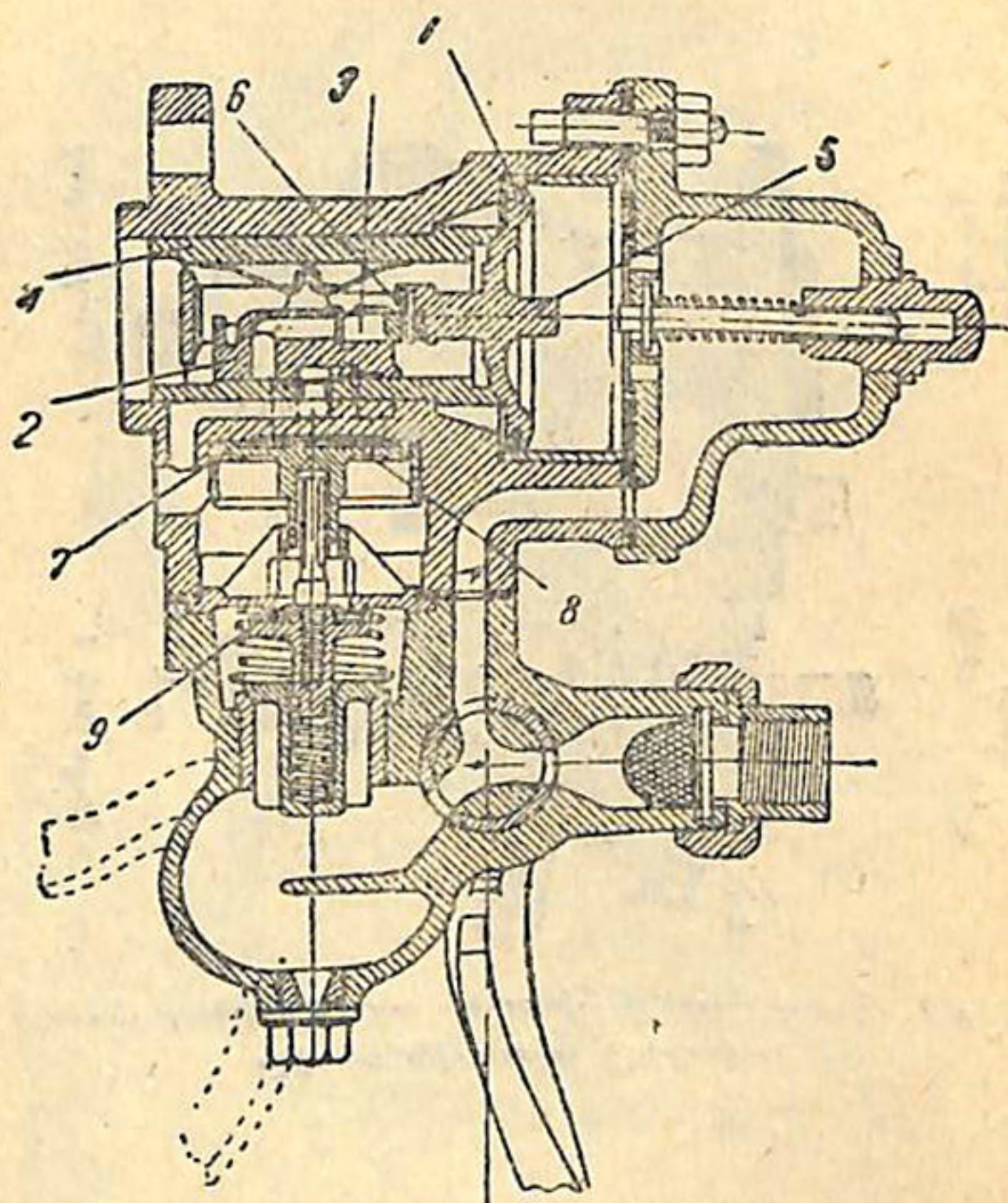
Նկար 5. Կազանցեկի սխեմա՝ մեքենայի
ծորակի արտաքին առարկա



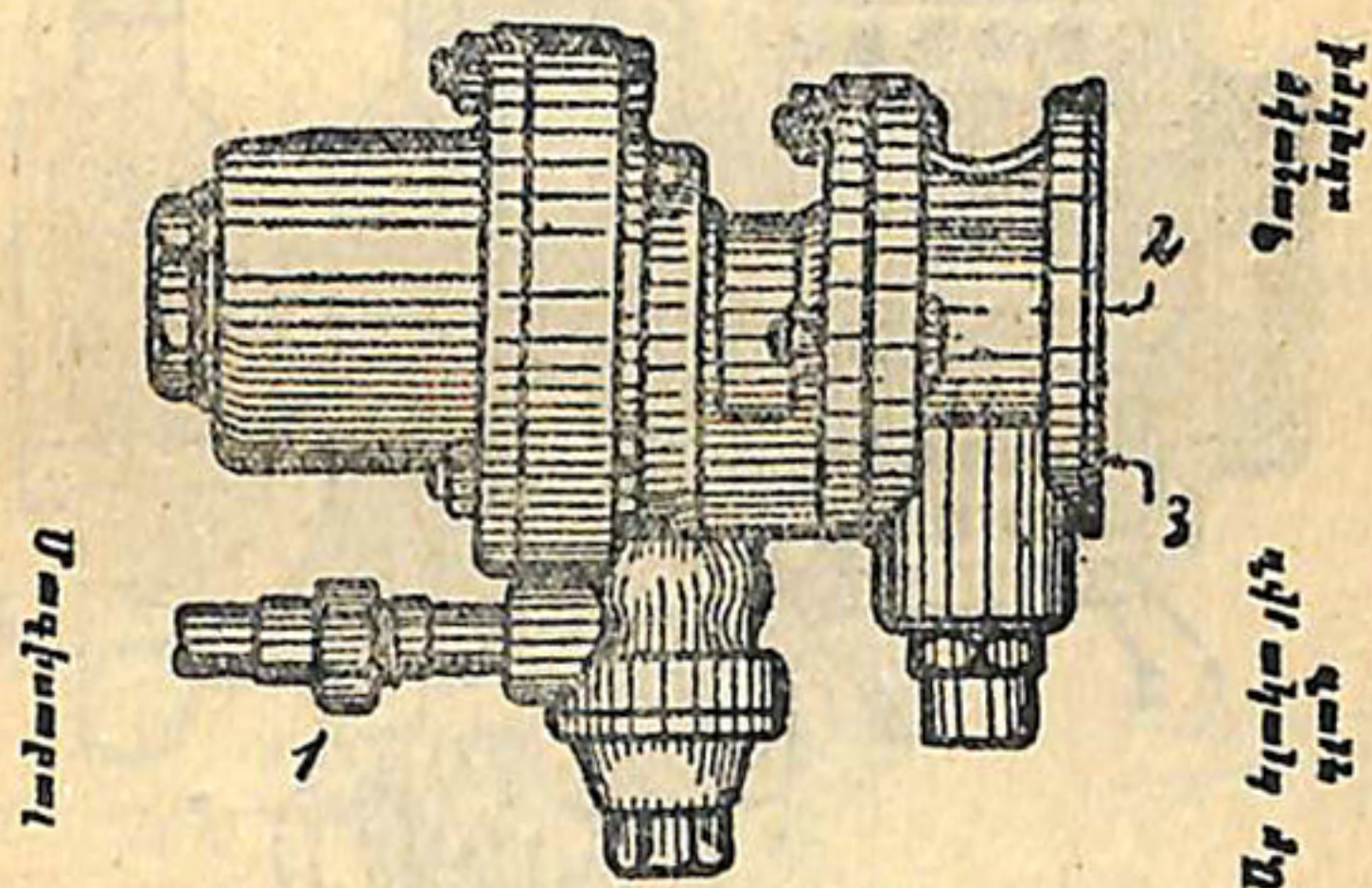
Նկար 6. Կազանցեկի սխեմա՝ մեքենայի
ծորակի արտաքին



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

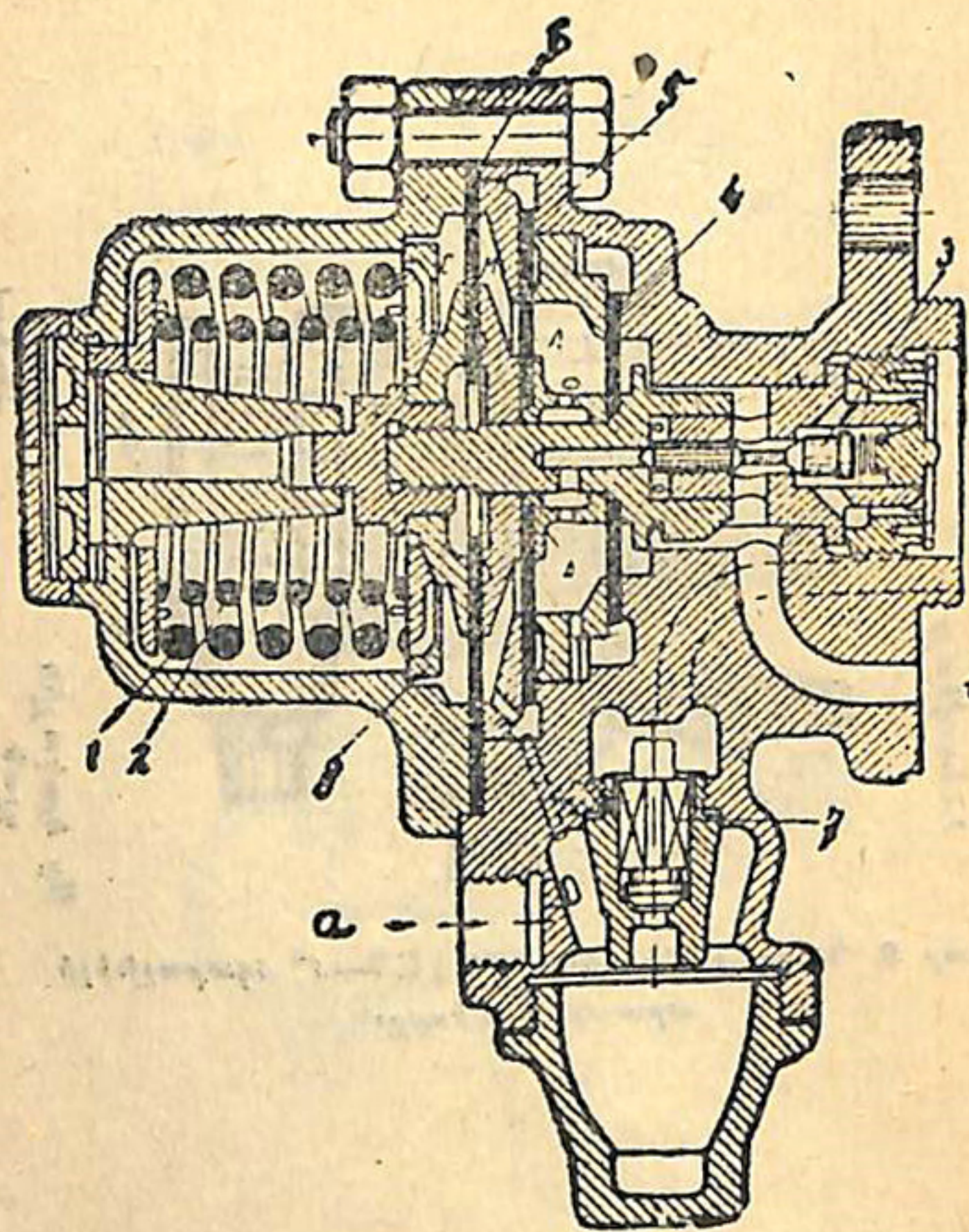


Նկար 7ա. Վենտիլնհառուղի սխեմայի արագ գործող յեռակի
կափարիչը կարվածքում:



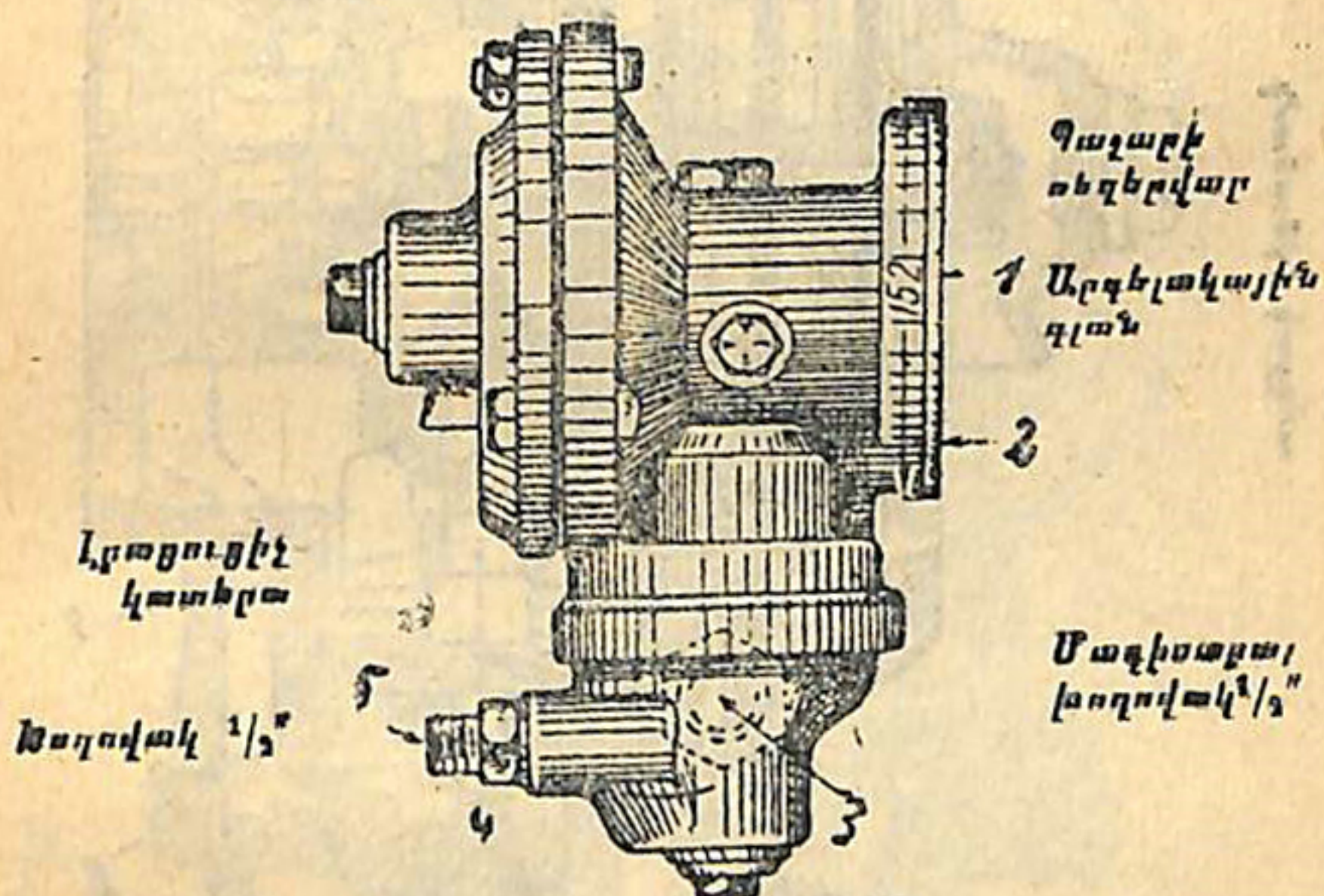
Նկար 8. Կազանցեկի սխառնի «ԱՉ-1» ուղարկելի
արտաբերող տեսքը:

Մագնիսական



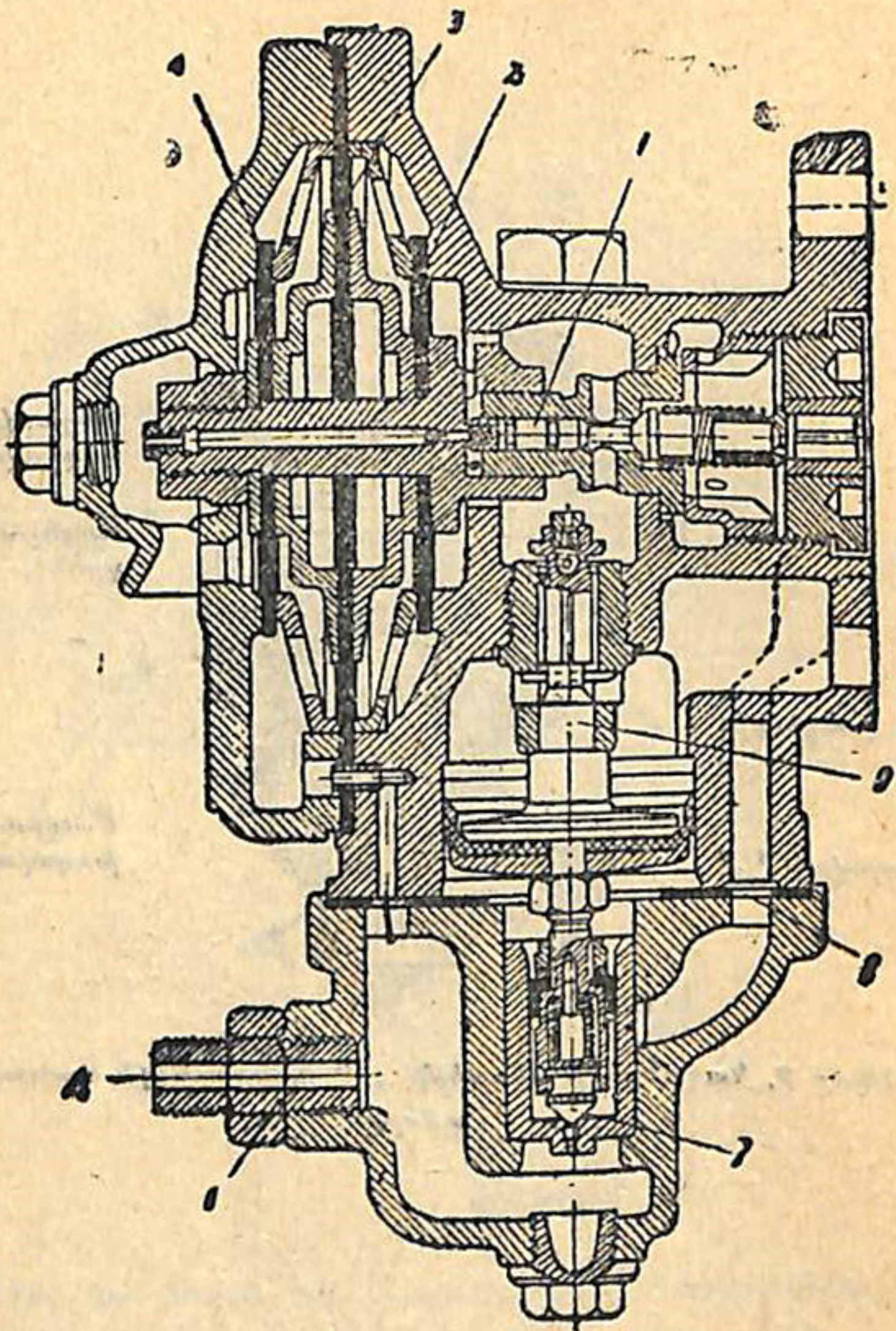
Արգելանքի
գլխի

Նկար 8ա. Կազանցելի սխառեմի „ԱԳ—1“ ուղարաշխիշը
կարվածքում:



Նկար 9. Կալանցեղի սխեմայի "Կ" ողորդարի մեխանիզմի
 տեսքը:

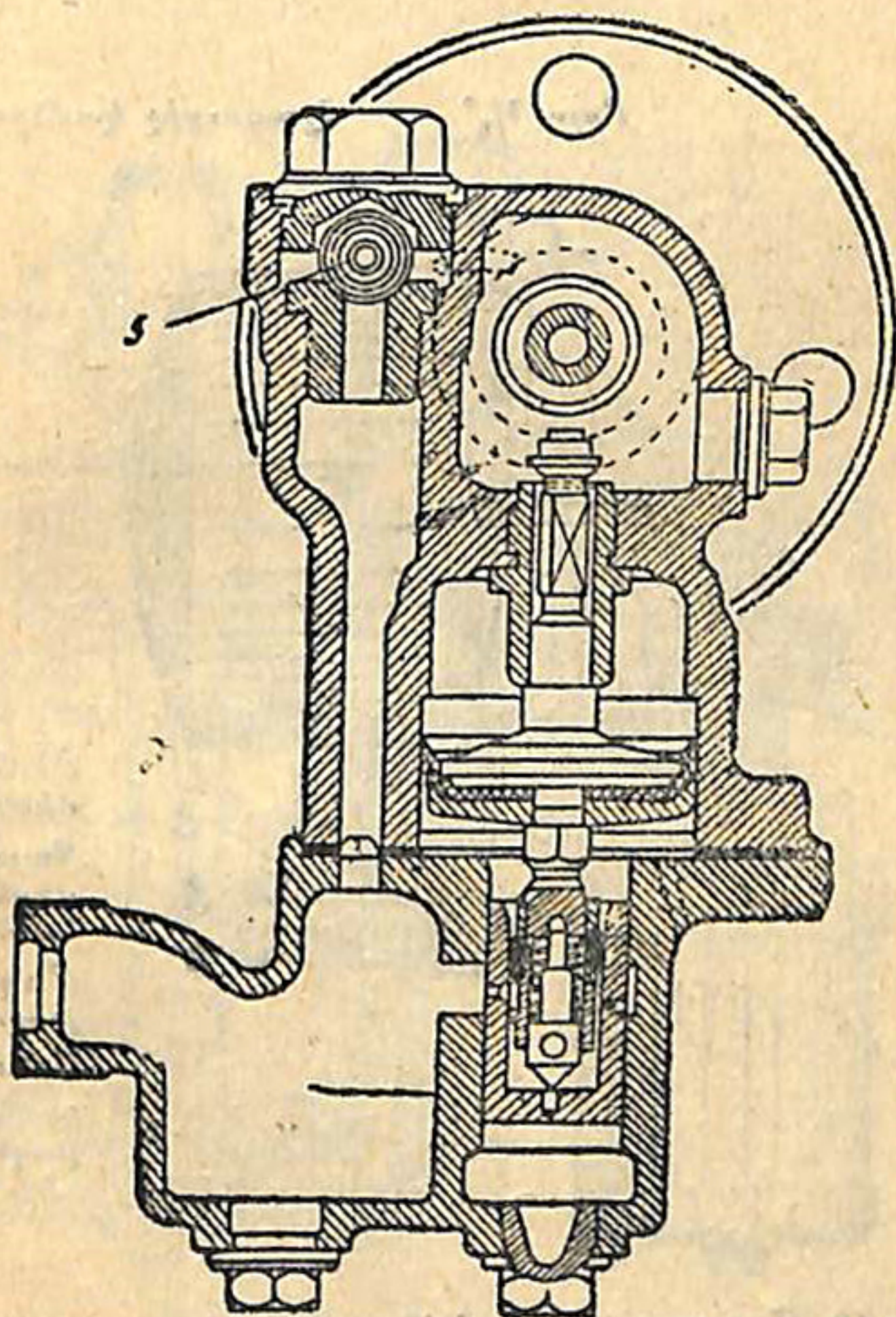
Հրացանային համակարգ



Նկար 80. Գազանցիկի սխեմա «Կ» ուղաբաշխիչի յերկայնքսի
կարվածքը:

Մոդիֆիկացիա

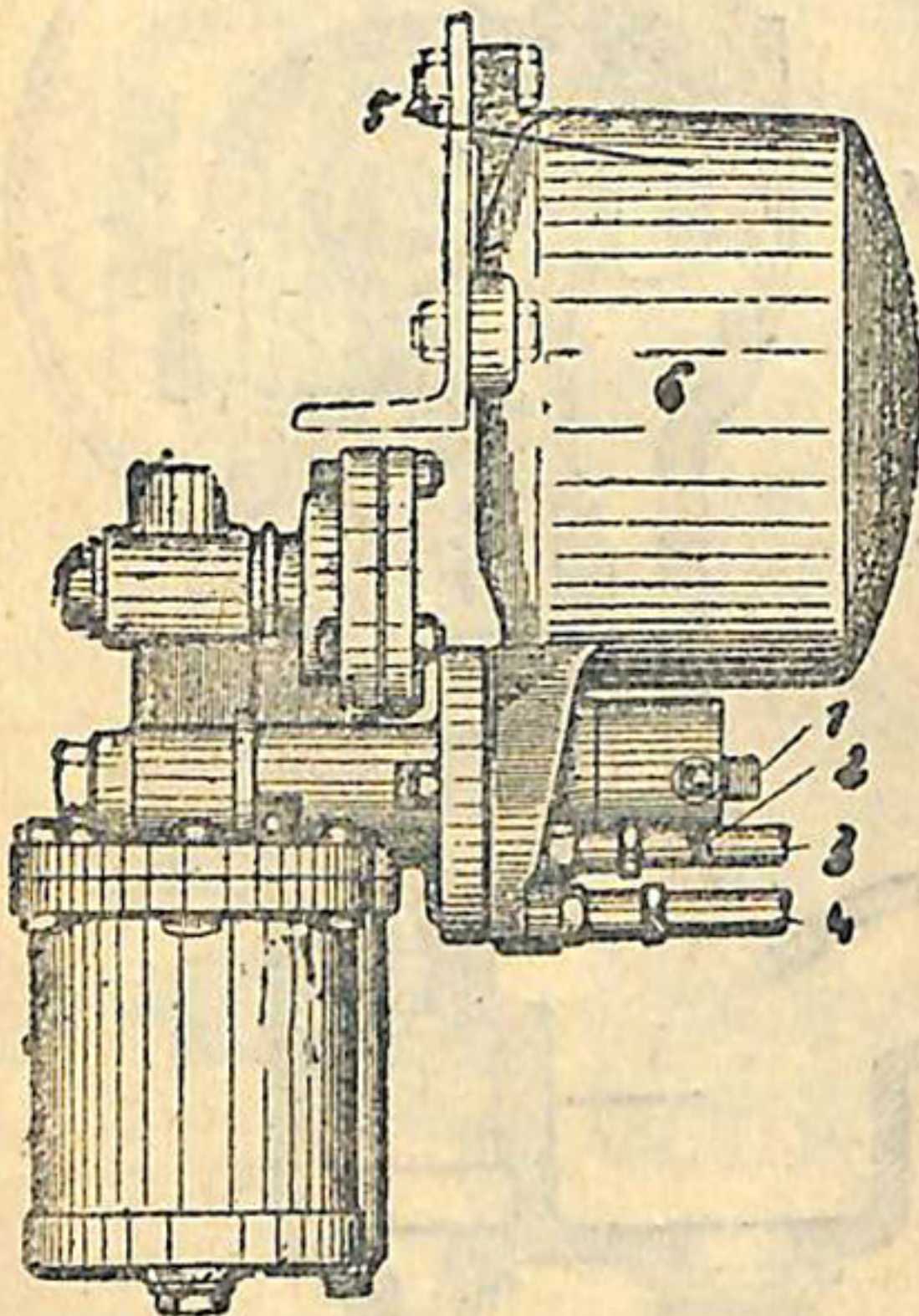
Բ



Նկար ԶԲ. Կազանցելի սխառմի «Կ» ուղարարելիք լայնքի կառվածքը:

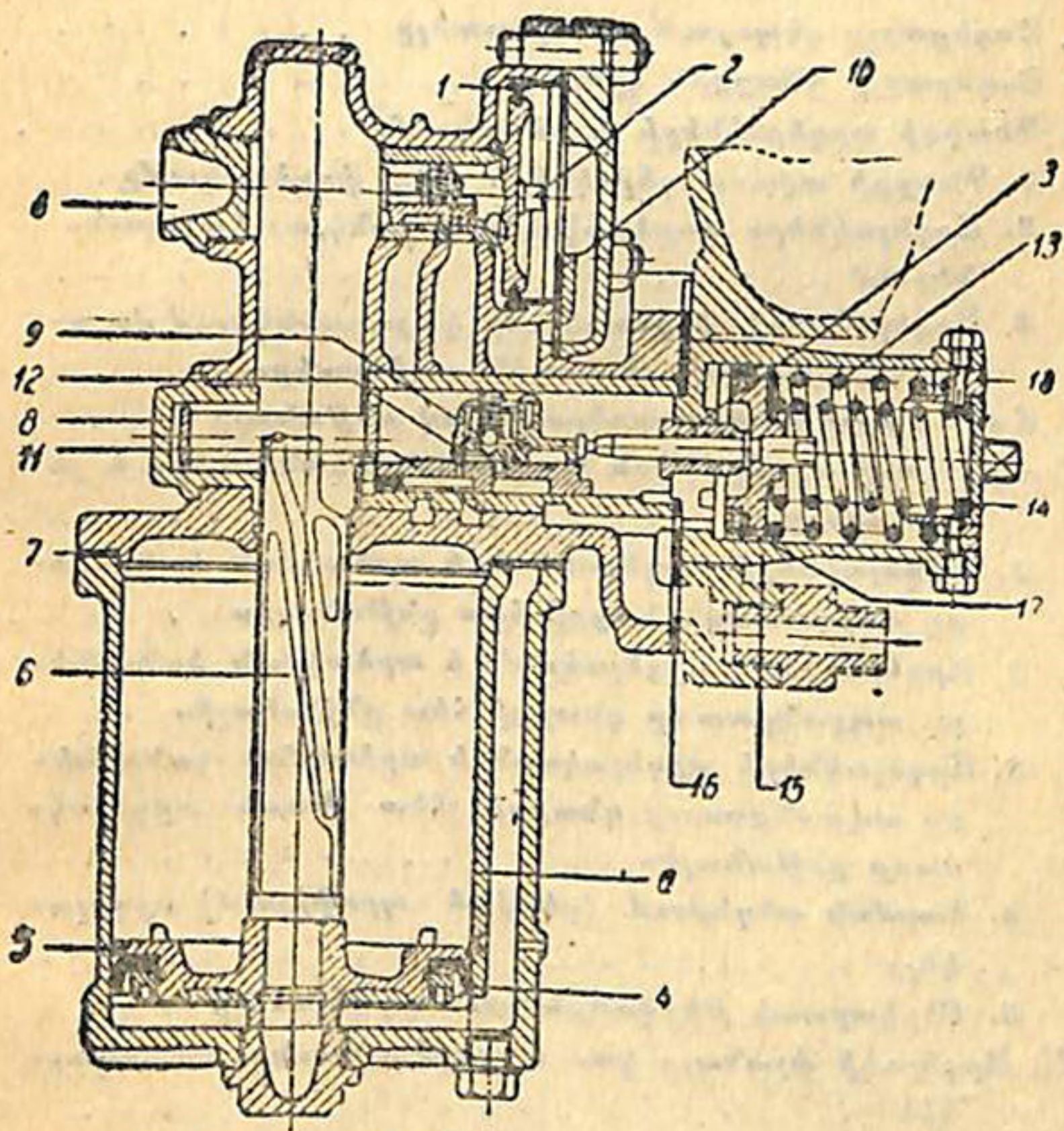
Քուլա 3/8"

Լրացուցիչ կամերա



Բեռնված
ռեժիմ
Պաշարի
ռեդերվար
խողով 1/2"
Մագիստրալ
խողով 1/2"
Արգելակային
դլան
խողով 3/4"

Նկար 10. Մաքրող սխեմի ոգաբաշխիչի արտաքին տեսքը:

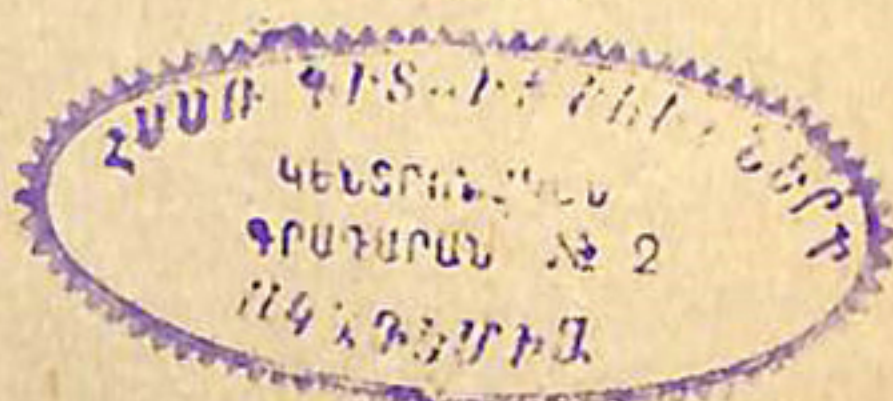


Նկար 10ա. Մաքրող սխեմայի ուղաբաշխիչը կառավարվող:

ԲՈՎԱՆԴԱԿՈՒԹՅՈՒՆ

Շեքեր

I. Շոգեքարշը դեպոյում պատրաստելը	3
II. Շոգեքարշը գնացքին կցելը	6
III. Գնացքի արգելակների փորձարկումը	6
1. Գնացքի ավտոարգելակների լրիվ փորձարկումը	7
2. Արգելակների փորձարկումը միջանկյալ կայարաններում	9
3. Արգելակների փորձարկումը կայարաններում վայրենջքներից առաջ՝ լեռնային ուղեմասերում	9
IV. Ճանապարհին ավտոարգելակներով ընթանալը	10
V. Արգելակի արգելակման և արձակման կանոնները և յեղանակները	13
1. Արգելակների արգելակման և արձակման կանոնները մարդատար գնացքի հետ ընթանալիս	13
2. Արգելակների արգելակման և արձակման կանոնները ապրանքատար գնացքի հետ ընթանալիս	16
3. Արգելակների արգելակման և արձակման կանոնները ապրանքատար գնացքի հետ խառն արգելակմամբ ընթանալիս	19
4. Կտրման տեղերում (բեկված պրոֆիլում) արգելակելը	21
5. Յերկարատև թեքվածքներում արգելակելը	21
VI. Արգելակի փշանալը կամ անգործությունը ճանապարհին	25
VII. Շոգեքարշը գնացքից զատելը և դեպոյում դնելը	26
VIII. Արգելակների կցման հիմնական կանոնները	28
Հավելված	58



ԳԱԱ Հիմնարար Գիտ. Գրադ.

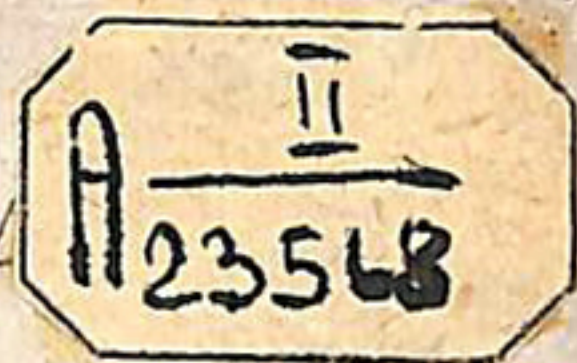


FL0003429

2 1 1

36

24



[264]



411

Инструкция по автотормазам
машинисту и помощнику машиниста