

ИНСТРУКЦИЯ
ПАРОВОЗНОМУ МАШИНИСТУ
ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ
РАЗРЫВОВ ТОВАРНЫХ
ЧОЕЗДОВ

33813



ИЗДАНИЕ ПАРОВОЗНОЙ СЛУЖБЫ с Р.Б.
СЕВЕРНОЙ ЖЕЛ. ДОР.

г. Вологда

1945 г

**ИНСТРУКЦИЯ
ПАРОВОЗНОМУ МАШИНИСТУ
ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ
РАЗРЫВОВ ТОВАРНЫХ
ПОЕЗДОВ**

**ИЗДАНИЕ ПАРОВОЗНОЙ СЛУЖБЫ с Р.б.
СЕВЕРНОЙ ЖЕЛ. ДОР.**

г. Вологда

1945 г

Утверждаю:
Народный комиссар
путей сообщения
Л. Каганович.

Приложение № 1
к приказу № 909/II от
14 X-1935 г.

ИНСТРУКЦИЯ —

паровозному машинисту
по предупреждению разрывов
товарных поездов

I

По вине паровозных машинистов разрывы поездов происходят:

1. При остановках поезда, вследствие неправильного торможения и отпуска тормозов.
2. При трогании с места, в случаях нештатного, резкого открытия регулятора, а также в тех случаях, когда тормоза хвостовой части поезда не отпущены.
3. При ведении поезда без учета особенностей профиля пути, с резкими толчками в составе поезда, вследствие резких изменений силы тяги паровоза или силы торможения.

Чтобы избежать разрывов, машинист должен действовать следующим образом:

§ 1. Подход к поезду. При подходе к поезду для прицепки к нему необходимо нажать буфера первых вагонов состава для облегчения взятия поезда с места. Осадив поезд, следует немедленно выпустить пар из цилиндров через продувательные цилиндровые краны для того, чтобы при переводе рычага на передний ход не получилось толчка.

§ 2. Прицепка к поезду. При прицепке к поезду машинист должен убедиться в том, что паровоз вполне правильно сцеплен с первым вагоном поезда, а если имеется возможность и время, то до отправления поезда просмотреть не осталось ли не стянутых буферов по всей длине поезда.

Правильно сцепленным товарный поезд считать, если в нем при натянутых стяжках все буфера вагонов соприкасаются между собой. При наличии зазоров между буфе-

ами, которые нельзя удалить свинчиванием стяжек, неисправные вагоны по требованию машиниста должны быть выброшены из поезда.

§ 3. Взятие поезда с места. Для взятия поезда с места необходимо, переведя реверс на полный передний ход, открывать регулятор не сразу, а постепенно на малый клапан, при открытых цилиндровых продувательных кранах. Когда настяется весь поезд, переходить на большой клапан, подтягивая рычаг перемены хода ближе к центру в зависимости от веса поезда и профиля лути.

§ 4. При следовании поезда избегать резкого открытия и закрытия регулятора. После закрытия регулятора медленно переводить передний винт на последний зуб, так как иначе находящийся в паропроводе пар может вызвать толчок паровоза. Это особенно важно в паровозах с золотниками Трофимова и с перегревателями.

§ 5. Следование по уклону. При движении поезда по уклону, за которым следует подъём непосредственно

или небольшая площадка, а за ней подъём—необходимо постепенно отпускать тормоза с тем, чтобы все стяжки вагонов пришли постепенно и главно в натянутое состояние и только после этого открывать полностью регулятор. Регулятор необходимо открывать раньше, чем поезд взойдёт на подъём для того, чтобы при входе головной части поезда не получилось оттяжки.

§ 6. При спуске по уклону, за которым следует подъём со стоящим на нем семафором, машинист должен остановить поезд, в случае закрытия семафора, на спуске или на площадке, а не на подъёме, чтобы затем иметь возможность взять поезд без расцепки.

§ 7. При трогании поезда с места, после остановки на уклонах, следует сначала отпустить тормоза, выждать оттяжку головной части и лишь после этого начать осторожно открывать регулятор.

§ 8. При следовании по подъёму не следует перекрывать (закрывать и вновь открывать) регулятор, так как это может вызвать толчки в

обрыв ягода. Не следует также допускать буксования колес, для чего необходимо давить под колеса песок и подтягивать рычаг ближе к центру. Изменение отсечки в этом случае не вызовет таких резких толчков, как перекрытие регулятора.

§ 9. Остановка на под'еме. При следовании на под'ем избегать остановки поезда во избежание обрыва при взятии с места. В случае неизбежной остановки машинист может взять поезд с места без остановления его или расцепки, руководствуясь при этом следующей табличкой весов поездов:

Вес состава в тоннах при крутизне
подъема в тысячных

Подъем Серии парово- возов	Вес состава в тоннах при крутизне подъема в тысячных											
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Серия О	704	639	590	540	491	458	426	393	360	327	295	262
», III	835	753	688	639	590	540	491	458	426	393	350	327
», Э	1200	1100	1000	900	850	800	700	650	600	550	500	450
», Эу{	1500	1400	1300	1200	1100	1000	900	800	700	650	600	550
», Е{	1500	1400	1300	1200	1100	1000	900	800	700	650	600	550
», СО	1600	1500	1400	1300	1200	1075	985	890	820	750	700	650
», ФД	1900	1860	1600	1380	1230	1105	1000	900	825	750	700	650

Если состав остановившегося поезда превышает приведенную в таблице норму, то после фактической остановки поезда машинист не должен делать попытку брать поезд с места, а должен:

а) дать два протяжных свистка, предупреждающих о движении поезда назад, после чего осторожно спускать поезд назад до площадки или до менее крутого подъема, на котором можно безопасно взять поезд и после полной остановки поезда вновь приводить его в движение вперед, или же:

б) вместо указанных действий машинист должен требовать расцепки поезда на две части и по частям доставлять поезд на станцию.

При осаживании поезда необходимо соблюдать исключительную осторожность и действовать в полном соответствии с Правилами сигнализации. Безусловно воспрещается осаживать поезд назад:

а) на участке, оборудованном автоблокировкой,
б) в ночное время,
в) в туманную или снежную по-

году, когда сигналы трудно различаемы;

г) когда машинисту выдано предупреждение о следовании вслед за ним второго поезда.

§ 10. В случае остановки из подъема машинист обязан дать тормозные свистки и затормозить весь состав, а хвостовой кондуктор в момент остановки подкладывает тормозной башмак под заднее колесо последнего вагона.

§ 11. При трогании поезда с места машинист, по получении претяжного свистка главного кондуктора повторяет этот сигнал и, оттормозив поезд, слегка осаживает назад переднюю часть поезда с паровозом. После этого осторожно трогает поезд с места, постепенно открывая регулятор до полного открытия. В момент, когда задняя колесная пара освобождает башмак последний при помощи привязанной к нему веревки втягивается кондуктором на заднюю тормозную площадку.

§ 12. Следование по перевалистому профилю. При следовании поез-

да с подъема на площадку или на спуск, регулятор закрывать лишь после того, как большая часть поезда проследует через вершину перевала. При более раннем закрытии регулятора немедленно начнется замедление движения поезда, и живой силы поезда недостатит для перевала его через вершину профиля, а хвостовая часть, еще находящаяся на подъеме, даст оттяжку и вызовет разрыв.

§ 13. При ведении поезда по вторным перевалам держать весь поезд растянутым, для чего иметь регулятор открытый, а во избежание превышения предельной скорости приормаживать поезд, давая тормозные свистки. Плавность хода поезда при этом следует регулировать реверсом. При длинных же спусках можно, смотря по скорости поезда, регулировать его ход и открытием регулятора. При этом твердо помнить, что превышать установленный для уклона данного участка предел скорости категорически запрещается.

§ 14. Управление тормозами по перебалансистому профилю. При следовании заторможенного поезда с крутым уклоном на короткую площадку, а затем вновь на уклон, машинист проходит площадку с заторможенными тормозами. При вступлении паровоза на уклон после площадки затормаживает вспомогательным тормозом паровоз. После того, как весь поезд встанет на уклон, машинист отпускает вспомогательный тормоз паровоза и далее следует с заторможенным поездом.

§ 15. В том случае, когда уклон не является крутым и площадка между уклонами длинная, машинист на уклоне, не доходя до площадки, дает полный отпуск тормоза. Площадку проходит с отпущенными тормозами в поезде. По вступлении паровоза с площадки на уклон затормаживает паровоз вспомогательным тормозом и тендер ручным тормозом. Когда большая половина состава будет на уклоне, машинист приводит в действие тормоза в сопровождении, после чего отпускает руч-

ной тормоз тензера. Когда весь состав будет на уклоне, машинист постепенно отпускает вспомогательный тормоз паровоза.

§ 16. Контрпар. Если для быстрой остановки поезда или для большего торможения его, и случас крайней опасности, придется прибегнуть к помощи контрпара, то, прежде чем открыть регулятор после открытия крана Лешателье и перекладки рычага, нужно отпустить паровозный тормоз.

§ 17. Постановка контрпара должна производиться в следующем порядке:

1) Дать тормозные свистки и затормозить тендер.

2) Закрыть регулятор, если он был открыт.

3) Перевести переводный винт на первый зуб по направлению хода паровоза.

4) Открыть кран Лешателье.

5) Открыть продувательные краны.

6) Перевести переводный винт на первый зуб обратного хода.

7) Немедленно открыть регулятор на большой клапан.

8) Немедленно переводить реверс далее на обратный ход до получения нужного тормозного эффекта.

9) Для усиления торможения привести в действие песочницу.

Все эти манипуляции надо делать быстро и в указанной последовательности.

Если вследствие контрпера начинается буксование, немедленно закрыть регулятор и после прекращения буксования и перевода рычага ближе к центру вновь осторожно открыть регулятор.

При миновании надобности в контрпера подвести рычаг к центру, закрыть регулятор, перевести рычаг на один зуб вперед за центр (по ходу паровоза), закрыть кран Лешателье и затем переводить рычаг времены хода, как потребуется; отпустить тормоза состава и отпустить гендерный тормоз.

§ 18. Остановка на станции. При торможении товарного поезда на станции для установки автоматические тормоза не отпускаются до полной остановки поезда. После полной остановки поезда, выждав

некоторое время (не более 1 минуты) машинист дает полный отпуск автотормозов в составе.

§ 19. Подход к гидравлической колонке. При подходе к колонке для набора воды, необходимо подъездить поезд медленно, с паром, с таким расчетом, чтобы можно было остановить поезд тормозом на нужном месте. Если паровоз не встал у колонки, отнюдь не следует пытаться встать вместе с поездом. В таком случае следует отцепиться от поезда и подъехать к колонке по своему или соседнему пути одним паровозом.

§ 20. Для того, чтобы знать места путей, опасные в отношении обрывов, машинист должен заранее ознакомиться с профилем данного плеча по имеющемуся у него сокращенному профилю, с указанием мест опасных по обрывам и заранее обдумать порядок ведения данного поезда по этим местам.

§ 21. В том случае, если при заранее рассматривании профиля у машиниста возникнут сомнения в том, как именно вести

поездъ по опасному, в обрывном от-
ношении месту, он должен обращаться к своему машинисту-наставнику и просить его указания.

§ 22. Во избежание буксования паровоза, часто ведущего к обрывам; машинист обязан самым внимательным образом наблюдать за правильностью работы песочницы и за правильным и своевременным набежанием вполне сухим и доброкачественным песком.

§ 23. О всех замеченных неисправностях в составлении или цепке поезда, хотя бы они и не вызвали обрыва, машинист обязан донести начальнику депо при сдаче маршрута.

Глав. инженер и зам. начальника Центр. управ. паровозного хозяйства.

Отв. за выпуск А. В. Тропкин.

! Е04841. Сдано в набор 25. III-1945 г.
Подписано к печати 27. III-1945 г.

Учет. авт. 0,4 л. Уч. издат. 0,4
формат бумаги 92×62/64.

Золотая типогр. № 1 дорнад.

«Сев. лягь». Наб. Свободы, 62.

Тираж 2000 экз. Заказ № 691.