

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

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 № 20911 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 не правильного торможения и отпуска тормозов.

2. При трогании с места, в случаях несплавного, 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 цилиндрические краны для того, чтобы при переводе рычага на передний ход не получилась 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-

рами, 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 цилиндрических продувочных кранах. Когда натянется весь поезд, переходить на большой клапан, подтягивая рычаг перемены хода ближе к центру в зависимости от веса поезда и профиля дуги.

§ 4. При следовании поезда избегать резкого открытия и закрытия регулятора. После закрытия регулятора медленно переводить переводный 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 подъем непосредственно

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

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

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

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

обрыв поезда. Не следует также допускать буксования колес, для чего необходимо давать 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 осаживания его или расцепки, руководствуясь при этом следующей табличкой весов поездов:

Подъем

Вес состава в тоннах при крутизне  
подъема в тысячных

Серии  
парово-  
зов

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
„ Ш	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
„ Эв }	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 попытки брать поезд с места, а должен:

а) дать два протяжных сигнала, 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-

воду, когда сигналы трудно различимы,

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

§ 10. В случае остановки на подъеме 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 протяжного свистка главного кондуктора повторяет этот сигнал и от тормозит 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 под'ема 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 не хватит для перевала его через вершину профиля, а хвостовая часть, еще находящаяся на под'еме, даст оттяжку и вызовет разрыв.

§ 13. При ведении поезда по вторым перевалам держать весь поезд растянутым, для чего иметь регулятор открытым, а во избежание превышения недельной скорости притормаживать 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 переvallистому профилю. При следовании заторможенного поезда с крутого уклона 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 составе, после чего отпускает руч-

ной тормоз тендера. Когда весь состав будет на уклоне, машинист истеленно отпускает вспомогательный тормоз паровоза.

§ 16. Контрпар. Если для быстрой остановки поезда или для большего торможения его, в случае 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 контрпара начинается буксование, немедленно закрыть регулятор и после прекращения буксования и перевода рычага эллке к центру вновь осторожно открыть регулятор.

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

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

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

§ 19. Подход к гидравлической колонке. При подходе к колонке для набора воды, необходимо подвести 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 подехать к колонке по своему или соседнему пути одним паровозом.

§ 20. Для того, чтобы знать места пути, опасные в отношении обрывов, машинист должен заблаговременно 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 заблаговременном рассмотривании профиля у машиниста возникнут сомнения в том, как именно вести

поезд по опасному, в обрывном отношении месту, он должен обратиться 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 набжением вполне сухим и доброкачественным песком.

§ 23. О всех замеченных неисправностях в составлении или щелчке 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.

---

ГЕ04841. 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.

Вологда, типогр. № 1 доризд.  
«Сев. луть». Наб. Свободы, 62.

Тираж 2000 экз. Заказ № 691.