

中华人民共和国铁道部

铁路机车运用规程

(80) 铁机字700号

中国铁道出版社

1982年·北京

关于修订公布《铁路机车运用 规程》的通知

(80)铁机字700号

东北铁路办事处；各铁路局；

为了加速实现四个现代化，加强企业管理，用好管好机车，适应铁路高速度发展和运输生产的需要，经过全路有关部门几年反复讨论和重点试验，重新修订了《铁路机车运用规程》，现予公布，自一九八〇年七月一日起实行。原一九七一年公布实行的《铁路机车运用规程（试行草案）》即行废止。

一、为做好实行新“运规”的各项准备工作，要求各铁路局加强领导，组织有关干部和职工认真学习，通过实行新“运规”，迅速把全路机车运用工作提高到一个新水平，适应铁路运输发展的需要。

二、根据新“运规”的要求，各局可结合具体情况，制订有关细则和办法，保证新“运规”顺利的实行。

附件：《铁路机车运用规程》

一九八〇年五月六日

抄送：各工程局，各部属工厂，各设计院，铁路各大专院校，铁道部科学研究院，部内各局、厅、委、室，政治部，全国铁路总工会，全国铁道团委

中华人民共和国铁道部
铁路机车运用规程
中国铁道出版社出版、发行
中国铁道出版社印刷厂印

开本: $787 \times 1092 \frac{1}{32}$ 印张: 2.5 插页: 2 字数: 53千

1980年8月第1版 1982年8月第2次印刷
印数: 160,001—190,000册 定价: 0.25元

目 录

总 则	1
第一章 机车运用工作管理	3
统一领导 分级管理	3
机车交路	4
乘务制度	5
牵引定数、运行时分和技术作业时分	5
机车周转图	6
机车运用计划	7
机车运用分析	8
行车安全	9
特备机车队	16
救援列车的管理和出动	17
登乘机车的管理	18
第二章 机车乘务员	20
基本要求	20
任用及提职	20
技术等级	23
技术教育和技术考核	24
职务分工	25
劳动条件	26
第三章 机 车	28
配属及使用	28

调拨.....	28
回送.....	29
出租.....	33
备用.....	34
代固及工具备品.....	37
第四章 机车调度.....	39
组织领导.....	39
职务分工.....	39
日计划机车周转图的编制、掌握和分析.....	42
机车调度命令.....	44
交接班汇报制度.....	44
设备和资料.....	45
第五章 机务段运用车调.....	46
基本任务和职务分工.....	46
运用值班（包括折返段）.....	47
指导司机.....	50
机车保养给油指导.....	51

总 则

机车是铁路运输的牵引动力。机车运用工作是铁路运输组织工作的重要组成部分。搞好机车运用工作，更好地为铁路运输服务，为四个现代化服务，是全体机车运用工作人员的光荣职责。

机车运用工作的基本任务是：认真贯彻落实新时期的总任务，贯彻落实党的方针、政策，加强职工队伍的建设，管好用好机车，正确编制机车运用计划和机车周转图，按机车周转图供应质量良好的机车，按列车运行图行车，确保安全正点。不断提高机车运用效率和劳动生产率，更好地利用国家能源、充分发挥热效能，以少量机车和人员，多快好省地完成运输任务，做高速度发展铁路事业的火车头。

机车运用的各级组织，必须坚持社会主义道路，坚持无产阶级专政，坚持共产党的领导，坚持马列主义、毛泽东思想。学习和推广“毛泽东号”、“周恩来号”、“朱德号”等先进机车组的经验，开展评思想、比贡献、选模范、树标兵活动，掀起比、学、赶、帮、超的社会主义劳动竞赛热潮，保证完成机车运用工作的各项任务。

各级机车运用工作人员，必须努力学习马列主义和毛泽东思想，提高政治觉悟，牢固地树立全心全意为人民服务的思想。对工作高标准、严要求。对技术精益求精，勇攀科学技术高峰。服从命令、听指挥，执行规章制度一丝不苟。艰苦奋斗，大力节约煤、油、电及原材料。团结战斗，遵章守

纪，联劳协作，深入实际，调查研究。努力做好本职工作，不断改进和提高机车运用工作，为铁路现代化作出贡献。

机车运用有关干部和职工，对机车运用规程必须认真学习，切实贯彻执行。各铁路局应根据本规程精神，结合本局实际情况，制定有关的细则、办法。

第一章 机车运用工作管理

统一领导 分级管理

第 1 条 机车运用工作必须贯彻统一领导、分级管理的原则，充分发挥各级机车运用组织的作用。

第 2 条 铁道部：根据党的方针、政策，对全路机车运用工作统一规划，综合平衡，督促检查；制定有关机车运用的规章制度及全路机车乘务员培训规划；确定、调整全路机型，审批各铁路局的年度机车配属、补充、调出、报废和机车运用计划；组织编制机车周转图；审定机车交路、牵引定数、乘务制度、乘务员换班方式；掌握特备机车的出动；负责全路机车及救援列车的调度指挥工作和部备机车的管理。

第 3 条 铁路局：贯彻执行铁道部的命令指示，根据铁道部有关规定，制定本局的机车运用有关细则、办法；审定各分局、机务段的年、季、月度机车运用计划；确定各段机车配属、机车交路及乘务员换班方式，审核机务段及分局提报的列车运行图、机车周转图有关资料；掌握全局机车和救援列车的管理及调度指挥工作；审批机务段、机务折返段运转作业管理细则和提职司机评考计划、提职司机名单及乘务员培训、技术考核计划，审批机车乘务员乘务作业标准，签发机车司机驾驶证。

第 4 条 铁路分局：根据铁路局的命令指示，正确编

制和执行运输方案、机车工作方案及机车周转图；组织实现年、季、月度机车运用计划，下达日计划，掌握全分周机车调度工作。

第 5 条 机务段：认真贯彻执行上级的命令指示、机车运用有关规章制度和列车运行图、机车周转图，按计划供应质量良好的机车；保证实现年、季、月度机车运用计划；加强机车乘务员的管理教育和技术培训工作；负责机车乘务员的提职考试、技术考核和副司机、司炉的任免；抓好班组建设，建立健全岗位责任制；搞好机车保养，提高机车质量；做好竞赛的评比工作，大力节约煤、油、电及原材料；确保安全正点，质量良好地完成运输生产任务。

机 车 交 路

第 6 条 机车交路是机车固定担当运输任务的周转区段。确定机车交路的基本原则：

一、适应铁路发展的需要，提高机车运用效率，加速机车、车辆的周转。

二、周密考虑乘务员劳动时间，合理采定机车运转制、乘务员换班方式和自外段的补充工作时间。

三、充分发挥内燃、电力机车适合长距离运行的优越性。

第 7 条 机车交路分为循环、半循环、肩回、环形运转制等。为了提高机车运用效率，应广泛采用循环运转制。

实行轮乘制的内燃、电力机车，应根据乘务员劳动时间、列车旅行速度、机车质量、编组站间距离，确定机车交路。

乘务制度

第 8 条 机车乘务制度分为：包乘制和轮乘制。蒸汽机车实行包乘制，原则上三班包乘，特殊情况采取三班半制须经铁路局批准，四班制须经铁道部批准。为了适应牵引动力改革的需要，内燃、电力机车，应经铁道部批准，有计划地逐步实行轮乘制。

第 9 条 机车乘务员换班方式分为：外段立即折返，外段换班，中途站换班等。实行包乘制的机务段可根据乘务员劳动时间，采取外段立即折返或外段换班。轮乘制采取外段换班或中途站换班。

牵引定数、运行时分和 技术作业时分

第 10 条 机车牵引定数、区间运行时分，应根据线路、地区海拔及站段设备、机车类型、燃料种别、天气、运量等条件，进行周密计算和实地试验查定。机车牵引定数及区间运行时分，铁路局管内由铁路局批准，跨局的由铁道部组织试验，或由有关局共同试验、商定，报部批准。

第 11 条 查定机车牵引定数及区间运行时分，应贯彻以下原则：

一、挖掘潜力，提高效能，在不超负荷的条件下满足运输需要。

二、按线、按方向尽可能平衡统一，兼顾衔接，减少车站作业。

三、遵守线路容许速度、站线有效长度，机车、车辆构

造速度，闸瓦压力限制速度，下坡道周期制动相应的限制速度，长大隧道限制速度及机车临界（持续）速度，确保行车及人身安全。

机车牵引定数、区间运行时分确定后，未经批准不得变更。

第 12 条 机车牵引定数的有关规定：

一、波动尾数，旅混列车一般为30吨以内，货物列车为50吨以内。线路坡度在12.5%以上的区段，局管内的由铁路局自定，跨局的由有关局商定，铁道部批准。

二、蒸汽机车临时逆向牵引时，可按牵引定数减吨15%。

三、冬运期间（十月一日至翌年三月三十一日），东北地区的各铁路局，华北地区的呼和浩特和西北地区的兰州、乌鲁木齐铁路局，凡因天寒严重影响运输而必须减吨时，可根据具体情况，按牵引定数减吨10~20%。跨局的直达列车牵引吨数减吨时，须报部批准。

四、因天气不良、施工慢行、列车限速等，需要临时减吨时，自局管内由铁路局批准，跨局的由铁道部批准。

第 13 条 机车在站段技术作业时，根据站段线路、设备情况及技术作业程序等，进行实地查定。查定时既要挖掘潜力，又要保证各项技术作业时间，不简化作业。

机车周转图

第 14 条 机车周转图是机务部门组织日常生产活动的基础。机车周转图分为：基本机车周转图、分号机车周转图（独立分号及一、二、三分号）、旬间记名式机车周转图、

日计划机车周转图。

基本机车周转图（包括旅客、货物）与列车运行图同时编制。并查定区段距离、机车类型、牵引定数、机车周转方式、乘务员换班方式，查定客、货机车走行公里，使用台数，全周转时间（包括纯运转、中间站停留及机车在自外段、站停留时间），日车公里、旅行速度、技术速度、速度系数、机车使用系数等技术指标。经铁道部批准，贯彻执行。

分号机车周转图（货物），是在基本列车运行图的基础上，根据运量，减少不同列车对数编制的独立分号或一、二、三分号机车周转图；旬间记名式机车周转图是根据选定的核心列车对数（不少于最低分号运行图列车对数的百分之七十）编制的。

分号和旬间记名式机车周转图均须查定货运机车走行公里、使用台数、日车公里。日车公里应保证年、季、月机车运用计划指标。旬间记名式机车周转图还应同时编出旬间机车乘务员工作详明表。

旅客列车机车周转图（客、货混编除外），应实行记名式机车周转图，货物列车车流比较稳定的区段，应积极实行旬间记名式机车周转图。

机车运用计划

第 15 条 机车运用计划是铁路局、分局、机务段组织机车运用工作的依据。机车运用计划采取自下而上、上下结合的方法编制。

第 16 条 铁道部根据各局年度运量、列车对数、

基本机车周转图变化情况_及年内运量波动系数，确定铁路局机车配属、支配、部备用台数、及货运机车日车公里、日产量等技术指标，在年度计划中确定后下达各局。

铁路局应根据铁道部下达的年度计划，按各分局的运量，确定分局及机务段的年、季、月度机车运用计划。包括：客、货机车日车公里，支配日车公里，技术速度，货运机车日产量，配属台数，机车乘务员计划需要人数，各工作种别机车使用台数，厂、段修台数，部、局备用和出租台数。

专用调车机车应会同有关单位根据工作量确定使用台数。超过年度计划的调车机车，需经铁路局批准。

第 17 条 计划下达后，机务段应发动群众充分讨论，制定技术组织措施，积极组织实现。

机车运用分析

第 18 条 机车运用分析，是加强管理，不断改进工作的重要方法。各级机车运用组织应坚持分析制度。

机车运用分析分为日常、定期（旬、月、季、年）和专题分析。

分析内容，应根据每个时期的实际情况和职掌范围，各有侧重。主要是：列车安全正点，货运机车日车公里，支配日车公里，日产量，机车周转图兑现，超轴，欠轴，单机走行，机外停车，机车质量，乘务员劳动时间工时利用不足及超劳等情况。

行 车 安 全

第 19 条 保证铁路运输“畅通无阻，安全正点，多拉快跑，当好先行”是全体机车运用工作人员的重要职责。为此，要经常开展查思想、查纪律、查制度、查领导的活动，不断总结经验，切实做好行车安全工作。

第 20 条 各级机车运用组织要有负责行车安全工作的专职人员。负责调查、分析和处理机务有关的行车事故及路外伤亡事故，按时向上级提出报告；督促运用工作人员和机车乘务员认真执行有关安全的规章制度；调查了解实际工作中的问题，制定安全措施，向技术教育部门提供情况，有计划地加强安全教育；正确填记安全台帐（包括机务段、机车组（班）和乘务员个人的安全台帐）；对防止事故及确保安全卓有成绩者，建议领导及时表彰或奖励。

第 21 条 呼唤应答制度是乘务工作中协同动作，紧密配合，确保行车安全的有效措施。机车乘务员在值乘中必须认真执行《铁路技术管理规程》规定的呼唤应答制度：

- 一、“彻底了望”要做到：车动集中看，了望不间断。
- 二、“确认信号”要做到：听不清就问，看不清就停。
- 三、“高声呼唤”要做到：看准再喊，准确无误。
- 四、“手比眼看”要做到：呼唤为主，手比为辅。

（呼唤应答方式如附件一）

手比动作方式：

- 一、进站信号机显示进正线停车时：伸出大拇指。
- 二、进站信号机显示进侧线停车时：伸出大拇指及小指。

三、进站信号机显示通过时：伸出食指和中指。

四、注意信号或要求注意时：单臂拢拳曲伸。

五、停车信号或要求停车时：单臂拢拳上下急剧摇动。

带“手闷子”工作的寒冷地区，对上述二、三项，不论季节，一律按下列方式办理：

一、进站信号机显示进侧线停车时：伸出手掌向对方。

二、进站信号机显示通过时：以拳画圆圈。

第 22 条 防止列车颠覆、冲突、险性事故要做到：

一、出乘前充分休息、睡眠，出乘后思想集中，精力充沛。

二、机车在出段前认真检查制动机机能，制动缸鞣鞣行程要符合标准。挂车后，认真进行列车制动机作用试验。严格按照《铁路技术管理规程》规定要求，对列车进行全部试验或简略试验。列车在接近长大下坡道区间的车站应进行持续一定时间的全部试验，司机要从列检取得制动效能证明书。

三、开车前，对行车凭证、出站信号、发车信号、励行二人以上确认和呼唤。

四、挂车时，确认停留车位置，严格按照十、五、三车距离信号的要求掌握速度。

五、严格按照信号显示的要求和规定速度行车。遇信号显示不明、不正确、无信号或天气不良信号辨认不清时，必须立即停车。严禁臆测行车、超速运行。

六、信号了望困难的车站，应提前采取措施，降速确认信号。进站施行二段制动时，要准确地掌握速度和充风时间。

七、实行隔时、续行办法行车，跟踪调车或在自动闭塞

区间运行的列车，通过黄色灯光的分区信号时，应立即减速，保证在次一信号机前能够停车。

第 23 条 防止列车断钩要做到：

一、充满风再动车。充风要掌握时间，充满风后自动制动阀手柄置中立位，检查列车管有无漏泄。少量减压停车时，要追加减压后再缓解，全列车缓解后再动车。

二、伸开车钩再加速。压缩车钩时，车辆停稳后再起车，全列车钩伸开后再加速。

三、加强配合，协同动作。机车重联，挂车时由接近被连挂车辆的机车操纵，其他机车不得操纵。风管、暖汽管的连结及车钩连挂状态的检查，重联机车由本务机车乘务员负责，机车与列车由连挂车辆的机车乘务员负责。列车运行中，除使用重联线的内燃、电力机车外，重联机车必须听从本务机车的指挥；动车时，本务机车鸣笛，重联机车答复后，前部机车先开，后部机车再动；在坡上，后部机车应在驶过坡顶后再关汽或将手柄回至零位，避免两头争；列车施行制动时，后部机车不得将机车制动全部缓解。

四、途中调速不前拉后拥。在起伏坡道，要使车钩呈伸张状态，待列车大部越过坡顶再关汽或将手柄回至零位，空重混编，空车制动力大，初次减压量不应过多。

五、非常制动和低速度制动时，列车未停稳不得缓解。

六、常用制动后，机车制动缸至少保持0.5~1.0公斤/平方厘米压力。缓解列车制动时，既要防止充风不足，又要避免过量供给引起制动。货物列车必须施行保压停车。

七、停车为起车做好准备。坡上停车时，先用单独制动阀后用自动制动阀，使车钩呈压缩状态，便于起车。下坡道起车时，要注意平稳，防止冲动。

第 24 条 防止列车坡停事故应注意：

一、做好思想准备。出勤时，根据人、天、地、车、时（蒸汽机车还有煤）等情况，做好预想活动，采取预防措施。

二、准备好再出段。对机车要精检细修，彻底给油。消灭松、漏，保证砂路畅通，砂管适中，流量标准。上满燃料、水、砂。蒸汽机车要消灭阀不正、打音，清好炉，润好煤。内燃机车禁止甩牵引电动机和保护装置，柴油机甩缸，以及乱用保险出段。

三、准备好再开车。蒸汽机车开车前要做好汽缸预热，向汽室汽缸摇油。开车时要老水、汽足、火旺，做到注水不掉汽。内燃机车在开车前应提前起动柴油机，以提高油水温度，禁止在低于容许加负荷的温度下开动列车。

四、动能闯坡保速度。根据吨位、线路断面、地形、天气等情况，充分利用动能闯坡。

五、蒸汽机车要提高供汽率，保证汽、水供应。司机要掌握加速、保速、缓汽缓水时机，做到加速照顾汽、水；副司机要用好加煤机、热水泵，实行联合焚火，做到簸箕火床，标准水位，蒸汽充足，保证加速需要。

六、防止空转、窜水。开汽（手柄进位）不要过猛，手把慢慢放。在曲线和速度发生变化容易发生空转的地点，适时撒砂。蒸汽机车速度在三十公里以下时，要使用粘着重量增加器，预防空转。

第 25 条 蒸汽机车严禁白水表行车，防止锅炉爆炸：

一、机务段应根据管内各区段的最大坡度和驼峰的坡度，分别订出安全水位，并在水表框上涂以标记，便于乘务员掌握。