

МИНИСТЕРСТВО ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ СССР

УТВЕРЖДАЮ:

Министр путей сообщения

Б. БЕЩЕВ

19 марта 1952 г.

ИНСТРУКЦИЯ ПО СИГНАЛИЗАЦИИ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ СОЮЗА ССР



ГОСУДАРСТВЕННОЕ ТРАНСПОРТНОЕ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО

Москва 1956

Чтобы реализовать решающую и всеобъемлющую роль железнодорожного транспорта, требуется прежде всего слаженность всех частей и их работа в строго определённом порядке. Это и есть то, что называется дисциплиной на транспорте.

И. В. СТАЛИН

ИЗВЛЕЧЕНИЯ ИЗ ПРАВИЛ ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ СОЮЗА ССР

Показание сигнала является приказом и подлежит беспрекословному выполнению. Работники железнодорожного транспорта должны обеспечивать немедленное выполнение требования сигнала всеми возможными средствами.

Каждый работник железнодорожного транспорта, связанный с движением поездов, обязан твёрдо и отчётливо знать Инструкцию по сигнализации (§ 336 ПТЭ).

Каждый работник железнодорожного транспорта обязан подавать сигнал остановки поезду или маневрирующему составу во всех случаях, явно угрожающих безопасности движения или жизни людей (§ 543 ПТЭ).

ВВЕДЕНИЕ

1. Точное и беспрекословное соблюдение сигналов, установленных настоящей Инструкцией по сигнализации на железных дорогах, обеспечивает безопасность и бесперебойность движения поездов и маневровой работы.

2. Сигналы, установленные настоящей Инструкцией, обязательны для всех без исключения органов и подразделений железных дорог Союза ССР.

Отдельные изменения, дополнения или отступления от них могут быть допущены лишь специальными приказами Министра путей сообщения.

3. Все технические условия, инструкции и другие руководящие указания, относящиеся к сигнализации на железных дорогах, должны строго соответствовать требованиям настоящей Инструкции.

Глава I

СИГНАЛЫ

§ 1. Сигналы служат для обеспечения безопасности движения, а также для чёткой организации движения поездов и маневровой работы.

Сигналами даются указания локомотивным и поездным бригадам и другим работникам, связанным с движением, при следовании поездов и маневровой работе (§ 115 ПТЭ).

ДЕЛЕНИЕ СИГНАЛОВ

§ 2. Сигналы на железных дорогах делятся на видимые и звуковые, а по времени их применения — на дневные, ночные и круглосуточные.

ВИДИМЫЕ СИГНАЛЫ

§ 3. Видимые сигналы выражаются цветом, формой, положением и числом сигнальных показаний. Для подачи видимых сигналов служат светофоры, семафоры, диски, щиты, фонари, флаги, факел-свечи, сигнальные указатели и сигнальные знаки.

Видимые сигналы подразделяются по времени их применения на:

а) дневные, подаваемые в светлое время суток; для подачи сигналов этого рода служат крылья семафоров, диски, щиты, флаги и сиг-

нальные указатели (стрелочные, приборов путевого заграждения, гидроколонок);

б) ночные, подаваемые в тёмное время суток; сигналами этого рода служат огни установленных цветов в сигнальных фонарях на семафорах, дисках и маневровых щитах, в ручных, поездных фонарях, фонарях на шестах и сигнальных указателях.

Ночные сигналы должны применяться и в дневное время при тумане, метели и других неблагоприятных условиях, когда видимость дневных сигналов остановки менее 1 000 м, сигналов уменьшения скорости — менее 400 м, маневровых сигналов — менее 200 м;

в) круглосуточные, подаваемые одинаково и в светлое и в тёмное время суток; сигналами этого рода служат огни светофоров установленных цветов, маршрутные указатели, огонь факел-свечи и сигнальные знаки.

В тоннелях применяются только ночные или круглосуточные сигналы.

ЗВУКОВЫЕ СИГНАЛЫ

§ 4. Звуковые сигналы выражаются числом и сочетанием звуков различной продолжительности. Значение их днём и ночью одно и то же.

Для подачи звуковых сигналов служат духовые рожки, ручные свистки, свистки локомотивов и автодрезин, гудки и сирены разного рода силовых установок, колокола локомотивные и станционные, звонки электрической сигнализации и петарды.

§ 5. Взрыв петарды требует немедленной остановки поезда.

Глава II

ПОСТОЯННЫЕ СИГНАЛЫ

§ 6. Постоянные сигналы подразделяются на основные и предупредительные. Предупредительные сигналы заблаговременно указывают на показания основных сигналов.

К постоянным сигналам относятся светофоры, семафоры, предупредительные диски и маневровые щиты.

Для улучшения восприятия сигнальных показаний допускается применение мигающих сигналов (периодически загорающихся и гаснущих).

§ 7. Светофоры и семафоры применяются:

а) входные — для ограждения станций со стороны прилегающих перегонов; они служат для запрещения или разрешения входа поезда на станцию;

б) выходные — для запрещения или разрешения поезду отправиться со станции на перегон;

в) проходные — для запрещения или разрешения поезду проследовать с одного блок-участка (межпостового перегона) на другой;

г) маршрутные — для запрещения или разрешения прибывающему или отправляемому поезду проследовать из одного района станции в другой;

д) прикрытия — для ограждения мест, опасных для движения поездов на перегонах, как-то: разводных и подъёмных мостов, пересечений железных дорог в одном уровне другими железнодорожными или трамвайными путями, троллейбусными линиями и участков, проходимых с проводником.

Светофоры, кроме того, применяются:

е) предупредительные — для заблаговременного предупреждения о показании входного или проходного сигнала или сигнала прикрытия;

ж) маневровые — для запрещения или разрешения производить манёвры;

з) горочные — для запрещения или разрешения подачи состава на горку,

и) заградительные — для остановки поезда при опасности для движения на переездах, крупных искусственных сооружениях и обвальных местах;

к) повторительные — для оповещения о показании выходного или маршрутного светофора, когда по местным условиям видимость основного светофора не обеспечивается;

л) локомотивные — для запрещения или разрешения поезду следовать по перегону с одного блок-участка на другой.

СВЕТОФОРЫ

§ 8. Светофоры делятся на прожекторные (рис. 1, а и 14, а) и линзовые (рис. 1, б и 14, б)

Светофоры применяются как нормально горящие, так и нормально не горящие.

Огни нормально не горящих светофоров загораются: входного и проходного — при вступлении подвижного состава на блок-участок перед ними, выходного с главного пути — при вступлении подвижного состава за входной светофор, выходного с бокового пути — при вступлении подвижного состава на приёмо-отправочный путь перед ним. Сигнальные огни на входном и проходном светофорах гаснут после выхода подвижного состава с блок-участка, предшествующего этим светофорам, а на выходном светофоре — после освобождения пути перед ним от подвижного состава.

На мачтах всех светофоров устанавливаются таблички с названиями светофоров. Проходные светофоры автоблокировки обозначаются цифрами, все остальные светофоры — буквами или буквами с цифрами.

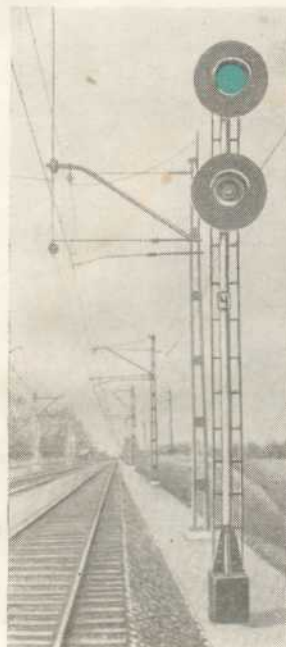
ВХОДНЫЕ СВЕТОФОРЫ

§ 9. Входными светофорами подаются сигналы:

а) **один зелёный огонь** — «Путь свободен, разрешается поезду проследовать станцию по главному пути с установленной скоростью без остановки; выходной светофор открыт» (рис. 1);

б) **один жёлтый огонь** — «Тише, разрешается поезду следовать на станцию по главному пути с остановкой на станции; выходной или маршрутный светофор закрыт» (рис. 2);

в) **два жёлтых огня** или **один жёлтый с показанием маршрутного указателя** (см. § 70) —



а)



б)

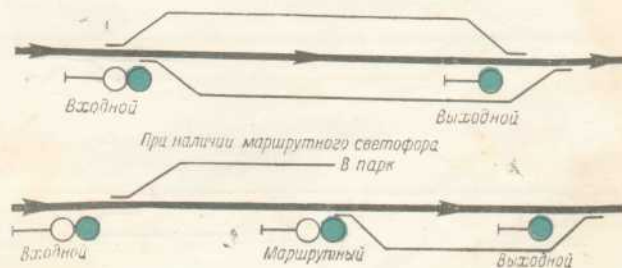


Рис. 1

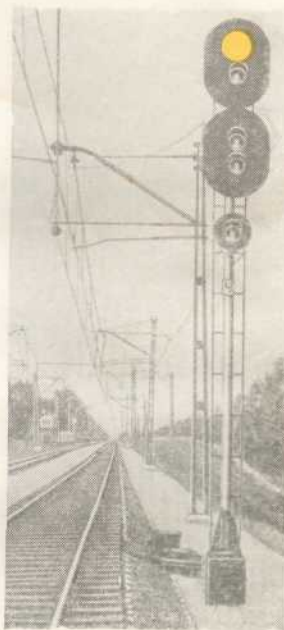
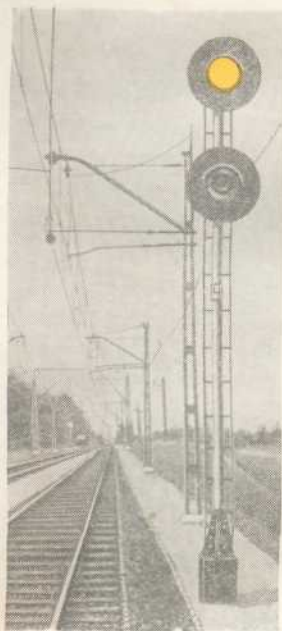


Рис. 2

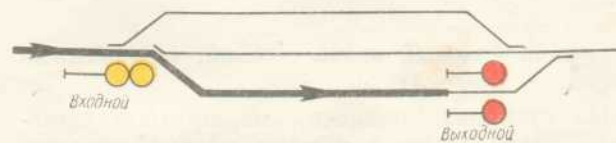
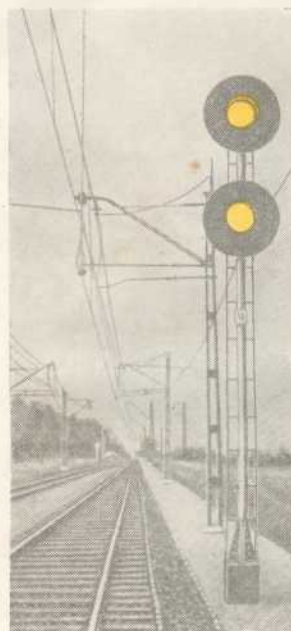


Рис. 3

«Тише, разрешается поезду следовать на станцию на один из боковых путей с готовностью к остановке на станции» (рис. 3);

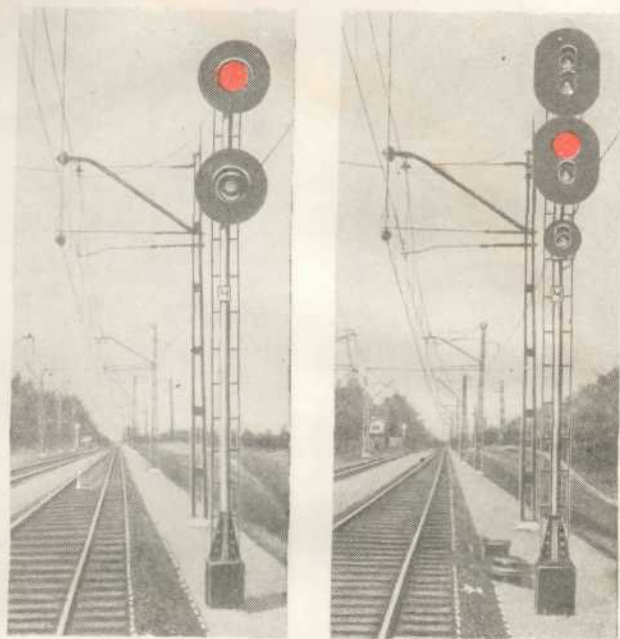


Рис. 4

г) **один красный огонь**—«Стой, не проезжая сигнала» (рис. 4).

На станциях, имеющих маршрутные светофоры, **один зелёный и один жёлтый одновременно горящие огни** на входном светофоре означают: «Разрешается поезду следовать на станцию по главному пути; маршрутный светофор открыт, а выходной светофор закрыт» (рис. 5).

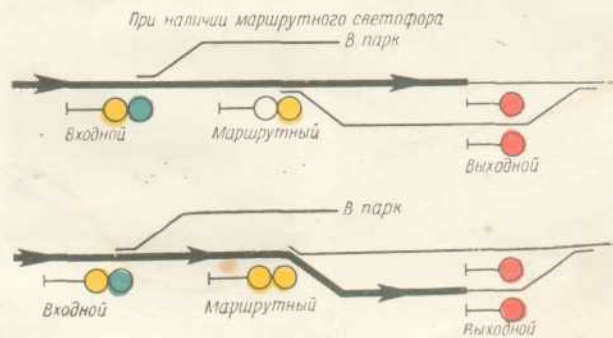
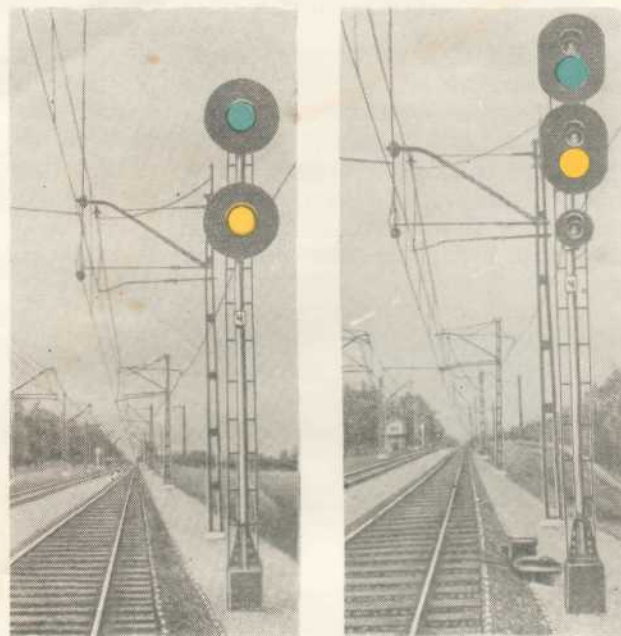


Рис. 5

ПРИГЛАСИТЕЛЬНЫЙ СИГНАЛ

§ 10. Во избежание задержки поездов при невозможности вследствие порчи устройств сигнализации, централизации и блокировки открыть входной светофор разрешается при горящих основных огнях светофора или же при красном огне вместо послышки проводника применять пригласительный сигнал — **один лунно-белый огонь** на мачте входного светофора (рис. 6).

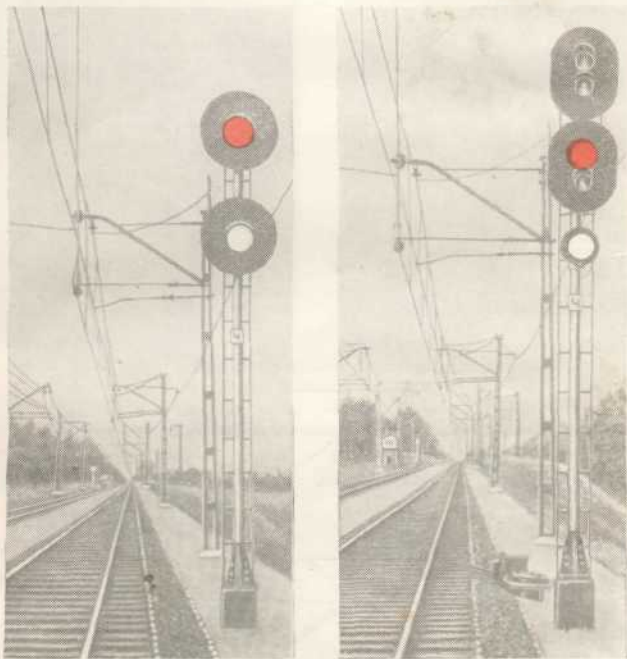


Рис. 6

По пригласительному сигналу разрешается поезду проследовать на станцию **без остановки перед входным светофором со скоростью не более 15 км в час с готовностью остановиться в любой момент, если встретится препятствие для дальнейшего движения.**

ВЫХОДНЫЕ СВЕТОФОРЫ

§ 11. Выходными светофорами на участках, оборудованных автоматической блокировкой, подаются сигналы:

а) **один зелёный огонь** — «Путь свободен, разрешается поезду отправиться со станции и следовать с установленной скоростью; впереди свободны не менее двух блок-участков» (рис. 7);

б) **один жёлтый огонь** — «Тише, разрешается поезду отправиться со станции; впереди свободен один блок-участок» (рис. 8);

в) **один красный огонь** — «Стой, запрещается поезду отправиться со станции» (рис. 9).

Отправление со станции пассажирских, грузо-пассажирских и людских поездов и за ними грузовых поездов при



Рис. 7

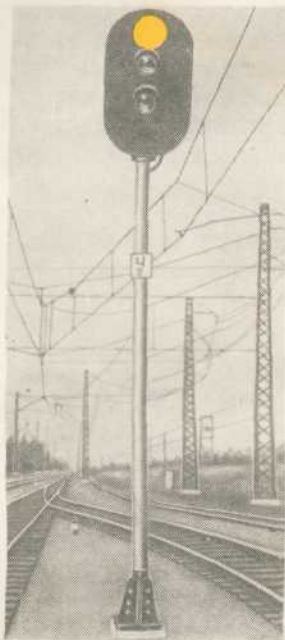


Рис. 8



Рис. 9

одном свободном блок-участке (жёлтый огонь выходного светофора) запрещается.

§ 12. Выходными светофорами на участках, оборудованных полуавтоматической блокировкой, подаются сигналы:

а) **один зелёный огонь** — «Путь свободен, разрешается поезду отправиться со станции и следовать с установленной скоростью; перегон до следующего раздельного пункта свободен» (рис. 10);

16



Рис. 10



Рис. 11

б) **один красный огонь** — «Стоять, запрещается поезду отправиться со станции» (рис. 11).

§ 13. При наличии ответвления, оборудованного путевой блокировкой, а также для указания пути, на который отправляется поезд на многопутных участках, оборудованных путевой блокировкой, и на двухпутных участках, оборудованных двусторонней автоблокировкой, огни выходного светофора **дополняются** соответствующим показанием маршрутного указателя.

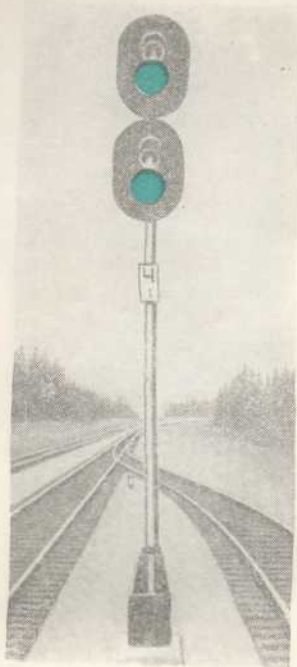


Рис. 12

При отсутствии маршрутного указателя разрешение поезду отправиться на ответвление или по неправильному пути при двусторонней автоблокировке подаётся двумя зелёными огнями на выходном светофоре, что указывает при автоблокировке на свободу не менее двух блок-участков, а при полуавтоматической блокировке — на свободу перегона до следующего раздельного пункта (рис. 12).

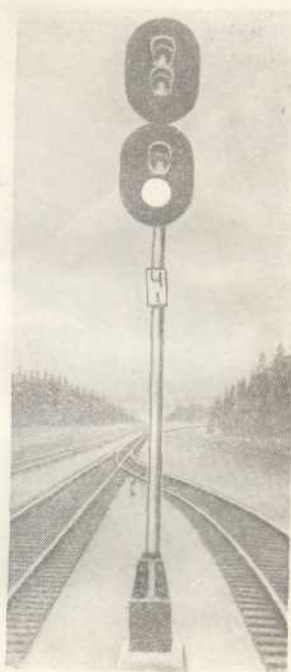


Рис. 13

§ 14. На станциях, имеющих выходные светофоры, при наличии ответвления, не оборудованного путевой блокировкой, готовность маршрута отправления на ответвление указывается одним лунно-белым огнём; поезда отправляются на ответвление с выдачей машинисту жезла или путевой телеграммы (телефонограммы) при лунно-белом огне и погашенном красном огне выходного светофора (рис. 13).

В этом случае групповые выходные светофоры должны иметь маршрутные указатели (§ 70, рис. 92).

МАРШРУТНЫЕ СВЕТОФОРЫ

§ 15. Маршрутные светофоры, расположенные по маршрутам приёма поездов, подают те же сигналы, что и входные светофоры (§ 9), и имеют пригласительные сигналы.

Маршрутные светофоры, расположенные по маршрутам отправления поездов, подают сигналы:

а) один зелёный **огонь** — «Разрешается поезду отправиться со станции и следовать с установленной скоростью; выходной светофор открыт»;

б) один жёлтый огонь — «Тише, разрешается поезду следовать до выходного светофора; выходной светофор закрыт»;

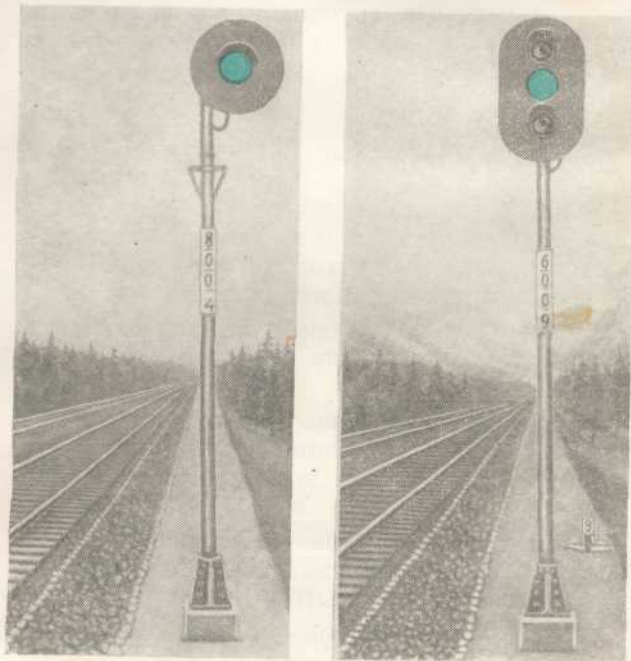
в) один красный **огонь** — «Стой, не проезжая сигнала».

Маршрутные светофоры могут дополняться маршрутными указателями путей приёма и отправления.

ПРОХОДНЫЕ СВЕТОФОРЫ

§ 16. Проходными светофорами на участках, оборудованных автоматической блокировкой, подаются сигналы:

а) **один зелёный огонь** — «Путь свободен, следуй с установленной скоростью; впереди



а)

б)

Рис. 14

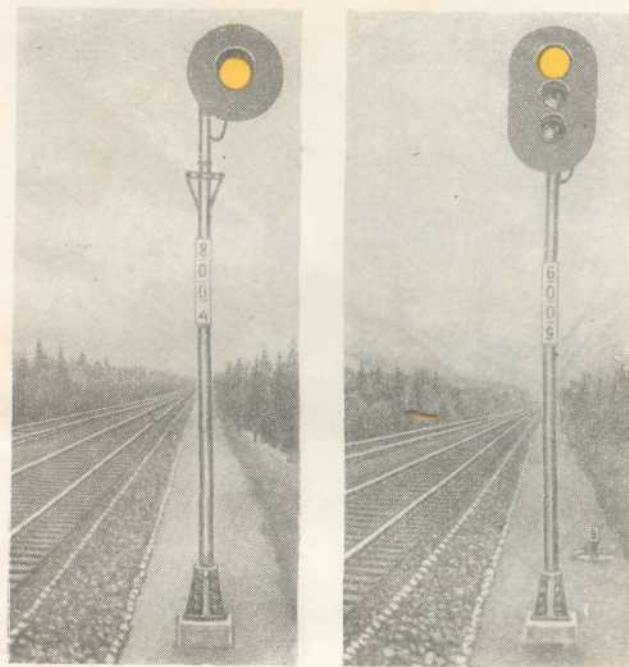


Рис. 15

свободны не менее двух блок-участков» (рис. 14);

б) **один жёлтый огонь** — «Тише, впереди свободен один блок-участок» (рис. 15);

в) **один красный огонь** — «Стойте, не проезжая сигнала» (рис. 16).

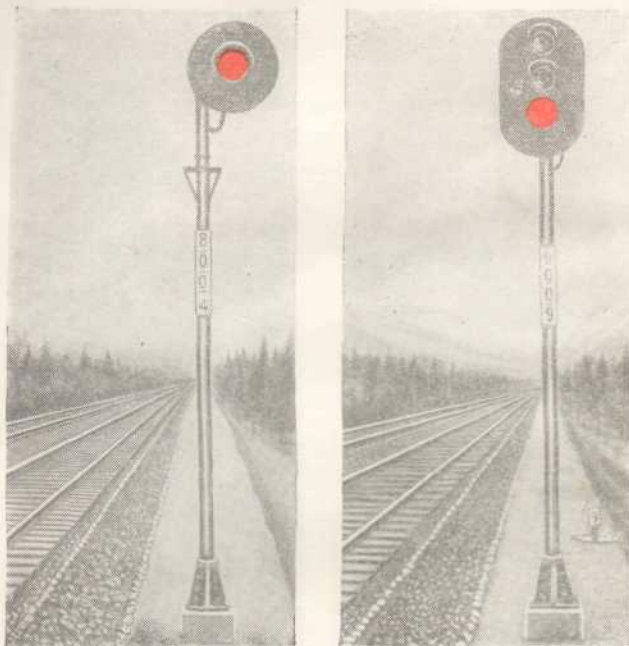


Рис. 16

§ 17. На участках, оборудованных автоблокировкой с четырёхзначной сигнализацией, показания выходных и проходных светофоров обозначают: зелёный огонь — свобода впереди не менее трёх блок-участков, зелёный и жёлтый одновременно горящие огни (рис. 17) — свобода двух блок-участков, жёлтый огонь — свобода одного блок-участка, красный — требование остановки.



Рис. 17

УСЛОВНО-РАЗРЕШИТЕЛЬНЫЙ СИГНАЛ

§ 18. При автоматической блокировке на проходном светофоре, расположенном на затяжном подъёме, устанавливается условно-разрешительный сигнал — дополнительная головка

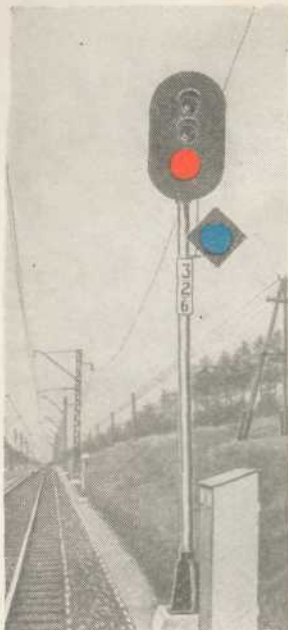


Рис. 18



Рис. 19

с синим огнём (рис. 18) или щит с отражательным знаком прозрачно-белого цвета в виде буквы Т (рис. 19).

Синий огонь или отражательный знак «Т» разрешает проследование красного огня без остановки грузовому поезду веса, установленного приказом начальника дороги в соответствии с указаниями § 482 ПТЭ. При этом скорость проследования красного огня светофора должна быть не более 15 км в час с готовностью оста-

24

новиться в любой момент, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

§ 19. Проходными светофорами при полуавтоматической блокировке подаются сигналы:

а) **один зелёный огонь** — «Путь свободен, следуй с установленной скоростью; перегон до следующего раздельного пункта свободен» (рис. 20);

б) **один красный огонь** — «Стой, не проезжая сигнала» (рис. 21).

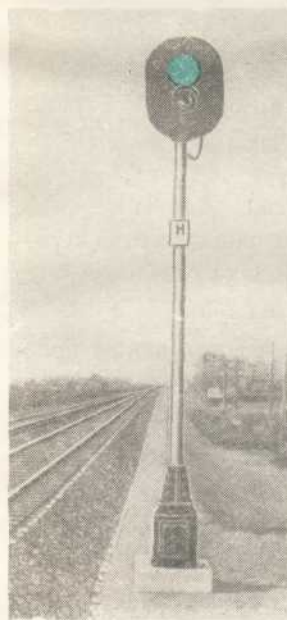


Рис. 20

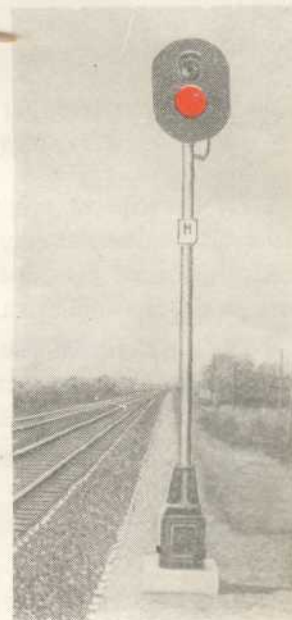


Рис. 21

§ 20. Открытие входных, выходных и маршрутных светофоров производится дежурным по станции. Закрытие этих светофоров производится автоматически после прохода их первой колёсной парой (при автоблокировке или электрической централизации) или вручную дежурным по станции. При автоматической блокировке проходные светофоры меняют свои показания автоматически в зависимости от свободности или занятости впереди лежащих блокучастков.

СВЕТОФОРЫ ПРИКРЫТИЯ И ЗАГРАДИТЕЛЬНЫЕ

§ 21. Светофоры прикрытия одним зелёным огнём разрешают поезду следовать с установленной скоростью, а одним красным огнём требуют остановки, не проезжая сигнала.

§ 22. Заградительные светофоры одним красным огнём требуют остановки поезда, не проезжая сигнала (рис. 22).

Нормально заградительные светофоры не освещаются (рис. 23). Неосвещённые заградительные светофоры сигнального значения не имеют.

Схема установки заградительных светофоров приведена на рис. 24.



Рис. 22



Рис. 23

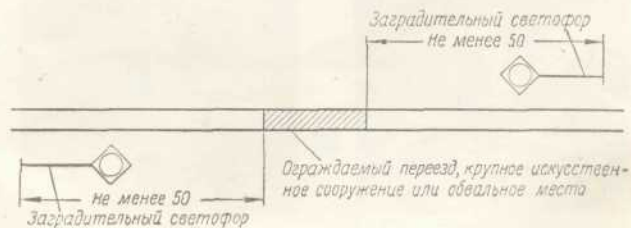


Рис. 24

ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНЫЕ И ПОВТОРИТЕЛЬНЫЕ СВЕТОФОРЫ

§ 23. Предупредительными светофорами подаются сигналы:

а) **один зелёный огонь** — «Путь свободен, основной светофор (семафор) открыт» (рис. 25);

б) **один жёлтый огонь** — «Тише, основной светофор (семафор) закрыт» (рис. 26).



Рис. 25

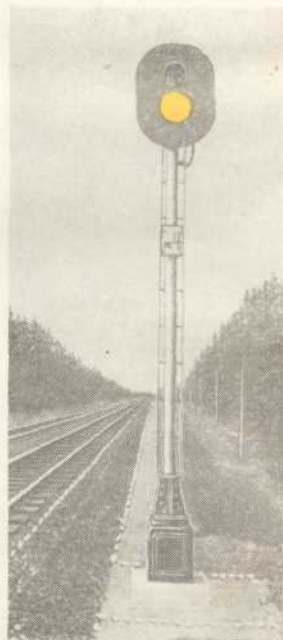


Рис. 26

§ 24. Повторительные светофоры **одним зелёным огнём** извещают локомотивную и поездную бригаду об открытии выходного или маршрутного светофора (рис. 27).

Нормально повторительные светофоры не освещаются. Неосвещённые повторительные светофоры сигнального значения не имеют.

Схема установки повторительных светофоров приведена на рис. 28.

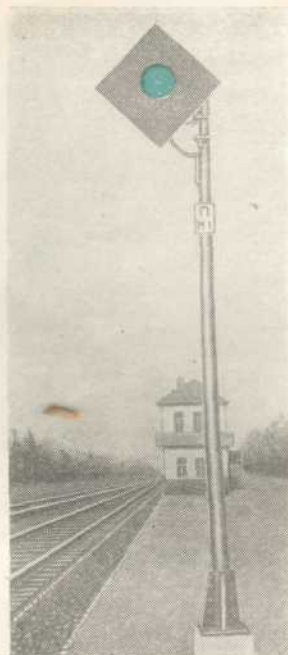


Рис. 27

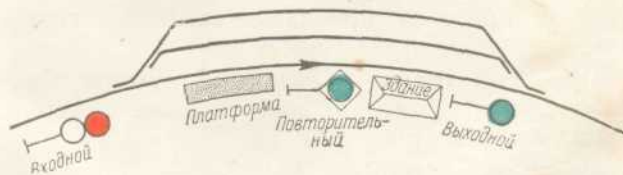


Рис. 28

КАРЛИКОВЫЕ СВЕТОФОРЫ

§ 25. На станциях могут применяться карликовые светофоры, дающие те же показания, что и обыкновенные светофоры (рис. 29).

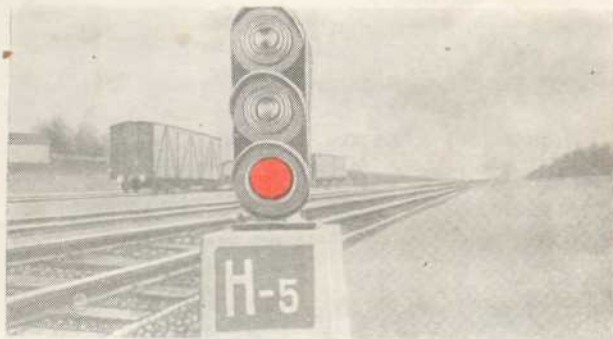


Рис. 29

ЛОКОМОТИВНЫЕ СВЕТОФОРЫ

§ 26. На участках, оборудованных автоматической локомотивной сигнализацией при наличии путевых светофоров, локомотивными светофорами подаются сигналы:

а) зелёный огонь — «Путь свободен, следуй с установленной скоростью; на путевом светофоре, к которому приближается поезд, горит зелёный огонь» (рис. 30);

б) жёлтый огонь — «Тише, на путевом светофоре, к которому приближается поезд, горит жёлтый огонь» (рис. 31);

в) жёлтый огонь с красным — «Принимай меры к торможению и остановке поезда, не

30

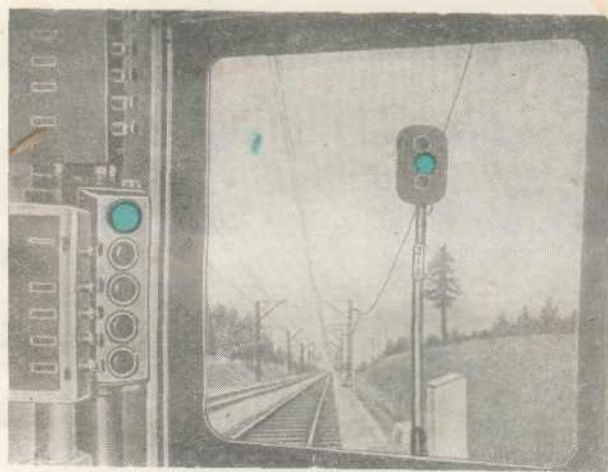


Рис. 30

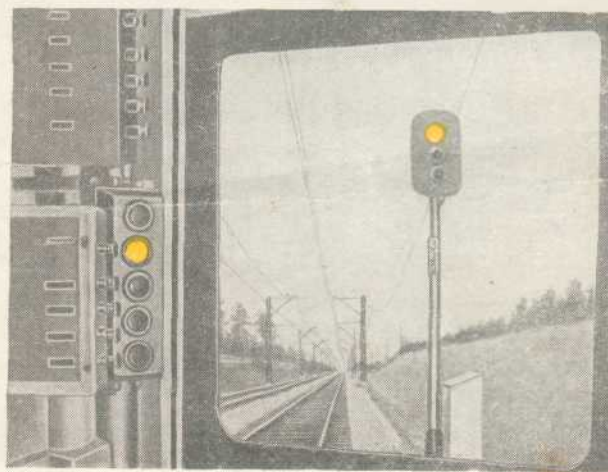


Рис. 31

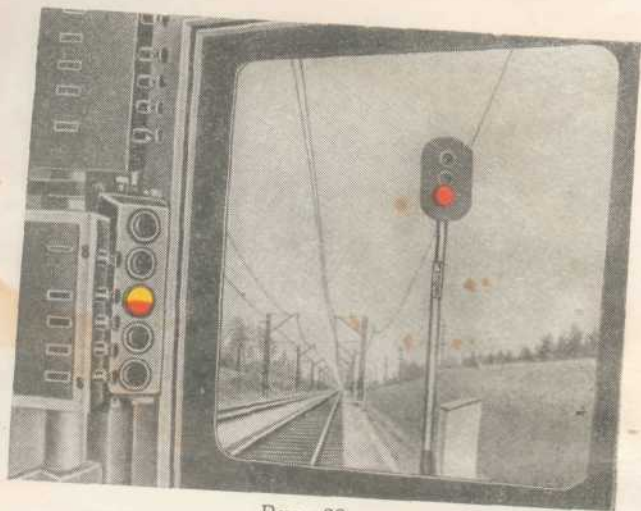


Рис. 32

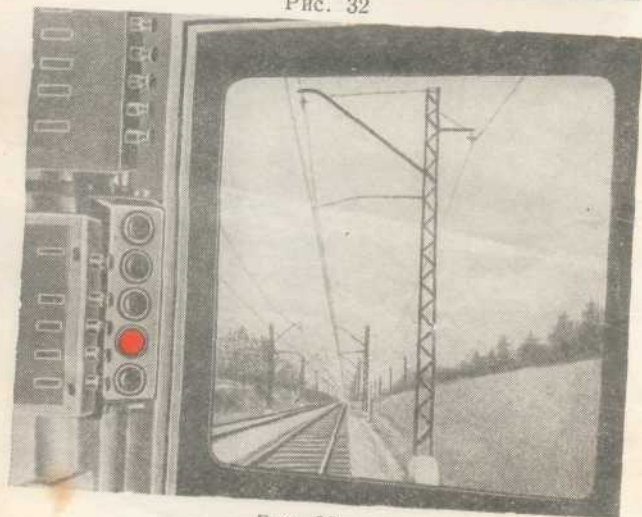


Рис. 33

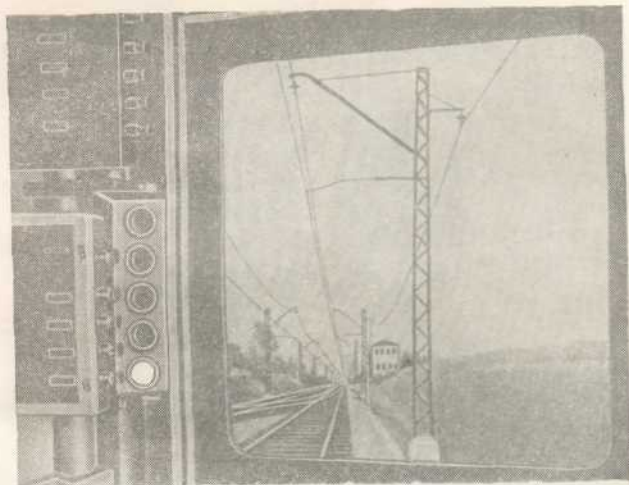


Рис. 54

проезжая путевого светофора с красным огнём, к которому приближается поезд» (рис. 32).

В случае проезда путевого светофора с красным огнём на локомотивном светофоре загорается **красный огонь** (рис. 33).

Белый огонь (рис. 34) указывает, что показания путевых светофоров на локомотивные светофоры не передаются и машинист должен руководствоваться только показаниями путевых светофоров.

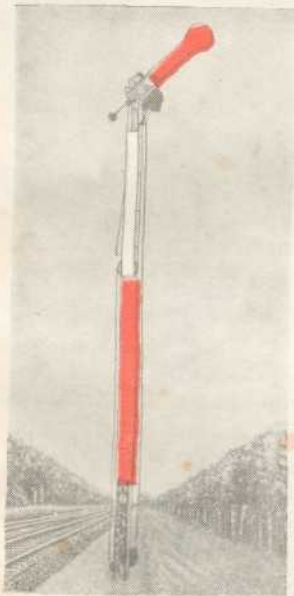
§ 27. На участках, оборудованных автоматической локомотивной сигнализацией без путевых светофоров, сигнализация локомотивными светофорами устанавливается инструкцией МПС.

СЕМАФОРЫ

§ 28. Семафорами подаются сигналы:

а) днём поднятым вверх крылом под углом 135° к мачте, а ночью одним зелёным огнём — «Путь свободен» (рис. 35). Так сигнализируют входные семафоры при приёме поезда на главный путь с готовностью к остановке на станции, а также выходные, проходные и маршрутные семафоры и семафоры прикрытия;

Днём



Ночью

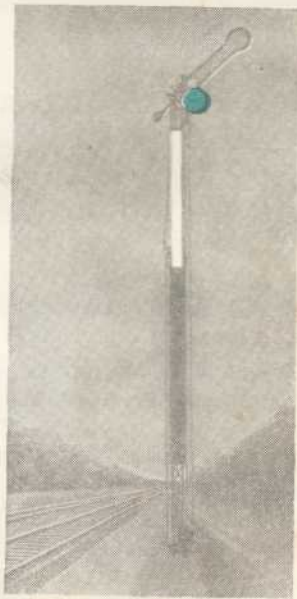
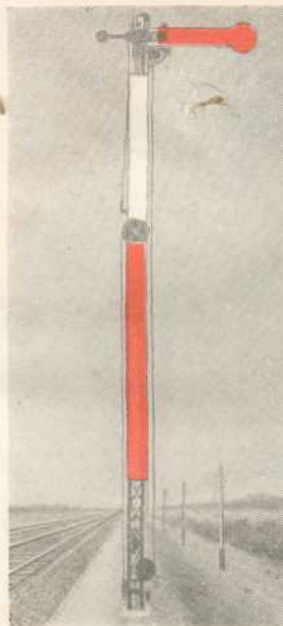


Рис. 35

Днём



Ночью

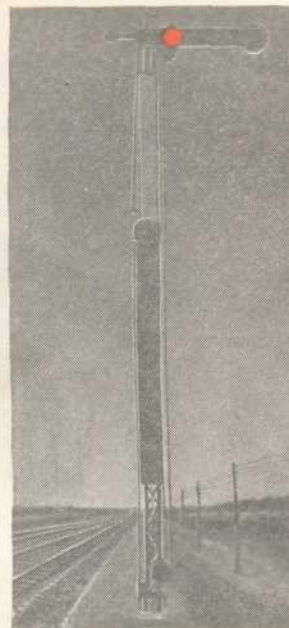
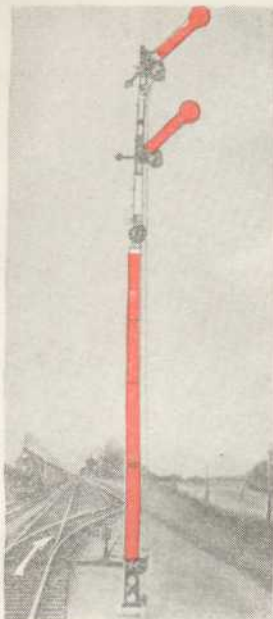


Рис. 36

б) днём горизонтальным положением крыла семафора и ночью одним красным огнём — «Стой, не проезжая сигнала» (рис. 36).

§ 29. Для дачи указания поезду о том, что он отправляется на ответвление, или о снижении скорости при приёме его на боковой путь на семафоре устанавливаются дополнительные крылья. В закрытом положении эти крылья расположены вдоль мачты, а сигнальные огни

Днём



Ночью

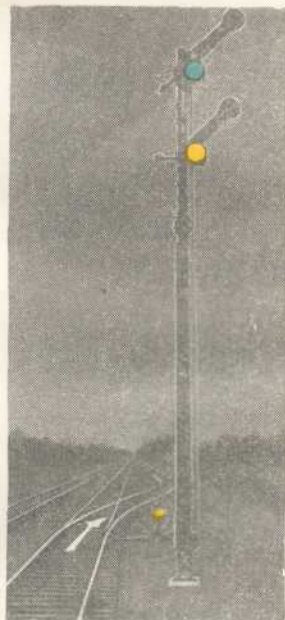


Рис. 37

их закрыты щитками и со стороны приближающегося поезда не видны. В открытом положении дополнительные крылья наклонены под углом 135° к мачте, а ночью светят жёлтые огни соответственно количеству открытых дополнительных крыльев.

Входной семафор поднятым вторым крылом днём и жёлтым огнём второго крыла ночью даёт указание поезду, что он принимается на боковой путь, и показывает: «Тише, разрешается

поезду следовать на станцию на один из боковых путей с готовностью к остановке на станции» (рис. 37).

Так же сигнализируют и маршрутные семафоры.

Выходной семафор поднятым вторым крылом днём и жёлтым огнём второго крыла ночью даёт указание поезду, что поезд отправляется на ответвлённый путь (при наличии двух направлений для следования поезда).

§ 30. При наличии трёх и более направлений применяются трёхкрылые семафоры или маршрутные указатели (см. § 70) на однокрылых семафорах. Третье крыло сигнализирует так же, как и второе, жёлтым огнём.

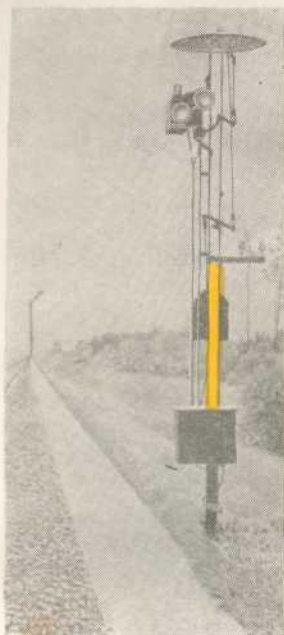
§ 31. Для контроля со стороны станции положения крыльев входного семафора в ночное время служат контрольные огни. При закрытом положении семафора на нём со стороны станции видны прозрачно-белые контрольные огни по числу крыльев, а при открытом — зелёные огни соответственно числу открытых крыльев.

Выходные, маршрутные и проходные семафоры, как правило, контрольных огней не имеют. В том случае, когда пункт управления таким семафором расположен за последним по направлению движения, на семафоре устанавливается контрольный огонь только закрытого положения — прозрачно-белый. Открытое положение этих семафоров контрольного огня не имеет.

ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНЫЕ ДИСКИ И ДИСКИ СКВОЗНОГО ПРОХОДА

§ 32. Предупредительный диск указывает положение крыла семафора, с которым он связан.

Днём



Ночью

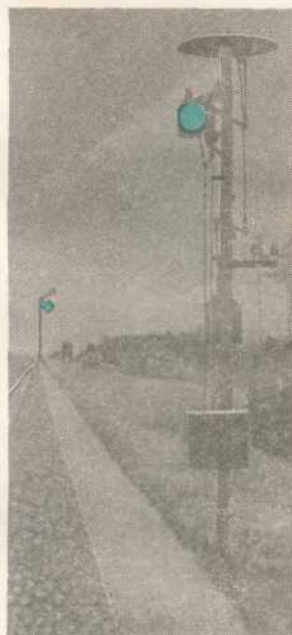
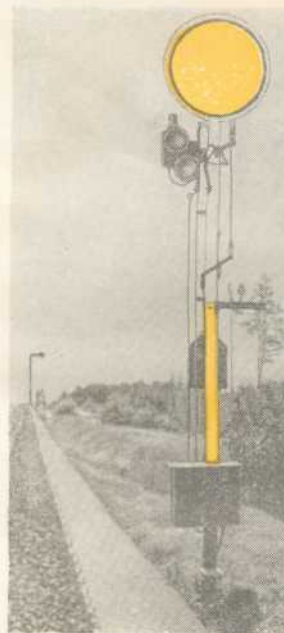


Рис. 38

Предупредительный диск сигнализирует:
а) входной семафор открыт — **предупредительный диск открыт**; со стороны поезда видны: **днём — ребро диска, ночью — зелёный огонь** (рис. 38);

б) входной семафор закрыт — **предупредительный диск закрыт**; со стороны поезда видны:

Днём



Ночью

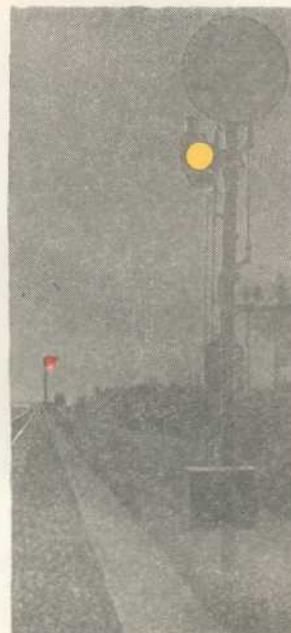


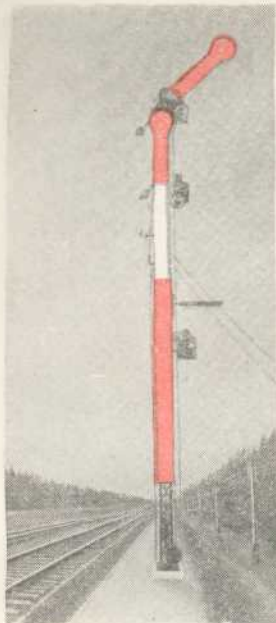
Рис. 39

днём — диск, окрашенный в жёлтый цвет, ночью — жёлтый огонь (рис. 39).

§ 33. Предупредительный диск выходного семафора, помещаемый на мачте входного семафора, называется диском сквозного прохода.

Диск сквозного прохода сигнализирует:

Днём



Ночью

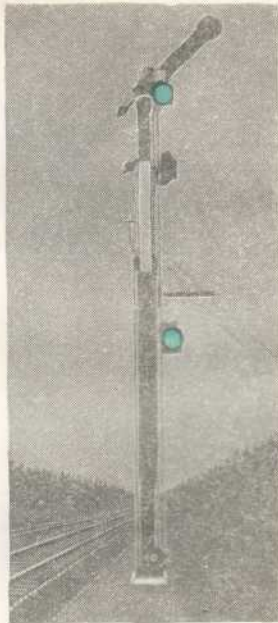


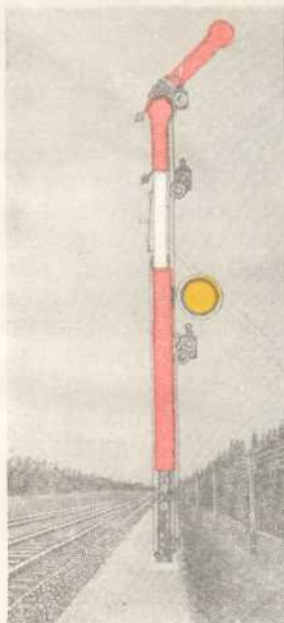
Рис. 40

а) выходной семафор открыт, поезд пропускается через станцию без остановки — диск открыт; со стороны поезда видны: днём — ребро диска, а ночью — зелёный огонь (рис. 40);

б) выходной семафор закрыт — диск закрыт; со стороны поезда видны: днём — диск, окра-

40

Днём



Ночью

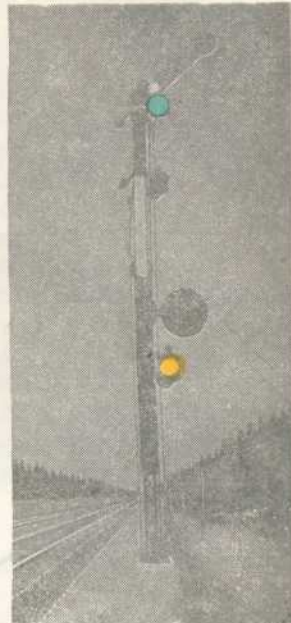


Рис. 41

шенный в жёлтый цвет, ночью — жёлтый огонь (рис. 41).

§ 34. Предупредительные диски и диски сквозного прохода показывают в сторону станции при открытом положении контрольный зелёный огонь, а при закрытом — прозрачно-белый.

41

Семафоры и диски управляются непосредственно дежурным по станции или дежурным по блок-посту или по приказанию дежурного по станции дежурным сигнальником или стрелочником. Никакие другие работники управлять семафорами и дисками не имеют права.

Открытие семафоров и дисков производится каждый раз отдельным действием или распоряжением дежурного по станции. Закрытие семафоров при наличии специальных устройств, Контролирующих проследование поезда, производится автоматически, а в остальных случаях — непосредственно дежурным по станции или дежурным по блок-посту, дежурным сигнальником или стрелочником.

ДОПОЛНЕНИЕ ВХОДНЫХ И ПРОХОДНЫХ СЕМАФОРОВ ПЕТАРДАМИ

§ 35. В том случае, когда при плохой видимости сигналов (туман, метель и другие неблагоприятные условия) станция вследствие занятия или неисправности пути не может принять прибывающий поезд, а путевой пост не может пропустить его на впереди лежащий перегон, закрытые входные и проходные семафоры, не имеющие предупредительных сигналов, должны как днём, так и ночью дополняться петардами.

Перед входными семафорами петарды укладываются в количестве трёх штук, причём первая от семафора укладывается на расстоянии длины тормозного пути, установленного для подходов к данной станции техническо-распорядительным актом, вторая — на расстоянии

20 м от первой и третья — на расстоянии 20 м от второй в сторону перегона.

На путевых постах петарды укладываются в том же порядке не ближе чем на 200 м перед проходным семафором.

Укладка первой петарды производится на пути против специального сигнального знака (§ 80, рис. 111).

ОГРАЖДЕНИЕ ИСПОРЧЕННОГО СВЕТОФОРА, СЕМАФОРА И ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНОГО ДИСКА

§ 36. При порче входного, маршрутного или выходного светофора, выразившейся в погасании красного огня или в невозможности закрыть светофор, на оси пути против этого светофора устанавливается переносный красный сигнал, охраняемый отдельным работником.

При порче входного или маршрутного светофора поезда принимаются на станцию по пригласительному сигналу или с проводником. При порче выходного или проходного светофора движение поездов производится в соответствии с Инструкцией по движению поездов.

§ 37. При порче семафора, когда он даёт неправильное показание сигнала, крыло его приводится в закрытое положение.

Ночью, а также днём во время тумана, метели и других неблагоприятных условий, понижающих видимость сигналов, фонарь его

должен быть зажжён и показывать в сторону приближающегося поезда красный огонь.

При порче входного или маршрутного семафора поезда принимаются на станцию с проводником, а при порче выходного или проходного семафора движение поездов производится в соответствии с Инструкцией по движению поездов.

Если испортившийся входной, маршрутный, выходной или проходной семафор привести в закрытое положение не представляется возможным, то фонарь его не должен освещаться и против него на оси пути устанавливается переносный красный сигнал, охраняемый отдельным работником.

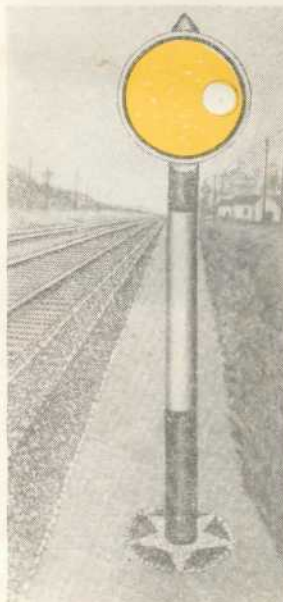
§ 38. При обнаружении порчи входного светофора, входного или проходного семафора, остающихся в открытом положении, в то время, когда на перегоне будет в движении поезд, не имеющий предупреждения о порче, дополнительно к переносному красному сигналу укладываются на расстоянии длины тормозного пути перед светофором или семафором петарды в случае, если поезд не может быть принят на станцию без остановки у сигнала или пропущен на впереди лежащий перегон.

§ 39. Испортившийся предупредительный диск должен быть разобщён с семафором, приведён в закрытое положение и ночью освещён. При конструкции, не допускающей их разобщения, в закрытое положение приводятся оба сигнала, т.е. и диск и семафор, и до их исправления поезда принимаются на станцию с проводником.

ПОСТОЯННЫЕ ДИСКИ УМЕНЬШЕНИЯ СКОРОСТИ

§ 40. Постоянными дисками уменьшения скорости подаётся сигнал: «Уменьшай скорость до указанной в приказе по дороге» — днём виден **жёлтый диск**, ночью — **жёлтый огонь** (рис. 42).

Днём



Ночью

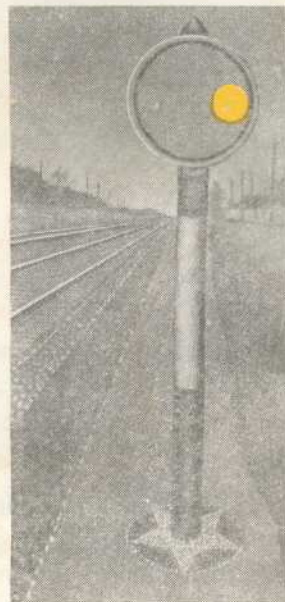


Рис. 42

Днём

Ночью

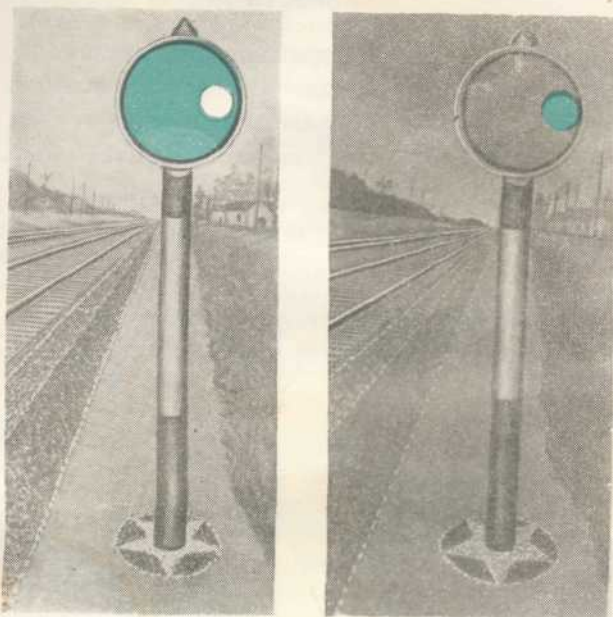


Рис. 43

Обратная сторона диска (зелёного цвета) днём и зелёный огонь ночью указывают на конец участка пути, на котором требуется уменьшить скорость (на однопутном участке машинист видит обратную сторону диска на левой стороне пути) (рис. 43).

§ 41. Постоянные диски уменьшения скорости должны устанавливаться с обеих сторон ограждаемого участка на расстоянии 600 м от него (рис. 44, 45 и 46)*.

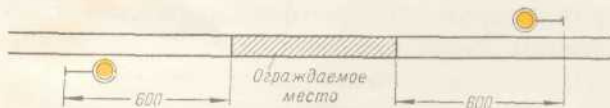


Рис. 44. Схема установки постоянных дисков уменьшения скорости на однопутном участке

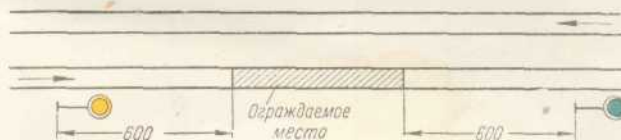


Рис. 45. Схема установки постоянных дисков уменьшения скорости на одном из путей двухпутного участка



Рис. 46. Схема установки постоянных дисков уменьшения скорости на обоих путях двухпутного участка

* На схемах рис. 44, 45 и 46 и далее на всех схемах, помещённых в Инструкции, расстояния даны в метрах.

ОБОЗНАЧЕНИЕ НЕДЕЙСТВУЮЩИХ СИГНАЛОВ

§ 42. Не включённые в действие светофоры, семафоры и диски должны быть приведены в закрытое положение (светофоры погашены) и закреплены двумя планками (рис. 47, 48 и 49).

Недействующие сигналы не освещаются.

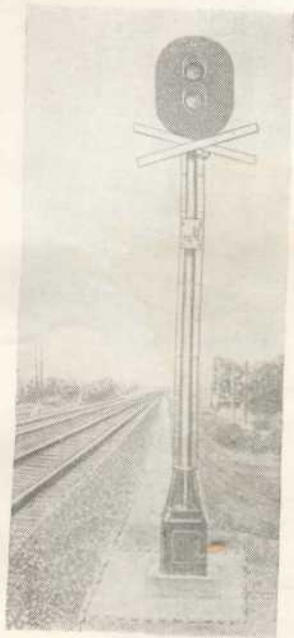


Рис. 47

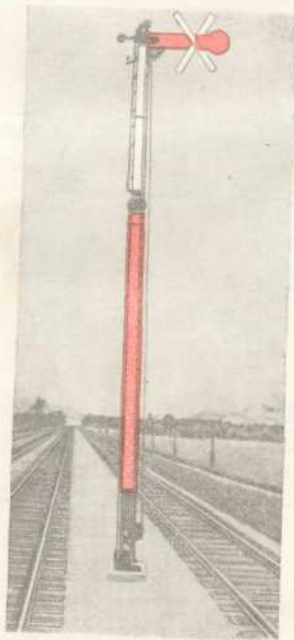


Рис. 48



Рис. 49

Оповестительные щиты, стоящие перед не включёнными в действие сигналами, также должны быть закреплены двумя планками или сняты.

Глава III

ПЕРЕНОСНЫЕ СИГНАЛЫ

§ 43. Переносными сигналами служат щиты, окрашенные с обеих сторон в красный цвет или с одной стороны в красный, а с другой в белый цвет, щиты, окрашенные с одной стороны

Днём

Ночью

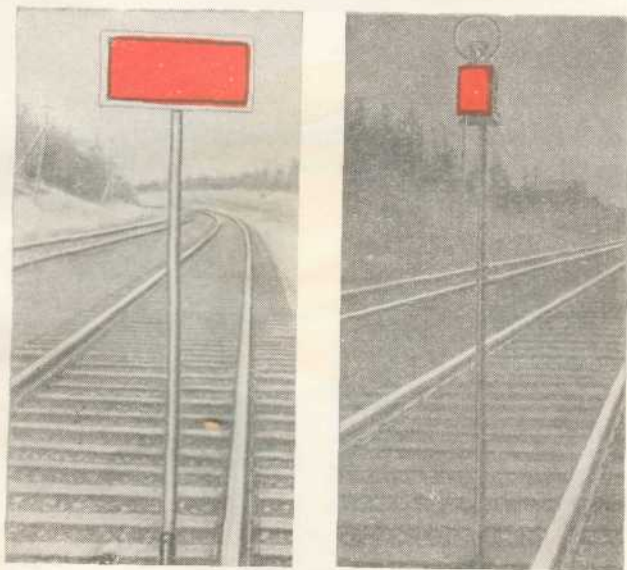


Рис. 50

в жёлтый, а с другой в зелёный цвет, фонари на шестах с красным, жёлтым или зелёным огнями, красные и жёлтые флаги на шестах и факел-свечи.

§ 44. Переносными сигналами предъявляются требования:

а) **красный щит (или красный флаг на шесте) днём и красный огонь фонаря на шесте ночью — «Стоить»** (рис. 50);

б) **жёлтый щит (или жёлтый флаг на шесте) днём и жёлтый огонь фонаря на шесте ночью —**

Днём

Ночью

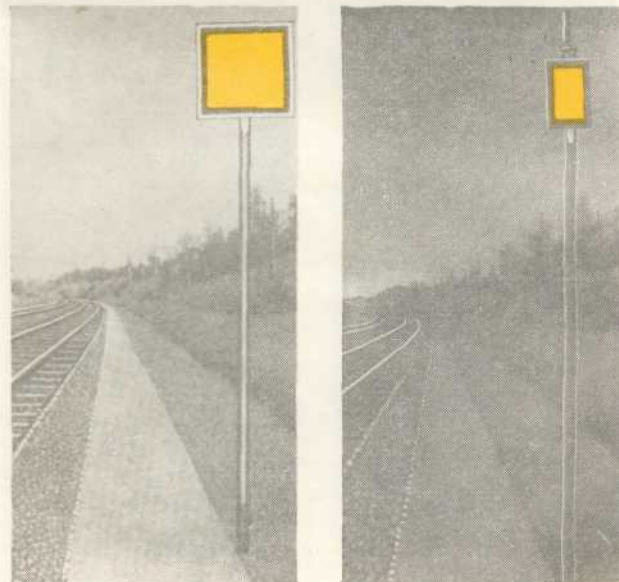


Рис. 51

Обратная сторона жёлтого щита (зелёного цвета) днём и зелёный огонь фонаря на шесте **ночью** (рис. 52) указывают на конец ограждаемого участка (на однопутном участке машинист днём видит обратную, зелёную сторону щита, а ночью зелёный огонь на левой стороне пути).

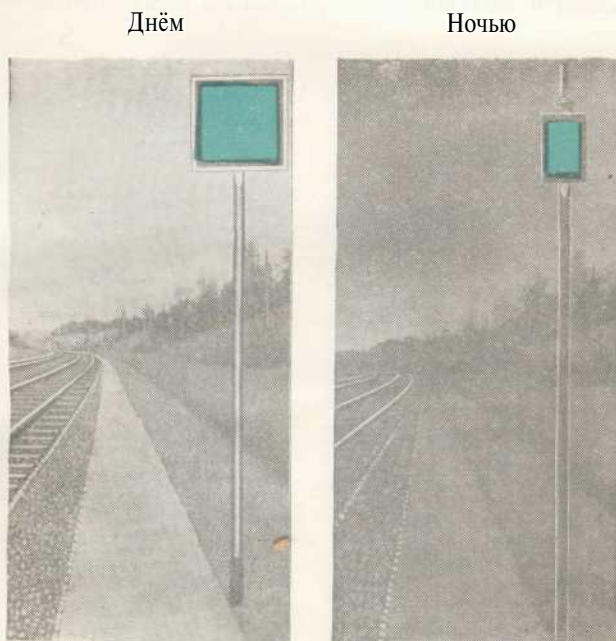


Рис. 52

§ 45. Всякое препятствие для движения на путях как на перегоне, так и в пределах станции должно быть ограждено соответствующими сигналами остановкой независимо от того, ожидается поезд или нет.

Препятствие на перегоне ограждается порядком, указанным на рис. 53, 54 и 55.



Рис. 53. Схема ограждения препятствия на однопутном участке



Рис. 54. Схема ограждения препятствия на одном из путей двухпутного участка



Рис. 55. Схема ограждения препятствия на обоих путях двухпутного участка

Места производства работ, требующие остановки поездов, ограждаются так же, как и препятствия на перегоне.

Сигналы уменьшения скорости и петарды должны находиться под охраной сигнальщиков, стоящих в 20 м от первой петарды в сторону места работ с красными ручными сигналами.

Переносные красные сигналы должны находиться под наблюдением руководителя работ.

Машинист обязан при подходе к переносному жёлтому сигналу подать сигнал бдительности и принять немедленные меры к уменьшению скорости, а при подходе к сигнальнику с красным ручным сигналом принять меры к немедленной остановке поезда, чтобы остановиться, не доезжая до первого по ходу поезда переносного красного сигнала.

При проезде места, где стоит сигнальщик с красным ручным сигналом, машинист обязан подать свистком сигнал остановки.

При производстве работ развёрнутым фрон-

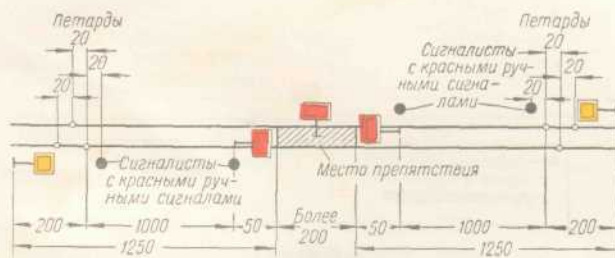


Рис. 56. Схема ограждения места работ при производстве их развёрнутым фронтом

том (более 200 м) места работ ограждаются порядком, указанным на рис. 56. В этом случае переносные красные сигналы, установленные внутри колеи на расстоянии 50 м от границ ограждаемого участка, должны находиться под охраной стоящих около них сигнальщиков с красными ручными сигналами.

Сигналисты для отличия от других работников железнодорожного транспорта должны иметь головной убор с верхом жёлтого цвета.

При внезапном возникновении препятствия и отсутствии на месте необходимых переносных сигналов следует немедленно: на месте препятствия установить сигнал остановки (днём — красный флаг, а ночью — фонарь с красным огнём) и с обеих сторон на расстоянии 1 000 м уложить петарды.

Петарды должны охраняться работниками дороги, которые обязаны стоять с красными ручными сигналами на расстоянии 20 м от первой петарды в сторону места препятствия (рис. 57).

На однопутных участках сигналы ставятся в первую очередь со стороны уклона, на пло-



Рис. 57. Схема ограждения внезапно возникшего места препятствия

щадке — со стороны закругления или выемки, на двухпутных участках — со стороны ожидаемого поезда.

В тёмное время суток, а также в светлое время суток при плохой видимости сигналов (туман, метель и другие неблагоприятные условия) и при возникновении препятствия в выемках, кривых малого радиуса, на крупных искусственных сооружениях и на переездах на месте препятствия до ограждения его указанным выше порядком зажигается факел-свеча.

§ 46. Места дороги, через которые поезда могут проходить только с проводником (со скоростью менее 15 км в час), а также сплетения путей на двухпутных участках дороги в одном уровне ограждаются как место с препятствием для движения, но без дополнения петардами. Об установке этих сигналов на поезда выдаются письменные предупреждения.

При необходимости пропустить с проводником поезд, на который не выдано предупреждения, укладка петард обязательна.

Если пропуск поездов с проводником устанавливается на продолжительное время, то переносные красные сигналы допускается заменять



Рис. 58. Схема ограждения постоянными сигналами мест, проходимых с проводником

семафорами или светофорами прикрытия, оставаемыми в закрытом положении, с установкой впереди них предупредительных сигналов (рис. 53).

Об установке постоянных сигналов объявляется приказом по дороге, и в этом случае предупреждения на поезда не выдаются.

При открытии с обеих сторон ограждаемого места постов движение поездов между этими постами производится по одному из применяемых способов поездных сношений. В отдельных случаях при этом для наблюдения за следованием поезда по ограждённому месту с установленной скоростью может назначаться и проводник.

§ 47. Петарды во всех случаях укладываются в количестве трёх штук: две на правом рельсе пути по ходу поезда и одна — на левом, по середине между первыми двумя. Расстояния между петардами должны быть по 20 м.

§ 48. Переносные сигналы уменьшения скорости устанавливаются по схемам, указанным для постоянных сигналов (рис. 44, 45 и 46).

На трехпутных и многопутных участках, а также в пределах станций при недостаточной ширине междупутий сигналы уменьшения ско-

рости могут устанавливаться пониженной высоты.

§ 49. Места производства работ на пути, не требующие ограждения сигналами остановки или уменьшения скорости, но требующие предупреждения работающих о приближении поезда, ограждаются переносным сигнальным знаком «С» о подаче свистка (рис. 59 и 60).

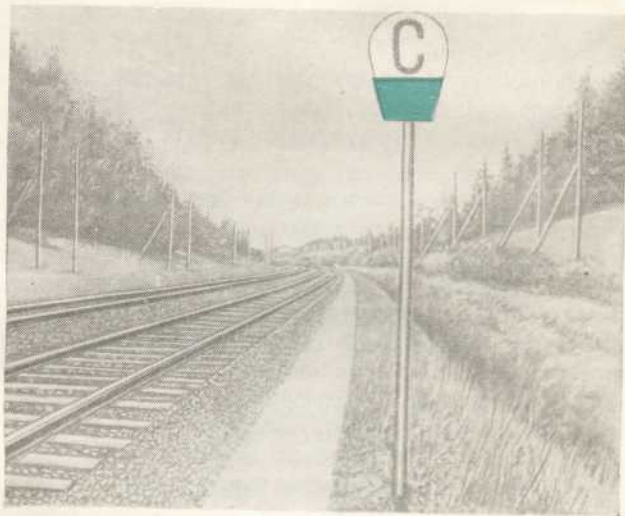


Рис. 59



Рис. 60. Схема ограждения места работ переносным сигнальным знаком «С» о подаче свистка

ОГРАЖДЕНИЕ МЕСТ С ПРЕПЯТСТВИЕМ ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ И ПРОИЗВОДСТВА РАБОТ НА СТАНЦИЯХ

§ 50. На станционных путях при необходимости оградить место препятствия сигналами остановки все ведущие к этому месту стрелки устанавливаются в такое положение, чтобы на него не мог попасть подвижной состав. Стрелки в таком положении запираются или зашиваются костылями. Ключи от запертых стрелок хранятся у дежурного по станции.

На месте препятствия на оси пути устанавливается переносный красный сигнал (рис. 61).



Рис. 61

Если какие-либо из этих стрелок направлены остриями в сторону места препятствия и не дают возможности изолировать путь, то между остриями каждой такой стрелки устанавливается переносный красный сигнал (рис. 62).



Рис. 62

При необходимости оградить место препятствия на стрелочном переводе переносные крас-

ные сигналы устанавливаются с обеих сторон на прилегающих к нему путях не ближе 50 м от конца остряка и предельного столбика (рис. 63).

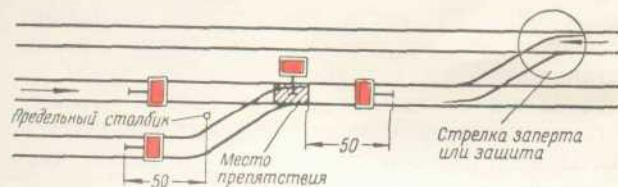


Рис. 63

Если стрелки прилегающих путей могут быть установлены в такое положение, что на стрелочный перевод, где находится место препятствия, не может попасть подвижной состав, то стрелки в таком положении запираются или зашиваются.



Рис. 64

В этом случае переносный красный сигнал со стороны изолированного пути не устанавливается (рис. 64 и 65).

Если стрелка входная, то со стороны перегона переносный красный сигнал не ставится, так как стрелка ограждается закрытым входным семафором или светофором (рис. 66).

Если препятствие возникло на выходной стрелке двухпутного участка, то со стороны перегона устанавливается на оси пути переносный

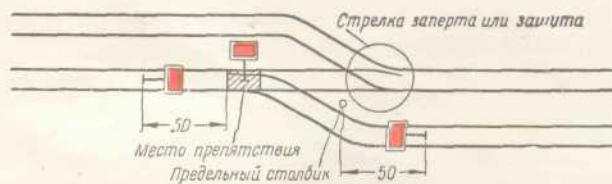


Рис. 65

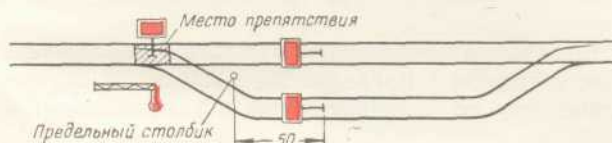


Рис. 66

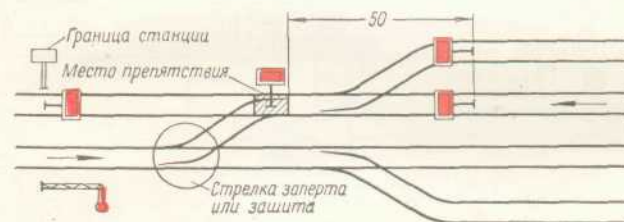


Рис. 67

красный сигнал против знака «Граница станции» (рис. 67), за исключением станций, имеющих входные светофоры по неправильному пути. В последнем случае стрелка ограждается входным светофором.

Если место препятствия находится между входной стрелкой и входным сигналом, то со стороны перегона оно ограждается закрытым входным сигналом, а со стороны станции — установкой переносного красного сигнала между острьями входной стрелки (рис. 68).

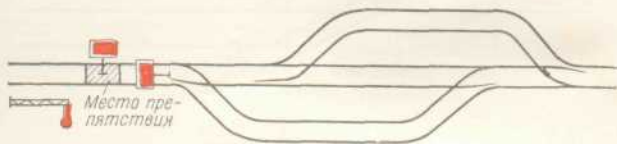


Рис. 68

Если место препятствия находится перед входным сигналом в пределах до 1 250 м, то ограждение его со стороны перегона производится

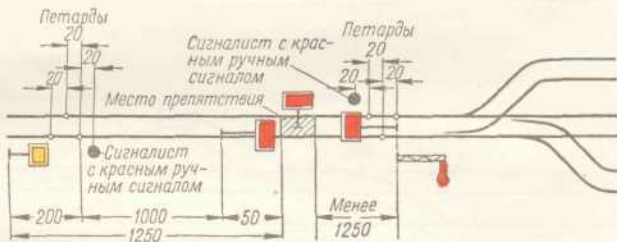


Рис. 69

так же, как и на перегоне, а со стороны станции — установкой переносного красного сигнала на оси пути против входного сигнала с укладкой против него петары в количестве трёх штук, охраняемых сигналистом (рис. 69).

Место препятствия в пределах до 1 250 м от выходной стрелки по правильному пути двух-

путного участка" ограждается со стороны станции установкой переносного красного сигнала на оси пути за выходной стрелкой с укладкой в этом месте петард в количестве трёх штук, охраняемых сигналистом (со стороны перегона ограждение производится так же, как и на перегоне) (рис. 70).

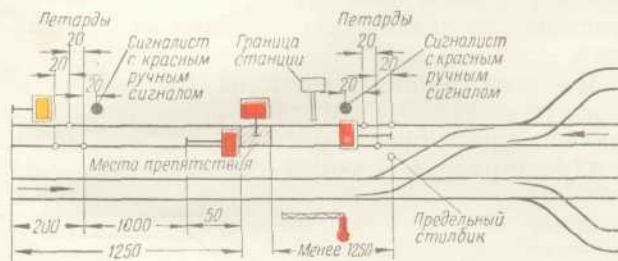


Рис. 70

§ 51. В случае остановки поезда на станции в таком месте, где он препятствует прохождению состава на соседние пути, необходимо оградить

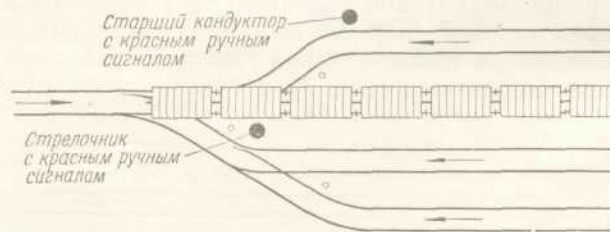


Рис. 71

сигналами остановки все выходы с тех путей, откуда возможен боковой наезд на остановившийся поезд (рис. 71).

§ 52. На станционных путях и стрелках места, требующие уменьшения скорости (до указанной в предупреждении), ограждаются переносными сигналами уменьшения скорости порядком, установленным МПС.

§ 53. Выходы на закрываемый главный путь перегона с обеих станций, ограничивающих перегон, должны быть ограждены переносными красными сигналами, охраняемыми стрелочниками.

При ограждении выходов на главный путь переносные красные сигналы устанавливаются:

а) на однопутном перегоне — на оси пути между острейшими входной стрелки (рис. 72);

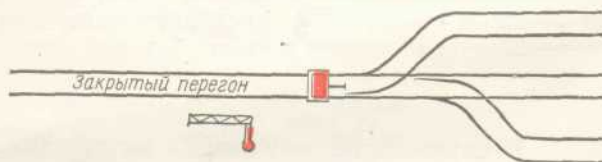


Рис. 72

б) на двухпутном перегоне — на оси пути перед входной или за выходной стрелками в зависимости от того, какой главный путь перегона закрывается (рис. 73 и 74).

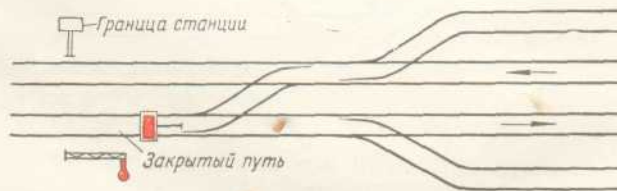


Рис. 73



Рис. 74

При необходимости производить маневровые передвижения с выездом за входную стрелку как на однопутном, так и двухпутном перегоне переносный красный сигнал устанавливается на оси закрываемого пути против входного сигнала, а с выездом за выходную стрелку на двухпутном перегоне — на оси закрываемого пути против сигнального знака «Граница станции».

ОГРАЖДЕНИЕ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА НА СТАЦИОННЫХ ПУТЯХ

§ 54. При ремонте вагонов или при наличии вагонов с разрядными грузами (боеприпасы, взрывчатые и ядовитые вещества), а также со сжатыми и сжиженными газами ограждение этих вагонов производится переносными красными сигналами, устанавливаемыми на оси пути на расстоянии 50 м (на сквозных путях с обеих сторон и на тупиковых путях — со стороны стрелочного перевода). Если в этом случае

крайний вагон находится от предельного столбика менее чем на 50 м, то переносный красный сигнал с этой стороны устанавливается на оси пути против предельного столбика.

ОГРАЖДЕНИЕ ПРИ ВЫНУЖДЕННОЙ ОСТАНОВКЕ ПОЕЗДА НА ПЕРЕГОНЕ

§ 55. Ограждение поезда, остановившегося на перегоне, производится:

а) на участках, оборудованных автоблокировкой, — по истечении 3 мин. после остановки, в том числе и у закрытого входного или проходного светофора;

б) на участках, оборудованных другими средствами сношений при движении поездов, — по истечении 10 мин. после остановки поезда, в том числе и у закрытого входного или проходного сигнала;

в) если за поездом назначено отправление вслед другого поезда, — немедленно.

При остановке поезда вследствие схода с рельсов, столкновения, развалившегося груза и т. п. на двухпутном или многопутном перегоне, когда на смежном пути окажется препятствие для движения, необходимо немедленно оградить место препятствия на смежном пути и в первую очередь со стороны ожидаемого следования поезда в правильном направлении, а затем оградить и сам остановившийся поезд.

Старший кондуктор, затормозив ручной тормоз, ночью поворачивает боковой фонарь хвостового вагона красным огнём в сторону машиниста локомотива, а днём подвешивает на

боковом крюке хвостового вагона развёрнутый красный флаг (со стороны машиниста). При остановке поезда на подъёме старший кондуктор подкладывает под хвостовой вагон тормозной башмак. После этого старший кондуктор с ручным красным сигналом отходит на 800 м, укладывает петарды и, отойдя от места уложенных петард назад к поезду на 20 м, показывает красный сигнал в сторону перегона (рис. 75).

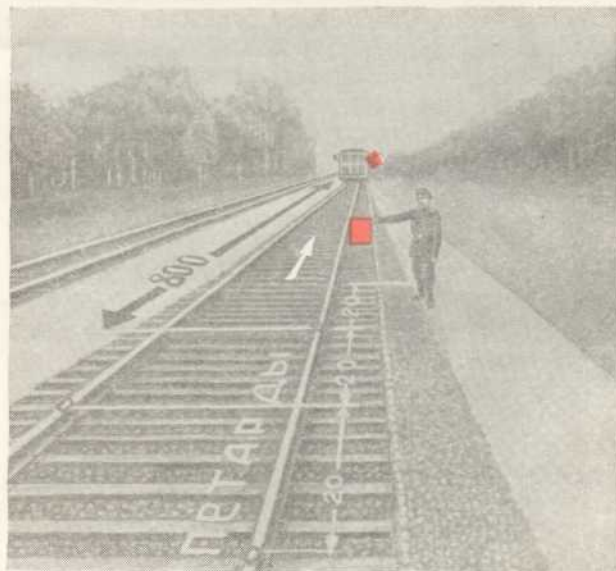


Рис. 75

Если поезд остановился на кривой и хвост не виден машинисту, то фонарь поворачивается, а красный флаг подвешивается со стороны помощника машиниста. В том случае, когда хвост поезда с локомотива не виден, фонарь на хвостовом вагоне поворачивается, а красный флаг подвешивается с внутренней стороны кривой. Извещение машиниста об уходе старшего кондуктора для ограждения поезда и возвращении его на поезд в этом случае возлагается на главного кондуктора.

При вынужденной остановке на перегоне моторвагонного электропоезда извещение об уходе старшего кондуктора для ограждения поезда подаётся машинисту проводником вагона, выделяемым для этой цели и стоящим около хвостового вагона, днём развёрнутым Красным флагом, а ночью красным огнём ручного фонаря.

§ 56. На участках, оборудованных автоблокировкой, для ограждения поездов, остановившихся на перегонах, кроме того, применяется факел-свеча, горящая красным огнём, который служит сигналом остановки. Факел-свечи применяются в тёмное время суток, а также в светлое время суток при плохой видимости сигналов (туман, метель и другие неблагоприятные условия) и при остановке поездов в выемках и кривых малого радиуса.

После остановки поезда на перегоне, если в это время показался вслед идущий поезд, старший кондуктор, прежде чем приступить к ограждению, устанавливает и зажигает факел-свечу. Также зажигает факел-свечу старший кондуктор при нахождении на месте ограждения, если в это время показался вслед идущий поезд.

Перед тем как снять ограждение и возвратиться к своему поезду, в целях предупреждения машиниста идущего вслед поезда старший кондуктор устанавливает на месте, где он ограждал поезд, факел-свечу и зажигает её (рис. 76).

§ 57. Факел-свечи применяются также в тёмное время суток и в светлое время суток в условиях неблагоприятной видимости на двухпутных и многопутных перегонах (при любых средствах сношений при движении поездов) для ограждения места препятствия в случае загро-



Рис. 76

мождения соседних путей. В этом случае факел-свечи устанавливаются немедленно по концам загромождённого участка до установления ограждения места препятствия порядком, предусмотренным настоящей Инструкцией.

§ 58. Со стороны головы остановившийся поезд ограждается по распоряжению главного кондуктора в следующих случаях:

а) при остановке поезда на перегоне во время тумана, метели и других неблагоприятных условий, понижающих видимость сигналов;



Рис. 77

б) при затребовании восстановительного поезда, пожарного поезда или вспомогательного локомотива;

в) при остановке поезда, следующего по неправильному пути на двухпутном участке, если он не оборудован автоблокировкой для двустороннего движения поездов по каждому пути (рис. 77).

Схемы ограждения остановившегося на перегоне поезда с головы и хвоста показаны на рис. 78 и 79.



Рис. 78

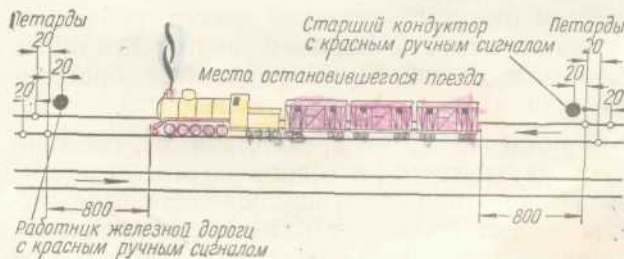


Рис. 79

§ 59. При остановке поезда на перегоне и доставлении его на станцию по частям остающаяся на перегоне часть поезда ограждается: со стороны хвоста — обычным порядком, на расстоянии 800 м, а со стороны головы — на расстоянии 300 м.

§ 60. По миновании надобности в ограждении машинист по распоряжению главного кондуктора длинным свистком вызывает работников, ограждающих поезд. После их явки и установки хвостовых сигналов в нормальное положение главный кондуктор даёт машинисту сигнал отправления.

Старший кондуктор, сняв ограждение и возвращаясь к поезду, должен показывать в сторону перегона днём развёрнутый красный флаг, а ночью красный огонь ручного фонаря.

§ 61. К ограждению хвоста и головы поезда, имеющего вынужденную остановку на перегоне, а также мест препятствий для движения поездов на смежном пути на двухпутном или многопутном перегоне по распоряжению главного кондуктора остановившегося поезда могут быть привлечены работники поездной и локомотивной бригады (поездной вагонный мастер, проводник вагона, кочегар, помощник машиниста), а также работники других служб (обходчики, бригады пути и др.).

Ограждение места препятствия на смежном пути двухпутного и многопутного перегона, возникшего при вынужденной остановке поезда вследствие схода с рельсов, столкновения, развалившегося груза и т. п., производится порядком, указанным на рис. 80.

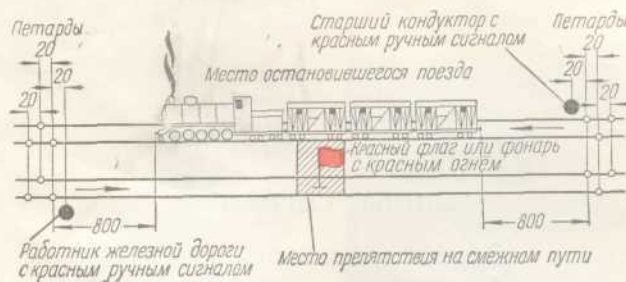


Рис. 80

§ 62. Ограждение хозяйственного поезда, путевой машины или крана как с хвоста, так и с головы при остановке на перегоне для работы производится порядком, предусмотренным § 55 и 58 настоящей Инструкции.



Глава IV РУЧНЫЕ СИГНАЛЫ

§ 63. Ручными сигналами предъявляются требования:

а) **красным развёрнутым флагом днём и красным огнём ручного фонаря ночью — «Стой»** (рис. 81).

Днём



Ночью



Рис. 81

Днём



Ночью



Рис. 82

При отсутствии днём красного флага, а ночью ручного фонаря с красным огнём подаются сигналы: днём — **кругообразным вращением жёлтым флагом, рукой или каким-либо предметом, ночью — фонарём с жёлтым или прозрачно-белым огнём** (рис. 82);

б) **жёлтым развёрнутым флагом днём и жёлтым огнём ручного фонаря ночью — «Тише, следуй со скоростью, указанной в предупреждении, а при отсутствии его — со скоростью не свыше 25 км в час»** (рис. 83).

Днём



Ночью

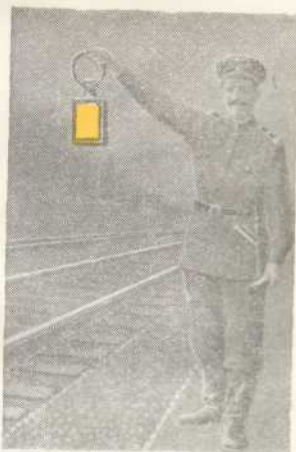


Рис. 83

Ночью

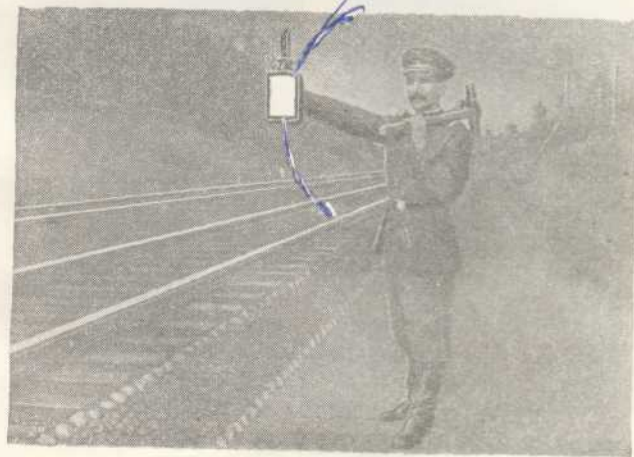


Рис. 84

При отсутствии ночью фонаря с жёлтым огнём этот сигнал может подаваться **медленным движением вверх и вниз фонарём с прозрачно-белым огнём** (рис. 84).

§ 64. При пробе автоматических тормозов подаются сигналы:

а) требование машинисту произвести пробное торможение после устного предупреждения: **днём — поднятие руки над головой, ночью — такое же поднятие фонаря с прозрачно-белым огнём** (рис. 85).

Машинист отвечает одним коротким свистком и приступает к торможению;

Днём



Ночью



Рис. 85

б) требование машинисту отпустить тормоза: днём — движение рукой перед собой из стороны в сторону, ночью — такое же движение фонарём с прозрачно-белым огнём (рис. 86).

Днём



Ночью



Рис. 86

Машинист отвечает двумя короткими свистками и отпускает тормоза.

§ 65. При отправлении или проходе поезда через станцию без остановки дежурный по станции показывает: днём — поднятый вертикально вверх в вытянутой руке свёрнутый жёлтый флаг, а ночью — поднятый ручной фонарь с зелёным огнём (рис. 87).

Это означает: поезд может следовать со скоростью, установленной для прохода станции.

Днём



Ночью

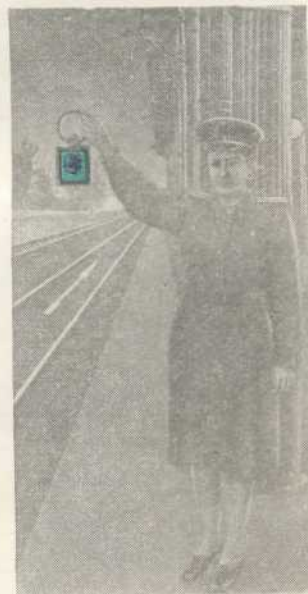


Рис. 87

Днём



Ночью



Рис 88

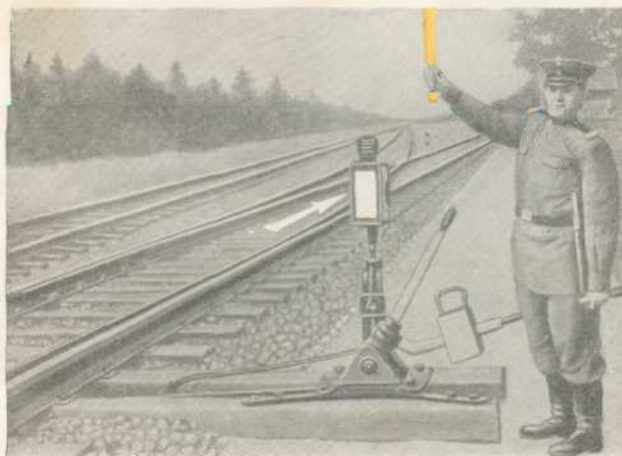
Для остановки на станции поезда, не имеющего по расписанию таковой, дежурный по станции показывает **днём развёрнутый красный флаг, а ночью — красный огонь ручного фонаря** (рис. 88).

Поезд, имеющий остановку по расписанию, дежурный по станции встречает без показания сигнала остановки, **но** должен иметь при себе ручные сигналы.

§ 66. Стрелочники и сигналисты встречают поезда:

а) в случае пропуска по главному пути без остановки на станции — днём со свёрнутым жёлтым флагом, а ночью — с прозрачно-белым огнём ручного фонаря (рис. 89);

Днём



Ночью

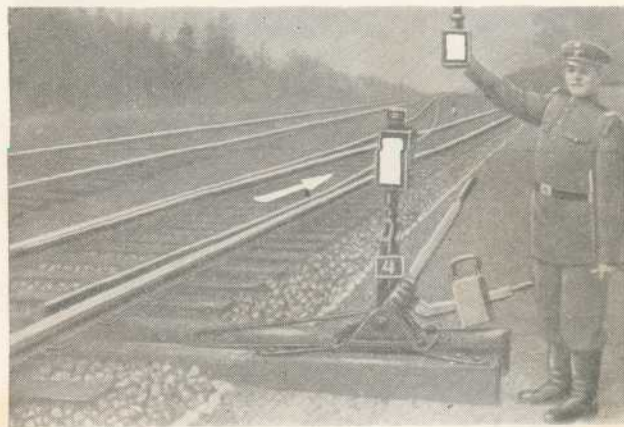
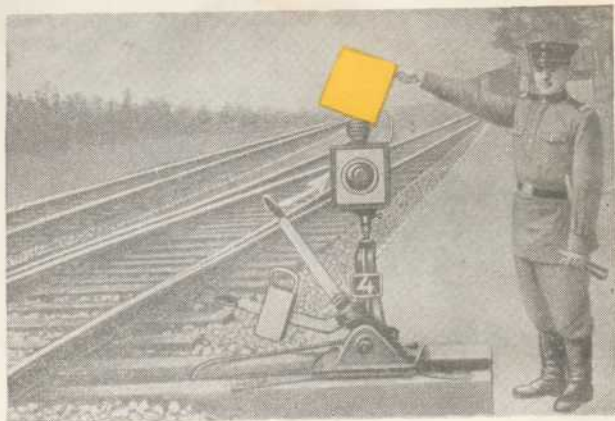


Рис. 89

Днём;



Ночью

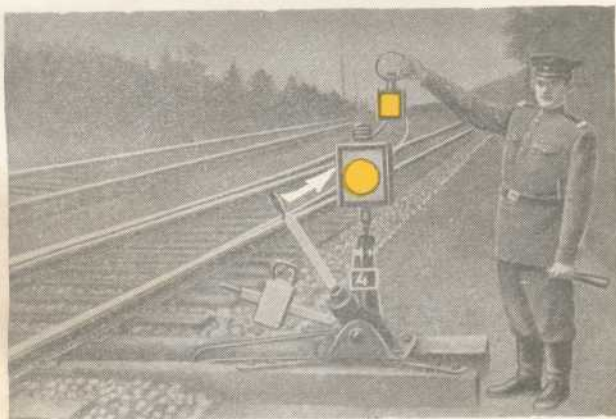


Рис. 90

б) в случае приёма Поезда на боковой путь или при приёме поезда с остановкой на станции — днём с **развёрнутым жёлтым флагом**, а ночью — с **жёлтым огнём ручного фонаря** (рис. 90).

Поезда, отправляющиеся со станции, стрелочники и сигналисты во всех случаях провозжают **со свёрнутым жёлтым флагом днём** и **с прозрачно-белым огнём ручного фонаря ночью**.

§ 67. Сигнал остановки с поезда подаётся днём развёрнутым красным флагом, а ночью — красным огнём ручного сигнального фонаря, показываемыми машинисту ведущего локомотива.

§ 68. При следовании поезда по станции старший кондуктор от входных до выходных стрелок должен показывать **в сторону дежурного по станции**, а при приёме **в парке** и отправлении из парков — с правой стороны по направлению движения **днём свёрнутый жёлтый флаг**, а ночью — **фонарь с прозрачно-белым огнём**. Это указывает на наличие хвоста поезда и благополучное следование.

При приёме пассажирского поезда на станцию с остановкой, а также при отправлении его со станции после остановки проводники пассажирских вагонов должны показывать **в сторону пассажирской платформы: днём — свёрнутый жёлтый флаг**, а ночью — **фонарь с прозрачно-белым огнём**.

§ 69. На перегонах путевые, мостовые, тоннельные и обвальные обходчики и дежурные по переездам при свободности пути встречают поезда с правой стороны по ходу поезда **днём**

Днём



Ночью

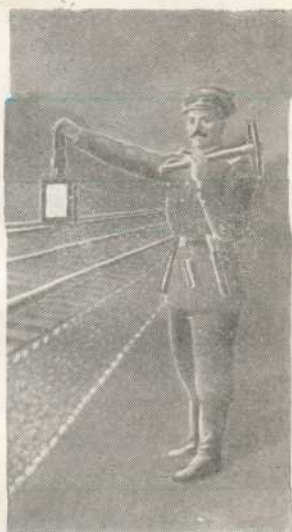


Рис. 91

со свёрнутым жёлтым флагом, а ночью — с прозрачно-белым огнём ручного фонаря (рис. 91).

В местах, ограждённых сигналами уменьшения скорости или остановки, они встречаются поезда днём и ночью с сигналами, соответствующими установленным на пути.

В исключительных случаях, если обходчик или дежурный по переезду не имеет возможности заблаговременно перейти через путь, разрешается встреча им поезда при свободности пути и с левой стороны по ходу поезда.

Глава V

СИГНАЛЬНЫЕ УКАЗАТЕЛИ И ЗНАКИ

МАРШРУТНЫЕ УКАЗАТЕЛИ

§ 70. В тех случаях, когда необходимо указать путь приёма или направление следования поезда или маневрового состава, применяются буквенные или цифровые световые маршрутные указатели белого цвета, помещаемые на мачтах семафоров, светофоров или на отдельной мачте.

Такие же указатели могут устанавливаться на мачтах общих для нескольких путей (кроме главных) выходных светофоров и семафоров для указания номера пути, с которого разрешено поезду отправиться на перегон. В этом случае лампочки маршрутного указателя должны „гореть“ зелёным огнём (рис. 92).



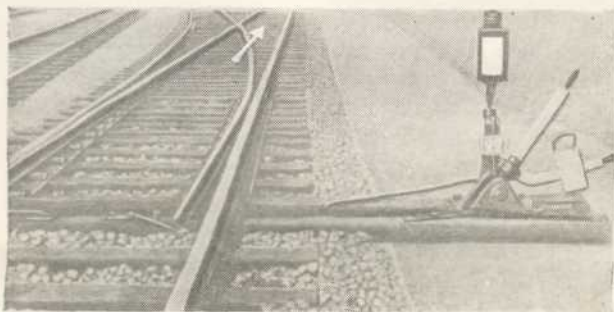
Рис. 92

СТРЕЛОЧНЫЕ УКАЗАТЕЛИ

§ 71. Освещаемые стрелочные указатели одиночных стрелок в обе стороны показывают:

а) стрелка поставлена для движения по **прямому** пути — днём виден **белый прямоугольник узкой стороны указателя**, ночью — **молочно-белый огонь** (рис. 93);

Днём



Ночью

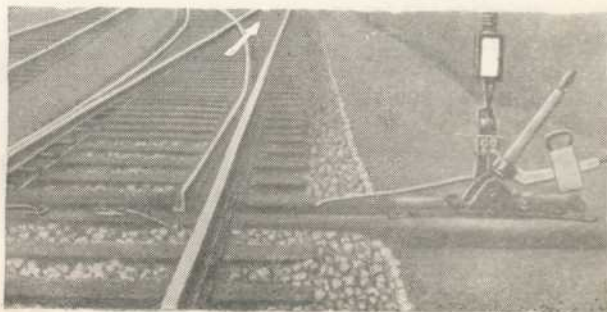
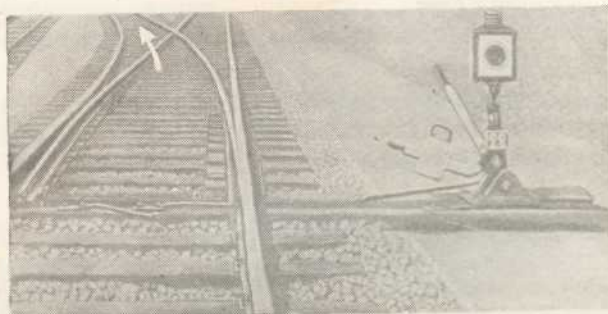


Рис. 93

Днём



Ночью

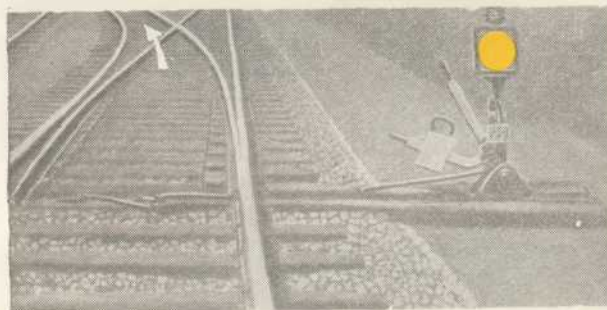


Рис. 94

б) стрелка поставлена на **отклонённый** путь — днём видна **широкая сторона указателя**, ночью — **жёлтый огонь** (рис. 94).

§ 72. Положение перекрёстных стрелок обозначается взаимным расположением двух прямоугольных вырезов (молочно-белого цвета), видимых на широкой стороне указателя, которые показывают:

а) стрелка поставлена по прямому пути для движения **слева направо** — видна **молочно-белая наклонённая слева направо диагональ** (рис. 95);

б) стрелка поставлена по прямому пути для движения **справа налево** — видна **молочно-белая наклонённая справа налево диагональ** (рис. 96);

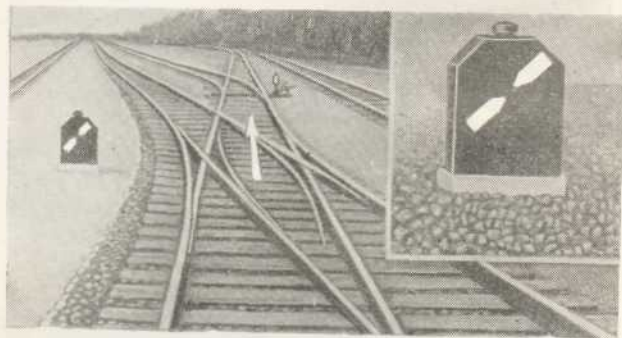


Рис. 95

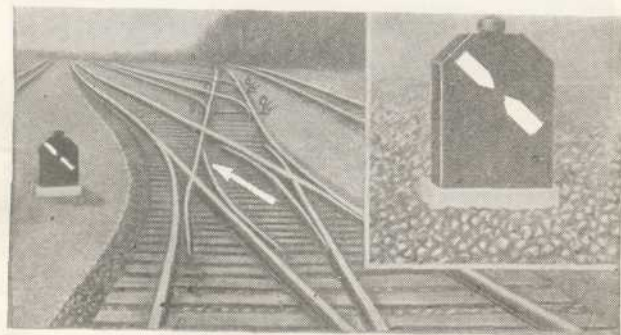


РИС 96

в) стрелка поставлена для движения **по левой кривой** — виден **молочно-белый угол, направленный отверстием влево** (рис. 97);

г) стрелка поставлена для движения **по правой кривой** — виден **молочно-белый угол, направленный отверстием направо** (рис. 98).

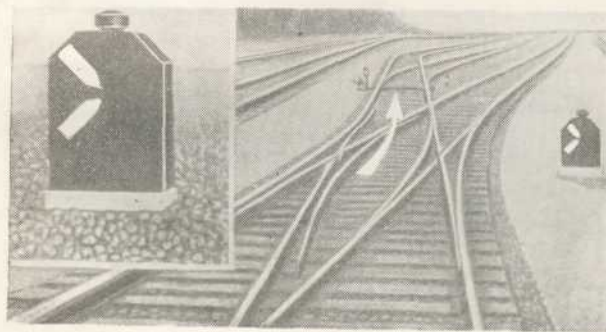


Рис. 97

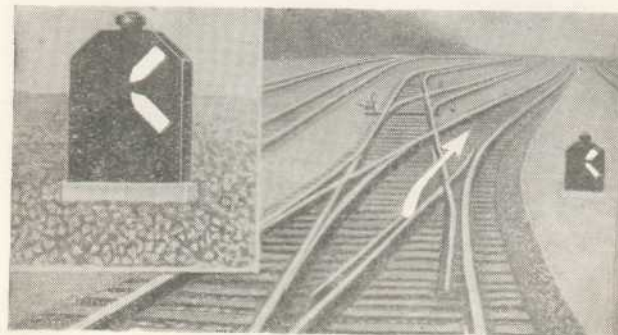


Рис. 98

§ 73. Неосвещаемые стрелочные указатели показывают:

а) стрелка поставлена **по прямому пути** — стреловидный указатель стоит **ребром вдоль пути** (рис. 99);

б) стрелка поставлена **на отклонённый путь** — на белом фоне стрелочного указателя видна **чёрная стрела, направленная в сторону отклонённого пути** (рис. 100).

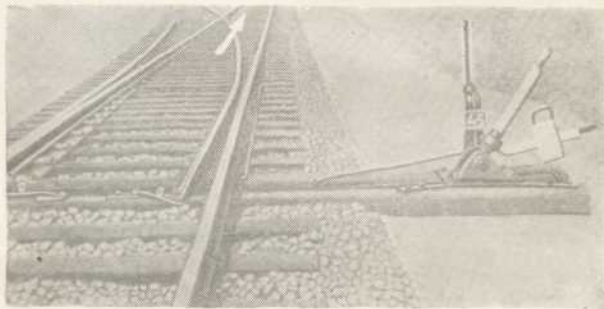


Рис 99

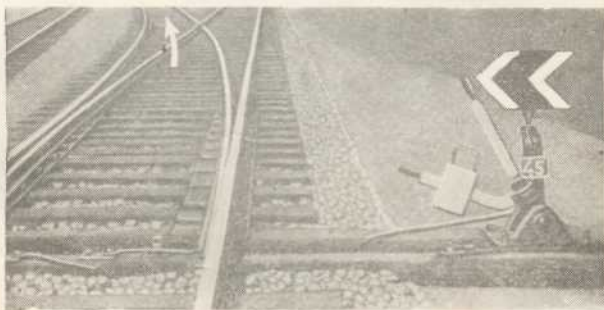


Рис. 100

УКАЗАТЕЛИ ПУТЕВОГО ЗАГРАЖДЕНИЯ

§ 74. Указатели путевого заграждения показывают:

а) «Путь заграждён» — днём виден **белый круг с горизонтальной чёрной полосой посередине**, ночью — **молочно-белый огонь** той же **чёрной полосой посередине** (рис. 101);

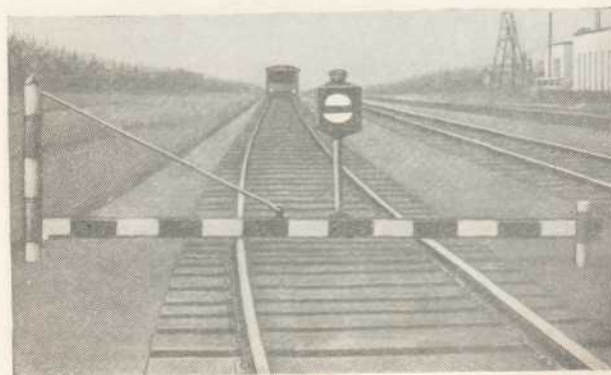
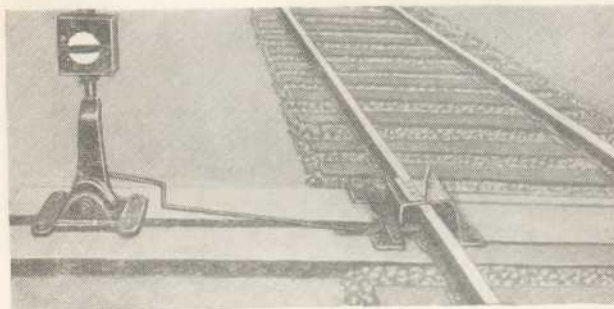


Рис. 101

б) «Заграждение снято с пути» — днём виден **белый круг с вертикальной чёрной полосой**, ночью — **молочно-белый огонь с той же чёрной полосой** (рис. 102).

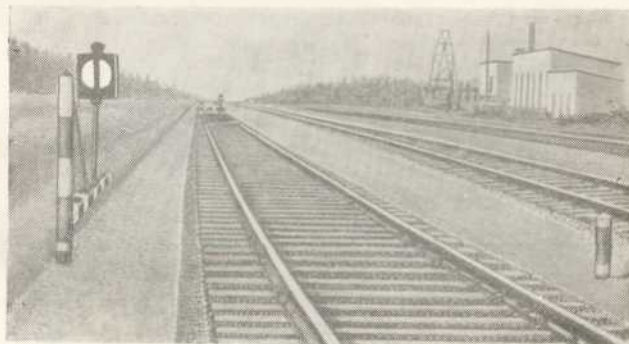
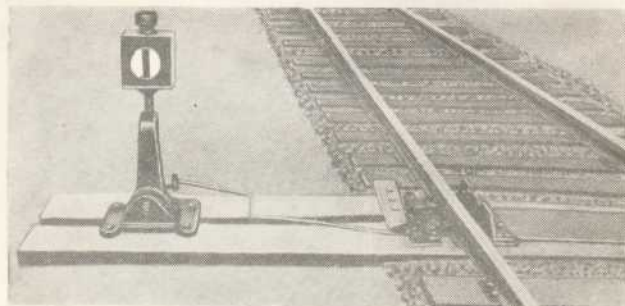


Рис. 102

§ 75. Указатели путевого заграждения на упорах устанавливаются на правом конце бруса и дают сигнальное показание только в сторону пути (рис. 103).

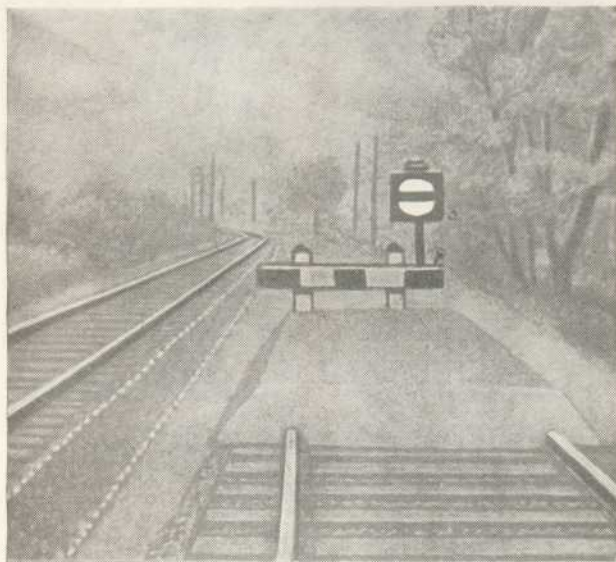


Рис. 103

УКАЗАТЕЛИ ГИДРАВЛИЧЕСКИХ КОЛОНК

§ 76. Указатель гидравлической колонки — фонарь — показывает **ночью красный огонь** в **обе** стороны, если хобот повернут поперёк

Днём



Ночью

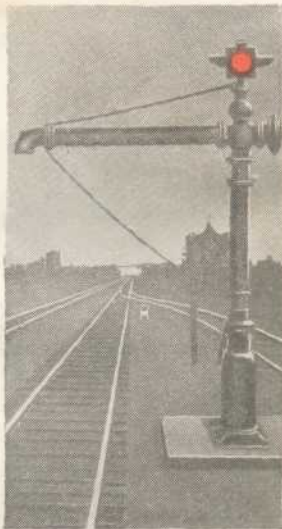


Рис. 104

пути, днём виден сам хобот, окрашенный в красный цвет — сигнал «Стоп» (рис. 104).

Если хобот установлен вдоль пути, то ночью виден в обе стороны прозрачно-белый огонь.

ПОСТОЯННЫЕ СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ

§ 77. Предельные столбики» указывают место, далее которого на пути нельзя устанавливать подвижной состав в направлении стрелочного перевода или глухого пересечения (рис. 105).

Предельные столбики устанавливаются по-



Рис. 105

середине междупутья, в местах, где расстояния между осями сходящихся путей достигают размеров, предусмотренных § 60 ПТЭ.

§ 78. Оповестительные щиты, окрашенные в белый цвет с чёрными полосами с отражателями (рис. 106), указывают машинисту на



Рис. 106

приближение к входному сигналу и сигналу прикрытия, а на участках с полуавтоматической блокировкой — также и к проходному сигналу (рис. 107 и 108).

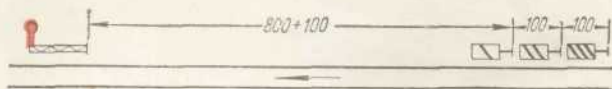


Рис. 107. Схема установки оповестительных щитов без предупредительного сигнала

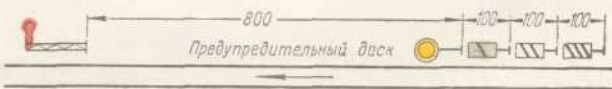


Рис. 108. Схема установки оповестительных щитов при наличии предупредительного сигнала

§ 79. Знаки «Граница станции» (рис. 109) и «Проводник» (рис. ПО) указывают границы станций на двухпутных участках и места встречи поездов проводниками.

§ 80. Знак «П» указывает место укладки петард перед входными и проходными семафорами, не имеющими предупредительных сигналов (рис. 111).



Рис. 109



Рис. ПО



Рис. Н1

§ 81. Предупредительные сигнальные знаки для машинистов:



Рис. 112

а) знак «С» с отражателями на нём — о подаче свистка при подходе поезда к тоннелям, мостам, переездам и т. п. (рис. 112);

б) знак «Плавный ход» с отражателями, на нём — для предупреждения о месте, где при неплавном ведении поезда возникает опасность обрыва (рис. 113);

в) «Начало толкания» (рис. 114) и «Конец толкания» (рис. 115) — в местах, определяемых местными комиссиями;

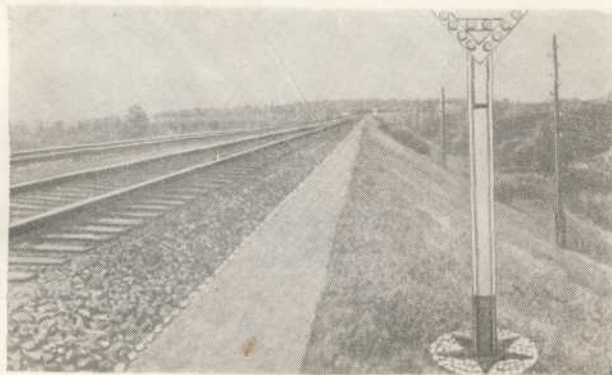


Рис. 113



Рис. 114



Рис. 115



Рис. 116



Рис. 117

г) «Закрой сифон» — на подходах к путепроводам и пешеходным мостам (рис. 116);

д) «Закрой поддувало», — устанавливаемые в необходимых случаях перед мостами и путепроводами (рис. 117);

- е) знак «К» — для указания машинисту места остановки паровоза у гидроклонки (рис. 118);
 ж) «Чистка топки» — на станциях в местах, определяемых местными комиссиями (рис. 119);
 з) «Остановка локомотива» (рис. 120) — у пассажирских платформ.

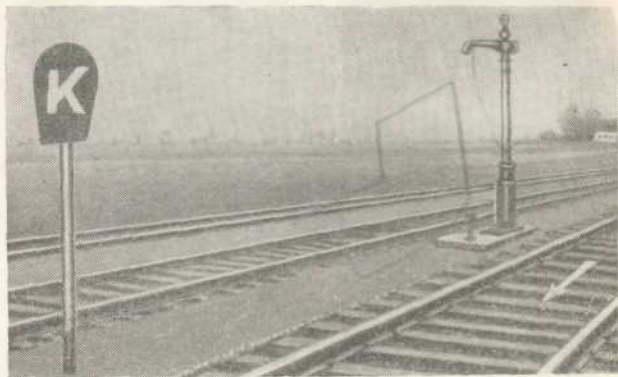


Рис. 118



Рис. 119



Рис. 120

§ 82. Предупредительные сигнальные знаки для машинистов на электрифицированных участках:

- а) знак «Отключи ток» с отражателями на нём (рис. 121) — перед началом нейтральной вставки — и знак «Включи ток» с отражателями на нём (рис. 122) — за концом нейтральной вставки

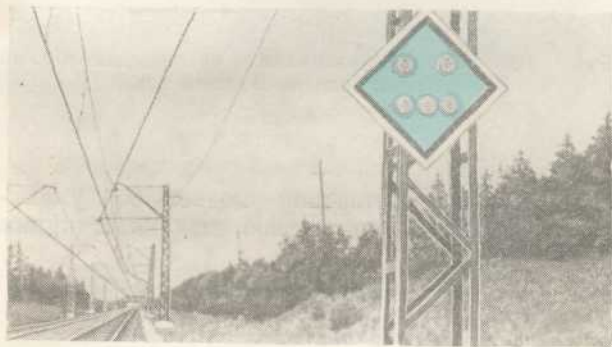


Рис. 121

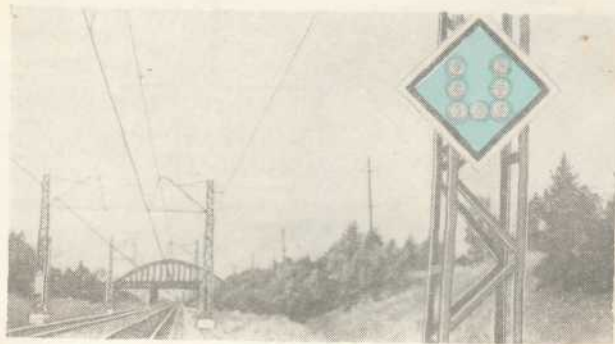


Рис. 122

Схема установки этих знаков приведена на рис. 123;

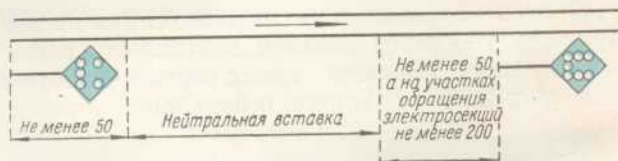


Рис. 123. Схема установки сигнальных знаков «Отключи ток» и «Включи ток»

б) «Конец контактной подвески», указывающие границы контактной сети на станциях (рис. 124);



Рис. 124



Рис. 125

в) «Остановка первого вагона» — у пассажирских платформ на пригородных участках для электросекций (рис. 125).

ВРЕМЕННЫЕ СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ

§ 83. Для указания машинисту электроподвижного состава об опускании и поднятии пантографа в местах неисправности контактной сети устанавливаются временные сигнальные знаки с отражателями:

а) «Подготовиться к опусканию пантографа» (рис. 126);



Рис. 126



Рис. 127



Рис. 128



Рис. 129. Схема установки временных сигнальных знаков об опускании и поднятии пантографа

б) «Опусти пантограф» (рис. 127); "

в) «Подними пантограф» (рис. 128).

Схема установки этих знаков приведена на рис. 129.

§ 84. Для извещения работников, управляющих снегоочистителем, устанавливаются временные сигнальные знаки:

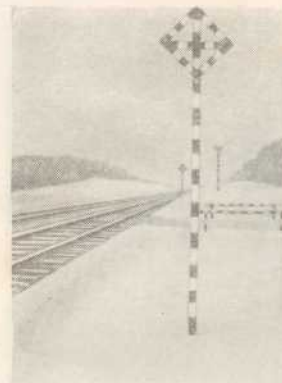


Рис. 130



Рис. 131

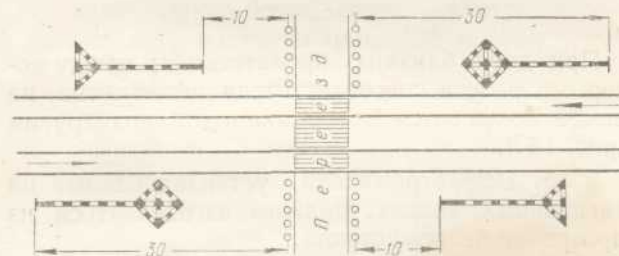


Рис. 132. Схема установки временных сигнальных знаков для извещения работников, управляющих снегоочистителем

а) «Поднять нож, закрыть крылья» — перед препятствием (рис. 130);

б) «Опустить нож, открыть крылья» — после прохода препятствия (рис. 131).

Схема установки этих знаков приведена на рис. 132.

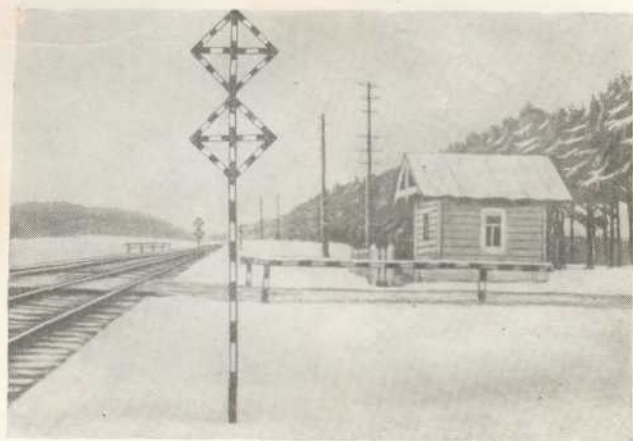


Рис. 133

При двух близких препятствиях, между которыми работа снегоочистителя невозможна, на шесте помещается два знака один под другим (рис. 133).

§ 85. Все отражатели, устанавливаемые на сигнальных знаках, должны изготавливаться из прозрачно-белого стекла.

Глава VI

СИГНАЛЫ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ ПРИ МАНЕВРОВОЙ РАБОТЕ

§ 86. Для дачи сигнала разрешения или запрещения производить манёвры применяются маневровые светофоры, маневровые щиты, ручные и звуковые сигналы.

Маневровыми светофорами подаются сигналы:

а) **один лунно-белый огонь** — «Разрешается производить манёвры» (рис. 134 и 136);



Рис. 134



Рис. 135

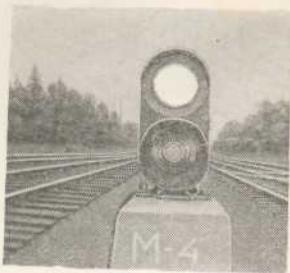


Рис. 136

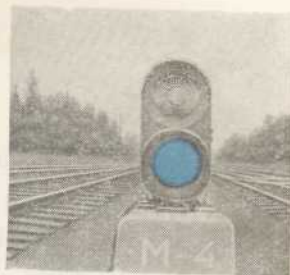


Рис. 137

б) один синий огонь — «Запрещается производить манёвры» (рис. 135 и 137).

Примечание. Сигнал «Разрешается производить манёвры» (один лунно-белый огонь) **разрешает** проезд красных огней выходных светофоров в районе манёвров.

Разрешение производить манёвры может подаваться также выходным или маршрутным светофором одним лунно-белым огнём при погашенном красном огне.

§ 87. При порче маневрового светофора впредь до исправления разрешается проезжать его при манёврах по подготовленному маршруту в сопровождении руководителя манёвров на локомотиве и только по получении руководителем манёвров разрешения лично или по телефону от дежурного по станции или от дежурного по посту или парку, где они имеются.

Во всех случаях маневровые выезды на главные пути или пересечение их и маневровые выезды за выходные стрелки дежурный по посту или парку согласовывает с дежурным по станции.

§ 88. При отсутствии постоянных маневровых сигналов проезд красных огней выходных и маршрутных сигналов при манёврах разрешается по ручным или звуковым сигналам руководителя манёвров по получении разрешения от дежурного по станции.

§ 89. Горочными светофорами подаются сигналы:

а) зелёный огонь — «Вперёд, на горку со скоростью не более 7 км в час» (рис. 138);
б) жёлтый огонь — «Вперёд, на горку со скоростью не более 3 км в час» (рис. 139);

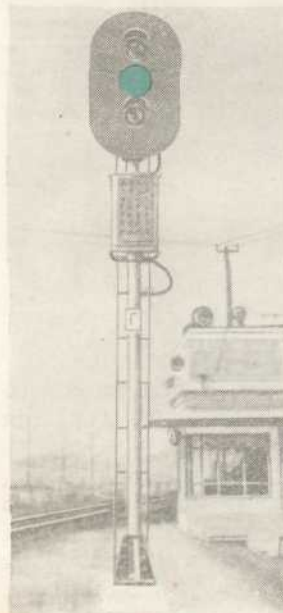


Рис. 138

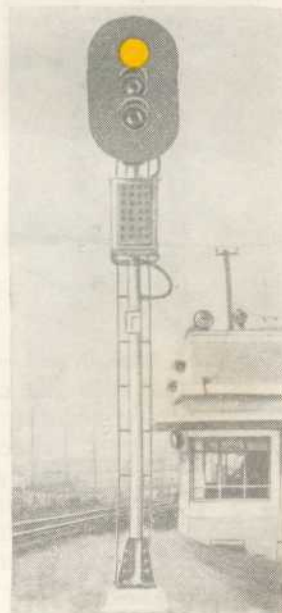


Рис. 139

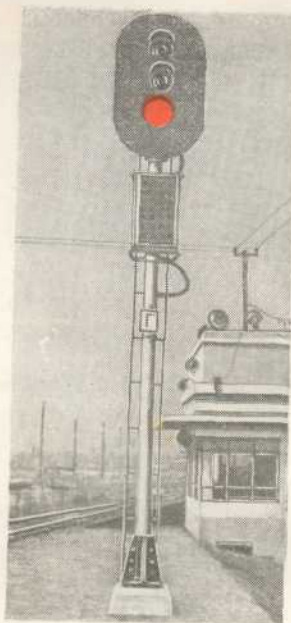


Рис. 140

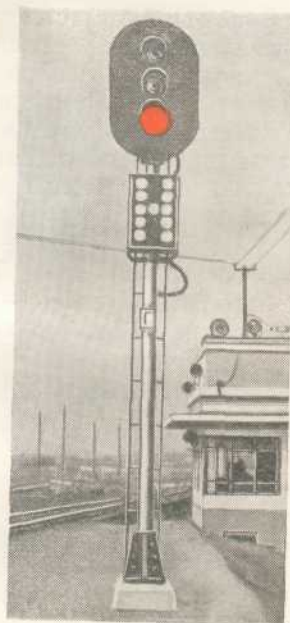


Рис. 141

в) "красный огонь — «Стоп» (рис. 140);

г) буква «Н» на световом указателе белого цвета, установленном на светофоре, горящая одновременно с красным огнём,— «Осадить вагоны с горки на приёмные пути» (рис. 141).

В тех случаях, когда видимость горочного светофора не обеспечивается, для оповещения машиниста о показании горочного светофора устанавливаются повторительные светофоры, сигнализирующие теми же огнями, что и основной горочный светофор.

ПО

Для сигнализации па Подгорочных путях применяются обычные маневровые светофоры.

§ 90. Маневровыми щитами в зависимости от расположения парковых путей подаются в одну или в обе стороны сигналы:

а) «Разрешается производить манёвры» — днём щит, поставленный ребром вдоль пути или горизонтально, ночью виден лунно-белый огонь (рис. 142);

Днём

Ночью

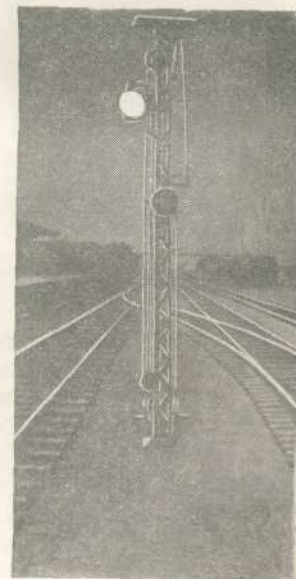
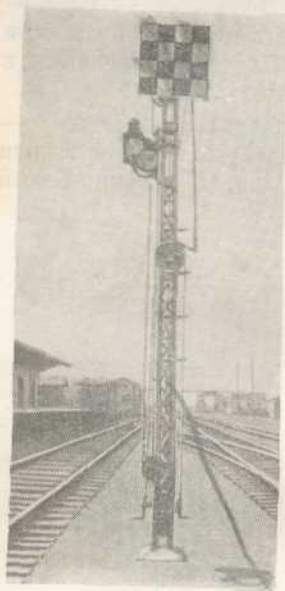


Рис. 142

Днём



Ночью

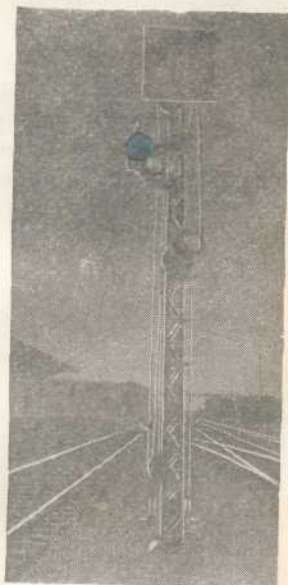


Рис. 143

б) «Запрещается производить манёвры» — днём щит, окрашенный в виде шахматной доски, поставленный поперёк пути, ночью виден синий огонь (рис. 143).

РУЧНЫЕ И ЗВУКОВЫЕ СИГНАЛЫ ПРИ МАНЁВРАХ

§ 91. При манёврах ручные и звуковые сигналы подаются:

Днём



Ночью



Рис. 144

а) «Двинуться локомотиву управлением вперёд» — днём движением над головой развёрнутым жёлтым флагом, а ночью — фонарём с жёлтым или прозрачно-белым огнём (рис. 144) или одним длинным звуком ручного свистка или духового рожка;

б) «Двинуться локомотиву управлением назад» — днём движением у ног развёрнутым жёлтым флагом, ночью — фонарём с жёлтым или

Днём



Ночью



Рис. 145

прозрачно-белым огнём (рис. 145) или двумя длинными звуками ручного свистка или духового рожка;

в) «Тише» — днём медленным движением вверх и вниз развёрнутым жёлтым флагом, а ночью —

Вн 7 1/2

Днём



Ночью



Рис. 146

ручным фонарём с жёлтым или прозрачно-белым огнём (рис. 146) или двумя короткими звуками ручного свистка или духового рожка;

г) «Сто́й» — движением по кругу днём развёрнутым красным или жёлтым флагом, а ночью —

Днём



Ночью



Рис. 147

движением по кругу фонарём с любым огнём (рис. 147) или тремя короткими звуками ручного свистка или рожка.

§ 92. Сигналы при манёврах должны быть повторяемы свистками локомотива, подтверждающими принятие их к исполнению.

§ 93. Задание стрелочнику или сигналисту установить стрелку на тот или иной путь подаётся условными сочетаниями звуков свистков руководителя манёвров и машинистами локомотивов в соответствии с нумерацией станционных путей. Список условных сочетаний разрабатывается дорогами по каждой станции и указывается в техническо-распорядительном акте и выписках из него.

Глава VII

ПОЕЗДНЫЕ СИГНАЛЫ

Голова и хвост поезда при движении обозначаются:

ПРИ ДВИЖЕНИИ ПОЕЗДА НА ОДНОПУТНЫХ УЧАСТКАХ И НА ДВУХПУТНЫХ ПО ПРАВИЛЬНОМУ ПУТИ

§ 94. В голове поезда локомотив: днём — два фонаря на буферном бруске локомотива (тендера паровоза) служат обозначением головы поезда (рис. 148);

Днём



Рис. 148

Ночью



Рис. 149

ночью — два прозрачно-белых огня буферных фонарей (рис. 149).

В хвосте поезда вагон:

днём — красный диск или развёрнутый красный флаг с правой стороны у буферного бруса и два фонаря на боковых крюках хвостового вагона (рис. 150);

ночью — три фонаря, показывающие назад три красных огня (рис. 151). Боковые фонари в сторону головы поезда показывают контрольные прозрачно-белые огни.

§ 95. Если локомотив оборудован прожектором, то независимо от того, с каким поездом он следует, к сигнальным флагам или огням в голове поезда добавляется днём фонарь, а ночью — прозрачно-белый огонь прожектора.

Днём



Рис. 150
Ночью

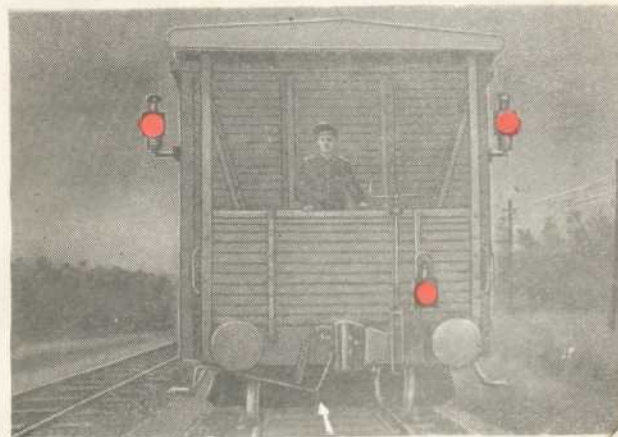


Рис. 151

§96. Б голове поезда вагон:
днём — три фонаря (два боковых и один у
буферного бруса) (рис. 152);

ночью — три прозрачно-белых огня (рис. 153).
Боковые фонари в сторону хвоста поезда ночью
показывают контрольные прозрачно-белые огни.

В хвосте поезда локомотив:
днём — с левой стороны буферного бруса
локомотива (тендера паровоза) развёрнутый
красный флаг (рис. 154);

Днём

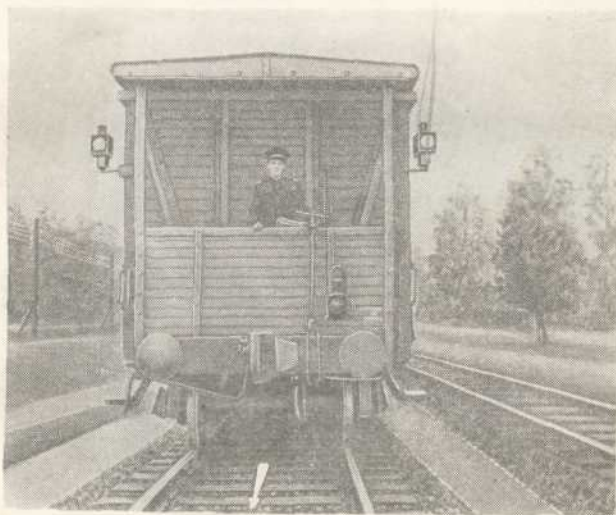


Рис. 152

Ночью

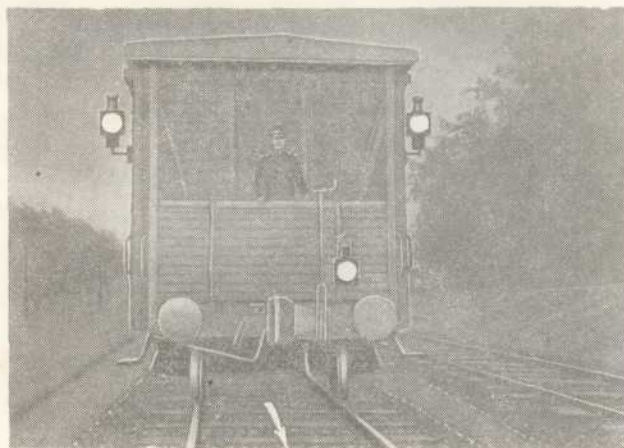


Рис. 153

Днём

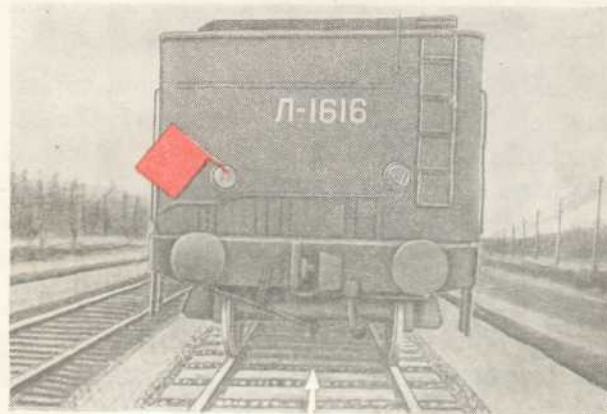


Рис. 154

Ночью

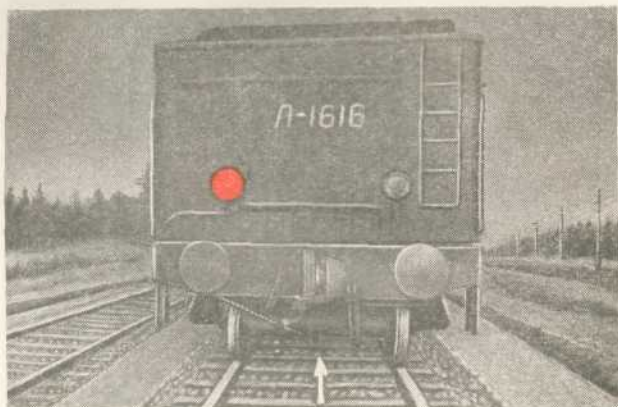


Рис. 155

ночью — фонарь с левой стороны буферного бруса, * показывающий красный огонь (рис. 155).

§ 97. При постановке за последним тормозным вагоном нетормозных вагонов боковые фонари помещаются на тормозном вагоне, а буферный фонарь, красный диск или развёрнутый красный флаг — на буферном брусѣ хвостового нетормозного вагона.

§ 98. Голова мотопвагонного электропоезда ночью обозначается одним прозрачно-белым огнём прожектора, находящегося вверху над серединой лобовой стенки вагона.

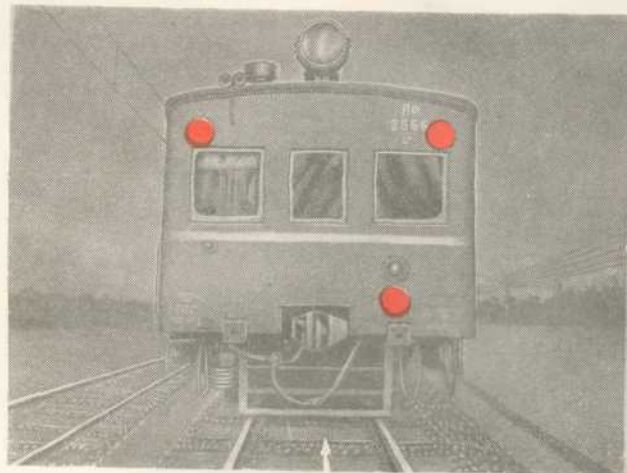


Рис. 156

§ 99. Хвост моторвагонного электропоезда днём и ночью обозначается тремя красными огнями (рис. 156).

ПРОДВИЖЕНИИ ОДИНОЧНОГО ЛОКОМОТИВА НА ОДНОПУТНЫХ УЧАСТКАХ И НА ДВУХПУТНЫХ ПО ПРАВИЛЬНОМУ ПУТИ

§ 100. Впереди на локомотиве:
днём — два фонаря у буферного бруса локомотива (тендера паровоза) (рис. 157);

Днём



Рис. 157

ночью — один прозрачно-белый огонь фонаря с правой стороны по направлению движения (рис. 158).

Сзади на локомотиве:

днём — у буферного бруса локомотива (тендера паровоза) с левой стороны по направлению движения развёрнутый красный флаг (рис. 159);

ночью — красный огонь фонаря с левой стороны по направлению движения (рис. 160).

Ночью



Рис. 158

Днём

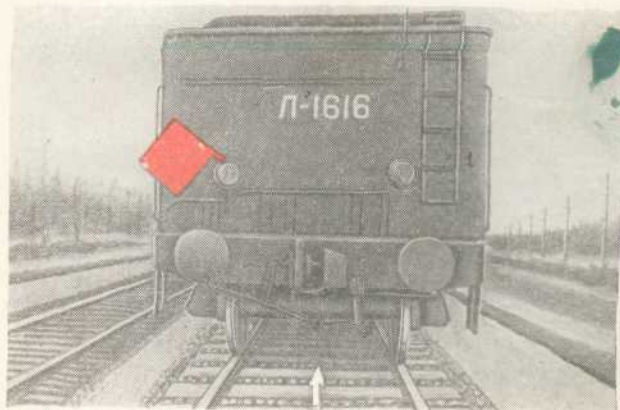


Рис. 159

Ночью

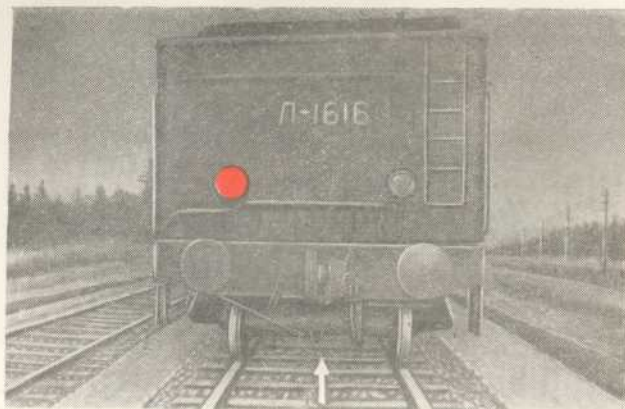


Рис. 160

Подталкивающий "локомотив имеет сигналы такие же, как и одиночно следующий локомотив.

**ПРИ ДВИЖЕНИИ ПОЕЗДА ПО НЕПРАВИЛЬНОМУ
ПУТИ НА ДВУХПУТНЫХ
УЧАСТКАХ**

§ 101. В голове поезда локомотив:
днём — у буферного фонаря локомотива (тендера паровоза) с левой стороны развёрнутый красный флаг, а с правой — неосвещённый фонарь (рис. 161);

ночью — с левой стороны красный огонь фонаря, а с правой — прозрачно-белый огонь фонаря (рис. 162).

Днём

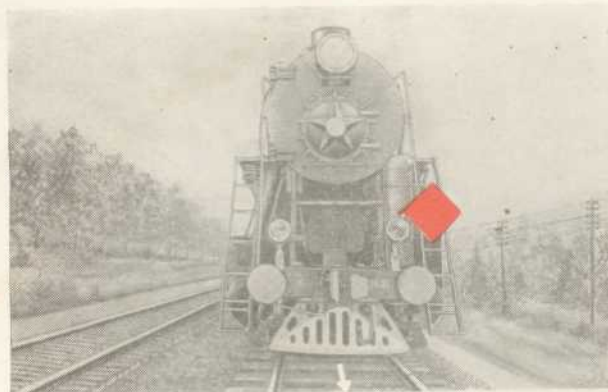


Рис. 161

Ночью

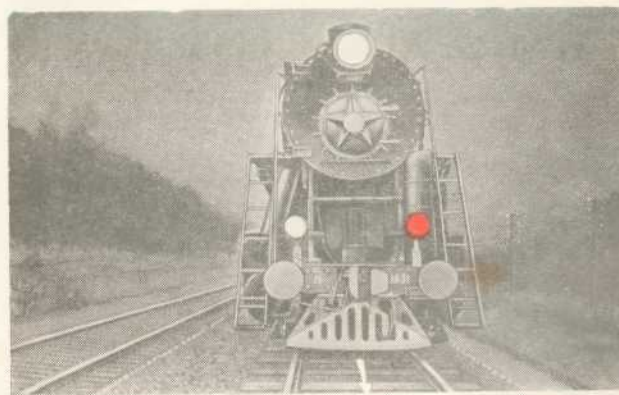


Рис. 162

Днём

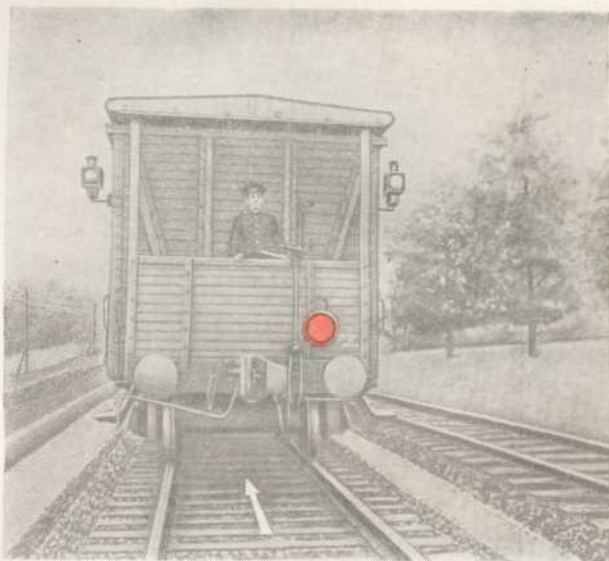


Рис. 163

В хвосте поезда вагон:

днём — красный диск или развёрнутый красный флаг с правой стороны у буферного бруса и два фонаря на боковых крюках хвостового вагона (рис. 163);

Ночью

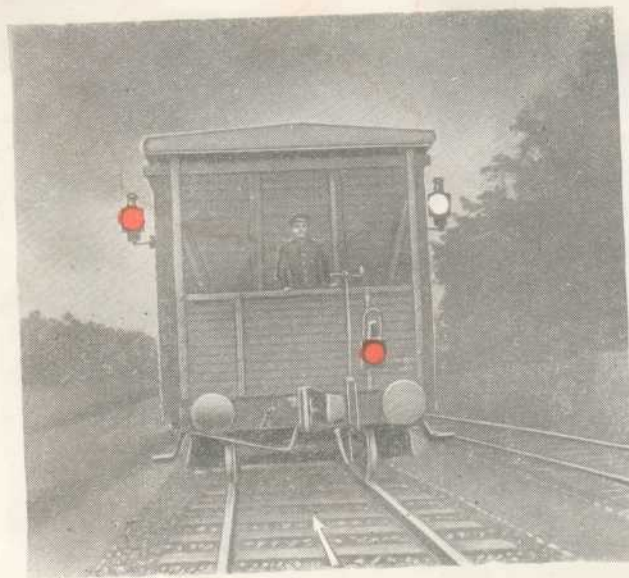


Рис. 164

ночью — у буферного фонаря и у левого бокового фонаря красные огни, а у правого бокового фонаря прозрачно-белый огонь (рис. 164).

Боковые фонари в сторону головы поезда показывают контрольные прозрачно-белые огни.

Днём

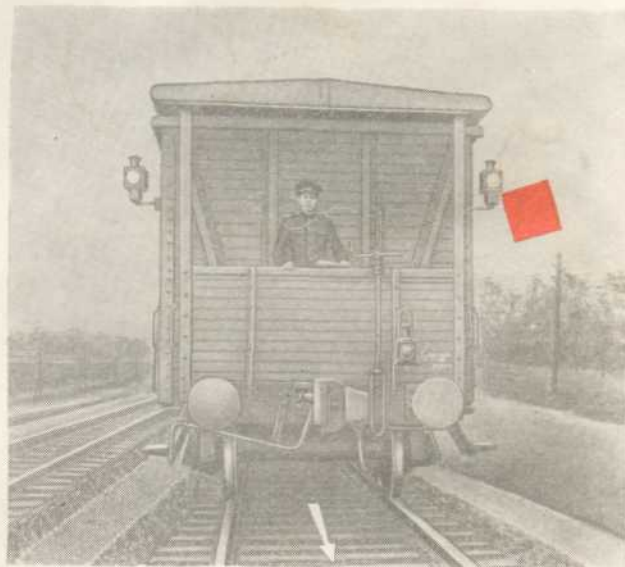


Рис. 165

§ 102. В голове поезда вагон:

днём — три фонаря (два боковых и один у буферного бруса) и развёрнутый красный флаг на левом по направлению движения боковом крюке (рис. 165);

ночью — у левого бокового фонаря красный

Ночью

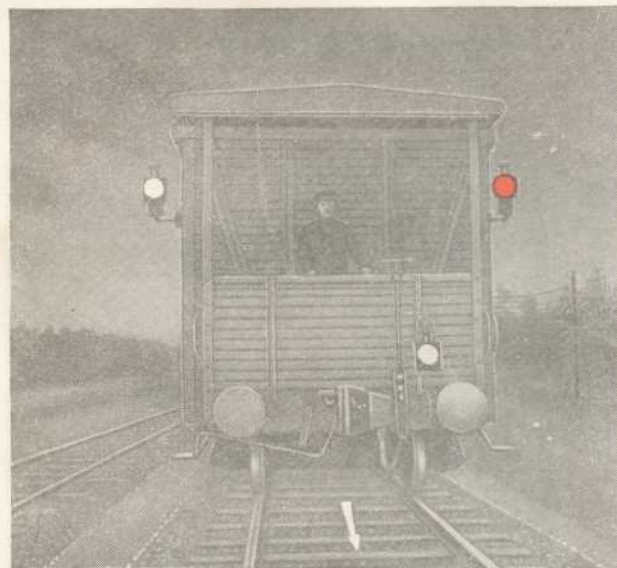


Рис. 166

огонь, а у правого бокового фонаря и буферного фонаря — прозрачно-белые огни (рис. 166),

Локомотив, находящийся в хвосте поезда, обозначается сигналами как одиночно следующий по неправильному пути локомотив (см. рис. 171 и 172).

§ 103. Моторвагонный электропоезд при следовании по неправильному пути днём и ночью обозначается:

с головы — с левой стороны по ходу поезда • красный огонь и с правой стороны прозрач-

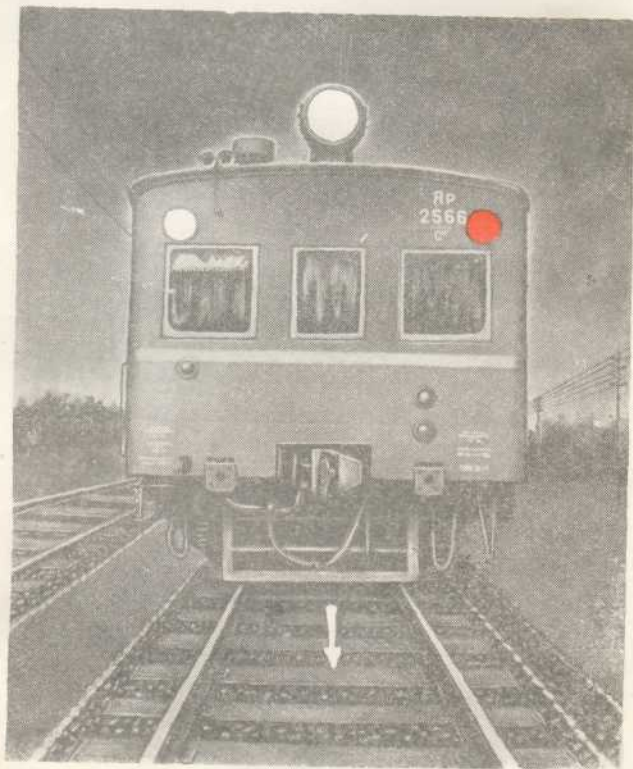


Рис. 167

но-белый огонь в верхней части вагона (рис. 167);

с хвоста — так же, как вагон в хвосте поезда, следующего по неправильному пути (рис. 168).

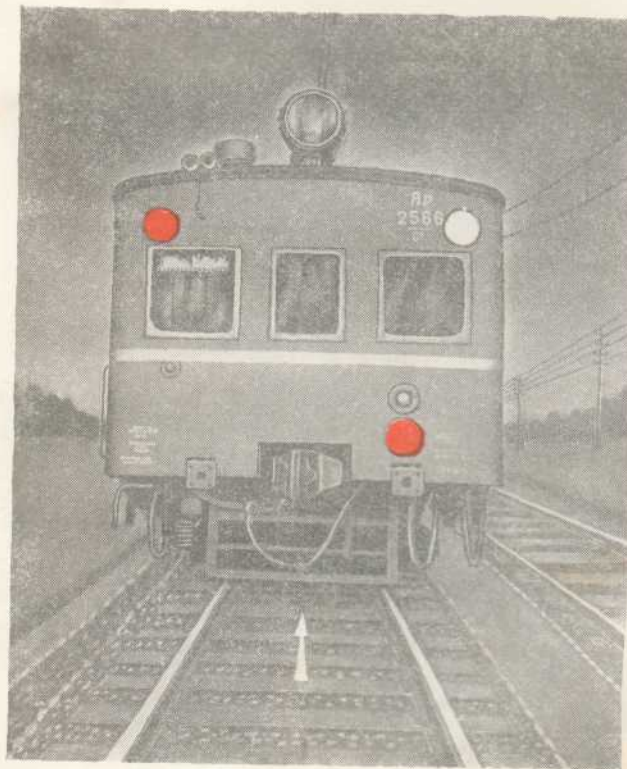


Рис. 168

**ПРИ ДВИЖЕНИИ ОДИНОЧНОГО ЛОКОМОТИВА
ПО НЕПРАВИЛЬНОМУ ПУТИ НА ДВУХПУТНЫХ
УЧАСТКАХ**

§ 104. Впереди на локомотиве:
днём — у буферного фонаря с левой стороны
развёрнутый красный флаг (рис. 169);

Днём

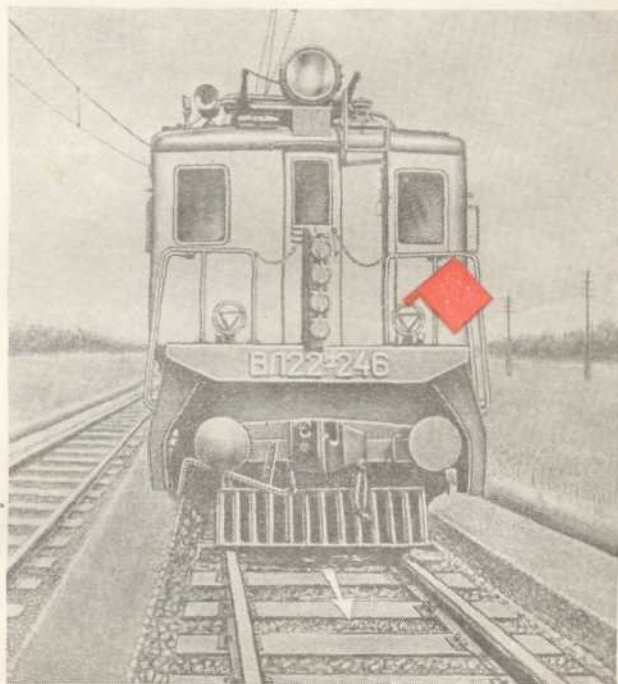


Рис. 169

ночью — красный огонь буферного фонаря с
левой стороны по направлению движения
(рис. 170).

Ночью

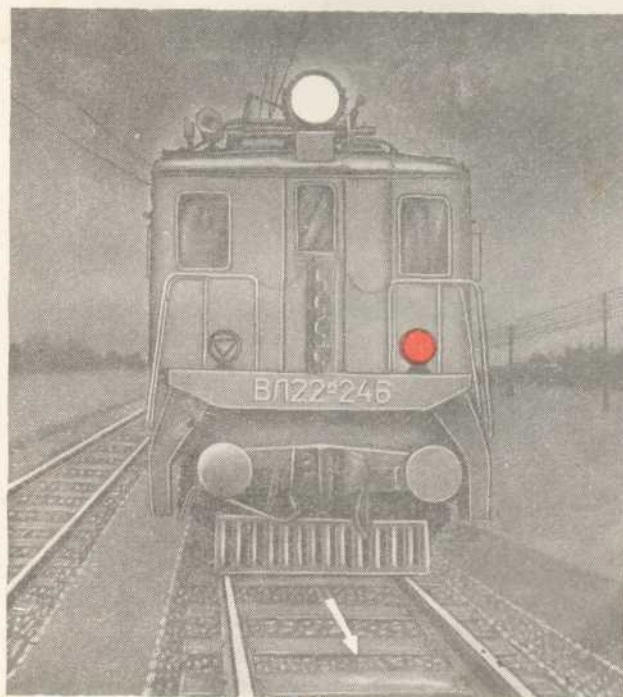


Рис. 170

Днём

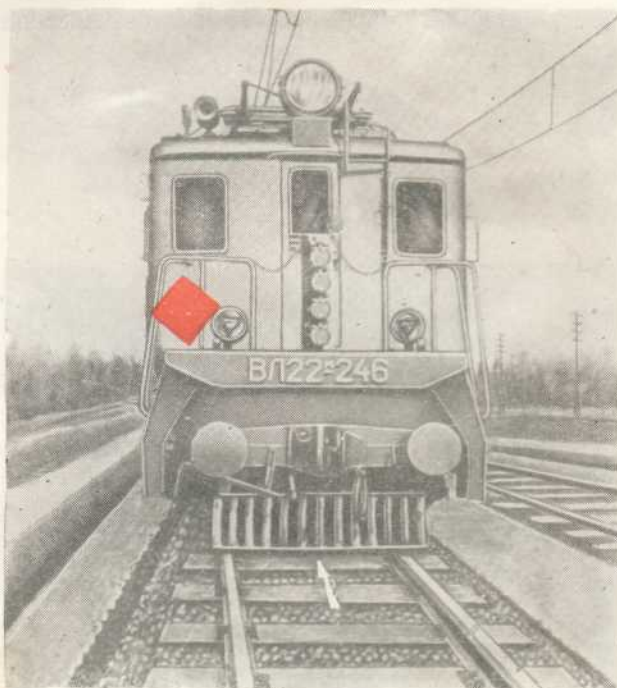


Рис. 171

Сзади на локомотиве:

днём — у буферного бруса с левой стороны развёрнутый красный флаг (рис. 171);

ночью — слева красный огонь буферного фонаря, справа — прозрачно-белый огонь буферного или ручного фонаря (рис. 172).

Ночью

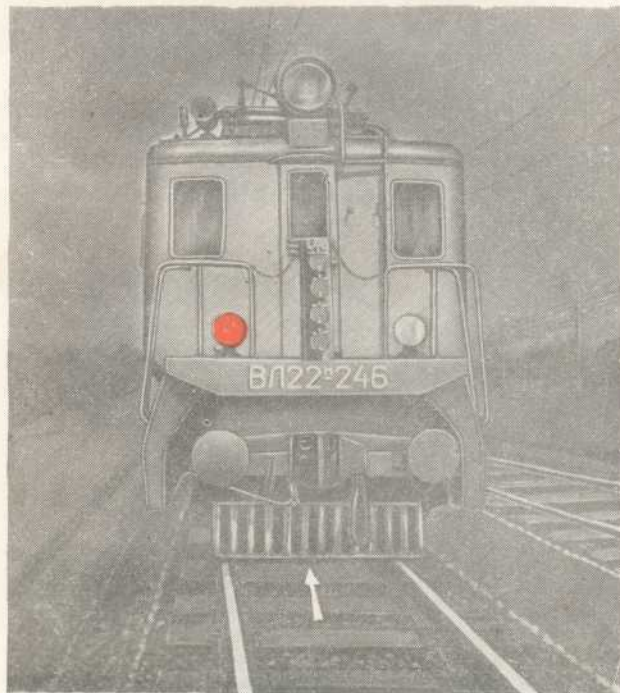


Рис. 172

§ 105. На подталкивающем локомотиве, а также хозяйственном поезде при возвращении их с перегона обратно на станцию отправления на двухпутном участке выставляются сигналы следования по неправильному пути.

§ 106. Автодрезины несъёмного типа обозначаются порядком, установленным для одиночно следующего локомотива.

СИГНАЛЫ ПОЕЗДА ПРИ ДВИЖЕНИИ ВСЛЕД

§ 107. При следовании одного поезда вслед за другим с разграничением временем применяются следующие сигналы:

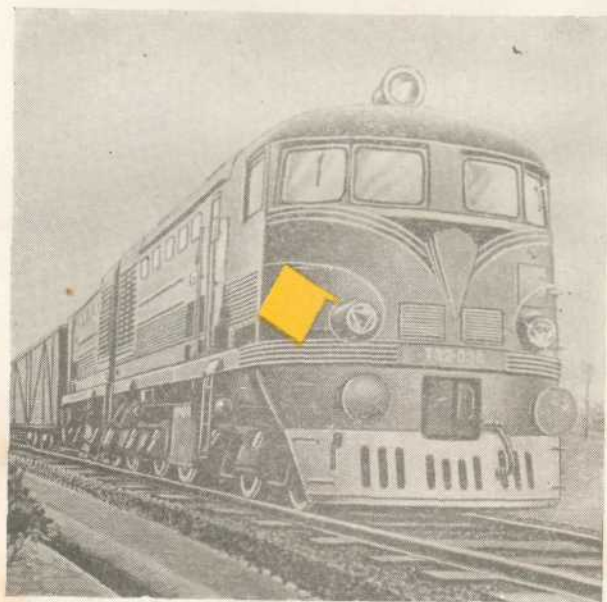


Рис. 173

а) в голове первого поезда или одиночного локомотива — с правой стороны у буферного фонаря развёрнутый жёлтый флаг (рис. 173),

б) в хвосте первого поезда к сигналам хвоста поезда добавляется жёлтый флаг у правого бокового фонаря (рис. 174).

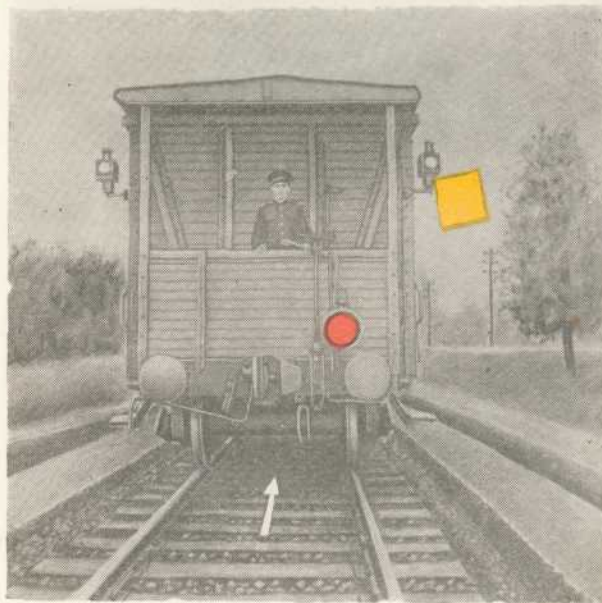


Рис. 174

На одиночно следующем локомотиве сзади с правой стороны у буферного бруса подвешивается развёрнутый жёлтый флаг, а с левой стороны — развёрнутый красный флаг (рис. 175).

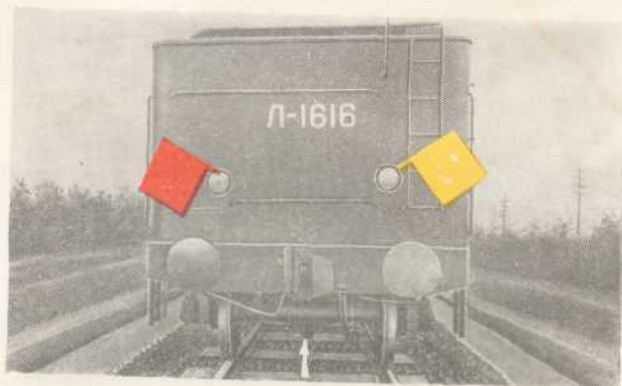


Рис. 175

СИГНАЛЫ ПРИ УБОРКЕ С ПЕРЕГОНА ПОЕЗДА ПО ЧАСТЯМ

§ 108. При уборке с перегона поезда по частям хвостовой вагон каждой убираемой части (кроме последней) обозначается жёлтым флагом на буферном брус (рис. 176) и соответственно ночью жёлтым огнём фонаря (рис. 177).

Последняя убираемая часть обозначается обычным порядком.

Днём

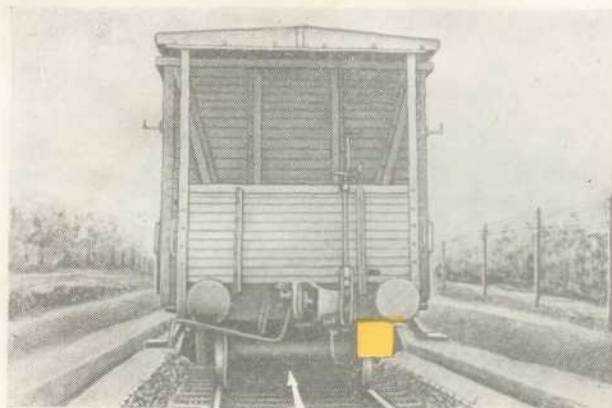


Рис. 176

Ночью



Рис. 177

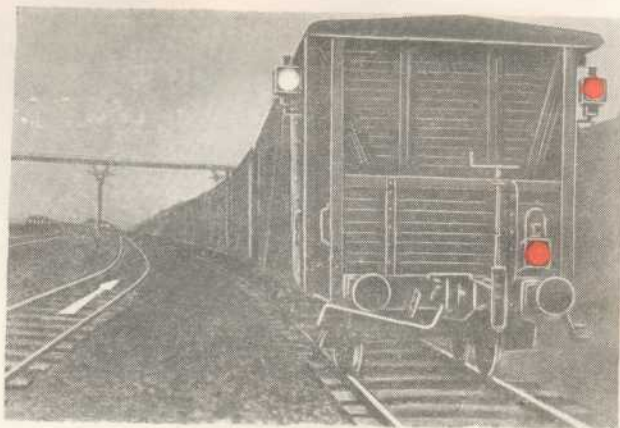


Рис. 178

ОБОЗНАЧЕНИЕ ХВОСТА ОБГОНЯЕМОГО ПОЕЗДА

§ 109. При обгоне поезда, стоящего на станции, другим поездом, следующим по смежному пути (с одной или с другой стороны), в обгоняемом поезде красный огонь бокового фонаря, обращенный к этому пути, заменяется прозрачно-белым огнём. В сторону локомотива обгоняемого поезда будет виден красный огонь (рис. 178).

СИГНАЛЫ ПРИ ДВИЖЕНИИ СНЕГООЧИСТИТЕЛЕЙ

§ ПО. Снегоочистители при движении их на однопутных участках и на двухпутных по правильному пути обозначаются:

142

а) если снегоочиститель в голове — на боковых крюках снегоочистителя днём два развёрнутых жёлтых флага (рис. 179), ночью — два жёлтых огня боковых фонарей <~(рис. 180), а в сторону локомотива — два прозрачно-белых контрольных огня;

Днём

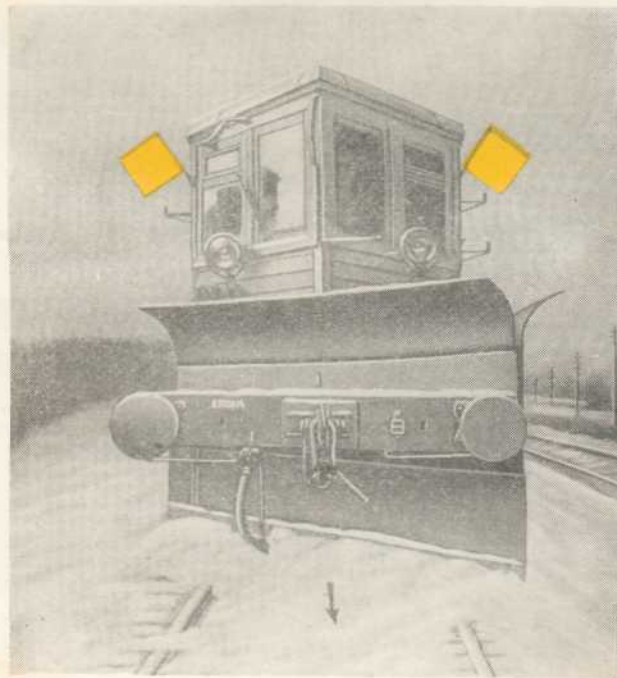


Рис. 179

Ночью

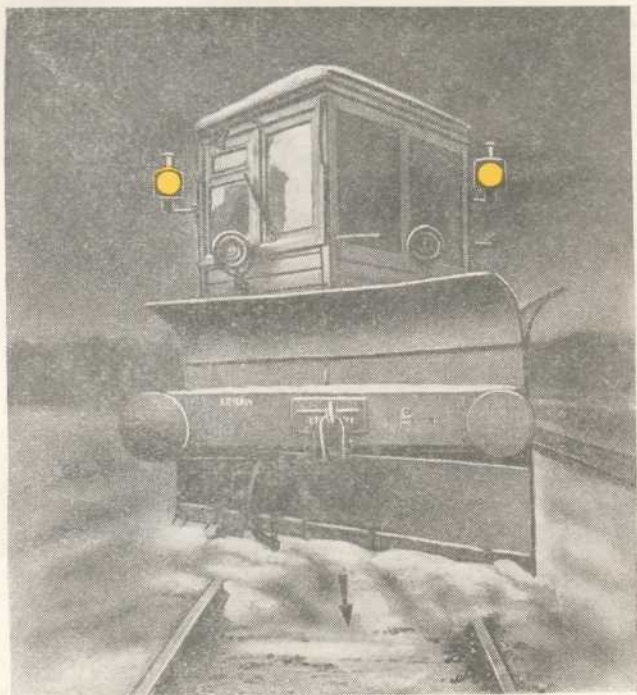


Рис. 180

б) если локомотив в голове — на локомотиве днём два жёлтых развёрнутых флага (рис. 181) и ночью два жёлтых огня в фонарях на буферном бруске (рис. 182); хвост снегоочистителя обозначается как хвост одиночно следущего локомотива.

Днём

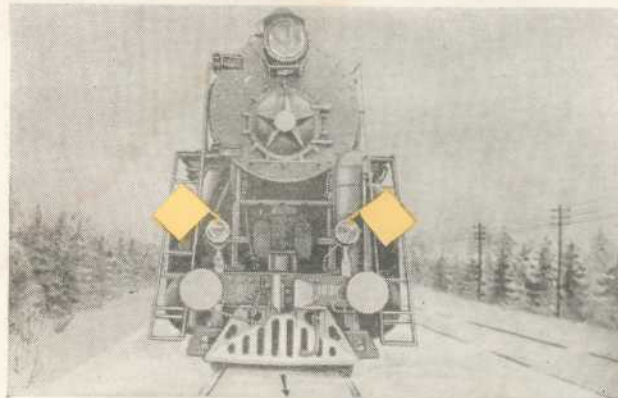


Рис. 181

Ночью



Рис. 182

§ Ш. Снегоочистители при движении их в голове по неправильному пути на двухпутных участках обозначаются: на боковых крюках снегоочистителя днём — два жёлтых развёрнутых флага и красный развёрнутый флаг под жёлтым слева по направлению движения (рис. 183); ночью соответственно два жёлтых

Днём

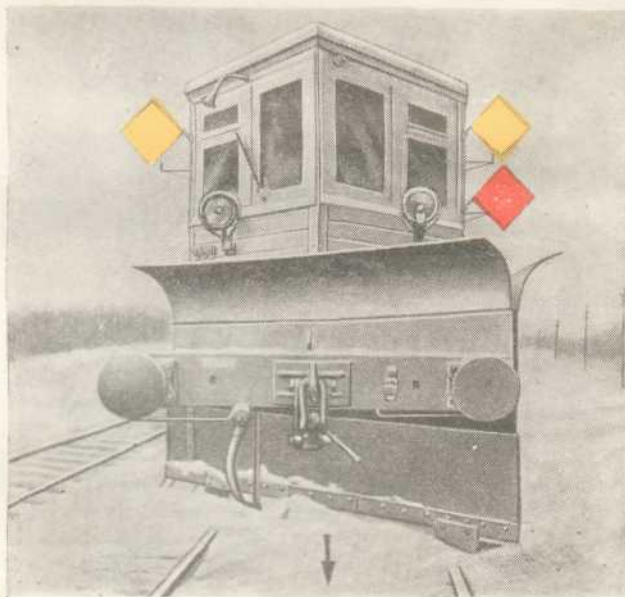


Рис. 183

Ночью

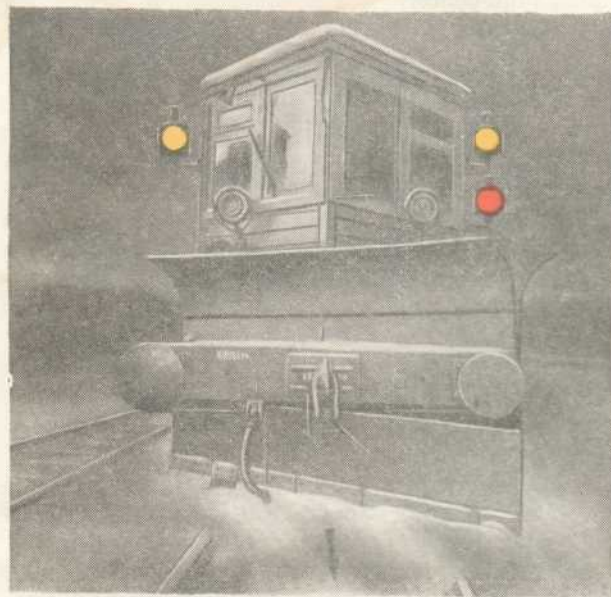


Рис. 184

и один" красный огни в фонарях (рис. 184), а в сторону локомотива — три прозрачно-белых контрольных огня.

СИГНАЛЫ НА ЛОКОМОТИВЕ ПРИ МАНЁВРАХ

§ 112. Локомотив при маневровых передвижениях, в том числе при следовании под поезд

и из-под поезда, ночью должен иметь по одному прозрачно-белому огню впереди и сзади на буферных брусках со стороны машиниста.

ПОЕЗДНЫЕ СИГНАЛЫ НА МНОГОПУТНЫХ УЧАСТКАХ

§ 113. Обозначение сигналами поездов на трехпутных и четырехпутных участках дороги производится теми же способами, что и на однопутных и двухпутных в зависимости от способа движения по тому или другому пути многопутного участка дороги.

СИГНАЛЫ ПРИ ДВИЖЕНИИ АВТОДРЕЗИН СЪЕМНОГО ТИПА, ПУТЕВЫХ ВАГОНЧИКОВ И ДРУГИХ СЪЕМНЫХ ЕДИНИЦ

§ 114. Автодрезины съёмного типа, путевые вагончики и другие съёмные единицы при нахождении на перегоне должны иметь:

а) на однопутных участках и при движении по неправильному пути на двухпутных участках — днём щит, окрашенный с обеих сторон в красный цвет, или развёрнутый красный флаг на шесте, а ночью — видимый спереди и сзади красный огонь фонаря, укрепленного на шесте;

б) на двухпутных участках при следовании по правильному пути — днём щит, окрашенный с передней стороны в белый, а с задней в красный цвет, а ночью впереди прозрачно-белый огонь и сзади красный огонь -фонаря, укрепленного на шесте.

Путевые вагончики на перегоне должны быть, кроме того, ограждены на 800 м с обеих сто-

рон переносными красными сигналами, переносимыми одновременно с передвижением вагончика.

При работа на станциях путевой вагончик должен иметь днём щит, окрашенный с обеих сторон в красный цвет, или красный флаг на шесте, а ночью — видимый спереди и сзади красный огонь фонаря, укрепленного на шесте. При движении по станционным путям и стрелочным переводам путевой вагончик, кроме того, должен быть огражден на расстоянии не менее 50 ж с обеих сторон переносными красными сигналами, переносимыми одновременно с передвижением вагончика.




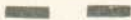


Ограждение с обеих сторон путевых тележек разного типа и других съёмных единиц, применяемых при работах, производится в случаях, предусмотренных инструкцией МПС.

Если на двухпутном или многопутном участке по соседнему пути будет следовать встречный поезд, то переносный красный сигнал, ограждающий путевой вагончик или другую съёмную единицу с передней стороны, до прохода поезда снимается.

Работники железной дороги, ограждающие путевые вагончики и другие съёмные единицы с обеих сторон, а также работники, руководящие их передвижением, должны быть снабжены, кроме ручных флагов и сигнальных фонарей, ещё обязательно петардами и духовыми рожками для подачи сигналов о приближении поезда, а также сигналов остановки для поезда, если это потребуется.

Глава ЗВУКОВЫЕ




§ 115. Звуковые сигналы при движении
выми рожками, свистками локомотивов и авто-

№ рис.	Сигнал	Требование сигнала
185	Три коротких 	«Стой»
186	Один длинный 	«Отправиться поезду»
187	Три длинных 	Требование к поездной бригаде «Тормозить»
188	Два длинных 	Требование к поездной бригаде «Отпустить тор- моза»
Следование		
189	Один короткий 	Требование к машинисту второго локомотива пре- кратить выпуск пара или уменьшить ход
190	Два коротких 	Требование к машинисту второго локомотива от- крыть или усилить выпуск пара или прибавить ход

VIII СИГНАЛЫ

поездов подаются ручными свистками, духо-
дрезин и колоколами.

Кто подаёт
<p>Подают локомотивная и поездная бригады, стан- ционные или другие работники, обслуживающие движение поездов</p> <p>Подаёт главный кондуктор; отвечает машинист ло- комотива, ведущего поезд; повторяет сигнал маши- нист второго локомотива при двойной тяге</p> <p>Подаёт машинист локомотива, ведущего поезд; повторяет сигнал машинист второго локомотива при двойной тяге</p> <p>Подаёт машинист локомотива, ведущего поезд; повторяет сигнал машинист второго локомотива при двойной тяге</p> <p>двойной тягой</p> <p>Подаёт машинист локомотива, ведущего поезд; повторяет сигнал машинист второго локомотива</p> <p>Подаёт машинист локомотива, ведущего поезд; повторяет сигнал машинист второго локомотива</p>

№ рис.	Сигнал	Требование сигнала
Следование с подталки		
191	Два коротких 	Требование начать толкание
192	Один короткий 	Требование прекратить подталкивание, но не отставать от поезда
193	Четыре коротких 	Извещение о миновании надобности в подталкивании и возможности возвращения на станцию отправления

Примечание. При следовании поезда двойного локомотива повторяет все сигналы вслед за

СИГНАЛЫ РАЗРЫВА ПОЕЗДА

§ 116. Сигналы разрыва поезда подаются локомотивной и поездной бригадой, а также другими работниками железной дороги следующим порядком: днём попеременно, через короткие промежутки времени, то показывается, то прячется по горизонтальной линии жёлтый развёрнутый флаг, а ночью попеременно показывается жёлтый и прозрачно-белый огонь ручного фонаря.

Этот сигнал подаётся как в сторону головы, так и хвоста поезда до тех пор, пока он не будет замечен локомотивной и поездной бригадой и пока машинист локомотива не по-

Кто подаёт

вающим локомотивом

Подаёт машинист локомотива, ведущего поезд; повторяет сигнал машинист подталкивающего локомотива

Подаёт машинист локомотива, ведущего поезд; повторяет сигнал машинист подталкивающего локомотива

Подаёт машинист локомотива, ведущего поезд; повторяет сигнал машинист подталкивающего локомотива

ной тягой с подталкивающим локомотивом машинист подачей их с толкача.

даст ответного сигнала свистком локомотива по схеме: один короткий — один длинный — один короткий (рис. 194).



Рис. 194

При разрыве поезда локомотивная и поездная бригады после остановки соединяют обе части.

Машинист должен повторять сигнал разрыва, чтобы обратить внимание работников железной дороги, обязанных принять меры к остановке хвостовой части.

При подходе к станции машинист обязан непрерывно подавать указанный сигнал, чтобы

обратить внимание работников станции для принятия ими мер к приёму головной части поезда и оторвавшейся хвостовой части на разные пути.

Если соединить поезд не представляется возможным, остающаяся на перегоне хвостовая часть ограждается и поезд выводится по частям.

ОПОВЕСТИТЕЛЬНЫЕ СИГНАЛЫ

§ 117. Один длинный свисток локомотива подаётся при приближении поезда к станциям, путевым постам, пассажирским остановочным пунктам, сигнальным знакам о подаче свистка («С»), выемкам, кривым, тоннелям, переездам, дрезинам, вагончикам, при приближении к находящимся на пути людям и в других случаях, указанных в приказах по дороге. Длинный свисток подаётся также при приближении поезда к месту работ, начиная с километра, предшествующего указанному в предупреждении, независимо от наличия переносных сигналов.

При тумане, метели и других неблагоприятных условиях, понижающих видимость, а также при следовании по неправильному пути этот сигнал подаётся чаще.

Локомотивные свистки могут заменяться колоколом на участках дорог, проходящих вдоль улиц и набережных в пределах городов и селений.

§ 118. При встрече поездов на перегонах двухпутных участков также подаются оповестительные сигналы одним длинным свистком: первый сигнал — при приближении к встречному поезду, второй — при подходе к хвостовой части встречного поезда.

§ 119. Сигналы о приближении поезда подаются духовым рожком: на перегоне — путевыми, мостовыми, тоннельными и обвальными обходчиками, дежурными по переездам, руководителями путевых работ или работниками, сопровождающими путевые вагончики, а на станциях — стрелочниками и сигнальщиками входных постов. Приближение нечётного поезда оповещается одним, а чётного — двумя длинными звуками рожка. Стрелочники и сигнальщики выходных постов, услышав сигнал отправления поезда, дают один длинный звук рожка.

§ 120. При отправлении с соседней станции пассажирских (кроме пригородных), грузо-пассажирских и людских поездов, имеющих остановку на станции, оповещение подается, чётному поезду — рядом коротких ударов в колокол и последние два отрывистых удара, нечётному поезду — рядом коротких ударов в колокол и последний отрывистый один удар.

Оповещение пассажиров о предстоящей посадке и отправлении пассажирских (кроме пригородных), грузо-пассажирских и людских поездов производится на станциях:

- а) о начале посадки — одним ударом в колокол;
- б) об отправлении — двумя ударами в колокол за две минуты до отхода поезда.

Если стоянка поезда меньше двух минут, то один удар колокола даётся при подходе поезда, а два удара — при остановке его.

На вокзалах, имеющих громкоговорящие установки, подача звонков заменяется оповещением через репродукторы.

§ 121. Сигнал бдительности при движении поезда на перегоне подаётся одним длинным

и одним коротким свистком локомотива при приближении поезда к светофорам, семафорам, дискам и переносным сигналам с жёлтым огнём или жёлтого цвета, а также при приближении поезда к проходным светофорам с красным огнём и условно-разрешительным сигналом, к входным светофорам с лунно-белым огнём пригласительного сигнала и другим сигналам, требующим уменьшения скорости.

На станциях сигнал бдительности подаётся при приближении поезда к маршрутному светофору с лунно-белым огнём пригласительного сигнала.

Если в этих случаях машинист не подаёт установленного сигнала, то главный кондуктор показывает в сторону локомотива сигнал «Тише».

По сигналу бдительности главный и старший кондукторы и поездной вагонный мастер обязаны показывать в сторону локомотива ночью прозрачно-белый огонь ручного фонаря, а днём свёрнутый жёлтый флаг.

При приближении поезда к станции стрелочники входных постов повторяют духовым рожком сигнал, подаваемый машинистом локомотива.

Кондукторы поездов, находящихся на путях, смежных с подготовленным маршрутом, составители, прекратившие манёвры из-за приёма поезда, и стрелочники как по сигналу приближения, так и по сигналу бдительности обязаны каждый на своём участке проверить и убедиться в том, что безопасность движения принимаемого поезда обеспечена.

Глава IX

СИГНАЛЫ ТРЕВОГИ И СПЕЦИАЛЬНЫЕ УКАЗАТЕЛИ

§ 122. Для подачи сигналов тревоги служат гудки силовых установок, свистки локомотивов, звуки духовых рожков и воинских сигнальных труб, станционные колокола, удары в подвешенные буферные тарелки, куски рельсов и пр.

Все звуковые сигналы, по схемам обозначенные протяжными звуками, в случае подачи их ударами подаются перезвоном, т. е. часто следующими друг за другом ударами, короткие же звуки даются редкими ударами по числу необходимых коротких звуков.

1. Сигнал общей тревоги подаётся группами из одного длинного и трёх коротких звуков по схеме рис. 195 в следующих случаях:



Рис. 195

а) при обнаружении на пути неисправности, угрожающей безопасности движения;

б) при остановке поезда в снежном заносе, крушении поезда и вообще в тех случаях, когда требуется помощь.

2. Сигнал пожарной тревоги подаётся одним длинным и двумя короткими звуками по схеме рис. 196.



Рис. 196

Эти сигналы подаются каждым работником железной дороги в случаях необходимости их подачи.

3. Сигнал ВТ (воздушной тревоги) даётся рядом коротких звуков, подаваемых непрерывно в течение 3 мин. по схеме рис. 197.



Рис. 197

Сигнал воздушной тревоги подаётся:

а) на станциях — станционным колоколом, свистками локомотивов, гудками разных силовых установок и сиренами по распоряжению начальника станции или лица, им уполномоченного;

б) на перегонах — свистками локомотивов: в воинских поездах — по распоряжению наблюдателя, выделяемого из личного состава перевозимой части, а в прочих поездах — по распоряжению главного кондуктора или в зависимости от обстановки — по усмотрению машиниста;

в) при наличии громкоговорящих установок на станции личный состав станции оповещается о тревоге ещё и по этим установкам.

	Стр.
Предупредительные и повторительные светофоры	28
Карликовые светофоры	30
Локомотивные светофоры	30
Семафоры	34
Предупредительные диски и диски сквозного прохода	37
Дополнение входных и проходных семафоров петардами	42
Ограждение испорченного светофора, семафора и предупредительного диска	43
Постоянные диски уменьшения скорости	45
Обозначение недействующих сигналов	48

Глава III

Переносные сигналы

Ограждение мест с препятствием для движения поездов	53
Ограждение мест с препятствием для движения поездов и производства работ на станциях	59
Ограждение подвижного состава на станционных путях	65
Ограждение при вынужденной остановке поезда на перегоне	66

Глава IV

Ручные сигналы	74
----------------	----

Глава V

Сигнальные указатели и знаки

Маршрутные указатели	85
Стрелочные указатели	86
Указатели путевого заграждения	91

	Стр.
Указатели гидравлических колонок	93
Постоянные сигнальные знаки	94
Временные сигнальные знаки	103

Глава VI

Сигналы, применяемые при маневровой
работе

Ручные и звуковые сигналы при манёврах . . .	112
--	-----

Глава VII

Поездные сигналы

При движении поезда на однопутных участках и на двухпутных по правильному пути . . .	117
При движении одиночного локомотива на однопутных участках и на двухпутных по правильному пути.	123
При движении поезда по неправильному пути на двухпутных участках.	126
При движении одиночного локомотива по неправильному пути на двухпутных участках . . .	134
Сигналы поезда при движении вслед	138
Сигналы при уборке с перегона поезда по частям	140
Обозначение хвоста обгоняемого поезда	142
Сигналы при движении снегоочистителей . . .	142
Сигналы на локомотиве при манёврах	147
Поездные сигналы на многопутных участках . .	148
Сигналы при движении автодрезин съёмного типа, путевых вагончиков и других съёмных единиц	148

Глава VIII

Звуковые сигналы

Сигналы разрыва поезда	152
Оповестительные сигналы	* 54

Глава IX

Сигналы тревоги и специальные указатели

Специальные указатели.	160
--------------------------------	-----

Ответственный за выпуск

С. К- Крылов

Техн. редактор Г. П. Верцина

Подписано к печати 1/IX 1965 г.
Бумага 70 X 92 /., = 20 бумажных —
6,44 печатного листа. Уч.-изд. 6 листов.
ЖДИЗ 65282. Зак. 2139. Т 07421.
Тираж 200 000 9Кз.

1-я тип. Трансжелдориздата МПС
Москва, Б. Переяславская, 46

Линия отреза

ОБЯЗАТЕЛЬСТВО

Выданную мне в пользование Инструкцию по сигнализации изучил и точно знаю всю Инструкцию и порядок пользования сигналами.

Обязуюсь:

- а) выполнять беспрекословно Инструкцию по сигнализации на железных дорогах Союза ССР;
- б) возвратить её по требованию выдавшего её начальника или при оставлении мной работы.

Фамилия, имя и отчество _____

Место работы _____

Должность _____

Подпись _____

Дата _____