

Гудин
СССР

НАРОДНЫЙ КОМИССАРИАТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

ИНСТРУКЦИЯ
ПО СИГНАЛИЗАЦИИ
на железных дорогах
СССР

МОСКВА ■ ТРАНСЖЕЛЛОРИЗДАТ ■ 1936

ИНСТРУКЦИЯ ПО СИГНАЛИЗАЦИИ НА ЖЕЛЕЗ-
НЫХ ДОРОГАХ СССР

выдана в пользование

Фамилия, имя и отчество	Место работы	Должность	Дата выдачи

Инструкция должна быть возвращена по требованию выдавшего ее начальника и при оставлении работником службы.

Запрещается делать в тексте инструкции какие бы то ни было пометки.

ИНСТРУКЦИЯ
ПО СИГНАЛИЗАЦИИ
НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ
СССР

Важнейшая задача — укрепить уважение к сигналам, добиться четкого знания правил сигнализации каждым железнодорожником.

**СИГНАЛ — ЭТО СВЯТОЕ ДЕЛО.
НАРУШИТЬ ЕГО НИКТО НЕ ИМЕЕТ ПРАВА.**

Л. КАГАНОВИЧ

Извлечения из Правил технической эксплуатации (ПТЭ)

Показание сигнала является приказом и подлежит беспрекословному выполнению. Все работники железнодорожного транспорта должны обеспечивать немедленное выполнение требований сигнала всеми возможными средствами.

Каждый работник железнодорожного транспорта, связанный с движением поездов, обязан твердо и отчетливо знать инструкцию по сигнализации (§ 280 ПТЭ).

Каждый работник ж.-д. транспорта обязан подать сигнал остановки во всех случаях, явно угрожающих безопасности движения поездов или жизни людей (§ 465 ПТЭ).

2 зеленый на ответвление или
но не правильно по пути
при двукратной автобл.
что свободен не менее
2 блок-участков, а при
по автобл. своб. все
переезды

Выходной
при автобл.

1 светоделит на ответвление
с выделенной полосой или
подать телеграммы или
маршрутные указатели

Маршрутные светофор. имеют тоже
применяют. сигналы

1 Зеленый свободн 3-х блок
уч.

1 Зеленый и желтый однар.
свободн 2-х блок-участ

1 желтый своб 1-х бл. уч.

1 Красный стоп.

Выходные
"крошечные"
с выделенной полосой
свободны

УТВЕРЖДАЮ:
Зам. Народного Комиссара
Путей Сообщения
Постников

2 августа 1936 г.

ГЛАВА I

СВЕТОФОРЫ, СЕМАФОРЫ, ДИСКИ И ОПОВЕСТИТЕЛЬНЫЕ ШИТЫ

СВЕТОФОРЫ

§ 1. Светофорами подаются сигналы цвет-
ными огнями одинаково как днем, так и
ночью:

а) один зеленый огонь — «путь свободен,
следуй с установленной скоростью» (рис. 1);

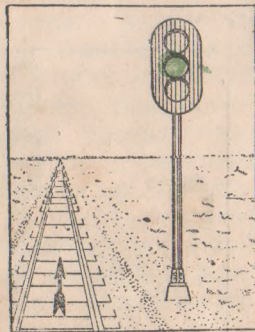


Рис 1

б) один желтый огонь — «тише, следуй с уменьшенной скоростью, обеспечивающей возможность остановиться у следующего красного сигнала» (рис. 2);

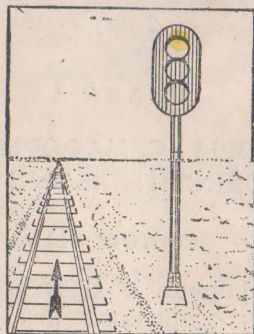


Рис. 2

в) два желтых огня — «тише, следуй с пониженной скоростью и с особой бдительностью» (рис. 3);

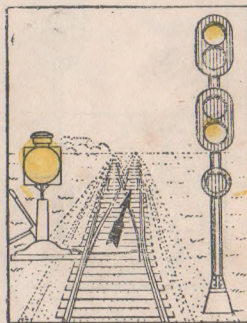


Рис. 3

г) один красный огонь — «стой» (рис. 4).

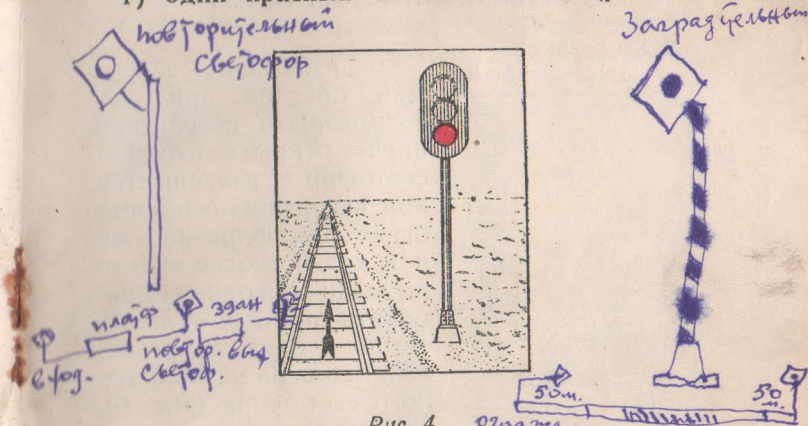


Рис. 4

§ 2. На проходном светофоре, расположенном на затяжном подъеме, устанавливается дополнительная головка с синим огнем или допускается установка отражательного знака в виде буквы Т. Этот синий огонь или знак разрешает тяжеловесным товарным поездам проходить светофор с красным огнем со скоростью не выше 15 км в час с готовностью остановиться в любой момент, если встретится препятствие для дальнейшего движения (рис. 5).

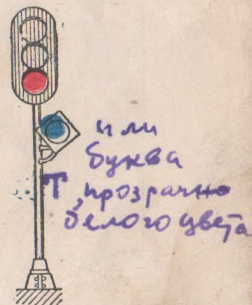


Рис. 5

§ 3. Пригласительный сигнал

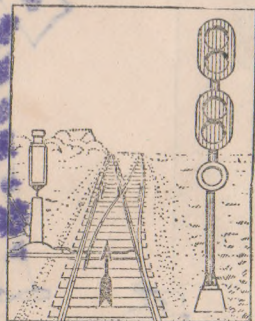


Рис. 6

Во избежание задержки поездов при невозможности вследствие порчи открыть входной светофор разрешается при негорящих основных огнях светофора или же при красном огне вместо посылки проводника применять пригласительный сигнал — один лунно-белый огонь на мачте входного светофора (рис. 6), разрешающий въезд на станцию со скоростью не свыше 15 км в час.

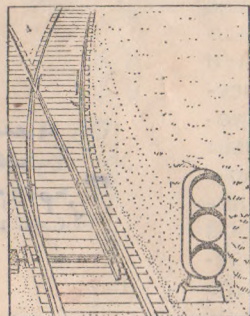


Рис. 7

§ 4. Взамен нормальных светофоров могут применяться карликовые светофоры, дающие те же показания, что и обыкновенные светофоры (рис. 7).

§ 5. Кебсигналы

Кебсигналы устанавливаются на локомотиве и сигнализируют теми же основными цветными огнями, в том же порядке, как и светофоры нормального типа при автоблокировке (рис. 8). При этом при прибли-

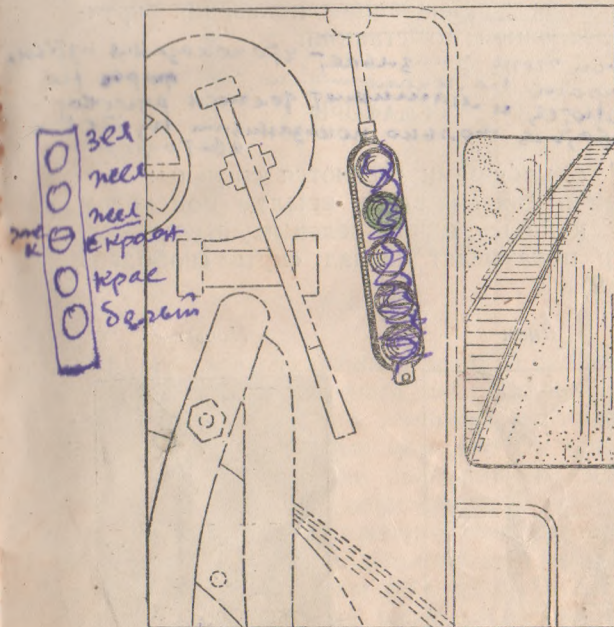


Рис. 8

нии поезда к месту остановки в кебсигнале горит красный огонь с белой полоской. При этом перед поездом на железнодорожном пути горит красный огонь и к которому приближается поезд.

а в случае проезда места безусловной остановки загорается один красный огонь.

§ 6. Светофоры дают показания автоматически, в зависимости от того, занят или свободен впереди лежащий участок пути и от его исправности. Входными и выходными светофорами на раздельных пунктах могут быть даны запрещающие показания вручную дежурным по станции.

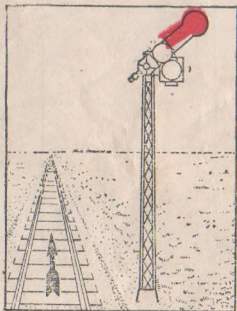
Белый огонь указывает, что показание путевого светофора на железнодорожных светофорах не передается и машинист должен руководствоваться только показанием светофоров.

СЕМАФОРЫ

§ 7. Семафорами подаются сигналы:

Днем поднятым вверх крылом под углом в 135° и ночью одним зеленым огнем — семафор показывает сигнал «путь свободен» (рис. 9).

Днем



Ночью

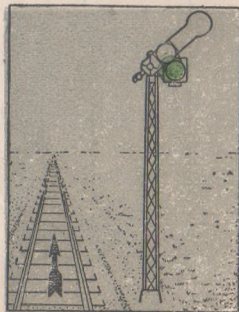
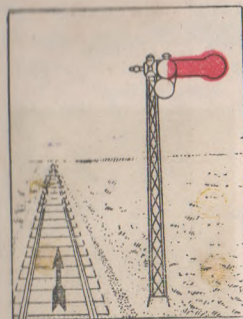


Рис. 9

Горизонтальным положением крыла семафора и ночью одним красным огнем семафор показывает сигнал «стой» (рис. 10).

Днем



Ночью

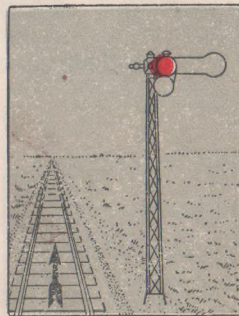


Рис. 10

§ 8. Для дачи указания поезду о снижении скорости при следовании на боковой или ответвляемый путь на семафоре устанавливаются дополнительные крылья. Эти крылья в закрытом положении расположены вдоль мачты, а сигнальные огни закрыты щитками и со стороны приближающегося поезда не видны. В открытом положении дополнительные крылья наклонены под углом в 135° к мачте и ночью светят желтыми огнями соответственно количеству открытых дополнительных крыльев.

Семафор вторым крылом дает указание поезду, что поезд принимается на боковой

путь или отправляется на ответвляемый путь (при наличии двух направлений для следования поезда), и показывает: «тише, следуй с пониженной скоростью и особой бдительностью» (рис. 11).

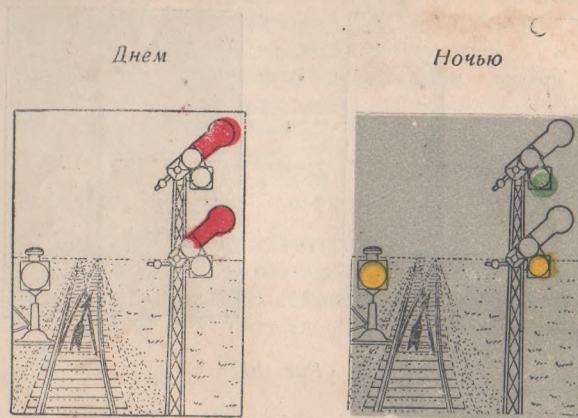


Рис. 11

При выходном семафоре пониженная скорость выдерживается до выхода поезда за стрелки на перегон.

§ 9. При наличии трех и более направлений применяются трехкрылые семафоры или указатели направлений (индикаторы) на однокрылых семафорах. Третье крыло сигнализирует теми же огнями, что и второе крыло.

§ 10. Для контроля со стороны станций положений крыльев входных семафоров в ночное время служат контрольные огни. При открытом положении семафора на нем виден со стороны станции ^{соединяется со станцией} ~~зеленый~~ контрольный огонь ~~крестообразной формы~~, а при закрытом — ^{по числу крыльев} ~~белый~~ ^{открытых} ~~круглой формы~~ ^{прозрачно} огонь.

Входные, маршрутные и проточные семафоры контрольных огней не имеют. В том случае когда путь управления таин семафором расположен за последним по направлению движения, на семафоре установлена блывающий контрольный огонь только закрытого положения прозрачно-белый. При открытом положении этих семафоров контрольного огня не имеют.

ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНЫЕ ДИСКИ, ДИСКИ СКВОЗНОГО ПРОХОДА И ОПОВЕСТИТЕЛЬНЫЕ ШИТЫ

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

Предупредительный диск сигнализирует:
а) входной семафор открыт — предупредительный диск открыт; со стороны поезда видны: днем — ребро диска, ночью — зеленый огонь (рис. 12);

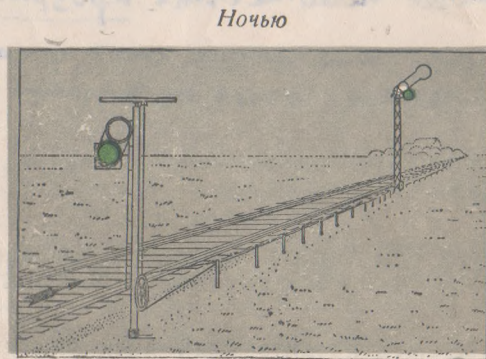
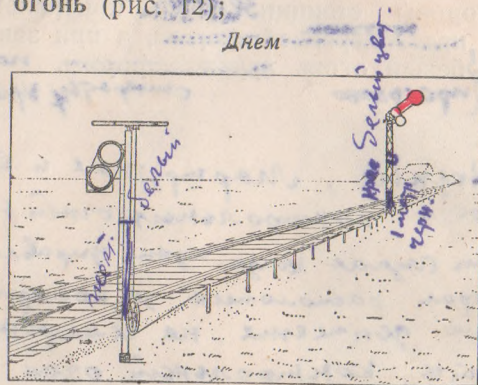


Рис. 12

б) входной семафор закрыт — предупредительный диск закрыт; со стороны поезда видны: днем — диск, окрашенный в желтый цвет, ночью — желтый огонь (рис. 13).

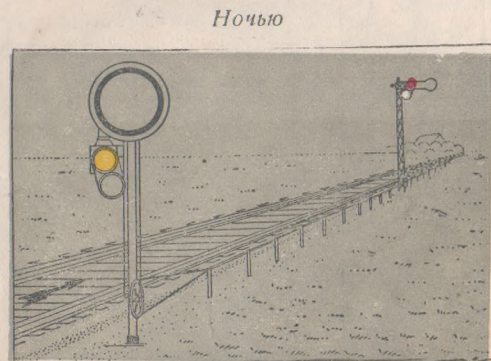
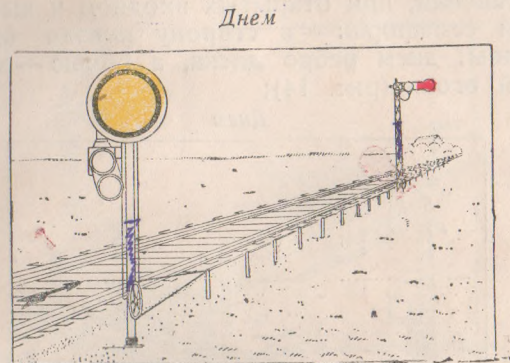


Рис. 13

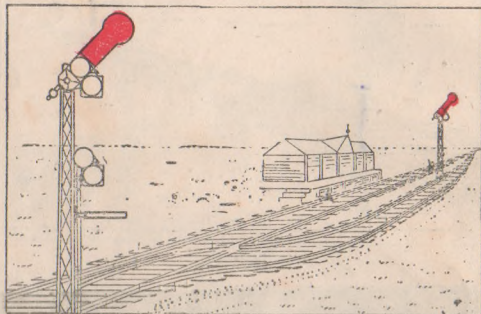
§ 12. Предупредительный диск выходного семафора, помещаемый на мачте входного

семафора, называется диском сквозного прохода.

Диск сквозного прохода сигнализирует:

а) поезд пропускается через станцию без остановки, при открытых входном и выходном семафорах — в сторону поезда будут видны: днем ребро диска, а ночью — зеленый огонь (рис. 14);

Днем



Ночью

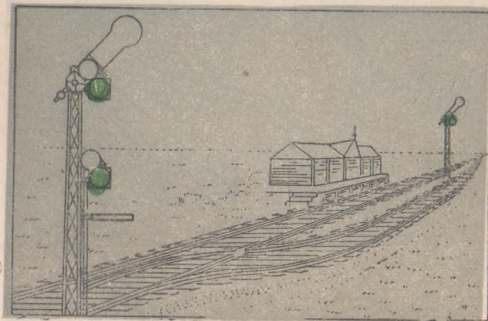
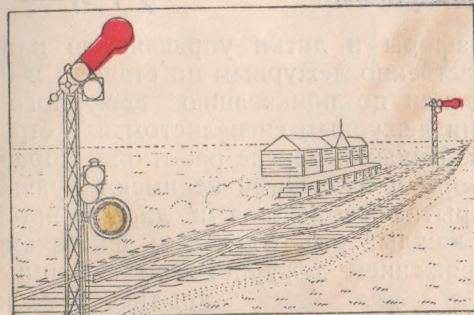


Рис. 14

б) «тише — выходной семафор закрыт, диск закрыт»; поезду будут видны днем — желтый диск, ночью — желтый огонь (рис. 15).

Днем



Случай тумана или темноты, когда видимость указывающего через входн. семафор на расстоянии сквозного пути 3 сигнала

Ночью

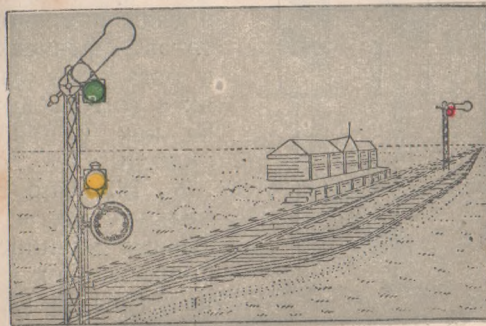


Рис. 15

§ 13. Контрольные огни предупредительного диска и диска сквозного прохода показывают в сторону станции: при открытом положении диска ~~белый огонь крестообразной формы~~, а при закрытом ~~белый огонь круглой формы~~. *прозрачно*

Семафоры и диски управляются или непосредственно дежурным по станции и блоком, 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. За-



Рис. 16. Оповестительные щиты

крытие семафоров при наличии специальных устройств, контролирующих проследование поезда, производится автоматически, а в остальных случаях в том же порядке, как и при открытии.

§ 14. Оповестительные щиты указывают машинисту о приближении к сигналу (рис. 16, 17, 18).

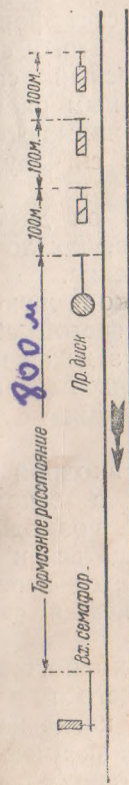


Рис. 17. Схема установки оповестительных щитов перед предупредительным диском

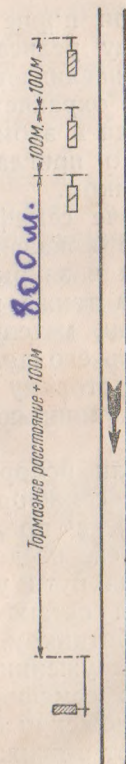


Рис. 18. Схема установки оповестительных щитов перед семафором

ОГРАЖДЕНИЕ ИСПОРЧЕННОГО СВЕТОФОРА, СЕМАФОРА И ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНОГО ДИСКА

§ 15. При порче входного светофора на пути между рельсами против этого светофора устанавливается переносный сигнал остановки, охраняемый отдельным работником. Поезда в этом случае принимаются на станцию по пригласительному сигналу или с проводником.

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

Ночью, а также и днем в ненастную погоду (туман, метель, ливень, густой снегопад) фонарь его должен быть зажжен и показывать в сторону перегона красный огонь.

Поезда принимаются на станцию с проводником.

§ 16. Если испортившийся входной или проходной семафор привести в закрытое положение не представляется возможным, то фонарь его не должен освещаться и против него на пути устанавливается переносный сигнал остановки, охраняемый специальным работником.

При обнаружении порчи входного или проходного семафора, остающегося в открытом положении в то время, когда на перегоне будет в движении поезд, не имеющий предупреждения о порче, дополнительно к красному переносному сигналу остановки укладываются на расстоянии длины тормозного пути от семафора петарды в случае,

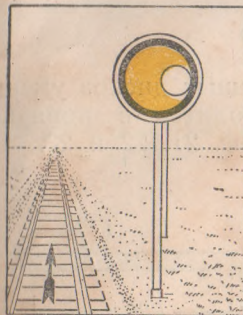
если поезд не может быть принят на станцию без остановки у семафора.

§ 17. Испортившийся предупредительный диск должен быть разобшен с семафором, приведен в закрытое положение и ночью освещаться. При конструкции, не допускающей их разобшения, приводятся в закрытое положение оба сигнала, т. е. диск и семафор, и до их исправления поезда принимаются на станцию с проводником.

ПОСТОЯННЫЕ ДИСКИ УМЕНЬШЕНИЯ СКОРОСТИ

§ 18. Постоянными дисками уменьшения скорости подаются сигналы: «уменьшай скорость до указанной в приказе по дороге», — днем виден желтый диск, ночью — желтый огонь (рис. 19).

Днем



Ночью

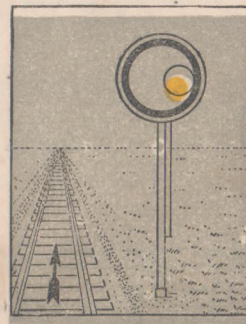
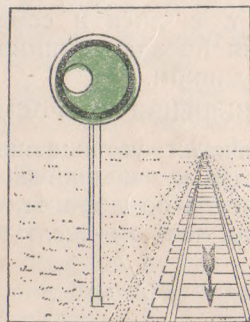


Рис. 19

Обратная сторона диска (зеленый диск днем и зеленый огонь ночью) указывает

конец участка пути, на котором требуется уменьшить скорость (на однопутном участке машинист видит обратную сторону диска на левой стороне пути) (рис. 20).

Днем



Ночью

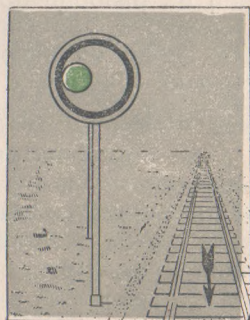


Рис. 20

§ 19. Установка постоянных дисков уменьшения скорости производится в порядке, указанном схемами на рис. 21, 22 и 23.

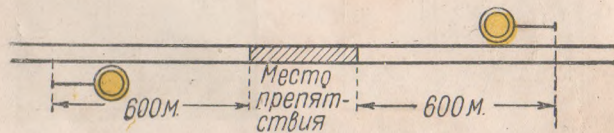


Рис. 21. Схема установки постоянных дисков уменьшения скорости на однопутном участке

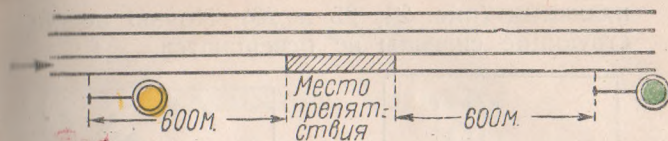


Рис. 22. Схема установки постоянных дисков уменьшения скорости на одном из путей двухпутного участка



Рис. 23. Схема установки дисков уменьшения скорости на обоих путях двухпутного участка

ОБОЗНАЧЕНИЕ НЕДЕЙСТВУЮЩИХ СИГНАЛОВ

§ 20. Не включенные в действие светофоры, семафоры и диски должны быть приведены в закрытое положение и закреплены двумя

планками (рис. 24, 25 и 26). Ночью недействующие сигналы не освещаются.

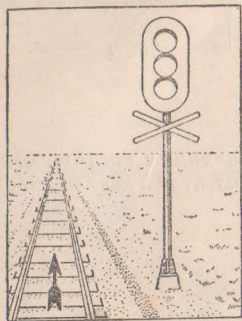


Рис. 24

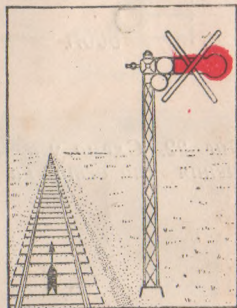


Рис. 25

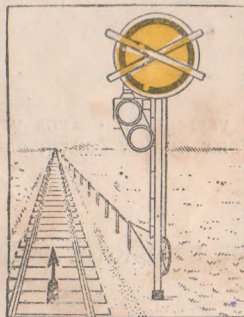


Рис. 26

ограничение места работ переносным
сигнальным знаком с отодвиганием
28 не требующие ограничения, если
от 500 до 1000 м. место работ от 500 до 1000 м.

ГЛАВА II

ПЕРЕНОСНЫЕ СИГНАЛЫ

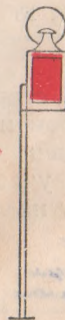
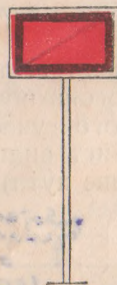
§ 21. Переносными сигналами служат: щиты, окрашенные с обеих сторон в красный цвет; щиты, окрашенные с одной стороны в желтый и с другой в зеленый цвета; фонари на шестах с красным, желтым и зеленым огнями; красные и желтые флаги на шестах.

§ 22. Переносными сигналами подаются сигналы:

а) красный щит или красный флаг на шесте — днем; красный огонь фонаря на шесте ночью — «стой» (рис. 27);

Днем

Ночью



огражден
свечи
...стой...

Рис. 27

б) желтый щит или желтый флаг на шесте — днем; желтый огонь фонаря на шесте — ночью, — «тише», следуй со скоростью, указанной в предупреждении, а при отсутствии предупреждения — не выше 25 км в час (рис. 28).

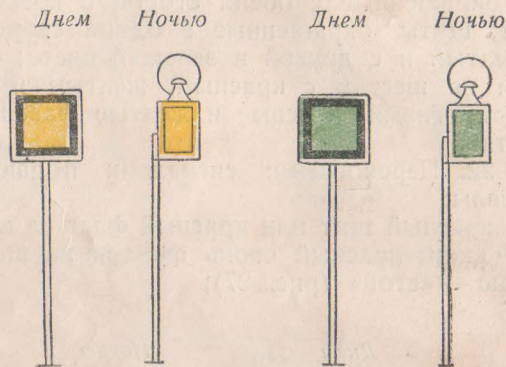
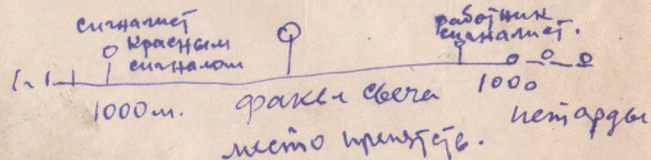


Рис. 28

Рис. 29
Обратная сторона

Обратная сторона желтого щита (зеленый щит днем и зеленый огонь ночью) указывает конец оградяемого участка (на однопутном участке машинист видит обратную сторону на левой стороне пути) (рис. 29).



§ 23. Переносные сигналы уменьшения скорости устанавливаются порядком, указанным для постоянных сигналов на рис. 21, 22 и 23

факел света — стой —

ОГРАЖДЕНИЕ МЕСТ С ПРЕПЯТСТВИЕМ ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ

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

Препятствие на перегоне ограждается порядком, указанным на рис. 30, 31 и 32. (Расстояния на схемах показаны в метрах).

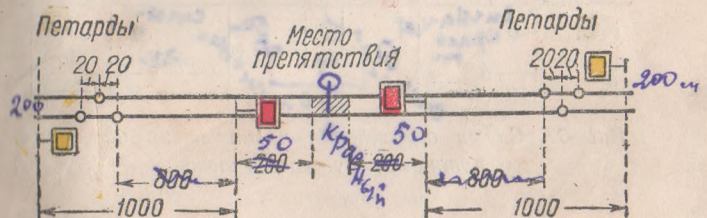


Рис. 30. Схема ограждения препятствия на однопутном участке

Кроме показанных на рис. 30, 31 и 32 сигналов устанавливается красный сигнал на самом месте препятствия.

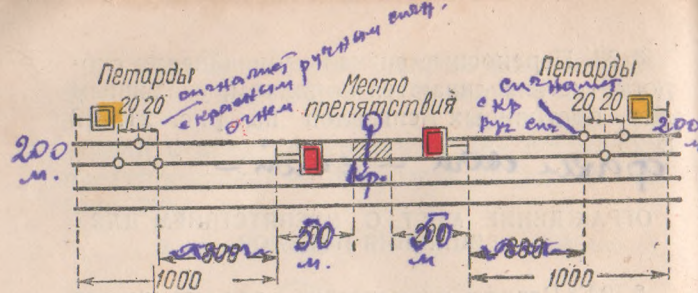


Рис. 31. Схема ограждения препятствия на одном из путей двухпутного участка

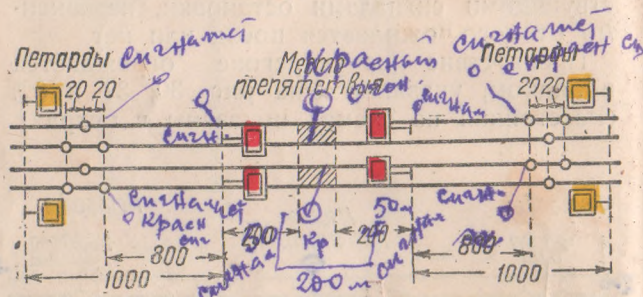


Рис. 32. Схема ограждения препятствия на обоих путях двухпутного участка

На однопутных участках сигналы ставятся в первую очередь со стороны уклона, на площадке — со стороны закругления или выемки, а на двухпутных участках — со стороны ожидаемого поезда.

§ 25. Места дороги, через которые поезда могут проходить только с проводником (со

скоростью менее 15 км в час), а также сплетение путей на двухпутном участке дороги на одном уровне ограждаются, как место с препятствием для движения (рис. 30, 31, 32), но без дополнения петардами. Об установке этих сигналов на поезда выдаются письменные предупреждения.

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

§ 26. Петарды во всех случаях их применения укладываются в количестве трех штук: две на правом рельсе пути по ходу поезда и одна на левом, посередине между первыми двумя.

Расстояние между петардами должно быть по 20 метров.

§ 27. На станционных путях при необходимости оградить опасное место устанавливают все ведущие к этому месту стрелки в такое положение, чтобы на него не мог попасть подвижной состав. Стрелки запираются или зашиваются. На опасном месте устанавливается красный сигнал. Если же какие-либо из этих стрелок направлены остриями в сторону опасного места и не дают возможности изолировать путь, то между остриями каждой такой стрелки устанавливается сигнал остановки.

При необходимости оградить опасное место на стрелке сигналы остановки устанавливаются с обеих сторон на прилегающих к стрелке путях не ближе 50 м.

Если стрелка входная, то со стороны перегона переносный сигнал не ставится, и стрелка ограждается закрытым входным semaфором или светофором.

Если опасное место находится между входной стрелкой и входным сигналом, то со стороны перегона оно ограждается закрытым входным сигналом, а со стороны станции — установкой сигнала остановки между острями входной стрелки.

Опасное место за входным сигналом ограждается со стороны перегона так же, как и на перегоне, а со стороны станции — установкой сигнала остановки против входного сигнала.

§ 28. В случае остановки на станции поезда в таком месте, где он препятствует проходу состава на соседние пути, необходимо оградить сигналами остановки все выходы с тех путей, откуда возможен боковой наезд на остановившийся поезд.

§ 29. При нахождении на станционном пути поезда с негабаритным грузом соседние пути должны быть ограждены сигналами остановки.

§ 30. Ограждение подвижного состава на станционных путях

При ремонте вагонов или при наличии вагонов со взрывчатыми и отравляющими веществами, со сжатыми газами ограждение производится переносными сигналами остановки на расстоянии 50 м и с обоих концов

состава на том же пути. Если конец состава находится от предельного столбика менее чем на 50 м, то переносные сигналы устанавливаются у предельного столбика.

§ 31. Ограждение при вынужденной остановке поезда на перегоне

Остановившийся на перегоне поезд (в том числе и хозяйственный) ограждается порядком, указанным на рис. 33.

при автоблокировке через 3 км. при 3 км. при автоблокировке через 1 км. все места ограждения



Рис. 33. Ограждение поезда при остановке на перегоне

При остановке поезда, за которым назначено отправление вслед другого поезда, ограждение его с хвоста производится во всех случаях немедленно после остановки.

При остановке поезда, вследствие схода с рельсов, столкновения, развалившегося груза и т. п., на двухпутном участке дороги с занятием соседнего пути необходимо немедленно оградить занятое место соседнего пути и в первую очередь со стороны ожидаемого следования поезда в правильном на-

правления, а затем и путь, на котором остановился поезд.

Со стороны головы остановившийся поезд ограждается по распоряжению главного кондуктора одним из работников бригады (кондуктор, поездной вагонный мастер, проводник, кочегар, помощник машиниста) в следующих случаях:

а) при остановке поезда на перегоне во время густого тумана, снегопада, метели и дождя, а также при требовании высылки вспомогательного поезда или локомотива;

б) при остановке поезда, следующего по неправильному пути на двухпутном участке.

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

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

На участках с автоблокировкой поезд ограждается только в случаях неисправного ее действия (т. е. когда поезд следует по письменному разрешению) или когда после остановки главный кондуктор обнаружит, что огни светофоров погасли.

Кондуктор, обслуживающий хвостовой тормозной вагон, сняв ограждение и возвращаясь к поезду, должен показывать в сторону перегона днем развернутый красный флаг, а ночью — красный огонь ручного фонаря.

Светофоры:

постоянные огни.

Входные

Выходные

проходные

маршрутные

прикратные

предупредительные

маневровые

Заградительные

Повторительные

Локомотивные

1 Зеленый путь свободен выходной свет
1 желтый тихие. выходн. или маршрут закрыт
2 желт. на боковой пути с выходной ст.
0 1 Красный свет
1 Зеленый / желтый по главному пути маршрут
от края выходной закрыт
2 желт. маршрут впереди ст. выходн. закрыт.
1 Красный / синий свет на карте выходного
разрешаетъ въездъ и. без остановки 15 км.

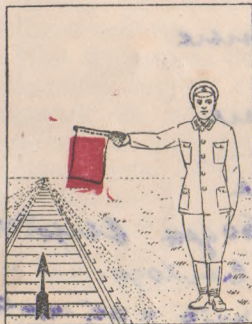
ГЛАВА III

РУЧНЫЕ СИГНАЛЫ

§ 32. Ручными сигналами предъявляются требования:

а) красным развернутым флагом — днем, красным огнем ручного фонаря — ночью — «стой» (рис. 34).

Днем



Ночью



Рис. 34

При отсутствии днем красного флага, а ночью ручного фонаря с красным огнем — подаются сигналы: днем кругообразным вращением рукой, желтым флагом или каким-либо предметом, ночью фонарем с желтым или белым огнем (рис. 35).

Днем



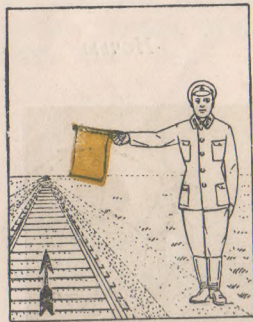
Ночью



Рис. 35

б) Желтым развернутым флагом — днем и желтым огнем ручного фонаря — ночью — «тише, следуй со скоростью, указанной в предупреждении, а при отсутствии его — со скоростью не свыше 25 км в час» (рис. 36).

Днем



Ночью



Рис. 36

При отсутствии днем желтого флага, а ночью фонаря с желтым огнем — подаются сигналы: днем медленным качанием вверх и вниз рукой или каким-либо предметом, ночью — фонарем с белым огнем (рис. 37).

Днем



Ночью

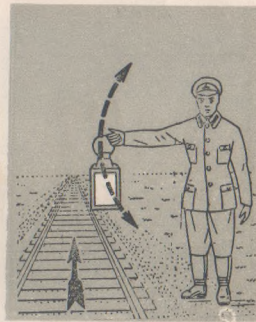


Рис. 37

§ 33. При пробе автоматических тормозов подаются сигналы:

а) требование машинисту произвести пробное торможение после устного предупреждения: днем — поднятие руки над головой, а ночью — такое же поднятие фонаря с белым огнем (рис. 38).

Днем



Ночью

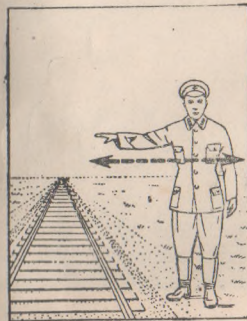


Рис. 38

Машинист отвечает одним коротким свистком и приступает к торможению.

б) Требование машинисту отпустить тормоза: днем — махание рукой перед собой из стороны в сторону, а ночью — такое же движение фонарем с белым огнем (рис. 39).

Днем



Ночью

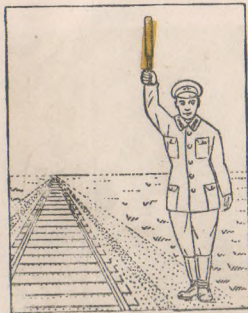


Рис. 39

Машинист отвечает двумя короткими свистками и отпускает тормоза.

§ 34. Сигнал «поезд может следовать» подается дежурным по станции: днем — поднятием вертикально вверх вытянутой рукой свернутого желтого флага, ночью — ручного сигнального фонаря с белым огнем (рис. 40).

Днем



Ночью



Рис. 40

§ 35. При проходе поезда через станцию без остановки дежурный по станции показывает: днем свернутый желтый флаг, а ночью — белый огонь ручного фонаря (рис. 40).

Для остановки на станции поезда, не имеющего по расписанию таковой, дежурный по станции показывает: днем развернутый красный флаг, а ночью — красный огонь ручного фонаря (рис. 34).

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

§ 36. Сигнал остановки с поезда подается: днем — развернутым красным флагом, ночью — красным огнем ручного сигнального фонаря, показываемыми машинисту ведущего локомотива.

§ 37. При следовании поезда по станции кондуктор хвостового вагона от входных до выходных стрелок должен показывать в сторону дежурного по станции, а при приеме в парки и отправлении из парков — с правой стороны по направлению движения: днем — свернутый желтый флаг, а ночью фонарь с белым огнем. Это указывает на наличие хвоста поезда и благополучное следование.

§ 38. Стрелочники и сигналисты встречают поезда: днем со свернутым желтым флагом, а ночью с белым огнем ручного фонаря.

§ 39. На перегонах путевые обходчики и переездные сторожа при свободности пути встречают поезда с правой стороны по ходу поезда: днем со свернутым желтым флагом, а ночью — с белым огнем ручного фонаря. В местах же, огражденных сигналами уменьшения скорости или остановки, они встречают поезда (днем и ночью) с сигналами, соответственно установленными на пути.

УКАЗАТЕЛИ

УКАЗАТЕЛИ НАПРАВЛЕНИЯ СЛЕДОВАНИЯ ПОЕЗДА

§ 40. В тех случаях, когда необходимо указать путь или направление следования поезда или маневрового состава, применяются буквенные или цифровые световые указатели (индикаторы), помещаемые на мачтах семафоров, светофоров или на отдельной мачте (рис. 41).

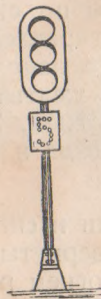


Рис. 41

Такие же указатели (индикаторы) могут устанавливаться на мачтах общих для нескольких путей выходных светофоров и семафоров для указаний номера пути, с которого разрешено поезду отправиться на перегон. В этом случае лампочки указателя (индикатора) должны гореть зеленым огнем вместо белого.

СТРЕЛОЧНЫЕ УКАЗАТЕЛИ

§ 41. Стрелочные указатели одиночных стрелок показывают:

а) стрелка поставлена для движения **по прямому пути**: днем в обе стороны виден белый прямоугольник узкой стороны указателя, ночью — молочно-белый огонь (рис. 42);

Днем и ночью

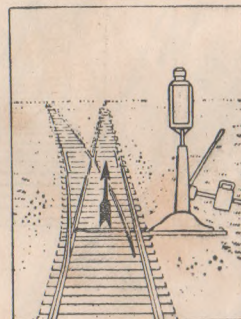


Рис 42

б) стрелка поставлена на отклоненный путь против шерсти или по шерсти: днем видна широкая сторона указателя, ночью виден желтый огонь (рис. 43).

Днем и ночью

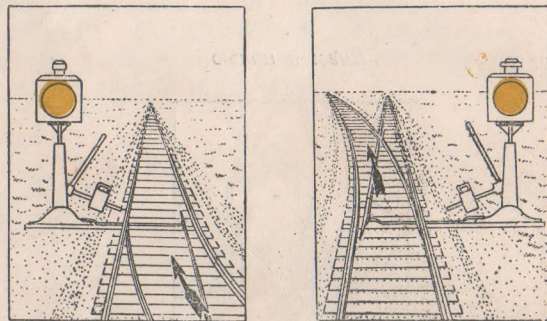


Рис. 43

§ 42. Положение перекрестных (английских) стрелок обозначается взаимным расположением двух прямоугольных вырезов (белого цвета), видимых на широкой стороне указателя, которые показывают:

а) стрелка поставлена по прямому пути для движения слева направо, видна молочно-белая наклонная слева направо диагональ на квадратной стороне указателя (рис. 44);

Днем и ночью

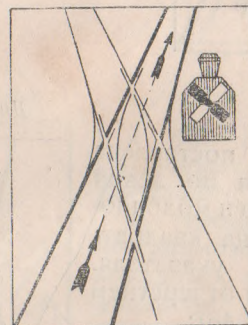


Рис. 44

Днем и ночью



Рис. 45

б) стрелка поставлена по прямому пути для движения **справа налево**, видна молочно-белая наклонная справа налево диагональ на квадратной стороне указателя (рис. 45);

в) стрелка поставлена для движения **по левой кривой**, — виден молочно-белый угол на квадратной стороне указателя, направленный отверстием налево (рис. 46);

Днем и ночью

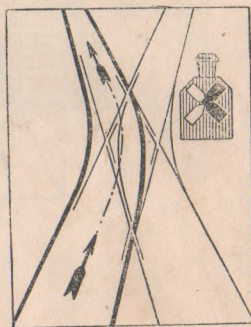


Рис. 46

г) стрелка поставлена для движения **по правой кривой** виден молочно-белый угол на квадратной стороне указателя, направленный отверстием направо (рис. 47).

Днем и ночью

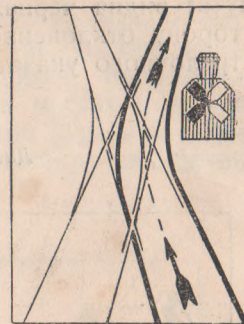


Рис. 47

Днем и ночью

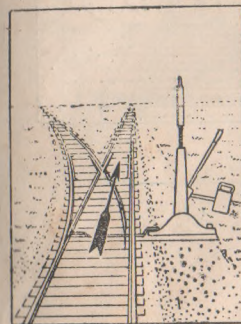


Рис. 48

§ 43. Неосвещаемые стрелочные указатели показывают:

а) стрелка поставлена **по прямому пути**, стреловидный, неосвещаемый указатель стоит ребром вдоль пути (рис. 48);

б) стрелка поставлена на отклоненный путь: видна черная стрела, направленная в сторону отклоненного пути, на белом фоне стрелочного указателя (рис. 49).

Днем и ночью

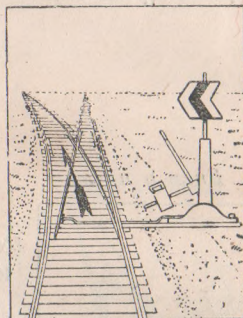
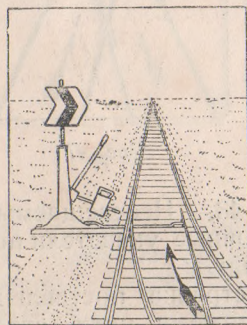


Рис. 49

ПРЕДЕЛЬНЫЕ СТОЛБИКИ

§ 44. Пределные столбики указывают место, далее которого нельзя устанавливать подвижной состав. Ставятся предельные столбики между путями в местах, где расстояние между наружными гранями ближайших рельсов сходящихся путей составляет не менее 2,13 м (рис. 50).

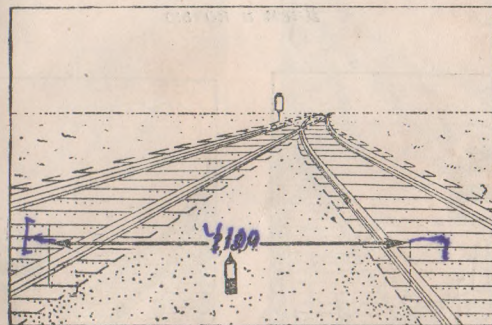


Рис. 50

УКАЗАТЕЛИ ПУТЕВОГО ЗАГРАЖДЕНИЯ

§ 45. Указатели путевого заграждения показывают:

а) «путь загражден» — днем виден белый круг с горизонтальной черной полосой посередине, ночью — молочно-белый огонь с той же черной полосой посередине (рис. 51);

Днем и ночью

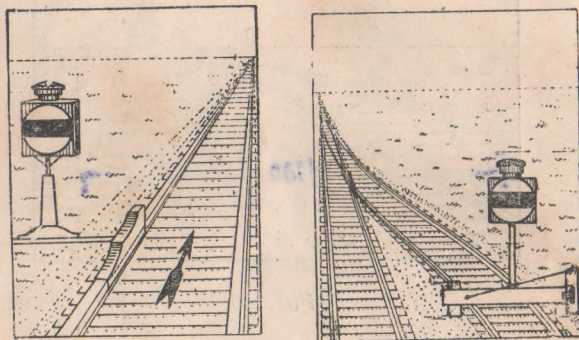


Рис. 51

б) «заграждение снято с пути» — днем виден белый круг с вертикальной черной полосой, ночью — молочно-белый огонь с той же черной полосой (рис. 52).

Днем и ночью

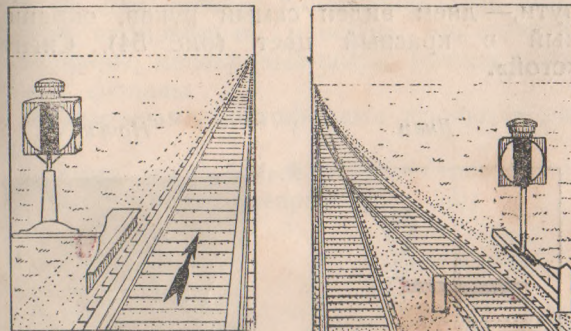


Рис. 52

Днем и ночью

§ 46 Указатель путевого заграждения на упорах устанавливается вправо от станка упорного бруса (рис. 53).

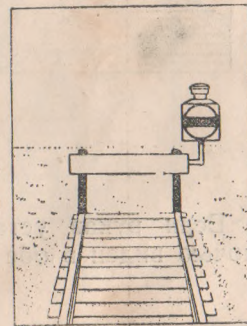


Рис 53

§ 47. Указатель водоналивного крана — фонарь показывает ночью красный огонь в обе стороны, если рукав повернут поперек пути, — днем виден самый рукав, окрашенный в красный цвет (рис. 54). Сигнал: «стой».

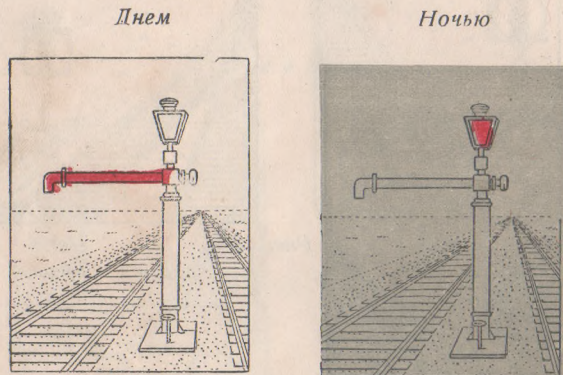


Рис. 54

Если рукав установлен вдоль пути, то ночью виден в обе стороны белый огонь.

СИГНАЛЫ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ ПРИ МАНЕВРОВОЙ РАБОТЕ

§ 48. Для сигнала разрешения или запрещения производить маневры применяются светофоры, маневровые щиты, ручные и звуковые сигналы.

Маневровыми светофорами подаются сигналы:

а) один лунно-белый огонь — «разрешается производить маневры» (рис. 55);

Днем и ночью

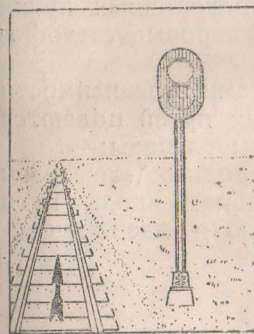


Рис. 55

Днем и ночью

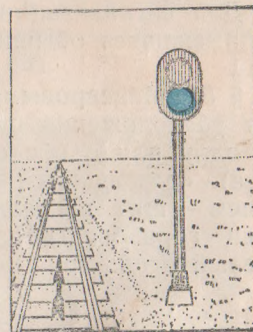


Рис. 56

б) один синий огонь — «запрещается производить маневры» (рис. 56).

На станциях с электрической централизацией могут устанавливаться для маневров две степени скоростей; в этом случае повышенная скорость разрешается зажиганием на светофоре двух лунно-белых огней.

§ 49. Горочными светофорами подаются сигналы:

зеленый — «вперед на горку с установленной скоростью»,

желтый — «вперед на горку с пониженной скоростью»,

красный — «стой».

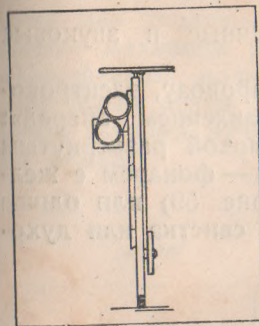
Для подачи указаний «осадить вагоны с горки назад на приемные пути» на светофоре устанавливается указатель — индикатор с буквой Н при горящем красном огне.

Для сигнализации на подгорочных путях применяются обычные маневровые светофоры.

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

а) «разрешается производить маневры»: днем — щит поставлен ребром вдоль пути или горизонтально, ночью — виден лунно-белый огонь (рис. 57);

Днем



Ночью

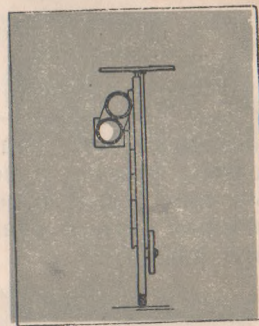
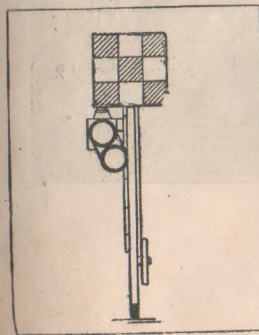


Рис. 57

б) «запрещается производить маневры»: днем — щит, окрашенный в виде шахматной доски, поставлен поперек пути, ночью — виден синий огонь (рис. 58).

Днем



Ночью

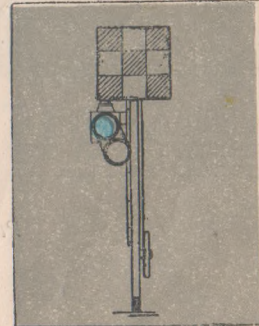


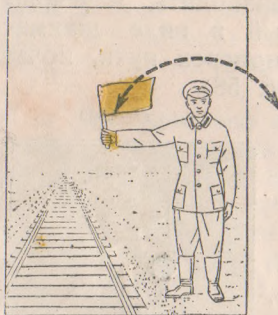
Рис. 58

РУЧНЫЕ И ЗВУКОВЫЕ СИГНАЛЫ ПРИ МАНЕВРАХ

§ 51. При маневрах ручные и звуковые сигналы подаются:

а) сигнал «двинуться паровозу, электровозу или тепловозу — управлением вперед»: днем маханием над головой развернутым желтым флагом, а ночью — фонарем с желтым или белым огнем (рис. 59) или одним длинным звуком ручного свистка или духового рожка;

Днем



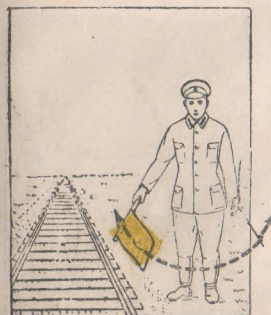
Ночью



Рис. 59

б) сигнал «двинуться паровозу, электровозу или тепловозу — управлением назад»: днем — маханием у ног развернутым желтым флагом, ночью — фонарем с желтым или белым огнем (рис. 60) или двумя длинными звуками ручного свистка или духового рожка;

Днем



Ночью

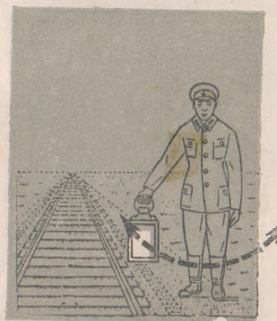
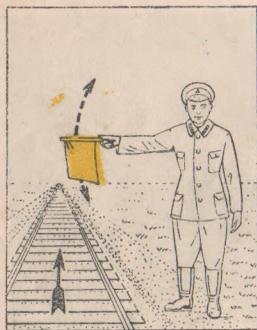


Рис. 60

в) сигнал «тише»: днем — медленным качанием вверх и вниз развернутым желтым флагом, а ночью — ручным фонарем с желтым или белым огнем (рис. 61) или двумя короткими звуками ручного свистка или духового рожка;

Днем



Ночью



Рис. 61

г) сигнал «стой»: днем — маханием по кругу развернутым красным или желтым флагом, а ночью — маханием по кругу фонарем с любым огнем (рис. 62) или тремя короткими звуками ручного свистка или рожка.

Днем



Ночью

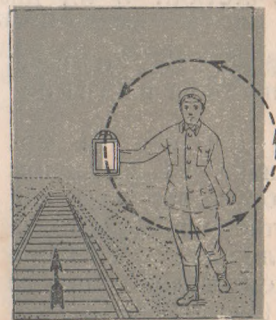


Рис. 62

§ 52. При отсутствии флага дневные сигналы при маневрах могут подаваться соответствующим движением руки.

§ 53. Сигналы при маневрах должны быть повторяемы свистками локомотива, подтверждающими принятие их к исполнению.

§ 54. Задание стрелочнику установить стрелки на тот или иной путь подается условными сочетаниями свистков составителями поездов и машинистами локомотивов в соответствии с номерацией станционных путей; список условных сочетаний вырабатывается дорогами и указывается в техническо-распорядительном акте и выписках из него по каждой станции.

ГЛАВА VI ПОЕЗДНЫЕ СИГНАЛЫ

Голова и хвост поезда при движении обозначаются:

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

§ 55. В голове поезда паровоз:

Днем — два фонаря на буферном бруске паровоза или тендера служат условным обозначением головы поезда (рис. 63).

Днем

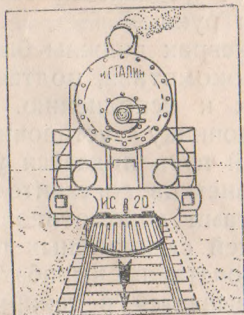


Рис. 63

В хвосте поезда вагон:

Днем — красный диск или развернутый красный флаг у упряжнего крюка и два фонаря на боковых крюках последнего вагона (рис. 65).

Днем

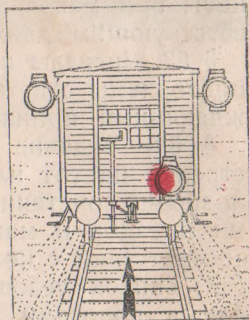


Рис. 65

В голове поезда паровоз:

Ночью — два белых огня буферных фонарей (рис. 64).

Ночью

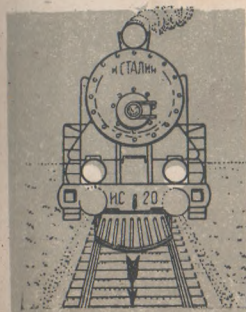


Рис. 64

В хвосте поезда вагон:

Ночью — три фонаря, показывающие назад три красных огня (рис. 66).

Боковые фонари в сторону головы поезда показывают контрольные белые огни.

Ночью

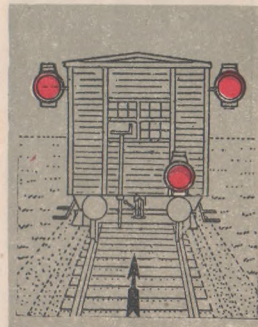


Рис. 66

§ 56. В голове поезда вагон

Днем — три фонаря (два боковых и один у буферного бруса) (рис. 67).

Днем

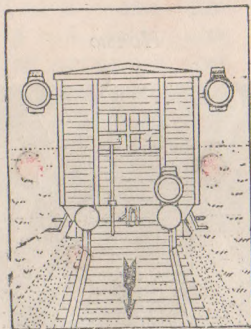


Рис. 67

В хвосте поезда паровоз:

Днем — с левой стороны буферного бруса паровоза или тендера развернутый красный флаг (рис. 69).

Днем

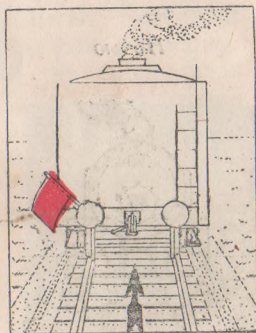


Рис. 69

В голове поезда вагон:

Ночью — три белых огня (рис. 68). Боковые фонари в сторону хвоста поезда ночью показывают контрольные белые огни.

Ночью

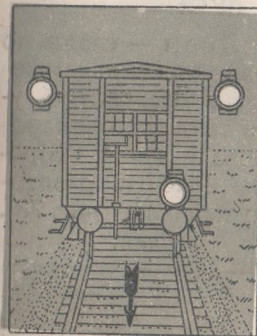


Рис. 68

В хвосте поезда паровоз

Ночью — фонарь у левого буфера, показывающий красный огонь (рис. 70).

Ночью

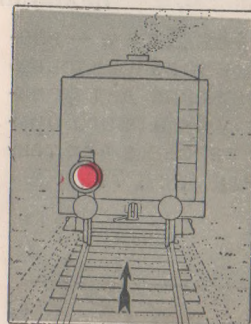


Рис. 70

§ 57. При постановке за последним тормозным вагоном нетормозных вагонов боковые фонари помещаются на тормозном вагоне, а буферный фонарь, красный диск или развернутый флаг — на упряжном крюке хвостового нетормозного вагона.

§ 58. Если паровоз оборудован прожектором или американским фонарем, то независимо от того, с каким поездом он следует, голова его обозначается: днем тремя фонарями, ночью — тремя белыми огнями.

§ 59. Голова моторвагонного электропоезда ночью обозначается одним белым огнем прожектора, находящегося сверху над серединой лобовой стенки вагона.

§ 60. Хвост моторвагонного электропоезда днем и ночью обозначается одним красным огнем внизу вагона с правой стороны по направлению движения.

ПРИ ДВИЖЕНИИ ОДИНОЧНОГО ПАРОВОЗА НА ОДНОПУТНЫХ УЧАСТКАХ И НА ДВУХПУТНЫХ ПО ПРАВИЛЬНОМУ ПУТИ

§ 61. Днем — впереди по направлению движения два фонаря у буферного бруса паровоза или тендера (рис. 71).

Днем

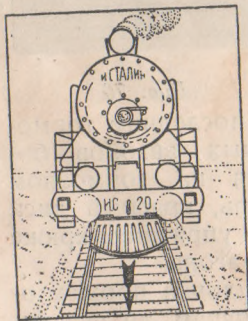


Рис. 71

Днем — сзади по направлению движения у буферного бруса тендера или паровоза с левой стороны красный развернутый флаг (рис. 73).

Днем

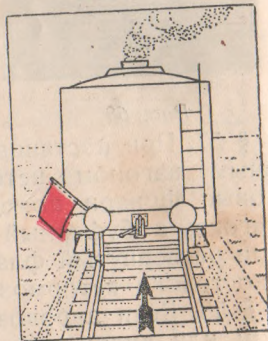


Рис. 73

Ночью — один белый огонь фонаря с правой стороны по направлению движения (рис. 72).

Ночью

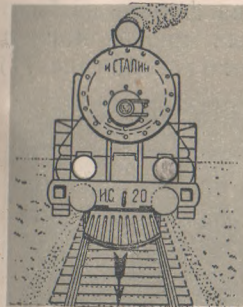


Рис. 72

Ночью — красный огонь фонаря сзади с левой стороны по направлению движения (рис. 74).

Ночью

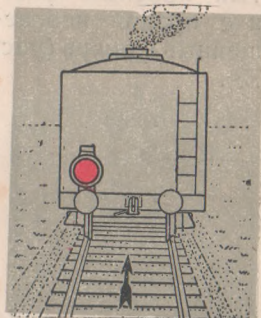


Рис. 74

ПРИ ДВИЖЕНИИ ПОЕЗДА ПО НЕПРАВИЛЬНОМУ
ПУТИ НА ДВУХПУТНОМ УЧАСТКЕ

§ 62. В голове
поезда паровоз:

Днем — у буфер-
ного бруса паровоза
или тендера, с левой
стороны — разверну-
тый красный флаг,
и с правой неосве-
щенный фонарь (рис.
75).

Днем

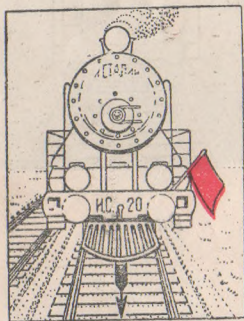


Рис. 75

В хвосте поез-
да вагон:

Днем — красный
диск или разверну-
тый красный флаг у
упряжного крюка и
два фонаря на боко-
вых крюках послед-
него вагона (рис. 77).

Днем

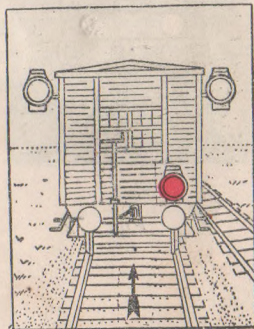


Рис. 77

В голове по-
езда паровоз:

Ночью — с той
же стороны красный
огонь фонаря, а
с правой — белый
огонь фонаря (р. 76).

Ночью

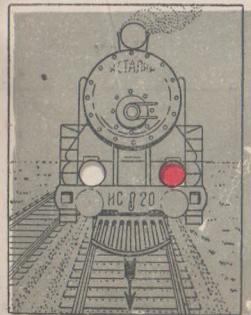


Рис. 76

В хвосте поез-
да вагон:

Ночью — у буфе-
ра и у левого боко-
вого фонаря красные
огни, а у правого бо-
кового фонаря — бе-
лый огонь (рис. 78).

Ночью

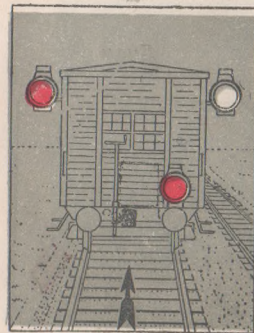


Рис. 78

Боковые фонари
в сторону головы
поезда показывают
контрольные белые
огни.

ПРИ ДВИЖЕНИИ ОДИНОЧНО СЛЕДУЮЩЕГО ПАРОВОЗА ПО НЕПРАВИЛЬНОМУ ПУТИ НА ДВУХПУТНОМ УЧАСТКЕ

§ 63. В голове паровоза:

У буферного бруса паровоза или тендера с левой стороны днем — развернутый красный флаг (рис. 79).

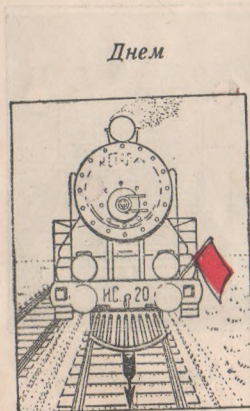


Рис. 79

В хвосте паровоза:

Днем — у буферного бруса тендера или паровоза с левой стороны красный развернутый флаг (рис. 81).

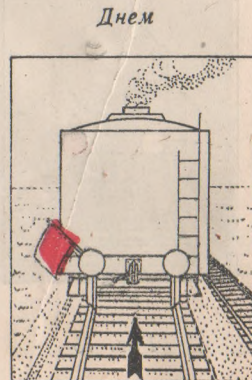


Рис. 81

В голове паровоза:

Ночью — красный огонь фонаря с левой стороны по направлению движения (рис. 80).

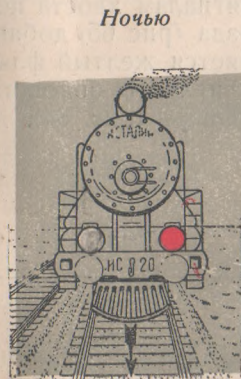


Рис. 80

В хвосте паровоза:

Ночью — красный огонь у левого буфера и белый огонь буферного или ручного фонаря у правого буфера (рис. 82)

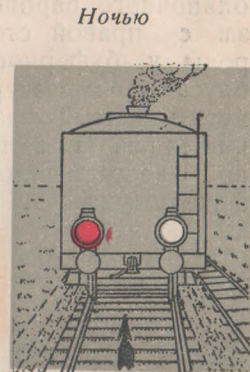


Рис. 82

§ 64. На толкаче, возвращаемся на двухпутном участке с перегона обратно на станцию отправления, выставляются сигналы следования по неправильному пути.

§ 65. Автодрезины несъемного типа обозначаются порядком, установленным для одиночно следующего паровоза.

СИГНАЛЫ ПОЕЗДА ПРИ ДВИЖЕНИИ ВСЛЕД

§ 66. Для оповещения работников пути о следовании одного поезда вслед за другим, с разграничением временем применяют следующие сигналы:

В голове первого поезда или одиночного паровоза: с правой стороны у буферного бруса днем развернутый желтый флаг или диск, а с левой — неосвещенный фонарь (рис. 83).

Днем

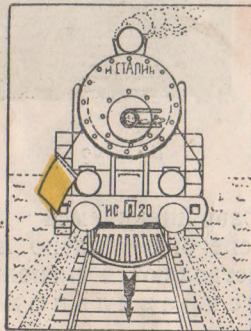


Рис. 83

В хвосте первого поезда: к сигналам хвоста поезда (рис. 65) добавляется желтый флаг у правого бокового фонаря (рис. 84).

Днем

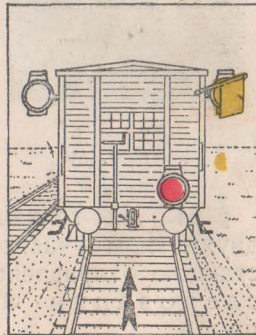
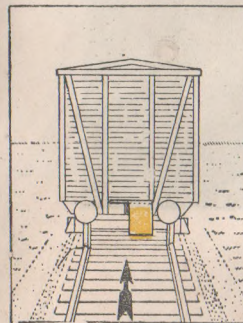


Рис. 84

На одиночно следующем паровозе днем у заднего правого буфера подвешивается развернутый желтый флаг, а с левой стороны красный — развернутый флаг.

§ 67. При уборке с перегона поезда по частям хвостовой вагон каждой убираемой части (кроме последней) обозначается желтым флагом и соответственно ночью — желтым огнем фонаря (рис. 85).

Днем



Ночью

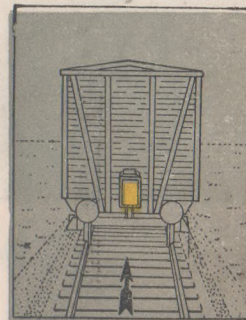


Рис. 85

Последняя убираемая часть обозначается обычным порядком.

§ 68. При обгоне поезда другим поездом, следующим по соседнему пути (с одной или другой стороны), в обгоняемом

поезде, красный огонь верхнего бокового фонаря, обращенный к этому пути, заменяется белым огнем. В сторону машиниста обгоняемого поезда будет виден красный огонь (рис. 86).

Ночью

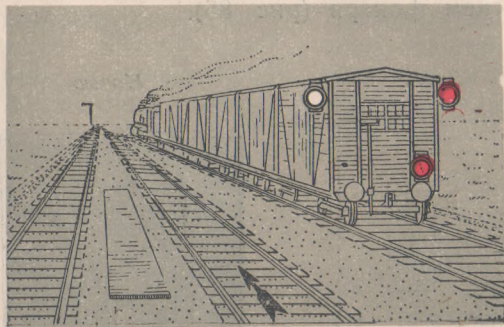
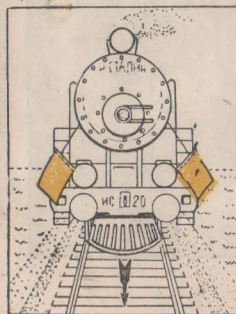


Рис. 86

§ 69. Снегоочистители при движении их обозначаются:

если в голове паровоза: два желтых флага днем и два желтых огня ночью в фонарях на буферном брус (рис. 87);

Днем



Ночью

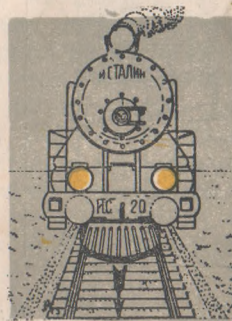


Рис. 87

б) если паровоз в хвосте: два желтых флага днем и два желтых огня в боковых фонарях ночью на снегоочистителе (рис. 88).

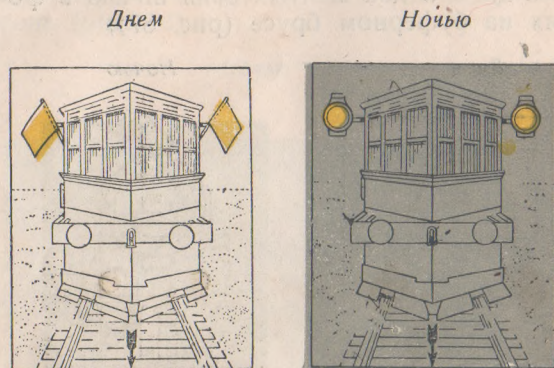


Рис. 88

Хвост снегоочистителя обозначается, как одиночно следующий паровоз.

§ 70. Паровоз на маневрах ночью имеет по одному белому огню впереди и сзади на буферных брусьях со стороны машиниста.

§ 71. Сигналы при движении съёмных дрезин и путевых вагончиков. Съёмные дрезины и путевые вагончики при нахождении на перегоне должны иметь:

а) на однопутных участках и при движении по неправильному пути двухпутного участка днем — щит красного цвета с обеих сторон или развернутый 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 днем — щит, окрашенный с передней стороны в белый, а с задней — в красный цвет и ночью — впереди белый и сзади красный огни фонаря, укрепленного на шесте.

Путевые вагончики на перегоне должны быть ограждаемы на 800 метров с обеих сторон еще переносными красными сигналами, переносимыми одновременно с передвижением вагончика.

Работники ж. д., ограждающие вагончики с обеих сторон, а также работник, руководящий передвижением вагончика, должны быть снабжены кроме флагов и фонарей еще обязательно петардами и духовыми рожками для подачи в сторону вагончика сигналов о приближении поезда, а в сторону поезда — сигналов остановки, если это потребуется.

Если на двухпутном участке по соседнему пути будет следовать встречный поезд, то переносный сигнал, ограждающий вагончик с передней стороны, до прохода поезда снимается.

ГЛАВА VII ЗВУКОВЫЕ СИГНАЛЫ

§ 72. Звуковые сигналы подаются: ручными свистками, свистками локомотивов и колоколами

С и г н а л	Требование сигнала	К т о п о д а е т
1	2	3
<p>Три коротких ● ● ●</p> <p>Один длинный ■</p> <p>Три длинных ■ ■ ■</p>	<p>«Стой»</p> <p>Отправиться поезду</p> <p>Требование к кондукторам «тормозить»</p>	<p>Подается поездной бригадой или станционными работниками обслуживающими движение поездов, а также любым работником в случаях, явно угрожающих безопасности движения или жизни людей,</p> <p>а) Главный кондуктор б) Отвечает машинист локомотива, ведущего поезд; машинист второго локомотива при двойной тяге повторяет сигнал</p> <p>Машинист локомотива, ведущего поезд; машинист второго локомотива при двойной тяге повторяет</p>

С и г н а л	Требование сигнала	К т о п о д а е т
1	2	3
<p>Два длинных ■ ■</p> <p>Один короткий ●</p> <p>Два коротких ● ●</p>	<p>Требование к кондукторам: «отпустить тормоза»</p> <p>Следование двойной тягой</p> <p>Требование к машинисту второго локомотива прекратить выпуск пара или уменьшить ход</p> <p>Требование к машинисту второго локомотива открыть или усилить выпуск пара или приравнять ход</p>	<p>Машинист локомотива, ведущего поезд; повторяет машинист второго локомотива при двойной тяге</p> <p>Машинист локомотива, ведущего поезд; повторяет машинист второго локомотива</p> <p>Т о ж е</p>

Сигнал	Требование сигнала	Кто подают
1	2	3
Следование с подталкивающим локомотивом		
Два коротких ● ●	Требование начать толкание	Машинист локомотива, ведущего поезд; повторяет машинист подталкивающего локомотива
Один короткий ●	Требование прекратить подталкивание, но не отставать от поезда	Машинист локомотива, ведущего поезд; повторяет машинист подталкивающего локомотива
Четыре коротких ● ● ● ●	Извещение о миновании надобности в подталкивании и возможности возвратиться на станцию отправления	Машинист локомотива, ведущего поезд; повторяет машинист подталкивающего локомотива При следовании поезда двойной тягой — машинист второго локомотива повторяет сигналы вслед за полными сигналами с толкача

СИГНАЛЫ РАЗРЫВА ПОЕЗДА

§ 73. Сигнал разрыва поезда подается кондукторской бригадой, а также работниками пути следующим порядком: попеременно, через короткие промежутки времени, то показывается, то прячется по горизонтальной линии, днем — желтый развернутый флаг, а ночью попеременно показывается желтый и белый огни ручного фонаря. Эти сигналы подаются как в сторону головы, так и хвоста поезда до тех пор, пока сигнал не будет замечен всей кондукторской бригадой, а также машинистом локомотива и пока последний также не подаст ответного сигнала свистком локомотива по схеме: один короткий, один длинный и один короткий (рис. 89).



Рис. 89

Машинист должен повторять сигнал разрыва, подъезжая к переездам, будкам и казармам, чтобы обратить внимание работников пути, обязанных принять меры к остановке хвостовой части. При подходе же к станции машинист обязан непрерывно подражать указанный сигнал, чтобы обратить внимание работников станции для принятия ими мер к приему головной части поезда и оторвавшейся хвостовой части на различные пути.

При разрыве поезда, следующего на полном автоматическом торможении, поездная бригада после остановки соединяет обе час-

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

ОПОВЕСТИТЕЛЬНЫЕ СИГНАЛЫ

§ 74. Оповестительные сигналы при движении поезда подаются:

а) Одним длинным свистком локомотива при приближении поезда к станции, указателям с надписью «свисток», выемкам, кривым, тоннелям, переездам, переносным сигналам, дрезинам, вагончикам, а также при приближении к находящимся на пути людям и в других случаях, указанных начальником дороги.

При сильном тумане, метели и дожде этот сигнал подается чаще.

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

б) Духовым рожком о приближении поезда сигналы подаются на перегоне путевой стражей или работниками, сопровождающими вагончик, а на станциях — стрелочниками входных постов; причем приближение нечетного поезда оповещается одним, а четного — двумя длинными звуками рожка.

в) Оповещение о предстоящем отправлении пассажирских поездов и поездов с людьми, кроме пригородных, дается:

при стоянке свыше 5 минут — один удар в колокол за 5 минут до отхода;

при стоянке менее 5 минут, но больше 2 — один удар в колокол при подходе поезда;

во всех случаях за 2 минуты до отхода пассажиры оповещаются двумя ударами в колокол;

если стоянка меньше двух минут, то два удара даются при подходе поезда.

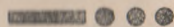
На вокзалах, имеющих громкоговорящие оповестительные установки, распоряжением начальника дороги подача звонков может быть отменена и заменена оповещением через репродукторы.

ГЛАВА VIII

СИГНАЛЫ ТРЕВОГИ И СПЕЦИАЛЬНЫЕ УКАЗАТЕЛИ

§ 75. Для подачи сигналов тревоги служат: гудки, заводов, силовых установок, свистки локомотивов, звуки духовых рожков и воинских сигнальных труб, станционные колоколы, удары в подвешенную буферную тарелку, кусок рельса и пр.

1. Сигнал общей тревоги подается группами из одного длинного и трех коротких звуков по схеме



в следующих случаях:

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

б) при злоумышленном нападении на поезд, на работников или имущество дороги;

2. Сигнал пожарной тревоги подается од-
ним длинным и двумя короткими звуками
по схеме:

2. Сигнал пожарной тревоги подается од-
ним длинным и двумя короткими звуками
по схеме:

Эти сигналы подаются каждым работником ж. д. в случаях необходимости его помощи.

3. Сигнал «ВТ» (воздушной тревоги) дается рядом коротких звуков, подаваемых непрерывно в течение 3 минут по схеме:

а) на станциях — по распоряжению начальника станции или дежурного по станции.

а) на станциях — по распоряжению нач. станции или лица, им уполномоченного;
б) на перегонах — в воинских поездах по распоряжению наблюдателя, выделяемого из личного состава перевозимой части, а в прочих поездах — по распоряжению главного кондуктора.

Примечание. После подачи «ВТ» воспрещается подавать сигнал пожарной и общей тревоги впредь до подачи сигнала отбоя воздушной тревоги.

4. Сигнал «химической тревоги» пода-

а) на перегоне свистком паровоза по схеме: [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED]
должительностью 2 минуты;
ударными ударами в кусок рельса.

б) на станциях: ударами в кусок рельса, буферную тарелку и др. по той же схеме, продолжительностью 1—2 минуты с периодическими повторениями.

Сигналы «химической опасности» на станциях подаются специально уполномоченными на то лицами и работниками ж. д. (наблюдателями), которым подача таких сигналов вменяется должностными инструкциями.

5. Сигнал отбоя воздушной и химической тревоги подается протяжным звуком в течение 3 минут по схеме.

Сигнал отбоя воздушной тревоги подается:

а) на станциях по распоряжению начальника станции или лица, им уполномоченного; в воинских людских

б) на перегонах — в воинских поездах распоряжением начальника эшелона, а в прочих поездах распоряжением главного кондуктора.

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

СПЕЦИАЛЬНЫЕ УКАЗАТЕЛИ

§ 76. Указатели химической опасности устанавливаются для обозначения зараженных ОВ¹⁾ участков, на которые вход запрещается без средств индивидуальной защиты (противогазов, защитных костюмов).

На перегоне эти указатели устанавливаются на бровке полотна со стороны машиниста на расстоянии 200 метров от места заражения. Перед въездом на зараженный участок машинист обязан подать сигнал химической опасности и проследовать, не замедляя скорости.

Переносные указатели «химической опасности» имеют белый фон с черной надписью и изображением черепа (рис. 90).

Днем

Ночью

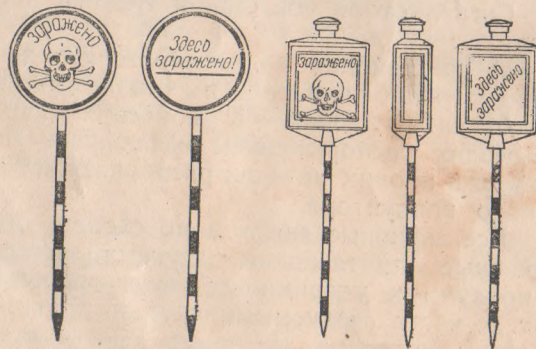


Рис. 90

¹⁾ Отравляющие вещества.

§ 77. В голове и хвосте поезда, подвергшегося химическому заражению ОВ, устанавливаются кроме поездных сигналов специальные указатели (рис. 91).

Днем

Ночью

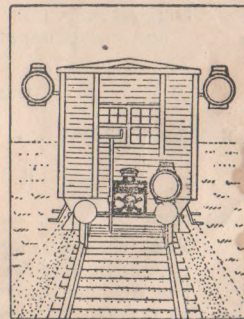
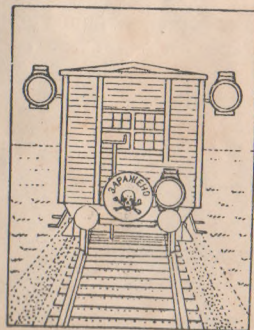
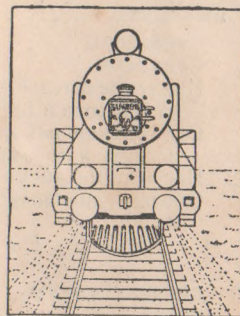
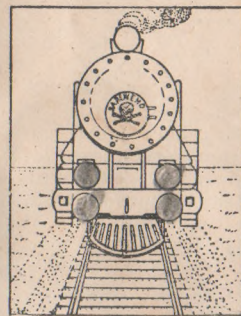


Рис. 91

ОГЛАВЛЕНИЕ

Стр.

Извлечения из Правил технической эксплуатации	7
---	---

Глава I

Светофоры, семафоры, диски и оповестительные щиты	9
Светофоры	9
Семафоры	14
Предупредительные диски, диски сквозного прохода и оповестительные щиты	17
Ограждение испорченного светофора, семафора и предупредительного диска	24
Постоянные диски уменьшения скорости	25
Обозначение недеятвующих сигналов	27

Глава II

Переносные сигналы	29
Ограждение мест с препятствием для движения поездов	31
Ограждение подвижного состава на станционных путях	34
Ограждение при вынужденной остановке поезда на перегоне	35

Глава III

Ручные сигналы	38
--------------------------	----

Глава IV

Указатели	46
Указатели направления следования поезда	46
Стрелочные указатели	47
Предельные столбики	53
Указатели путевого заграждения	54
Указатели водопаливных кранов	56

БЕСПЛАТНО

