

ПОРЯДОК ПРИМЕНЕНИЯ СЕМАФОРОВ

15.1. Применение входных, выходных, проходных и семафоров прикрытия в качестве постоянных сигналов допускается только на участках, не оборудованных автоматической блокировкой, и на станциях, не имеющих электрической централизации стрелок.

Места установки семафоров определяют на основании общих требований, предусмотренных для постоянных сигналов Правилами технической эксплуатации.

15.2. Семафор состоит из мачты и укрепленного в ее верхней части крыла, которое по отношению к мачте может занимать горизонтальное или поднятое вверх под углом 135 положение. Горизонтальное положение крыла соответствует запрещающему показанию семафора, поднятое крыло - разрешающему.

Ночью положение крыла семафора (горизонтальное или поднятое) указывается соответствующими сигнальными огнями.

15.3. В необходимых случаях могут применяться двухкрылые семафоры. Второе крыло семафора нормально расположено вдоль мачты.

15.4. Однокрылыми семафорами подаются сигналы: а) днем поднятым вверх крылом под углом 135 к мачте, а ночью одним зеленым огнем "Путь свободен" (рис.15.4,а).

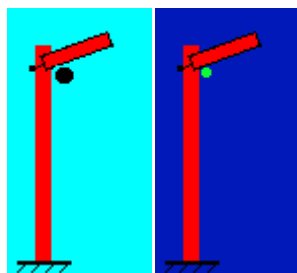


Рис.15.4а

Так сигнализируют входные семафоры при приеме поезда на главный путь с готовностью остановиться на станции, а также выходные и проходные семафоры и семафоры прикрытия; б) днем горизонтальным положением крыла семафора, а ночью красным огнем "Стойте! Запрещается проезжать сигнал" (рис.15.4,б).

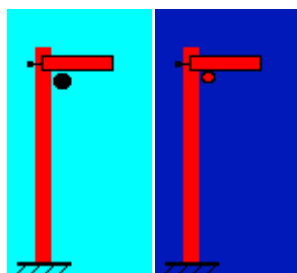


Рис.15.4б

15.5. Двухкрылыми семафорами подаются сигналы:

входными - двумя поднятыми крыльями под углом 135 к мачте днем и зеленым и желтым огнями ночью "Разрешается поезду следовать на станцию на боковой путь с готовностью остановиться на станции" (рис.15.5);

выходными - двумя поднятыми крыльями под углом 135 к мачте днем и зеленым и желтым огнями ночью "Разрешается поезду отправиться на ответвление" (рис.15.5).

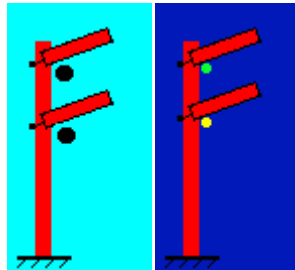


Рис.15.5.

15.6. Для контроля со стороны станции положения крыльев входного семафора ночью служат контрольные огни. При закрытом положении семафора на нем со стороны станции должны быть контрольные прозрачно-белые огни по числу крыльев, а при открытом - зеленые огни соответственно числу открытых крыльев. Выходные и проходные семафоры, как правило, контрольных огней не имеют. Если пункт управления семафором расположен за ним по направлению движения, на семафоре должен быть контрольный прозрачно-белый огонь закрытого положения. Открытое положение этих семафоров контрольного огня не имеет.

15.7. Показания входных и проходных семафоров и семафоров прикрытия должны быть днем и ночью отчетливо различимы из кабины управления локомотива приближающегося поезда на расстоянии не менее тормозного пути, определенного для данного места при полном служебном торможении и максимально реализуемой скорости, но не менее 1000 м.

Сигналы выходных семафоров главных путей должны быть отчетливо различимы: главных путей на расстоянии не менее 400 м, боковых - не менее 200 м.

15.8. Не включенные в действие семафоры должны быть приведены в закрытое положение и закреплены двумя планками (Рис.15.8).

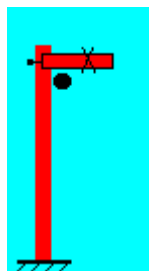


Рис.15.8.

Сигнальные огни недействующих семафоров не зажигаются.

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

15.9. Перед входными и проходными семафорами устанавливаются оповестительные щиты, окрашенные в белый цвет с черными полосами и отражателями на них.

Установка таких щитов производится по схеме, указанной на рис.15.9.

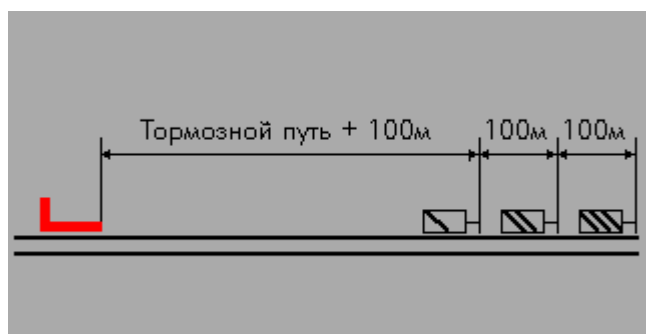


Рис.15.9

15.10. При обрыве семафорной тяги крыло семафора должно автоматически приходить в запрещающее (горизонтальное) положение.

15.11. Порядок освещения сигнальных приборов на семафорах устанавливается начальником отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги - заместителем начальника железной дороги.