

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И МОЛОДЕЖНОЙ ПОЛИТИКИ СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ

государственное автономное профессиональное образовательное учреждение
Свердловской области «Уральский железнодорожный техникум»
(ГАПОУ СО «Уральский железнодорожный техникум»,
ГАПОУ СО «УрЖТ»)

ПАМЯТКА СИГНАЛИСТУ

Екатеринбург, 2021

«Памятка сигнаLISTу» разработана для оказания практической помощи обучающимся специальности среднего профессионального образования 08.02.10 Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство при прохождении производственной практики, а также для подготовки к сдаче квалификационного экзамена по профессии «Работник по ограждению мест производства работ и закреплению подвижного состава на железнодорожном транспорте».

Составитель:

Исакова А.А., - методист ГАПОУ СО «УрЖТ»;

Бишлер Е.Ю., - заведующий отделением ГАПОУ СО «УрЖТ».

Рассмотрены на заседании Методического Совета ГАПОУ СО «УрЖТ» и рекомендованы к использованию в образовательном процессе, протокол № ____ от _____.20__ г.

СОДЕРЖАНИЕ

	Введение.....	4
1	Сигналы.....	5
2	Светофоры.....	7
3	Порядок ограждения мест производства работ	9
4	Порядок установки/снятия сигналов на местах производства работ, порядок пропуска поездов по участку с уменьшенными скоростями	40
5	Порядок ограждения мест внезапно возникшего препятствия...	47
6	Порядок встречи поездов.....	51
7	Ограждение подвижного состава на станционных путях.....	52
8	Порядок пользования съемными подвижными единицами....	53
9	Сигналы, применяемые для обозначения поездов, локомотивов и других подвижных единиц.....	55
10	Указания о порядке приема, хранения, осмотра и выдаче петард	58

ВВЕДЕНИЕ

Железная дорога – это комплекс инженерных сооружений и устройств, предназначенных для перевозки пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа при безусловном обеспечении безопасности движения.

Одна из основных профессий, обеспечивающая безопасность движения, является «Работник по ограждению мест производства работ и закреплению подвижного состава на железнодорожном транспорте» - (далее «Сигналист»). От того, как будет ограждено место производства работ или место препятствия, как будут встречаться поезда и т.д. зависит безопасное движение поездов.

Настоящая «Памятка сигналиста» предназначена для обучающихся специальности 08.02.10 Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство, при прохождении производственной практики, а также для подготовки к сдаче квалификационного экзамена по профессии «Работник по ограждению мест производства работ и закреплению подвижного состава на железнодорожном транспорте».

В «Памятке» использованы материалы:

1. Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные Приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. N 286.
2. Приложения № 7 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации «Инструкция по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации».
3. Инструкции по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ, утверждённая распоряжением ОАО "РЖД" № 2790р от 29.12.2012.

1. СИГНАЛЫ

Сигналы на железнодорожном транспорте служат для обеспечения безопасности движения, а также для четкой организации движения поездов и маневровой работы.

По способу восприятия сигналы подразделяются на видимые и звуковые.

1.1. ВИДИМЫЕ СИГНАЛЫ

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

Видимые сигналы по времени их применения подразделяются на следующие типы:


1) круглосуточные, подаваемые одинаково в светлое и темное время суток (огни светофоров, маршрутные и другие световые указатели, постоянные диски уменьшения скорости, квадратные щиты, красные диски для обозначения хвоста грузового поезда, сигнальные указатели и знаки);

Огни светофоров	Маршрутные указатели	Постоянные диски уменьшения скорости	Красные диски для обозначения хвоста грузового поезда
			

2) дневные, подаваемые в светлое время суток (диски, щиты, флаги, крылья семафоров и сигнальные указатели);

Щиты	Флаги	Сигнальные указатели
		

3) ночные, подаваемые в темное время суток (огни ручных и поездных фонарей, фонарях на шестах, крыльях семафоров и сигнальных указателях).

Огни ручных фонарей	Огни поездных фонарей	Фонарь на шесте
		

Ночные сигналы должны применяться и в дневное время при тумане, метели и других неблагоприятных условиях, когда видимость дневных сигналов остановки менее 1000 м, сигналов меньше скорости - менее 400 м, маневровых - менее 200 м.

В тоннелях применяются только ночные или круглосуточные сигналы.

1.2. ЗВУКОВЫЕ СИГНАЛЫ

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

Для подачи звуковых сигналов служат свистки локомотивов, моторвагонных поездов и специального самоходного подвижного состава, ручные свистки, духовые рожки, сирены, гудки и петарды.

Взрыв петарды требует немедленной остановки

Основные звуковые сигналы:

Сигнал	Значение сигнала	Кто подает
Три коротких	«Стоить!»	Локомотивная бригада, главный кондуктор, станционные и другие работники
Один длинный	«Отправиться поезду»	Дежурный по станции или по его указанию дежурный по парку, сигналист, дежурный стрелочного поста или главный кондуктор; отвечает машинист ведущего локомотива; повторяет сигнал машинист второго локомотива при двойной тяге. Если поезд отправляется с железнодорожного пути, имеющего выходной светофор, этот сигнал подает машинист ведущего локомотива после открытия выходного светофора; повторяет сигнал машинист второго локомотива при двойной тяге

Три длинных	Требование к работникам, обслуживающим поезд, «Тормозить»	Машинист ведущего локомотива; повторяет сигнал машинист второго локомотива при двойной тяге
Два длинных	Требование к работникам, обслуживающим поезд, «Отпустить тормоза»	
Три длинных и один короткий	О прибытии поезда на станцию не в полном составе	Машинист ведущего локомотива
Три длинных и два коротких	Вызов к локомотиву помощника машиниста, главного кондуктора, начальника (механика- бригадира) пассажирского поезда, руководителя работ хозяйственного поезда	Машинист ведущего локомотива остановившегося на перегоне поезда
Один длинный свисток	Оповестительные сигнал	Машинист ведущего локомотива
Один длинный, короткий и длинный свисток	Оповестительные сигнал при движении по неправильному пути	Машинист ведущего локомотива
Один короткий и один длинный	Сигнал бдительности	Машинист ведущего локомотива

2. СВЕТОФОРЫ

2.1. Светофоры по назначению подразделяются на:

- 1) входные — разрешающие или запрещающие поезду следовать с перегона;
- 2) выходные — разрешающие или запрещающие поезду отправиться со станции на перегон;
- 3) маршрутные — разрешающие или запрещающие поезду проследовать из одного района станции в другой;
- 4) проходные — разрешающие или запрещающие поезду проследовать с одного блок-участка на другой;
- 5) прикрытия — для ограждения мест пересечений путей в одном уровне

другими путями, трамвайными и троллейбусными линиями и пр.;

6) заградительные — требующие остановки при опасности для движения, возникшей на переездах, крупных искусственных сооружениях и обвальных местах, а также при ограждении составов для осмотра и ремонта вагонов на станционных путях;

7) предупредительные — предупреждающие о показании основного светофора (входного, проходного, заградительного и прикрытия);

8) повторительные — для оповещения о показании светофоров, когда по местным условиям видимость основного светофора не обеспечивается;

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

10) маневровые — разрешающие или запрещающие производство маневров;

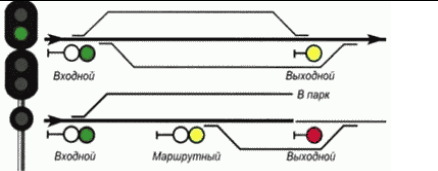
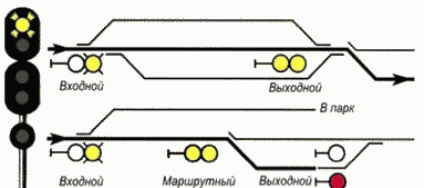
11) горочные — разрешающие или запрещающие роспуск вагонов с горки;

12) въездные (выездные) — разрешающие или запрещающие въезд подвижного состава в производственное помещение;

13) технологические — разрешающие или запрещающие подачу или уборку подвижного состава.

Один светофор может совмещать несколько назначений (входной и выходной, выходной и маневровый, выходной и маршрутный и др.).

2.2. Основные значения сигналов, подаваемых светофорами (независимо от места установки и их назначения), следующие:

Сигнал	Сигнал	Значение сигнала
	один зеленый огонь	разрешается движение с установленной скоростью, следующий светофор открыт
	один желтый мигающий огонь	разрешается движение с установленной скоростью, следующий светофор открыт и требует проследования его с уменьшенной скоростью

	<p>один желтый огонь</p>	<p>разрешается движение с готовностью остановиться, следующий светофор закрыт</p>
	<p>два желтых огня, из них верхний мигающий</p>	<p>разрешается проследование светофора с уменьшенной скоростью, поезд следует с отклонением по стрелочному переводу, следующий светофор открыт</p>
	<p>два желтых огня</p>	<p>разрешается проследование светофора с уменьшенной скоростью и готовностью остановиться у следующего светофора; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу</p>
	<p>один красный огонь</p>	<p>стой! Запрещается проезжать сигнал;</p>
	<p>один лунно-белый огонь</p>	<p>разрешается маневровому составу проследовать маневровый светофор</p>
	<p>один синий огонь</p>	<p>запрещается маневровому составу проследовать маневровый светофор</p>

3. ПОРЯДОК ОГРАЖДЕНИЯ МЕСТ ПРОИЗВОДСТВА РАБОТ

3.1. Всякое препятствие для движения (место, требующее остановки) на перегоне и станции, а также место производства работ, опасное для движения, требующее остановки или уменьшения скорости, должно быть ограждено сигналами с обеих сторон независимо от того, ожидается поезд (маневровый состав) или нет.

3.2. Перечень перегонов с указанием расстояния Б, на котором должны укладываться петарды, и расстояние А, на котором должны устанавливаться сигналы уменьшения скорости в зависимости от руководящего спуска и максимальной допускаемой скорости движения поездов на перегоне, определяется владельцем инфраструктуры в соответствии с таблицей:

№ п/п	Руководящий спуск и максимальная допускаемая скорость движения поездов на перегоне	Расстояние от сигнальных знаков «Начало опасного места» и «Конец опасного места» до сигналов уменьшения скорости А	Расстояние от переносных красных сигналов и от места внезапно возникшего препятствия до первой петарды Б
1	На перегонах, где имеются руководящие спуски менее 0,006, при скорости движения: грузовых поездов — не более 80 км/ч, пассажирских и рефрижераторных поездов — не более 100 км/ч	800	1000
	рефрижераторных поездов 100...120 км/ч, пассажирских поездов 100...140 км/ч	1000	1200
	грузовых поездов 80...90 км/ч	1100	1300
	пассажирских поездов 140...160 км/ч	1400	1600
2	На перегонах, где имеются руководящие спуски 0,006 и круче, но не более 0,010, при скорости движения: грузовых поездов — не более 80 км/ч, пассажирских и рефрижераторных поездов — не более 100 км/ч	1000	1200
	рефрижераторных поездов 100...120 км/ч, пассажирских поездов 100...140 км/ч	1100	1300
	грузовых поездов 80...90 км/ч	1300	1500
	пассажирских поездов 140...160 км/ч	1500	1700
3	На перегонах, где имеются руководящие спуски круче 0,010	Устанавливается владельцем инфраструктуры	

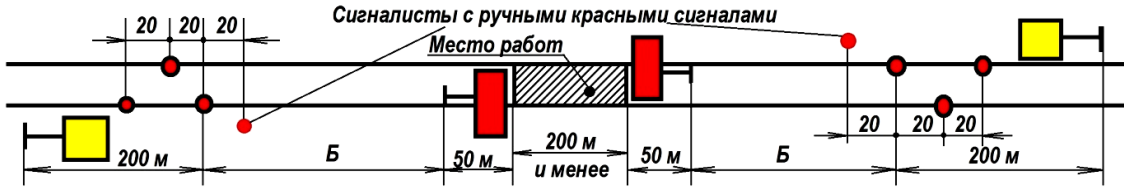
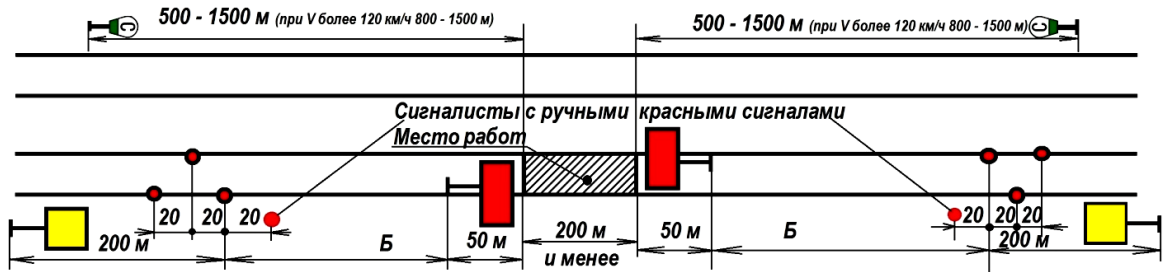
Для отличия от других работников железнодорожного транспорта сигналисты должны носить головной убор с верхом желтого цвета. Лето/зима.



3.3. Схемы ограждения мест производства работ на железнодорожном транспорте приведены в таблице ниже:

Всякое препятствие для движения поездов на перегоне должно быть ограждено сигналами остановки независимо от того, ожидается поезд или нет.

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

Схема ограждения	Аннотация
<p style="text-align: center;">МЕСТО ПРОИЗВОДСТВА РАБОТ НА ПЕРЕГОНЕ, ТРЕБУЮЩЕЕ ОСТАНОВКИ ПЕЗДА ФРОНТ РАБОТ 200 М И МЕНЕЕ</p>  <p>Схема ограждения мест производства работ на перегоне, требующих остановки поездов при фронте работ 200 м и менее на однопутном участке.</p>	<p>На расстоянии 50 м от границ ограждаемого участка с обеих сторон внутри колеи у правого рельса по ходу поезда на шестах длиной 2 м устанавливаются переносные красные сигналы, которые находятся под наблюдением руководителя работ. От этих сигналов на расстоянии Б укладывается по три петарды и на расстоянии 200 м от первой, ближайшей к месту работ петарды в направлении с обеих сторон от места работ с правой стороны по направлению движения на расстоянии не ближе 3100 мм от оси крайнего пути на шестах высотой 3м устанавливаются переносные сигналы уменьшения скорости. Переносные сигналы уменьшения скорости и петарды должны находиться под охраной сигнальщиков, которые обязаны стоять в 20 м от первой петарды в сторону места работ с</p>
 <p>Схема ограждения мест производства работ на перегоне, требующих остановки поездов при фронте работ 200 м и менее на одном из путей двухпутного участка.</p>	

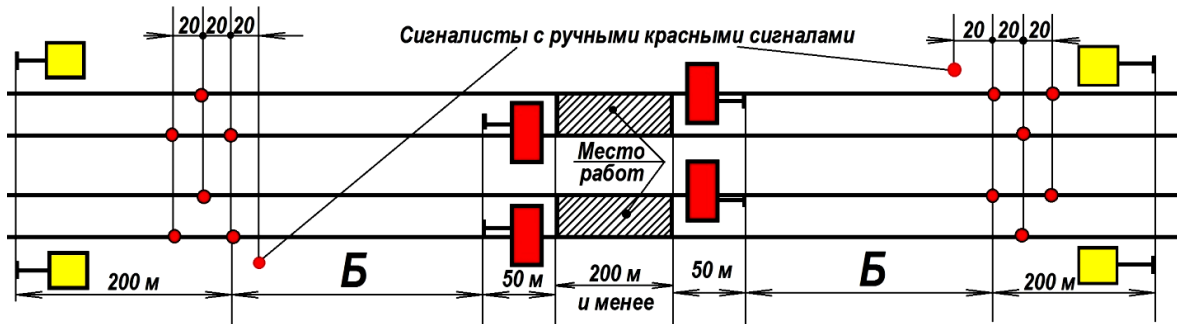


Схема ограждения мест производства работ на перегоне, требующих остановки поездов при фронте работ 200 м и менее на обоих путях двухпутного участка.

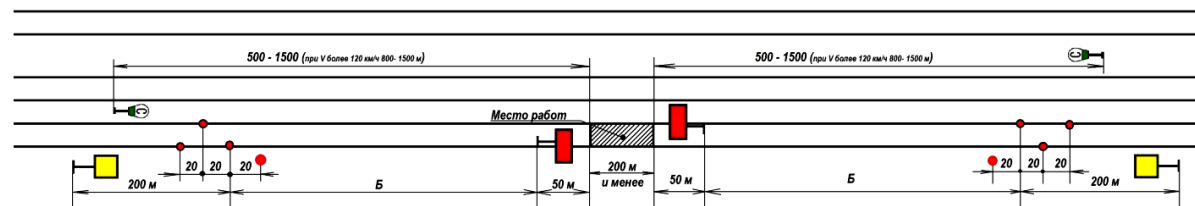


Схема ограждения мест производства работ на перегоне, требующих остановки поездов при фронте работ 200 м и менее на крайнем пути трехпутного участка.

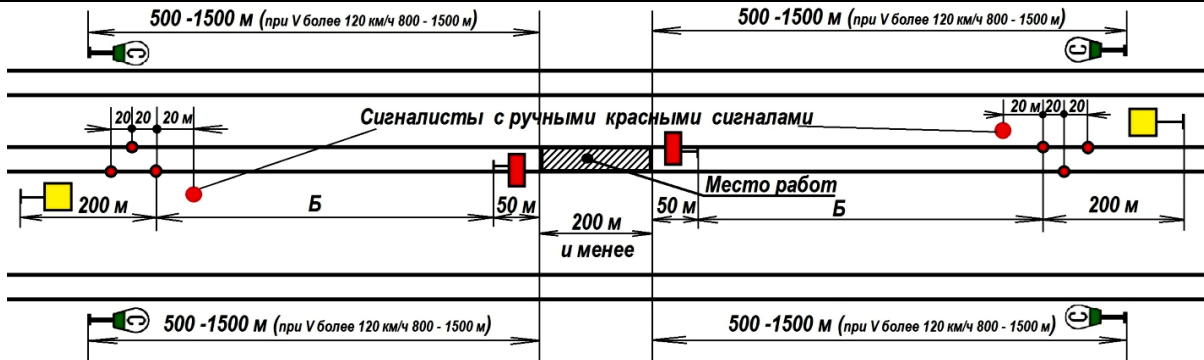


Схема ограждения мест производства работ на перегоне, требующих остановки поездов при фронте работ 200 м и менее на среднем пути трехпутного участка.

ручными красными сигналами (днем с развернутым красным флагом, ночью с ручным фонарем, красный огонь которого обращен в сторону ожидаемого поезда).

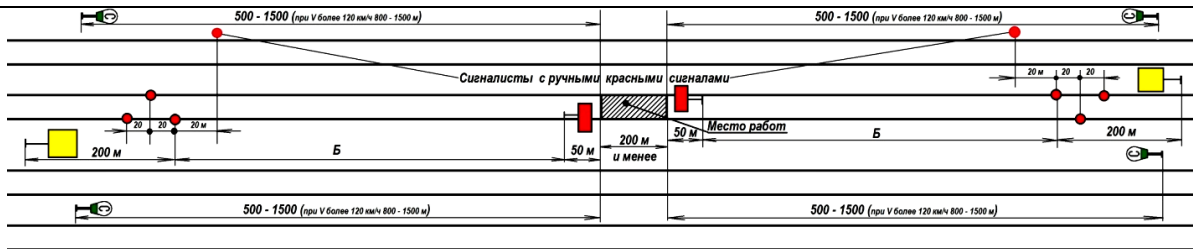


Схема ограждения мест производства работ на перегоне, требующих остановки поездов при фронте работ 200 м и менее на среднем пути четырехпутного участка.

МЕСТО ПРОИЗВОДСТВА РАБОТ НА ПЕРЕГОНЕ, ТРЕБУЮЩЕЕ ОСТАНОВКИ Поезда ФРОНТ РАБОТ 200 М И БОЛЕЕ



Схема ограждения мест производства работ на перегоне, требующих остановки поездов при фронте работ более 200 м на однопутном участке.

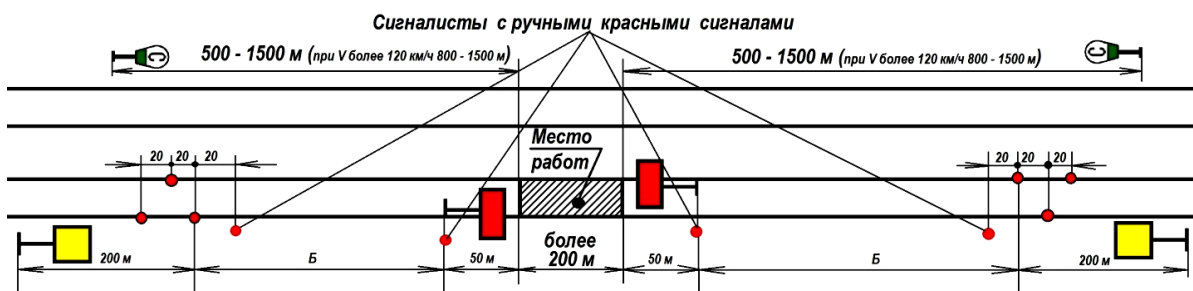


Схема ограждения мест производства работ на перегоне, требующих остановки поездов при фронте работ более 200 м на одном из путей двухпутного участка.

На железнодорожных путях общего пользования переносные красные сигналы, установленные на расстоянии 50 м от границ участка, требующего ограждения, должны находиться под охраной стоящих около них сигналистов с ручными красными сигналами.

При этом сигналисты могут находиться на междупутье, если его ширина не менее 6 м, а при меньшей ширине междупутья сигналисты следят за подходом поездов, находясь на обочине. В случае подхода поезда по крайнему пути, у которого стоит сигналист, и отсутствия на этом пути препятствия сигналист встречает поезд со

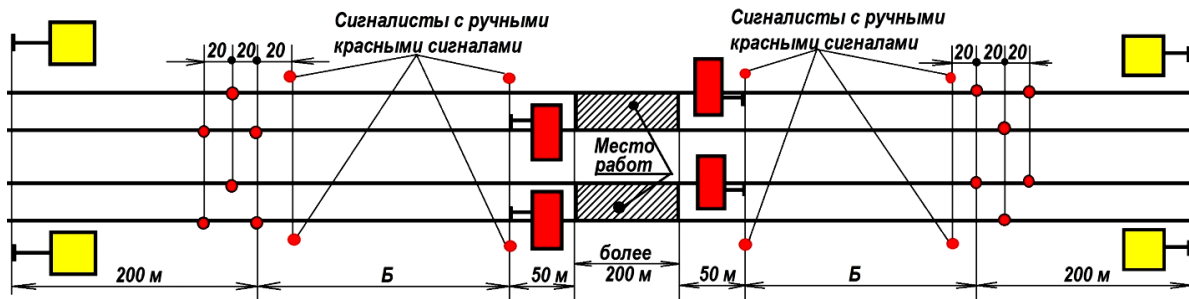


Схема ограждения мест производства работ на перегоне, требующих остановки поездов при фронте работ более 200 м на обоих путях двухпутного участка.

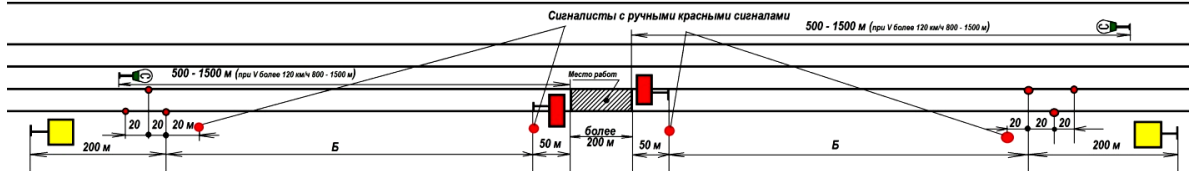


Схема ограждения мест производства работ на перегоне, требующих остановки поездов при фронте работ 200 м и более на крайнем пути трехпутного участка.

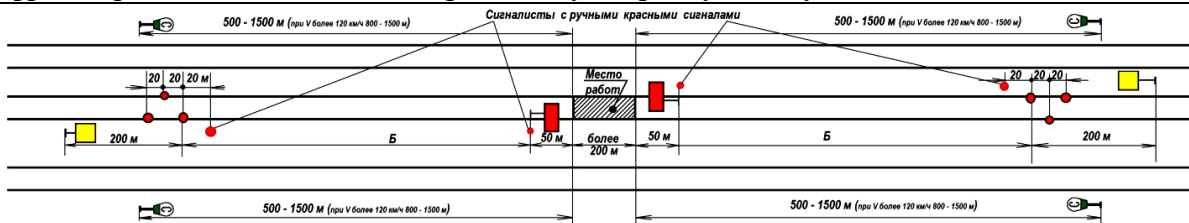


Схема ограждения мест производства работ на перегоне, требующих остановки поездов при фронте работ более 200 м на среднем пути трехпутного участка.

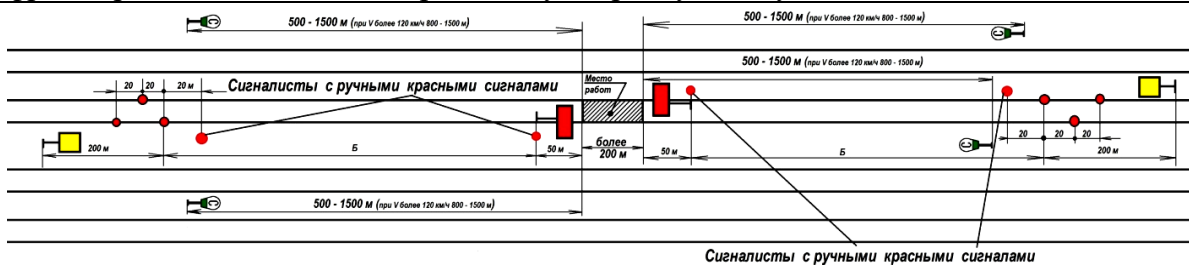


Схема ограждения мест производства работ на перегоне, требующих остановки поездов при

свернутым желтым флагом.

При работах с инструментом (электрическим, пневматическим и др.), ухудшающим слышимость, а также при производстве путевых работ в условиях плохой видимости (в крутых кривых, в глубоких выемках, лесистой местности, при наличии строений и других условий, ухудшающих видимость), если работы не требуют ограждения сигналами остановки, руководитель работ обязан для предупреждения рабочих о приближении поездов установить оповестительную сигнализацию. В случае отсутствия таковой выставить со стороны плохой видимости сигналиста с духовым рожком, который должен стоять возможно ближе к работающей бригаде так, чтобы приближающийся поезд был виден сигналисту на расстоянии не менее 500 м от места работ при скорости до 120 км/ч и 800 м при скорости более 120 км/ч (например, наверху откоса выемки). В тех случаях, когда расстояние от места работ до сигналиста и расстояние видимости от сигналиста до приближающегося поезда в сумме составляют менее 500 или 800 м, основной сигналист ставится дальше и выставляется промежуточный сигналист также с духовым рожком для повторения сигналов, подаваемых основным сигналистом. Количество сигналистов определяется исходя из местных условий видимости и скорости движения.

фронте работ более 200 м на среднем пути четырехпутного участка.

МЕСТО ПРОИЗВОДСТВА РАБОТ НА ПЕРЕГОНЕ, ТРЕБУЮЩЕЕ УМЕНЬШЕНИЯ СКОРОСТИ (временные сигналы)

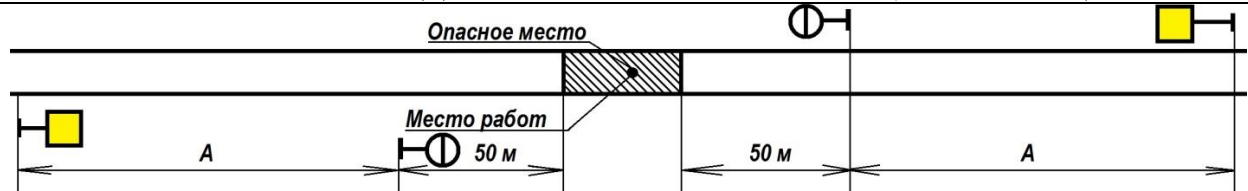


Схема ограждения переносными сигналами опасного места (требующего уменьшения скорости) на однопутном участке.

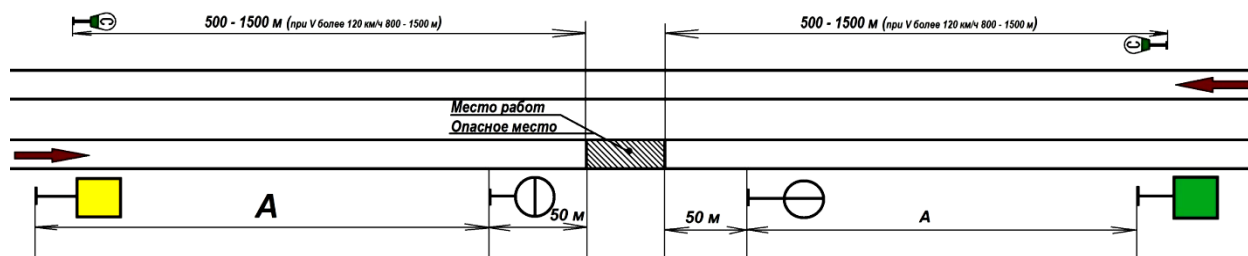


Схема ограждения переносными сигналами опасного места (требующего уменьшения скорости) на одном из путей двухпутного участка

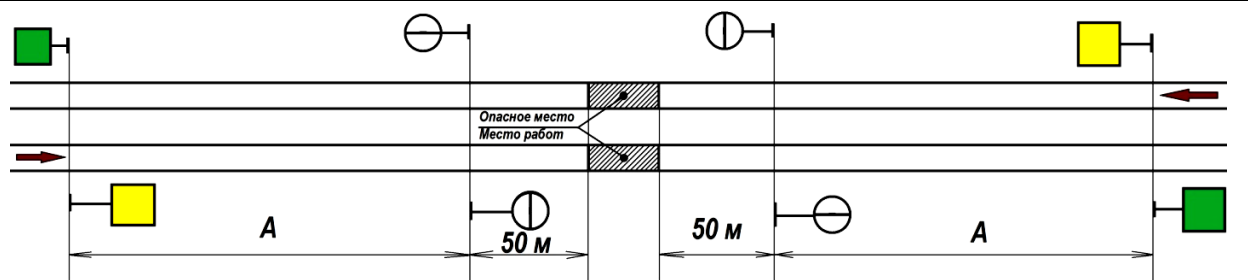


Схема ограждения переносными сигналами опасного места (требующего уменьшения скорости) на обоих путях двухпутного участка.

Места производства путевых работ на перегонах, требующие следования поездов с уменьшенной скоростью, ограждаются с обеих сторон на расстоянии 50 м от границ участка работы переносными сигнальными знаками «Начало опасного места» и «Конец опасного места». От этих сигнальных знаков на расстоянии А устанавливаются переносные сигналы уменьшения скорости на ближайшей обочине с одной стороны пути.

При подходе поезда к переносному желтому сигналу машинист обязан подать один длинный свисток локомотива (моторвагонного поезда) и вести поезд так, чтобы проследовать место, огражденное переносными сигнальными знаками "Начало опасного места" и "Конец опасного места", со скоростью, указанной в предупреждении, а при отсутствии предупреждения - со скоростью не более 25 км/ч.

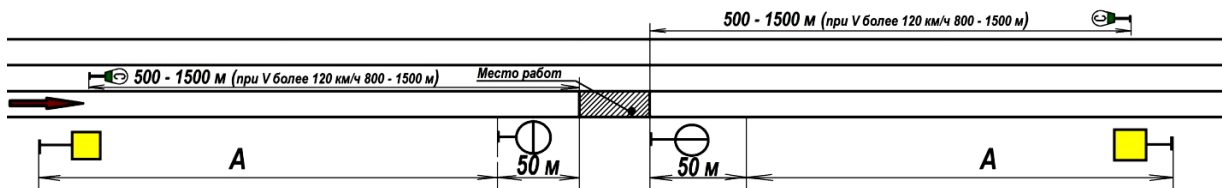


Схема ограждения переносными сигналами опасного места (требующего уменьшения скорости) на перегоне на крайнем пути трехпутного участка.

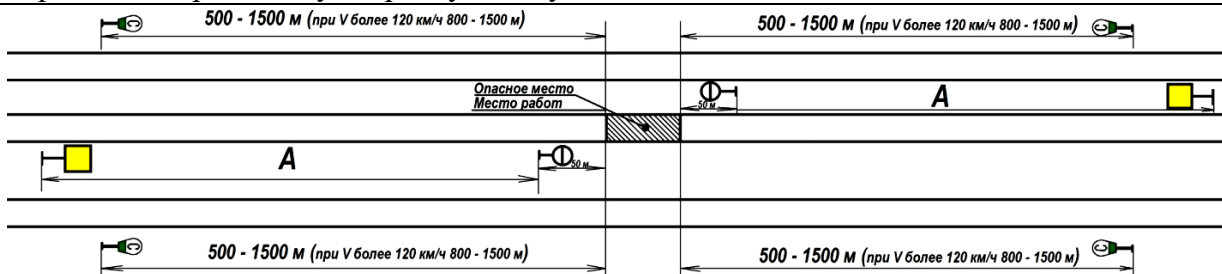


Схема ограждения переносными сигналами опасного места (требующего уменьшения скорости) на перегоне на среднем пути трехпутного участка.

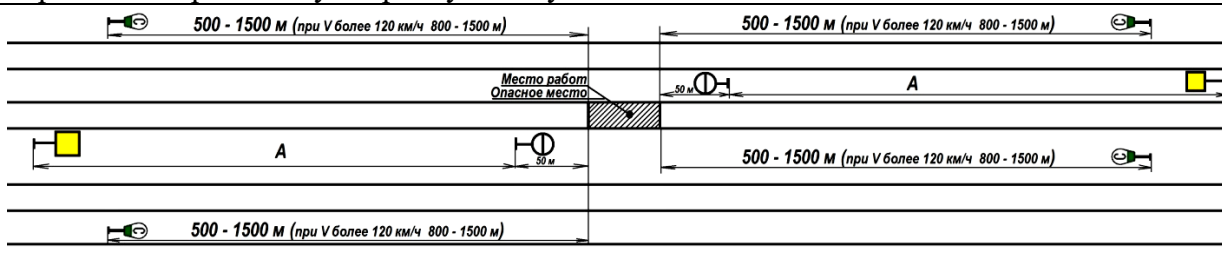
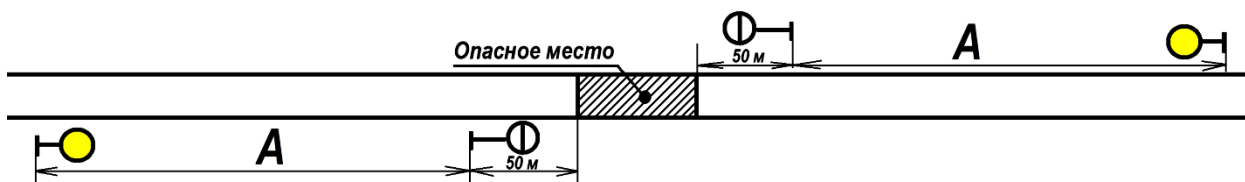


Схема ограждения переносными сигналами опасного места (требующего уменьшения скорости) на перегоне на среднем пути четырехпутного участка.

УЧАСТОК ПУТИ НА ПЕРЕГОНЕ, ТРЕБУЮЩИЙ УМЕНЬШЕНИЯ СКОРОСТИ (постоянные сигналы)



Места, требующие следования поездов с уменьшенной скоростью, ограждаются с обеих сторон на расстоянии 50 м от границ участка постоянными сигнальными знаками «Начало опасного места» и «Конец опасного

Схема ограждения постоянными сигналами опасного места на перегоне на однопутном участке.

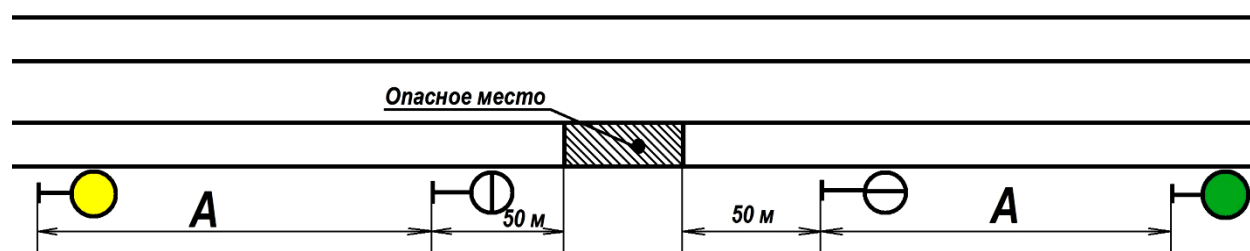


Схема ограждения постоянными сигналами опасного места на одном из путей двухпутного участка.

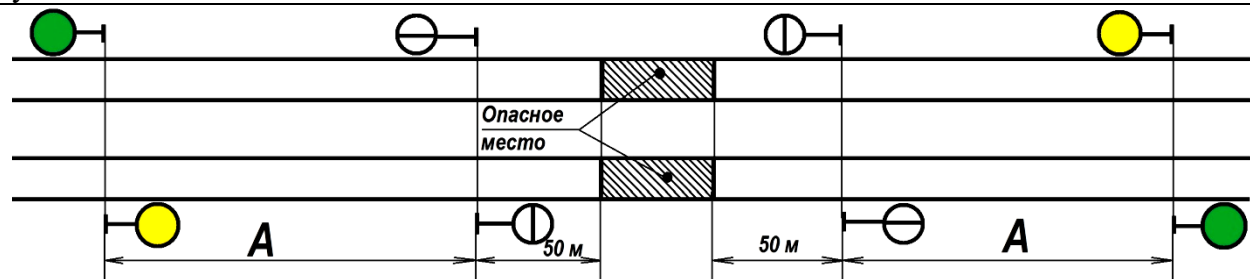


Схема ограждения постоянными сигналами опасного места на обоих путях двухпутного участка.

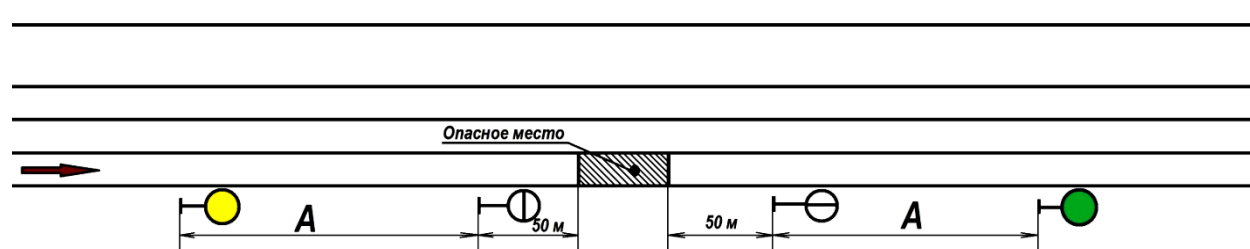


Схема ограждения постоянными сигналами опасного места на перегоне на крайнем пути трехпутного участка.



места». От этих сигнальных знаков на расстоянии А устанавливаются постоянные сигналы уменьшения скорости на ближайшей обочине с одной стороны пути.

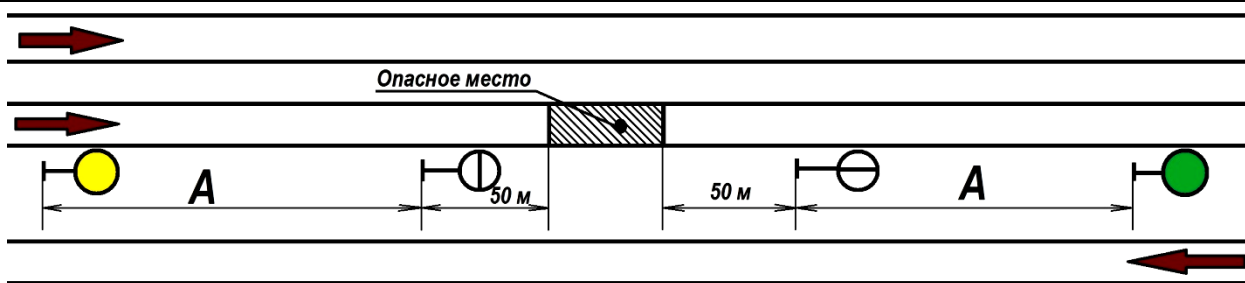


Схема ограждения постоянными сигналами опасного места на перегоне на среднем пути трехпутного участка.

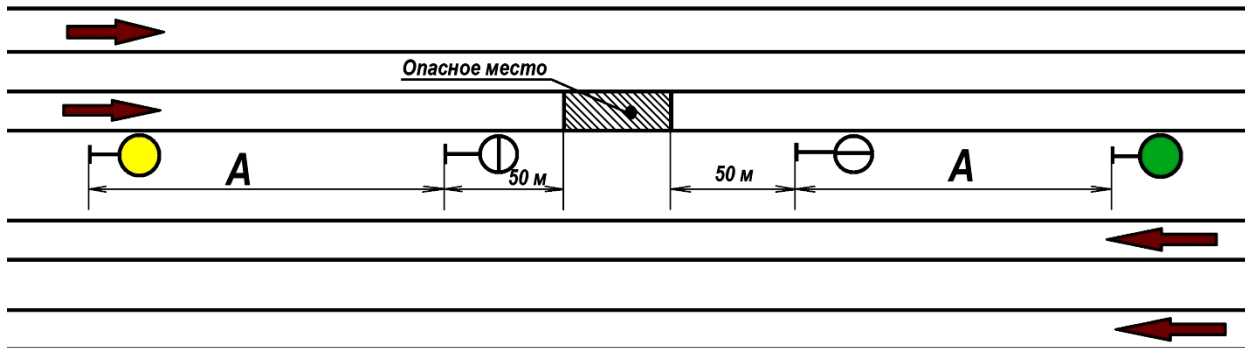


Схема ограждения постоянными сигналами опасного места на перегоне на среднем пути четырехпутного участка

УЧАСТОК ПУТИ НА ПЕРЕГОНЕ, НЕ ТРЕБУЮЩИЙ УМЕНЬШЕНИЯ СКОРОСТИ
(ПРИ СКОРОСТЯХ ДВИЖЕНИЯ НА УЧАСТКЕ ДО 120 км/ч.)

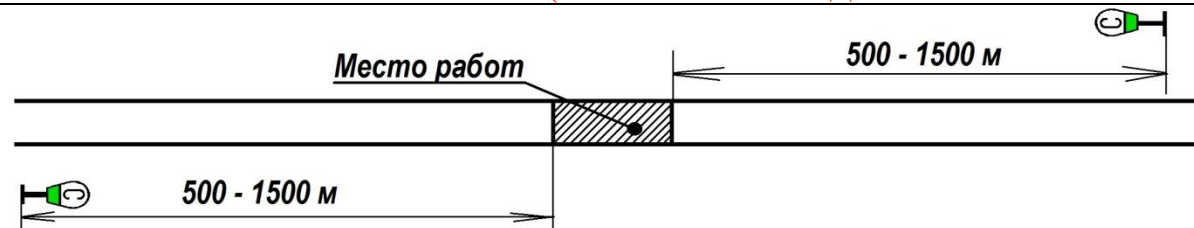


Схема ограждения места работ, не требующего остановки и уменьшения скорости, на перегоне на однопутном участке при скоростях движения поездов до 120 км/ч.

Места работ на пути, не требующие ограждения сигналами остановки или уменьшения скорости, но требующие предупреждения работающих о приближении поезда, ограждаются с обеих сторон переносными сигнальными знаками «С», которые устанавливаются у пути, где производятся работы, а также у каждого

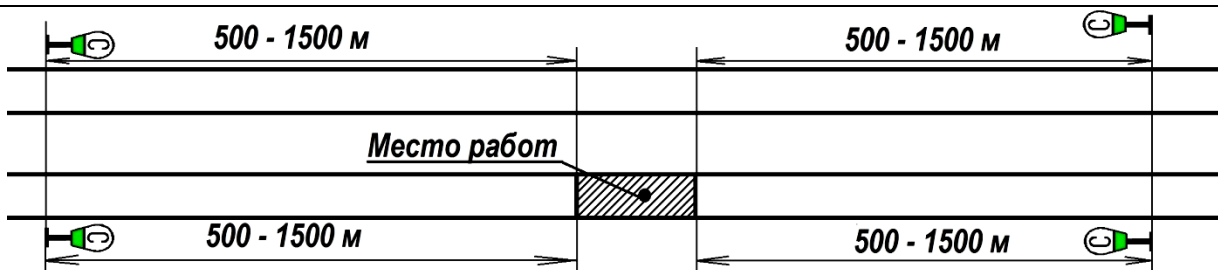


Схема ограждения места работ, не требующего остановки и уменьшения скорости, на одном из путей двухпутного участка при скоростях движения поездов до 120 км/ч.

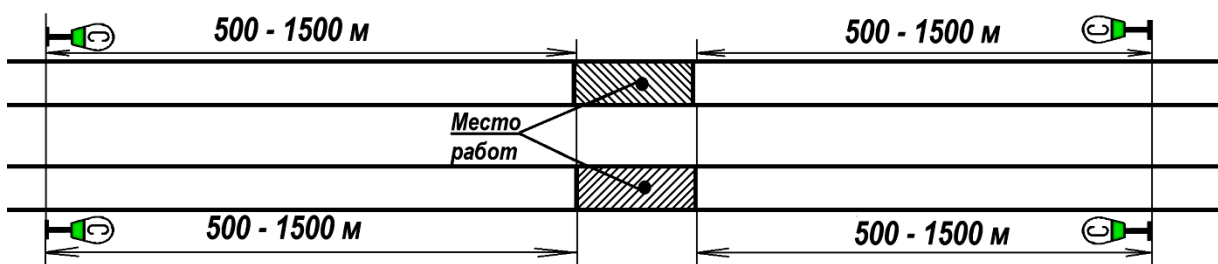


Схема ограждения места работ, не требующего остановки и уменьшения скорости, на обоих путях двухпутного участка при скоростях движения поездов до 120 км/ч.



Схема ограждения места работ, не требующего остановки и уменьшения скорости, на перегоне на крайнем пути трехпутного участка при скоростях движения поездов до 120 км/ч.

смежного главного пути. Переносные сигнальные знаки "С" устанавливаются таким же порядком у смежных главных путей и при производстве работ, огражденных сигналами остановки или сигналами уменьшения скорости.

Переносные сигнальные знаки "С" устанавливаются на расстоянии 500 - 1500 м от границ участка работ, а на перегонах, где обращаются поезда со скоростью более 120 км/ч, - на расстоянии 800 - 1500 м. Машинист поезда обязан при подходе к переносному сигнальному знаку "С" подать тифоном оповестительный сигнал - один длинный свисток локомотива (моторвагонного поезда).

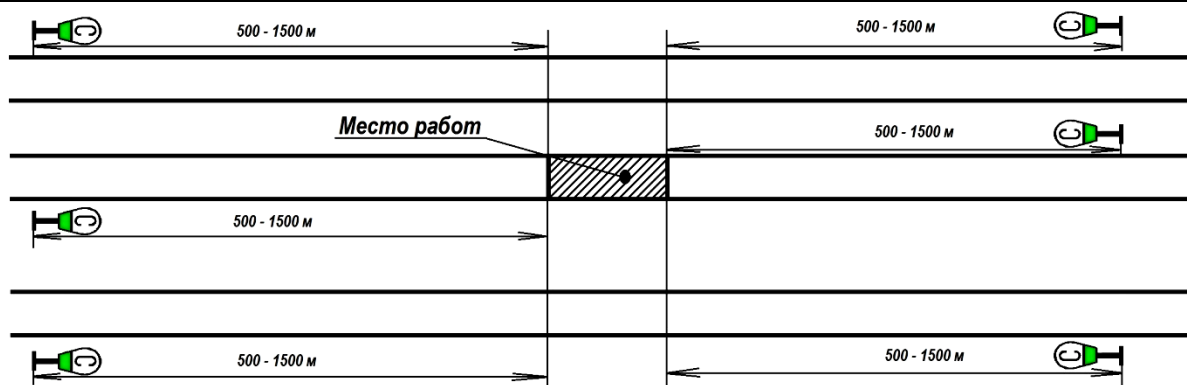


Схема ограждения места работ, не требующего остановки и уменьшения скорости, на перегоне на среднем пути трехпутного участка при скоростях движения поездов до 120 км/ч.

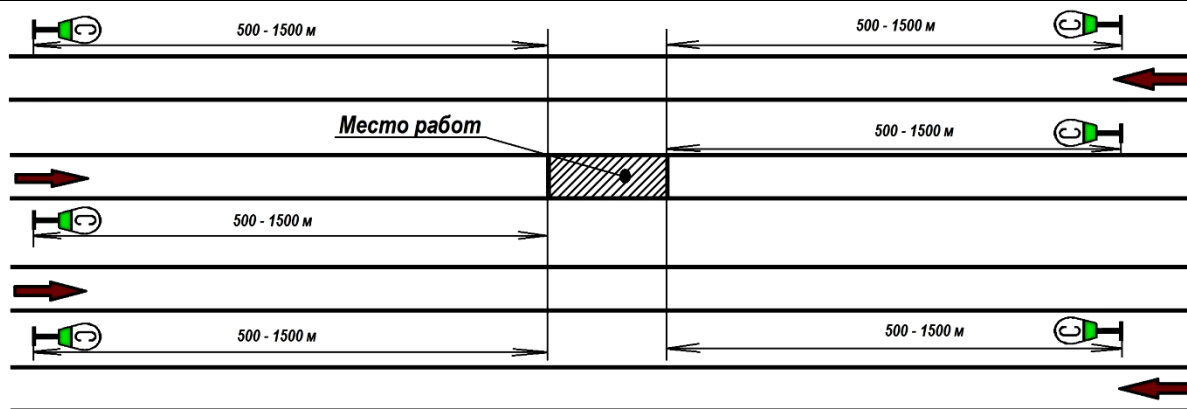
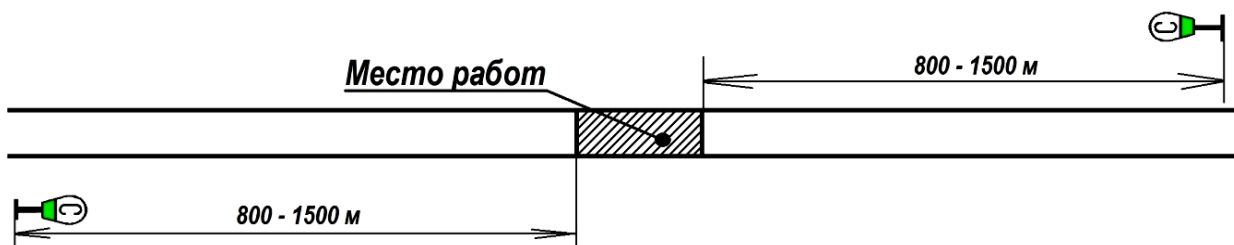


Схема ограждения места работ, не требующего остановки и уменьшения скорости, на перегоне на среднем пути четырехпутного участка при скоростях движения поездов до 120 км/ч.

**УЧАСТОК ПУТИ НА ПЕРЕГОНЕ, НЕ ТРЕБУЮЩИЙ УМЕНЬШЕНИЯ СКОРОСТИ
(ПРИ СКОРОСТЯХ ДВИЖЕНИЯ НА УЧАСТКЕ БОЛЕЕ 120 км/ч.)**



Переносные сигнальные знаки "С" на перегонах, где обращаются поезда со скоростью более 120 км/ч, - на расстоянии 800 -1500 м. Машинист поезда обязан при подходе к переносному сигнальному знаку "С" подать тифоном оповестительный сигнал

Схема ограждения места работ, не требующего остановки и уменьшения скорости, на перегоне на однопутном участке при скоростях движения поездов более 120 км/ч.

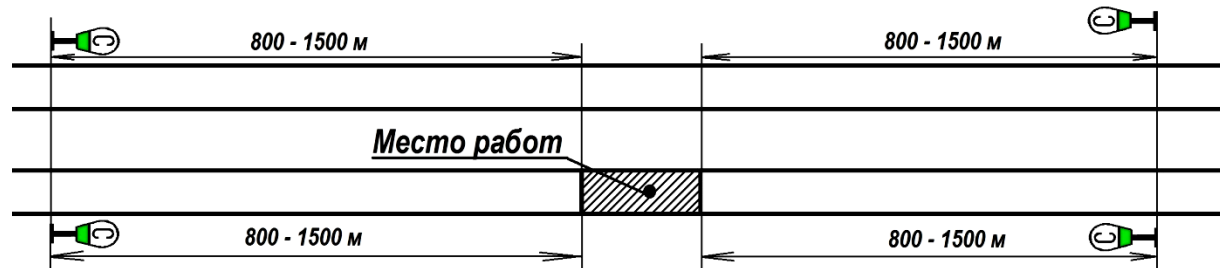


Схема ограждения места работ, не требующего остановки и уменьшения скорости, на одном из путей двухпутного участка при скоростях движения поездов более 120 км/ч.

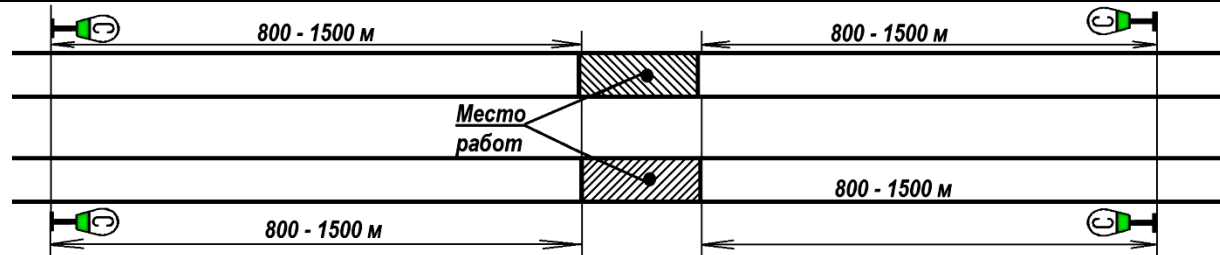


Схема ограждения места работ, не требующего остановки и уменьшения скорости, на обоих путях двухпутного участка при скоростях движения поездов более 120 км/ч.

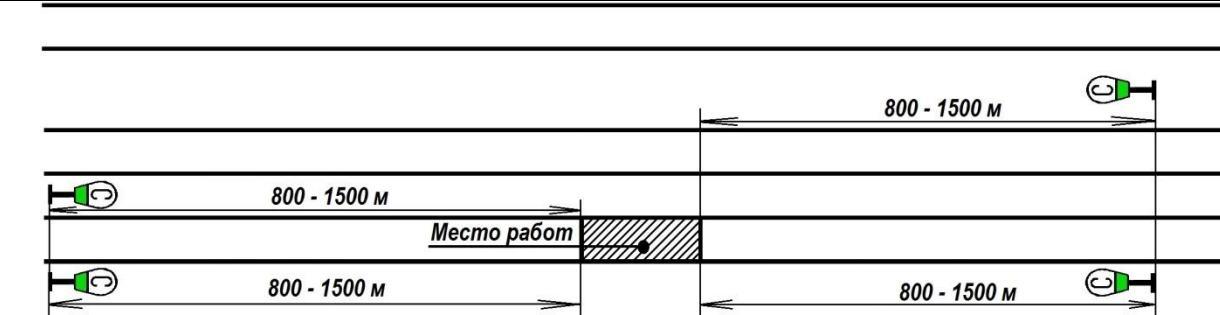


Схема ограждения места работ, не требующего остановки и уменьшения скорости, на перегоне на крайнем пути трехпутного участка при скоростях движения поездов более 120 км/ч.

- один длинный свисток локомотива (моторвагонного поезда).

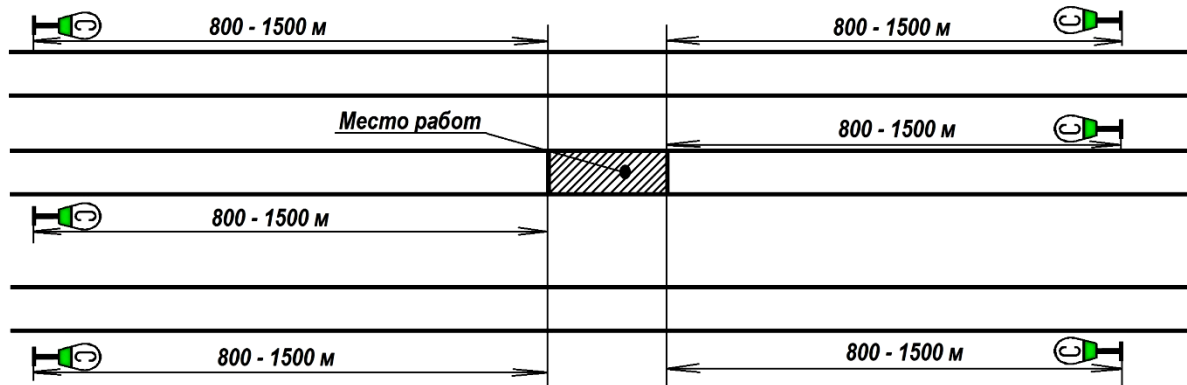


Схема ограждения места работ, не требующего остановки и уменьшения скорости, на перегоне на среднем пути трехпутного участка при скоростях движения поездов более 120 км/ч.

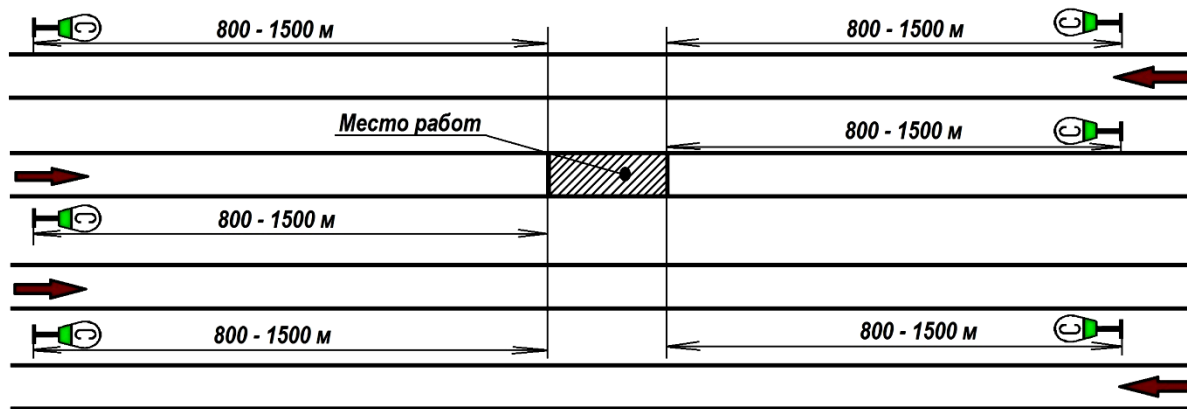


Схема ограждения места работ, не требующего остановки и уменьшения скорости, на перегоне на среднем пути четырехпутного участка при скоростях движения поездов более 120 км/ч.

ОГРАЖДЕНИЕ МЕСТА ПРОИЗВОДСТВА РАБОТ НА СТАНЦИИ ТРЕБУЮЩЕЕ ОСТАНОВКИ

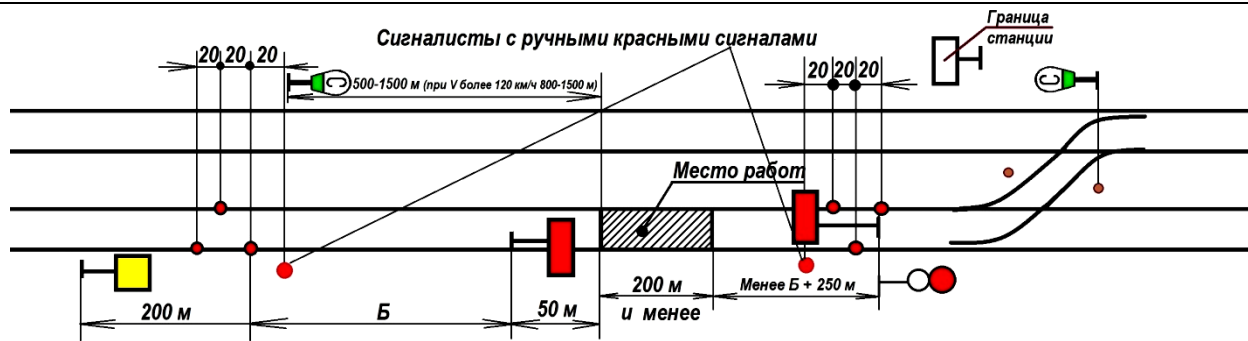


Схема ограждения места препятствия или производства работ на перегоне вблизи станции, расстояние до входного сигнала менее $B + 250$ м.

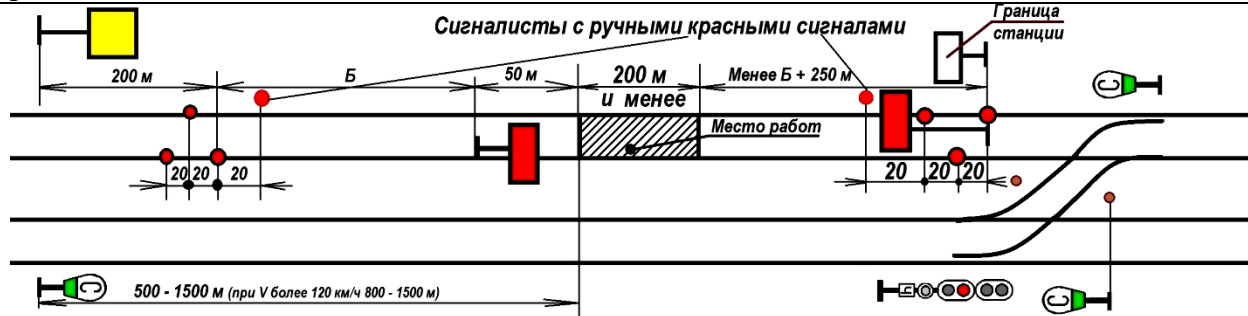


Схема ограждения места препятствия или производства работ на перегоне вблизи станции, расстояние до сигнального знака «Граница станции» менее $B + 250$ м.

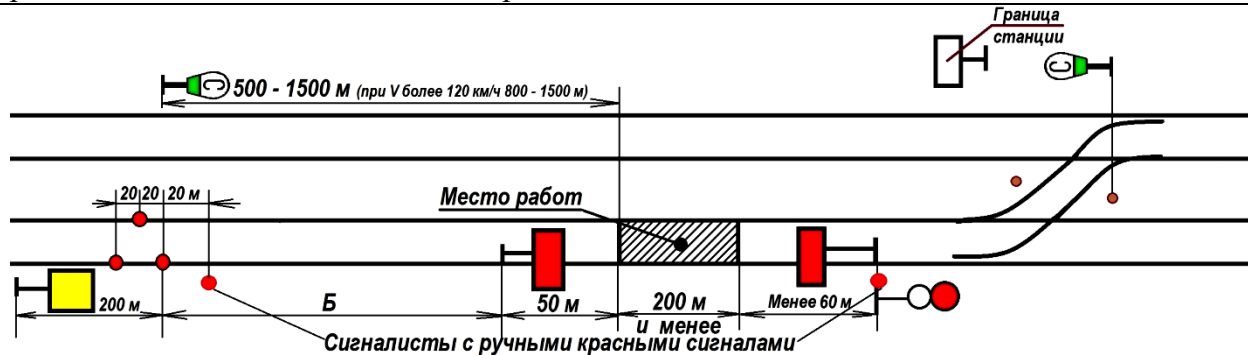


Схема ограждения места препятствия или производства работ на перегоне вблизи станции, расстояние до входного сигнала менее 60 м.

Если какие-либо из этих стрелочных переводов направлены острьяками в сторону места работ и не дают возможности изолировать путь, то такое место с обеих сторон ограждается переносными красными сигналами, устанавливаемыми на расстоянии 50 м от границ участка работ.

В том случае, когда острьяки стрелочных переводов расположены ближе 50 м от места производства работ, между острьяками каждого такого стрелочного перевода устанавливается переносной красный сигнал. При ограждении места производства работ на стрелочном переводе переносные красные сигналы устанавливаются: со стороны крестовины - против предельного столбика по оси каждого из сходящихся путей, с противоположной стороны - в 50 м от острьяка стрелки.

Если вблизи стрелочного перевода, на котором производятся работы, расположен другой стрелочный перевод, который можно поставить в такое положение, что на стрелочный перевод, где выполняются работы, не сможет попасть подвижной состав, то этот стрелочный перевод в таком положении запирается на замок или закрепляется. В этом случае переносной красный сигнал со стороны такого стрелочного перевода не ставится. Когда стрелку в указанное положение поставить нельзя, то на расстоянии 50 м от места

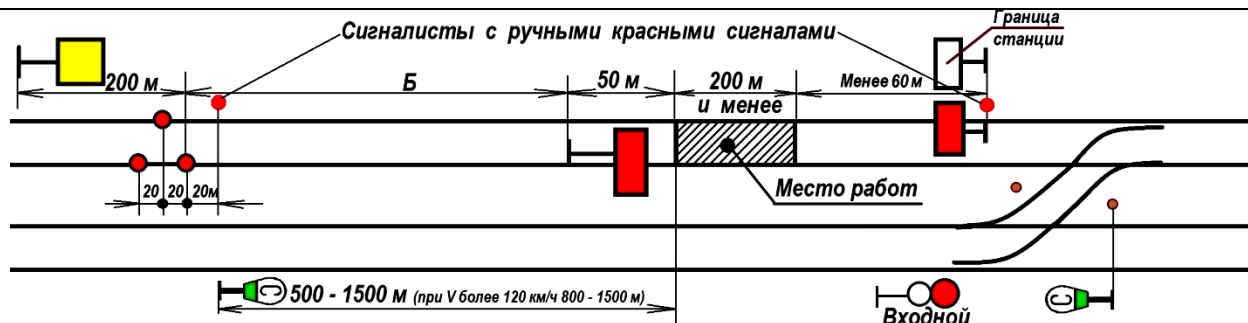


Схема ограждения места препятствия или производства работ на перегоне вблизи станции, расстояние до сигнального знака «Граница станции» менее 60 м.

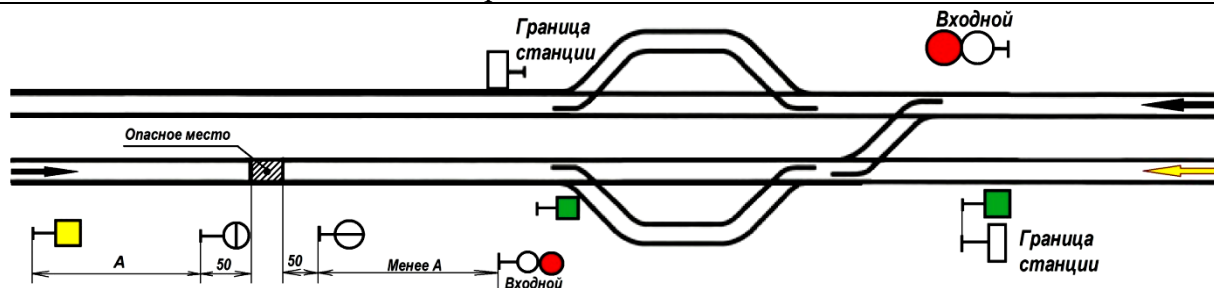


Схема ограждения опасного места, (места работ, требующего уменьшения скорости) на перегоне вблизи станции со стороны входного светофора, расстояние от сигнального знака «Начало опасного места» до входного сигнала менее А.

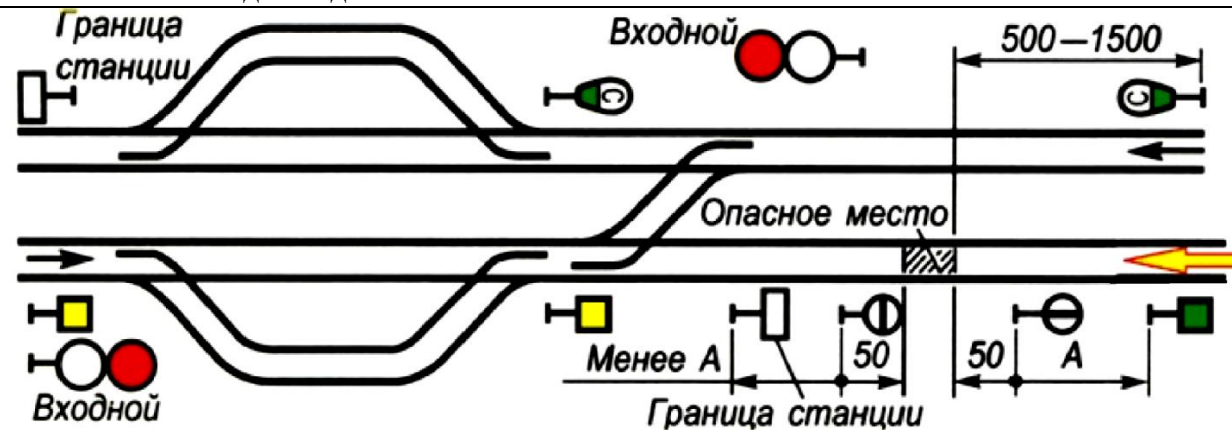


Схема ограждения опасного места, (места работ, требующего уменьшения скорости) на перегоне

производства работ в направлении к этому стрелочному переводу, а при недостаточном расстоянии - против предельного столбика по оси каждого из сходящихся путей устанавливается переносной красный сигнал.

Место производства работ на входном стрелочном переводе ограждается со стороны перегона закрытым входным сигналом, а со стороны станции - переносными красными сигналами, устанавливаемыми по оси каждого из сходящихся путей против предельного.

Если работы выполняются на выходном стрелочном переводе двухпутного участка, то переносной красный сигнал со стороны перегона устанавливается на оси пути против знака "Граница станции", за исключением станций, имеющих входные светофоры по неправильному пути. В последнем случае стрелочный перевод ограждается входным светофором. Со стороны станции переносные красные сигналы устанавливаются по оси каждого из сходящихся путей против предельного столбика.

Место работ между входным стрелочным переводом и входным сигналом ограждается со стороны перегона закрытым входным сигналом, а со стороны станции - переносным красным сигналом, устанавливаемым между острьями входного

вблизи станции со стороны сигнального знака «Граница станции», расстояние от сигнального знака «Начало опасного места» до сигнального знака «Граница станции» менее А.

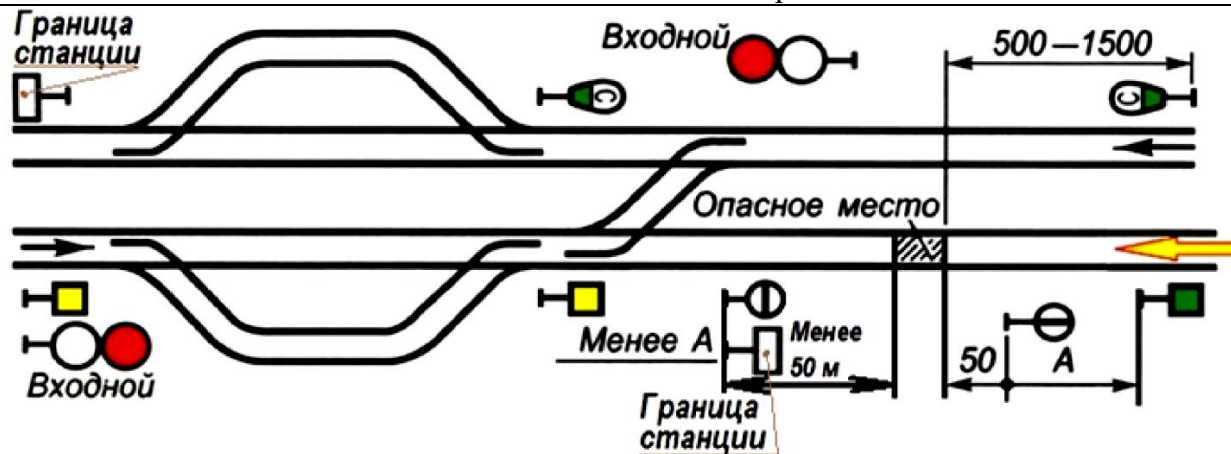


Схема ограждения опасного места, (места работ, требующего уменьшения скорости) на перегоне вблизи станции со стороны сигнального знака «Граница станции», расстояние от сигнального знака «Начало опасного места» до сигнального знака «Граница станции» менее 50 м.

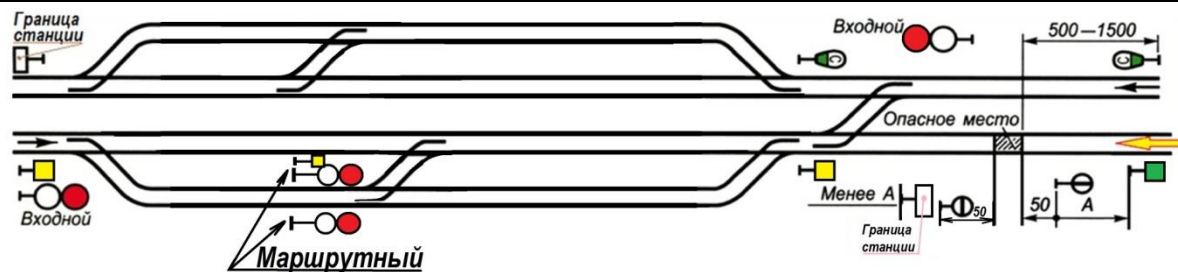


Схема ограждения опасного места, (места работ, требующего уменьшения скорости) на перегоне вблизи станции со стороны сигнального знака «Граница станции», расстояние от сигнального знака «Начало опасного места» до сигнального знака «Граница станции» менее А, при наличии маршрутного светофора на станции по главному пути.

стрелочного перевода, если работы выполняются на двухпутном перегоне между выходным стрелочным переводом и знаком "Граница станции", то переносные красные сигналы устанавливаются со стороны перегона против знака "Граница станции", а со стороны станции - между острьяками выходного стрелочного перевода.

В том случае, когда станция имеет входной светофор по неправильному пути, то со стороны перегона место работ ограждается закрытым входным сигналом.

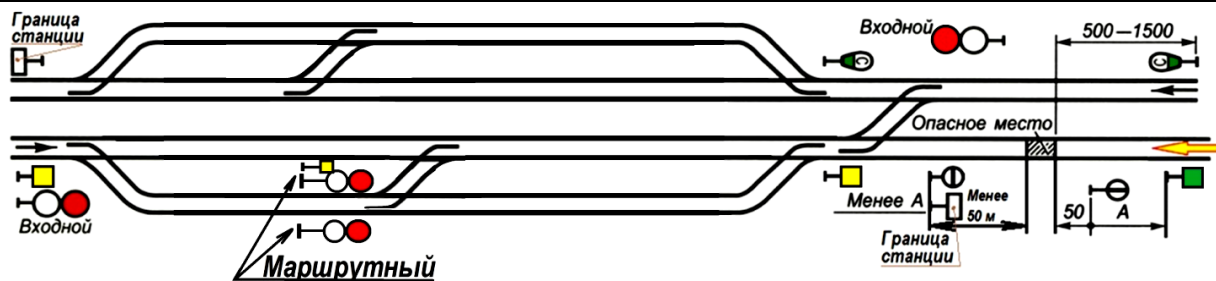


Схема ограждения опасного места, (места работ, требующего уменьшения скорости) на перегоне вблизи станции со стороны сигнального знака «Граница станции», расстояние от сигнального знака «Начало опасного места» до сигнального знака «Граница станции» менее 50 м при наличии маршрутного светофора на станции по главному пути.



Схема ограждения места, через которые поезда могут проходить только с проводником (со скоростью менее 15 км/ч).

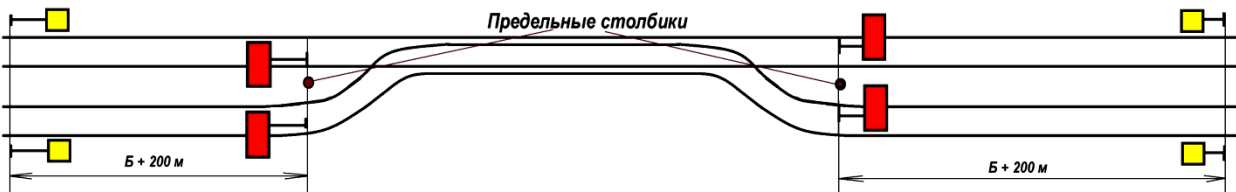


Схема ограждения места сплетения путей на двухпутных участках в одном уровне.



Схема ограждения места, через которые поезда могут проходить только с проводником (со скоростью менее 15 км/ч) для поезда, на который не выдано предупреждение.

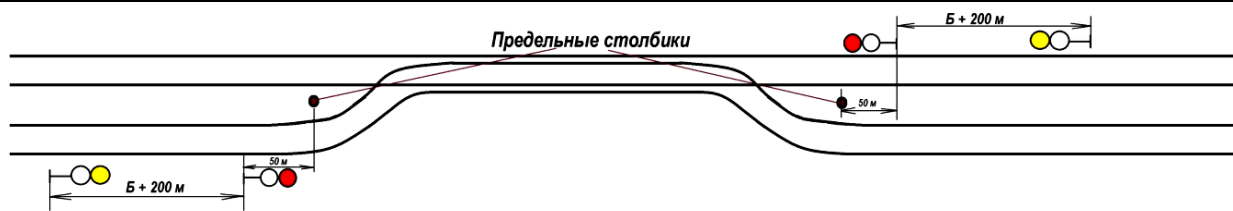


Схема ограждения места сплетения путей на двухпутных участках в одном уровне светофорами прикрытия.

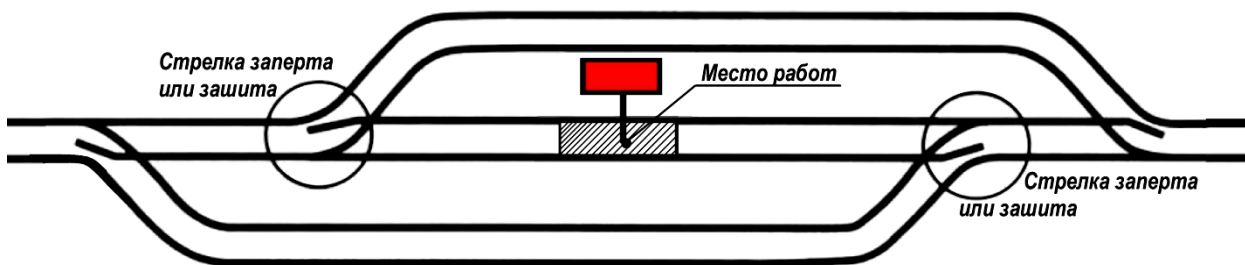


Схема ограждения места препятствия или места производства работ на станции на пути при условии установки стрелочных переводов, ведущих к этому месту в такое положение, чтобы на него не мог попасть подвижной состав.

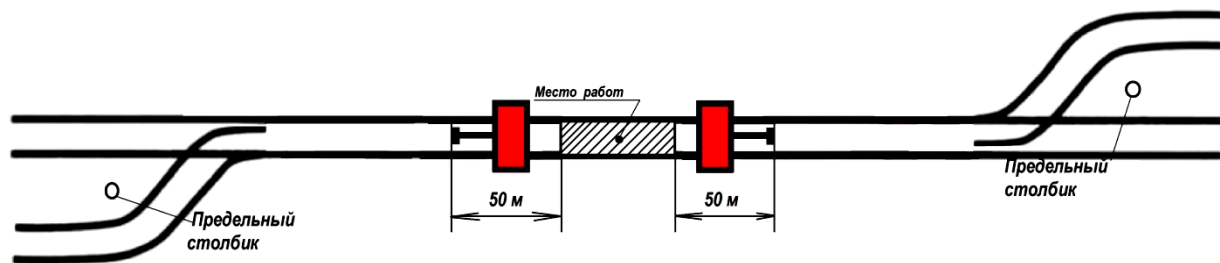


Схема ограждения места препятствия или места производства работ на станции на пути при наличии стрелочных переводов и направленных остриями в сторону места работ и не имеют возможности изолировать путь.

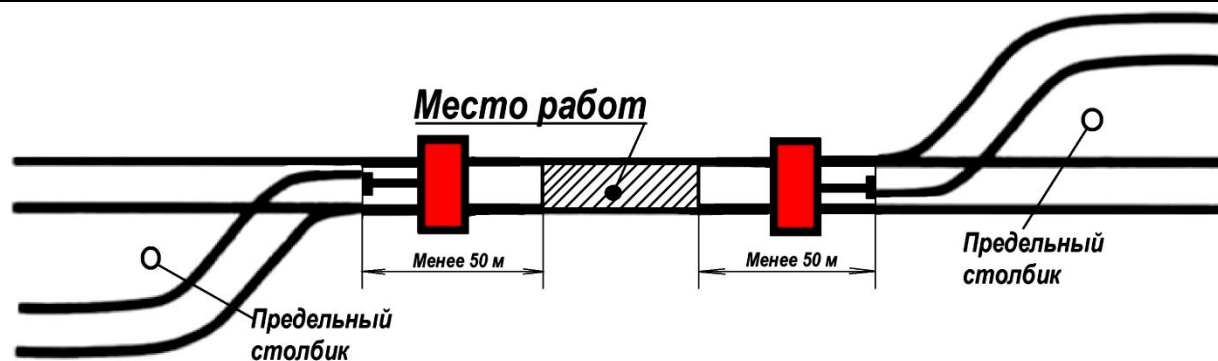


Схема ограждения места препятствия или места производства работ на станции на пути при наличии стрелочных переводов ближе 50 м от места производства работ и направленных острьяками в сторону места работ и не имеют возможности изолировать путь.

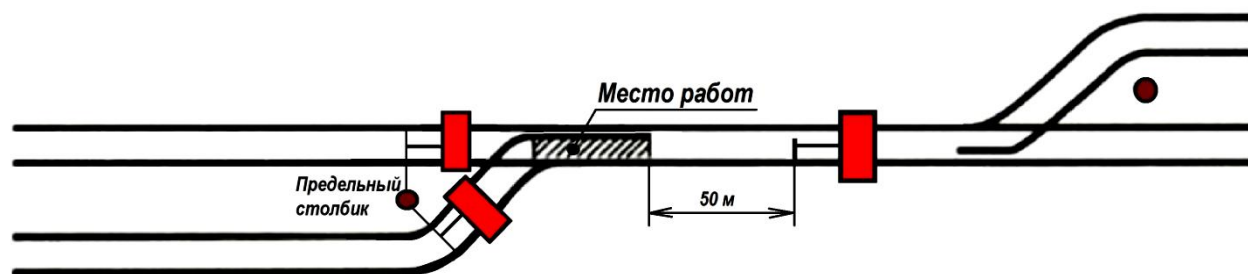


Схема ограждения места препятствия или места производства работ на стрелочном переводе.

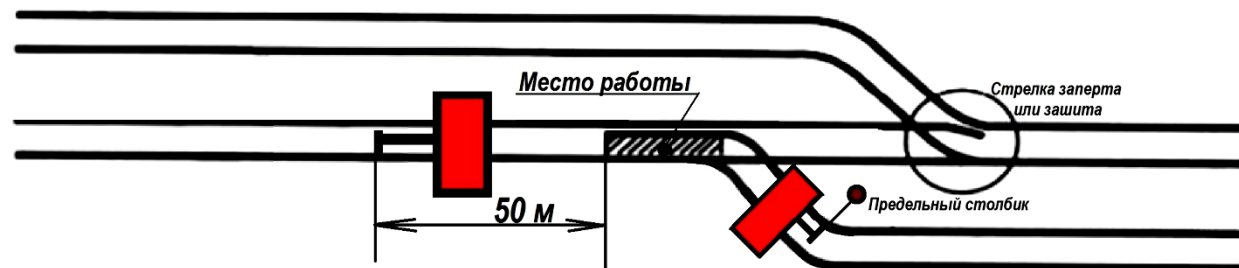


Схема ограждения места препятствия или места производства работ на стрелочном переводе при наличии вблизи от стрелочного перевода, подлежащего ограждению, расположена другая стрелка, которую можно поставить в такое положение, что на стрелочный перевод, где выполняются работы или имеется препятствие, не может выехать подвижной состав.

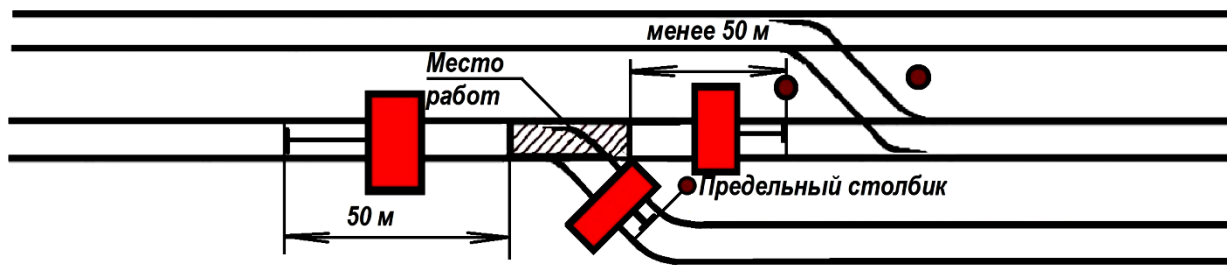


Схема ограждения места препятствия или места производства работ на стрелочном переводе при недостаточном расстоянии установки сигналов ограждения.

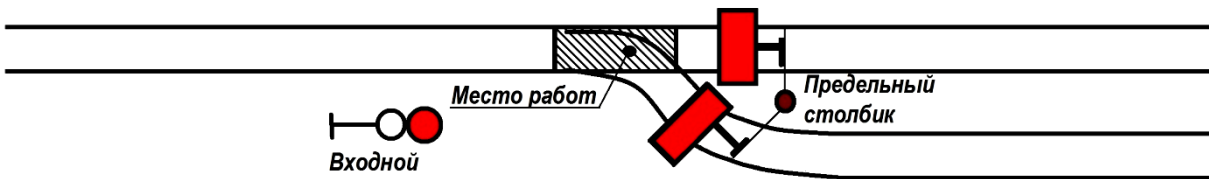


Схема ограждения места препятствия или места производства работ на входном стрелочном переводе на однопутном перегоне.

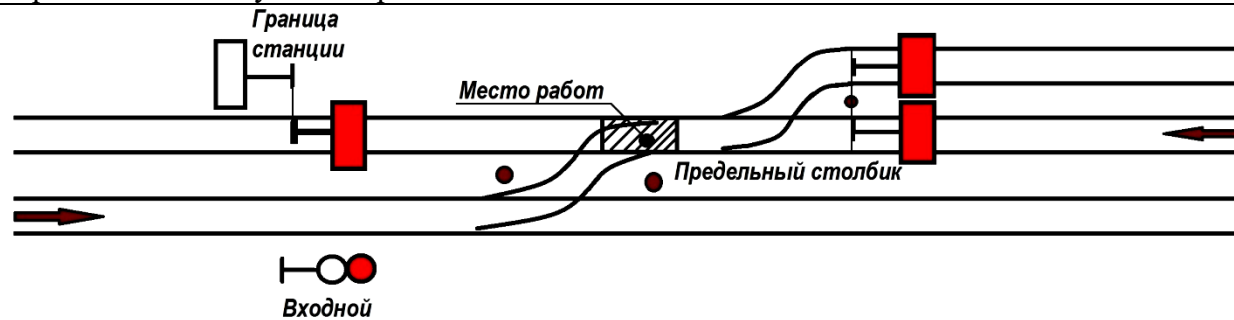


Схема ограждения места препятствия или места производства работ на выходном стрелочном переводе на двухпутном перегоне.

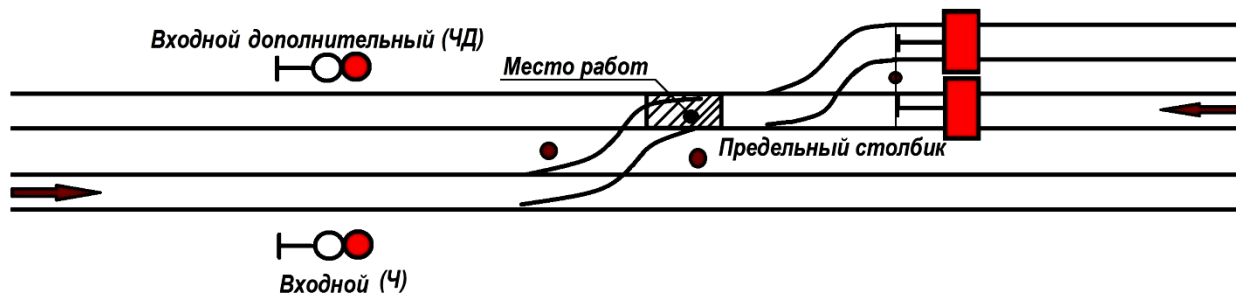


Схема ограждения места препятствия или места производства работ на выходном стрелочном переводе на двухпутном перегоне, имеющих входные светофоры по неправильному пути.

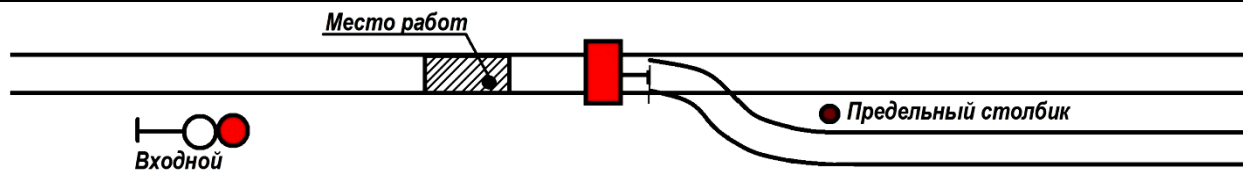


Схема ограждения места препятствия или места производства работ на однопутном перегоне между входным стрелочным переводом и входным сигналом.

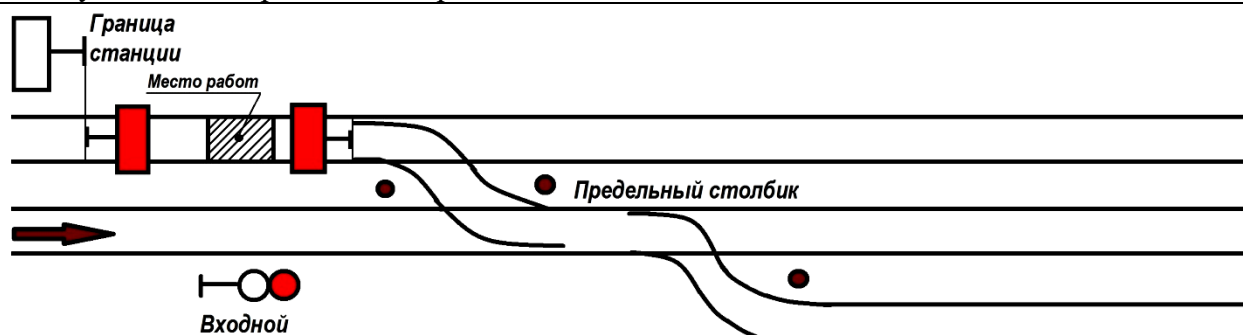


Схема ограждения места препятствия или места производства работ на двухпутном перегоне между выходным стрелочным переводом и сигнальным знаком «Граница станции».

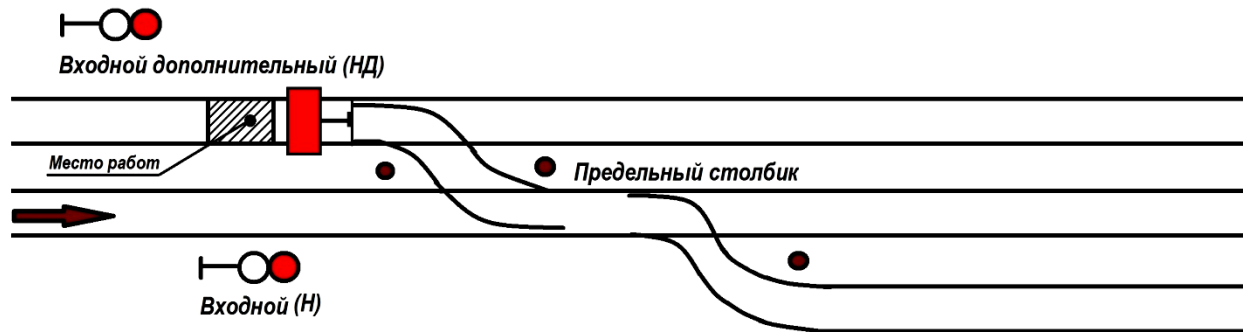


Схема ограждения места препятствия или места производства работ на двухпутном перегоне между выходным стрелочным переводом и входным светофором по неправильному пути.

ОГРАЖДЕНИЕ МЕСТА ПРОИЗВОДСТВА РАБОТ НА СТАНЦИИ ТРЕБУЮЩЕЕ УМЕНЬШЕНИЯ СКОРОСТИ

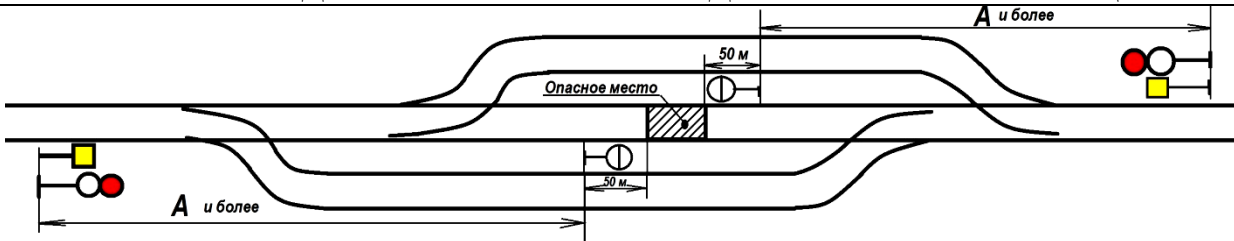


Схема ограждения места, требующие ограничение скорости движения поездов на главном пути станции однопутного участка, если расстояние от сигнального знака «Начало опасного места» («Конец опасного места») до входного сигнала более или равно А.

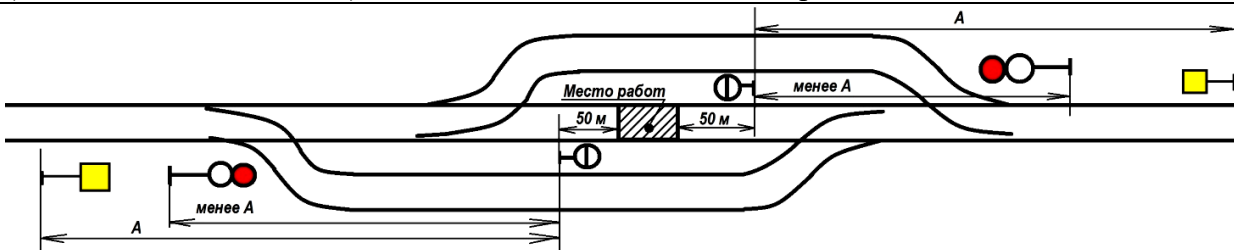


Схема ограждения места, требующие ограничение скорости движения поездов на главном пути станции однопутного участка, если расстояние от сигнального знака «Начало опасного места» («Конец опасного места») до входного сигнала менее А.

Если место работ расположено на расстоянии менее 60 м от входного сигнала (или сигнального знака "Граница станции"), то петарды со стороны станции не укладываются. Если по этому месту работ после снятия сигналов остановки поезда должны пропускаться с уменьшением скорости, то со стороны перегона оно ограждается установленным порядком, а со стороны станции против остяков выходкой стрелки и против входного сигнала устанавливаются переносные желтые сигналы и на расстоянии 50 м от места работ - сигнальные знаки "Начало опасного места" и "Конец опасного места". В том случае, когда расстояние от места работ до границы станции менее чем 50 м, сигнальный знак "Начало опасного места" устанавливается против знака "Граница станции". При

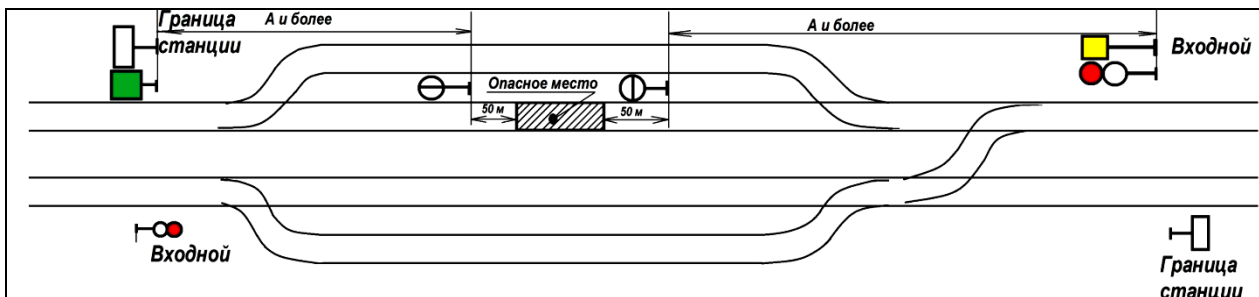


Схема ограждения места, требующие ограничение скорости движения поездов на главном пути станции двухпутного участка, если расстояние от сигнального знака «Начало опасного места» («Конец опасного места») до сигнального знака «Граница станции» более или равно А.

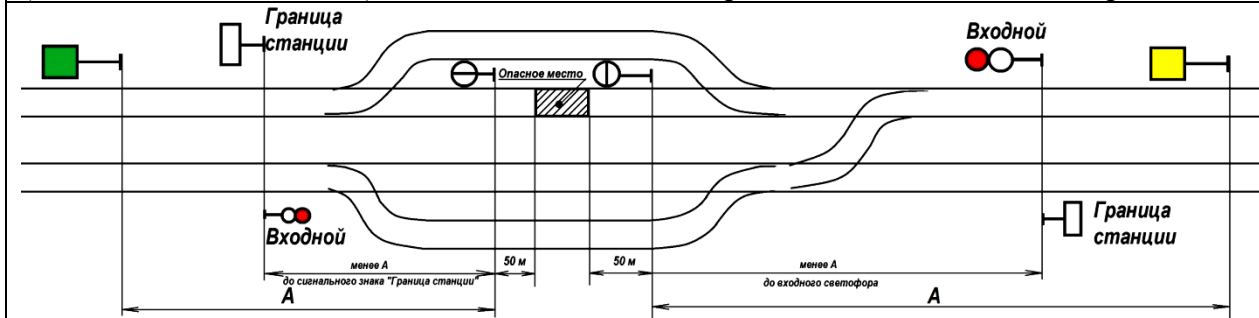


Схема ограждения места, требующие ограничение скорости движения поездов на главном пути станции двухпутного участка, если расстояние от сигнального знака «Начало опасного места» («Конец опасного места») до сигнального знака «Граница станции» менее А.

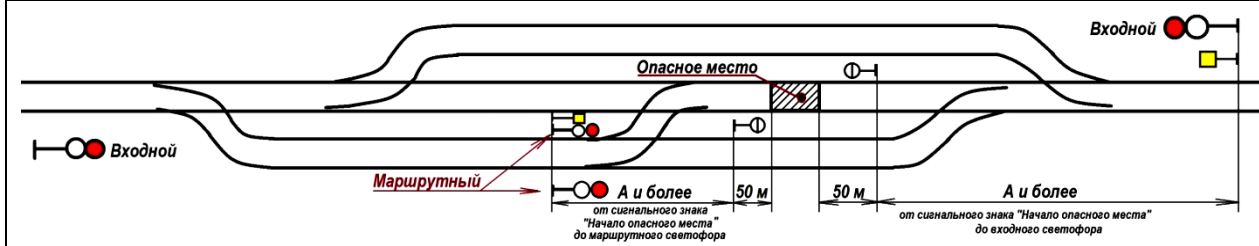


Схема ограждения места, требующие ограничение скорости движения поездов на главном пути станции однопутного участка, если расстояние от сигнального знака «Начало опасного места» («Конец опасного места») до маршрутного светофора по этому пути более или равно А.

подходе поезда к переносному желтому сигналу машинист обязан подать один длинный свисток локомотива (моторвагонного поезда), а при подходе к сигналисту с ручным красным сигналом подать сигнал остановки и принять меры к немедленной остановке поезда, чтобы остановиться, не проезжая переносного красного сигнала.

В пределах станции места, требующие уменьшения скорости движения поездов, ограждаются следующим порядком:

- место работ на главном и приемоотправочном пути станции, предназначенном для безостановочного пропуска поездов и требующее уменьшения скорости, ограждается переносными сигналами уменьшения скорости и сигнальными знаками "Начало опасного места" и "Конец опасного места";
- если расстояние от сигнального знака "Начало опасного места" ("Конец опасного места") до входного сигнала (знака "Граница станции") более или равно А, то сигнал уменьшения скорости устанавливается у входного сигнала (знака "Граница станции"). При этом на станциях, имеющих маршрутные сигналы на главных путях, сигнал уменьшения скорости устанавливается не у входного сигнала, а у маршрутного, если расстояние от

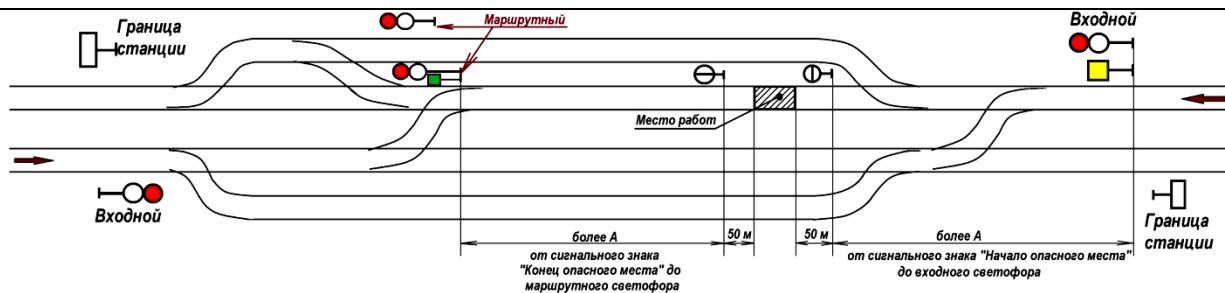


Схема ограждения места, требующие ограничение скорости движения поездов на главном пути станции двухпутного участка, если расстояние от сигнального знака «Начало опасного места» («Конец опасного места») до маршрутного светофора по этому пути более или равно А.

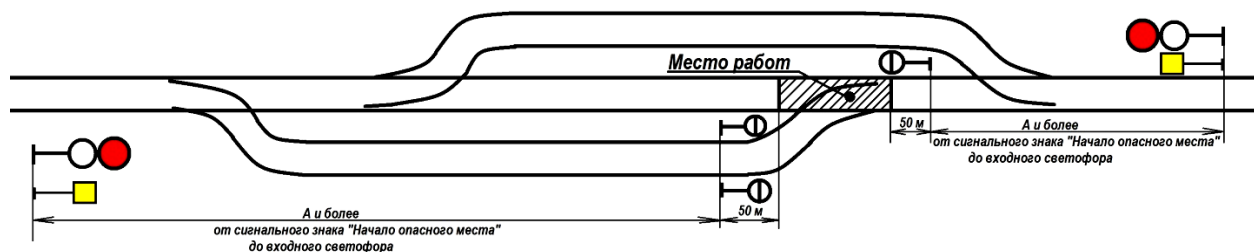


Схема ограждения места, требующие ограничение скорости движения поездов на стрелочном переводе станции однопутного участка, если расстояние от сигнального знака «Начало опасного места» («Конец опасного места») до входного светофора более или равно А.

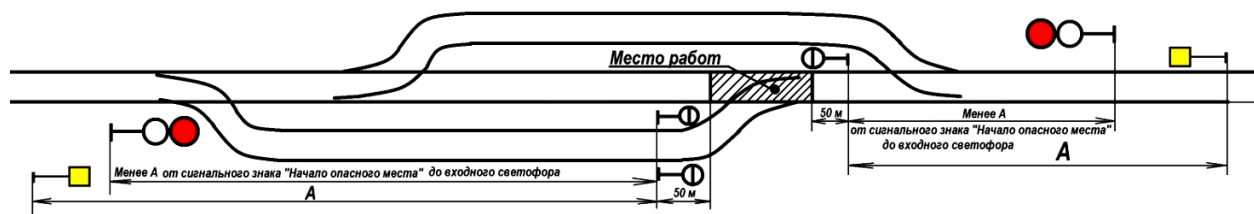


Схема ограждения места, требующие ограничение скорости движения поездов на стрелочном переводе станции однопутного участка, если расстояние от сигнального знака «Начало опасного места» («Конец опасного места») до входного светофора менее А.

сигнального знака "Начало опасного места" до этого сигнала будет более или равно А;

- если расстояние от сигнального знака "Начало опасного места" ("Конец опасного места") до входного сигнала (знака "Граница станции") менее А, то сигнал уменьшения скорости устанавливается на перегоне на расстоянии А от сигнального знака "Начало опасного места" ("Конец опасного места");
- если место, требующее уменьшения скорости, расположено на стрелочном переводе, то сигнальные знаки "Начало опасного места" и "Конец опасного места" ставятся по прямому и боковому путям, а сигналы уменьшения скорости устанавливаются указанным выше порядком.
- если место работ, требующее уменьшения скорости на остальных станционных путях или находящихся на них стрелочных переводах ограждается только переносными сигналами уменьшения скорости, которые устанавливаются напротив остяков стрелок, ведущих к этому месту.

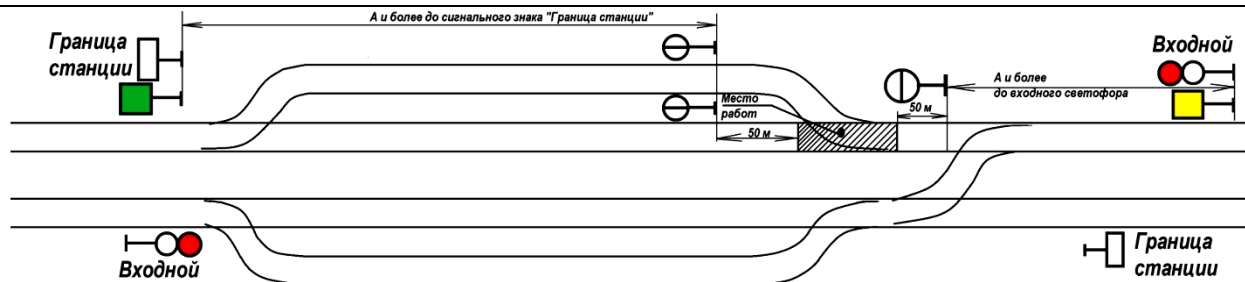


Схема ограждения места, требующие ограничение скорости движения поездов на стрелочном переводе станции двухпутного участка, если расстояние от сигнального знака «Начало опасного места» («Конец опасного места») до сигнального знака «Граница станции» более или равно A .

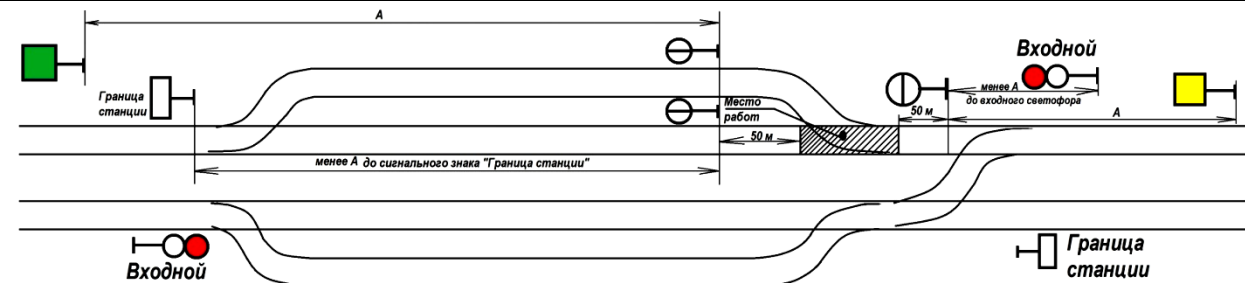


Схема ограждения места, требующие ограничение скорости движения поездов на стрелочном переводе станции двухпутного участка, если расстояние от сигнального знака «Начало опасного места» («Конец опасного места») до сигнального знака «Граница станции» менее A .

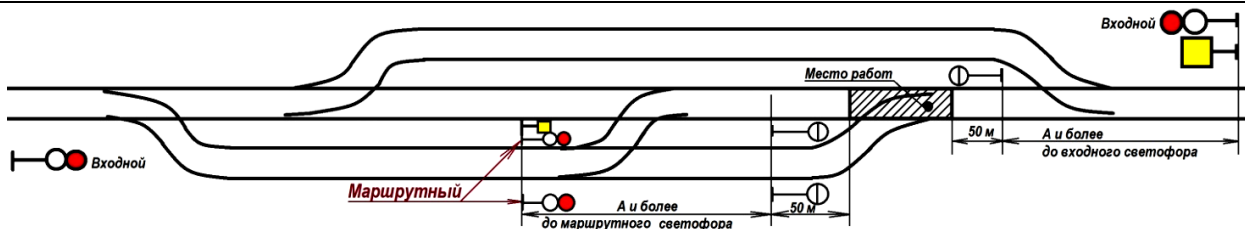


Схема ограждения места, требующие ограничение скорости движения поездов на стрелочном переводе станции однопутного участка, если расстояние от сигнального знака «Начало опасного места» («Конец опасного места») до маршрутного светофора более или равно A .

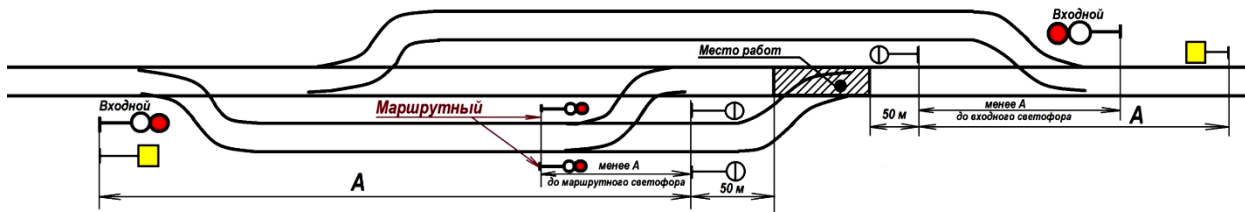


Схема ограждения места, требующие ограничение скорости движения поездов на стрелочном переводе станции однопутного участка, если расстояние от сигнального знака «Начало опасного места» («Конец опасного места») до маршрутного светофора менее А.

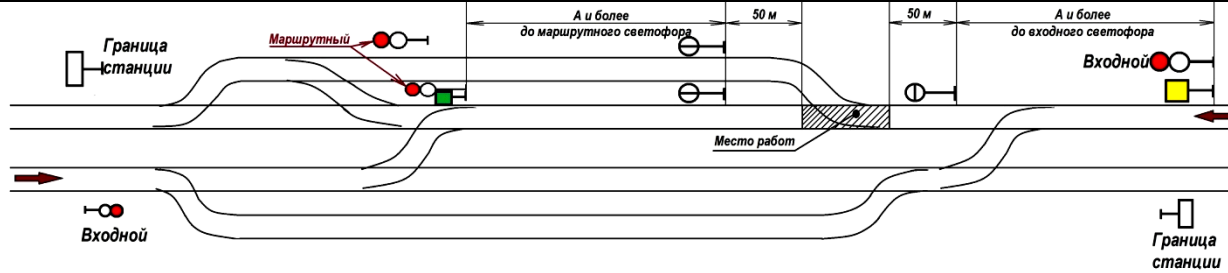


Схема ограждения места, требующие ограничение скорости движения поездов на стрелочном переводе станции двухпутного участка, если расстояние от сигнального знака «Начало опасного места» («Конец опасного места») до маршрутного светофора более или равно А.

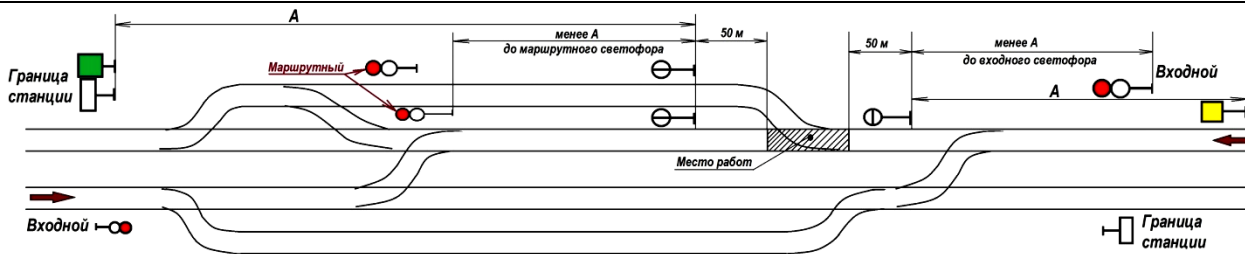


Схема ограждения места, требующие ограничение скорости движения поездов на стрелочном переводе станции двухпутного участка, если расстояние от сигнального знака «Начало опасного места» («Конец опасного места») до маршрутного светофора менее А.

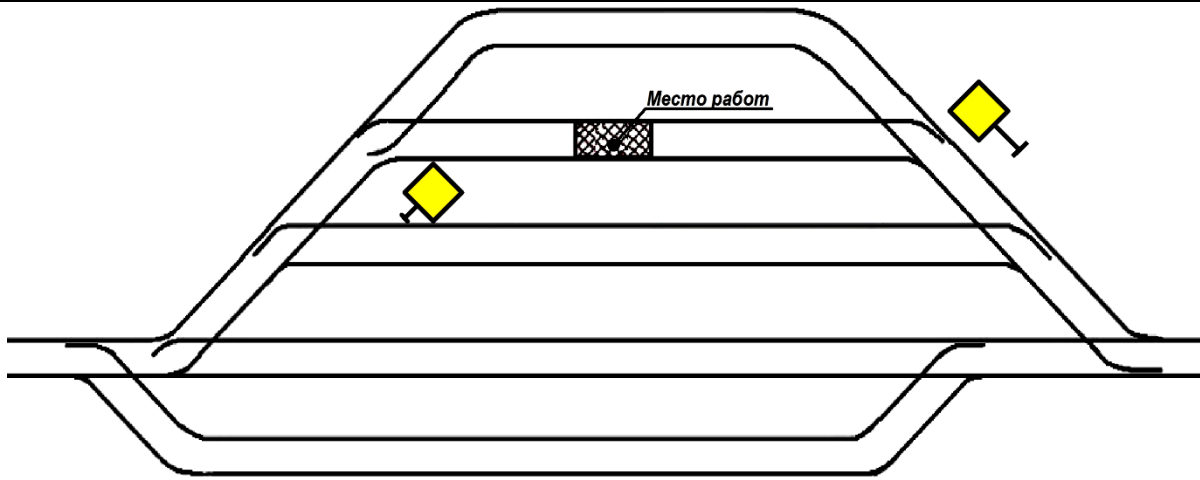


Схема ограждения места, требующие ограничение скорости движения поездов на остальных станционных путях.

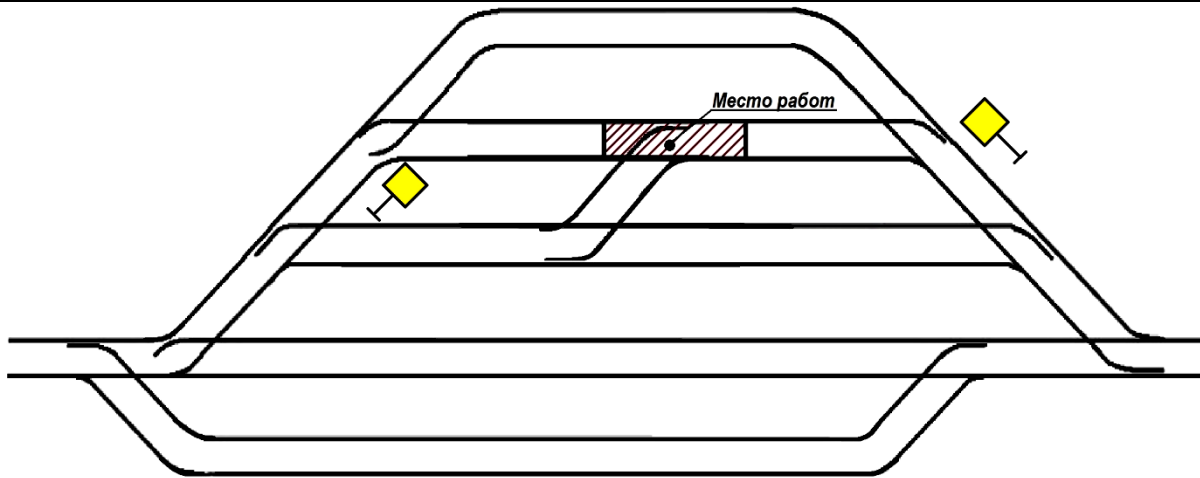


Схема ограждения места, требующие ограничение скорости движения поездов на остальных станционных путях и находящихся на них стрелочных переводах.

При производстве работ в пределах станции сигнальные знаки "С" не применяются.

ОГРАЖДЕНИЯ ВНЕЗАПНО ВОЗНИКШЕГО ПРЕПЯТСТВИЯ

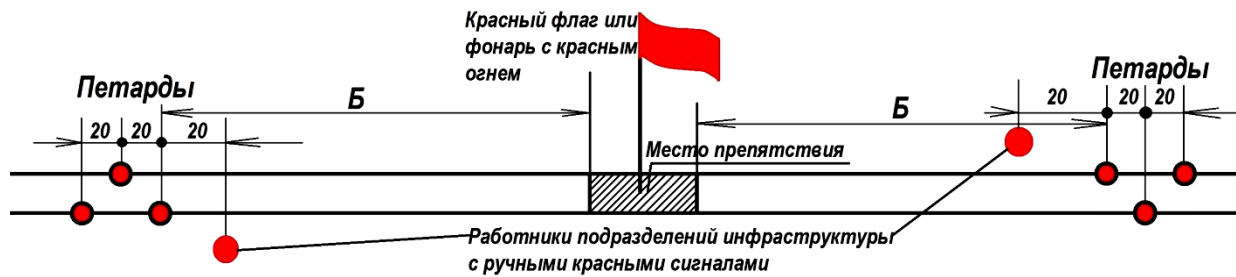


Схема ограждения внезапно возникшего препятствия на однопутном участке.



Схема ограждения внезапно возникшего препятствия на двухпутном участке.

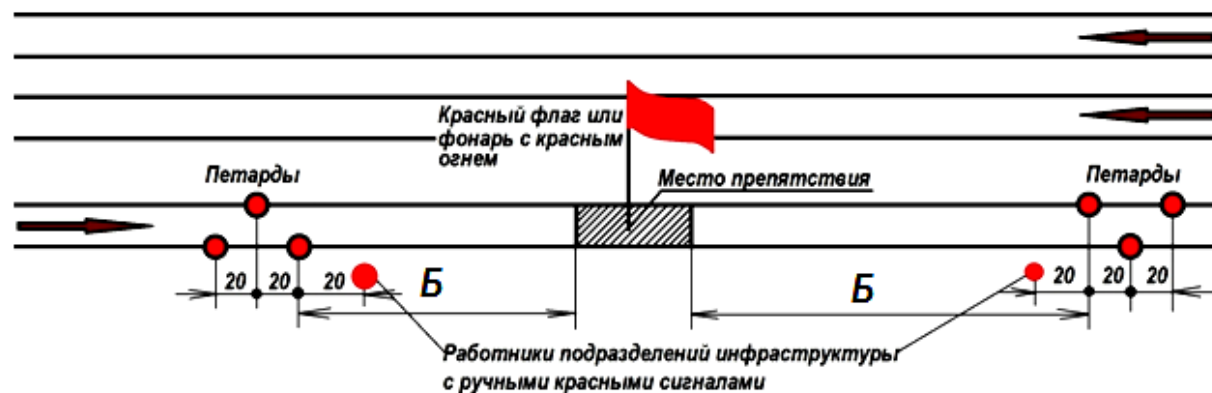


Схема ограждения внезапно возникшего препятствия на многопутном участке.

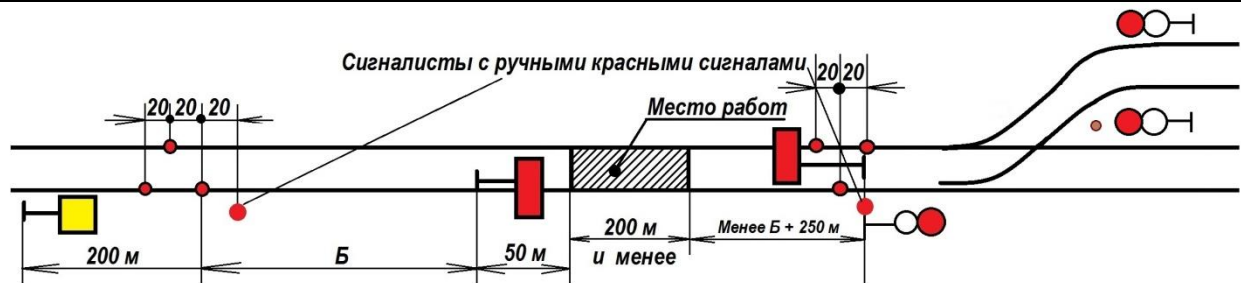


Схема ограждения места препятствия или производства работ на однопутном перегоне вблизи станции, расстояние до входного сигнала менее $B + 250$ м.

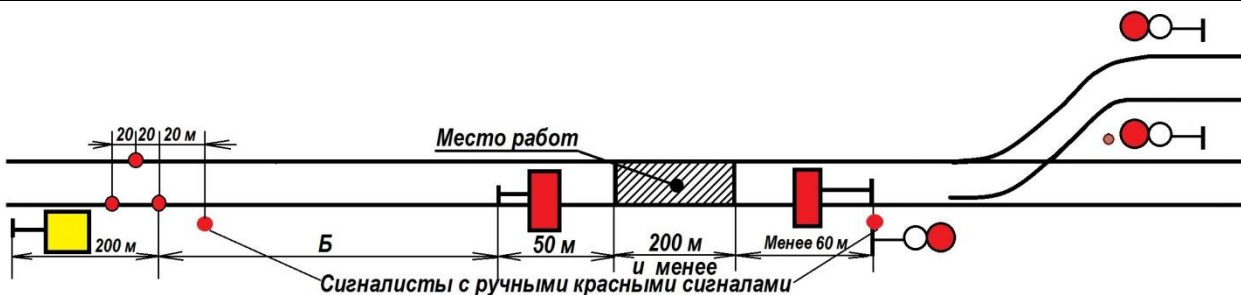
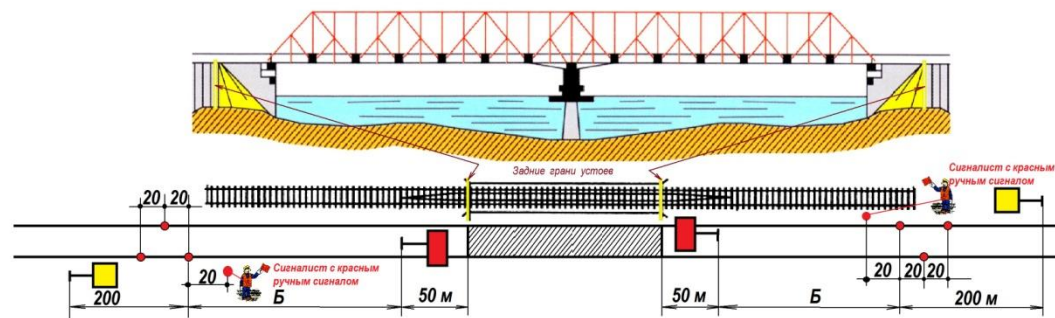


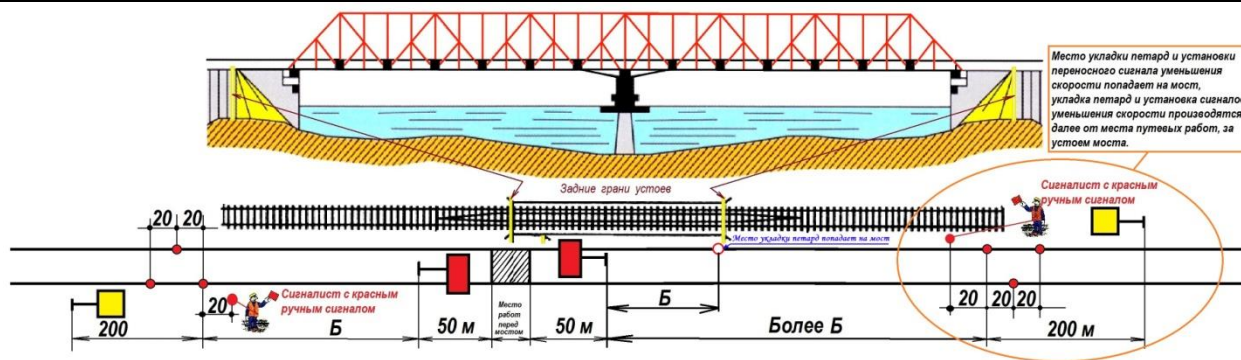
Схема ограждения места препятствия или производства работ на однопутном перегоне вблизи станции, расстояние до входного сигнала менее 60 м.

ОГРАЖДЕНИЕ МЕСТ ПРОИЗВОДСТВА РАБОТ В ИСКУССТВЕННЫХ СООРУЖЕНИЯХ



При производстве путевых работ на мостах и в тоннелях за участок работы принимается полная длина тоннеля или моста, т.е. границами участка работ являются порталы тоннеля или задние грани устоев моста.

При производстве работ на мостах и в тоннелях за участок работы принимается полная длина тоннеля или моста, т.е. границами участка работ являются порталы тоннеля или задние грани устоев моста. Когда при ограждении работ сигналами остановки место укладки петард и установки переносного сигнала уменьшения скорости попадает в тоннель или на мост, укладка петард и установка сигналов уменьшения скорости производятся далее от места работ, за порталом или устоем этих сооружений.



Когда при ограждении работ сигналами остановки место укладки петард и установки переносного сигнала уменьшения скорости попадает в тоннель или на мост, укладка петард и установка сигналов уменьшения скорости производятся далее от места путевых работ, за порталом или устоем этих сооружений.

Если при этом передача сигналов в сторону места работ становится невозможной, то руководитель работ должен установить телефонную связь или радиосвязь с сигнальщиками или выставить промежуточных сигнальщиков.

4. ПОРЯДОК УСТАНОВКИ/СНЯТИЯ СИГНАЛОВ НА МЕСТАХ ПРОИЗВОДСТВА РАБОТ, ПОРЯДОК ПРОПУСКА ПОЕЗДОВ ПО УЧАСТКУ С УМЕНЬШЕННОЙ СКОРОСТЬЮ

4.1. Сигналы на местах производства работ, требующих остановки, устанавливаются в следующей последовательности:

4.1.1. Первыми устанавливаются переносные желтые сигналы с правой стороны по направлению движения.

4.1.2. На двух- и многопутных участках одновременно с переносными желтыми сигналами устанавливаются сигнальные знаки «С» у соседнего пути.

4.1.3. Установив желтые сигналы и, если требуется, сигнальные знаки «С» у соседнего пути, сигналисты подходят к месту укладки петард и ожидают распоряжения руководителя работ об укладке петард. Петарды сигнальником укладываются в направлении от желтого сигнала к месту работ. Первой укладывается петарда, ближайшая к переносному желтому сигналу на правом рельсе (если встать лицом к месту работ), второй – петарда через 20 м на левом рельсе и третьей – еще через 20 м на правом рельсе.

После укладки последней петарды сигнальщик отходит на 20 м в сторону места работ и стоит с ручным красным сигналом (днем красным развернутым флагом, ночью – ручным фонарем с красным огнем) на обочине земляного полотна, охраняя уложенные петарды и установленный переносной желтый сигнал.

4.1.4. Установка красных сигналов и укладка петард производится по распоряжению руководителя работ. Красные сигналы на расстоянии 50 м от места работ устанавливаются внутри колеи у правого рельса по ходу поезда на шестах длиной 2 м.

4.1.5. Распоряжение об установке красных сигналов и укладке петард руководитель работ дает следующим порядком:

при производстве путевых работ на фронте 200 м и менее при наличии связи с сигналистами по телефону или радио руководитель работ, дав указание выделенным для этого монтерам пути об установке переносных красных сигналов на расстоянии 50 м от границ места работ, вызывает по телефону или по радио

обоих сигналистов, стоящих у места укладки петард. На вызов сигналисты поочередно отвечают, называя свое место и свою фамилию, например: «Сигналист у петард со стороны станции Свердловск – Иванов», «Сигналист у петард со стороны станции Шарташ – Павлова». Получив ответ от обоих сигналистов, руководитель работ дает распоряжение об укладке петард, например: «Говорит руководитель работ - дорожный мастер Сидоров. Оградите место работ с укладкой петард». Сигналисты поочередно повторяют полученное распоряжение и, выполнив его, докладывают об этом руководителю работ, например: «Место работ со стороны станции Свердловск ограждено, петарды уложены. Сигналист Иванов». Аналогичным порядком докладывает и другой сигналист. Руководитель работ, приняв доклады от сигналистов и убедившись в правильной установке переносных красных сигналов на расстоянии 50 м от границ места работ, дает разрешение приступить к путевым работам;

при производстве путевых работ развернутым фронтом (более 200 м) при наличии связи с сигналистами по телефону или радио руководитель путевых работ вызывает по телефону или радио одновременно всех сигналистов. На вызов сигналисты поочередно отвечают, называя свое место и свою фамилию, например: «Сигналист у петард со стороны станции Свердловск – Иванов», «Сигналист у красного сигнала со стороны станции Свердловск – Петров», «Сигналист у красного сигнала со стороны станции Шарташ – Семенов», «Сигналист у петард со стороны станции Шарташ – Павлова». Получив ответ от всех сигналистов, руководитель работ дает распоряжение об установке сигналов остановки и укладке петард, например: «Говорит руководитель работ – дорожный мастер Сладков. Оградите место работ. Установите красные сигналы и уложите петарды». Сигналисты поочередно повторяют полученное распоряжение и выполнив его, докладывают об этом руководителю работ, например: «Красный сигнал со стороны станции Свердловск установлен. Сигналист Петров» и т.д. Руководитель работ, приняв доклады от сигналистов, дает разрешение приступить к путевым работам;

при производстве путевых работ на фронте 200 м и менее в случае отсутствия или неисправности телефонной или радиосвязи руководитель работ

подает сигналистам, стоящим у петард, рожком сигнал остановки (три коротких звука) и одновременно дает указание выделенным монтерам пути установить переносные красные сигналы на расстоянии 50 м от границ места работ. Если сигналисту, охраняющему петарды, не виден красный сигнал, стоящий на расстоянии 50 м от места работ, то по условиям видимости ставятся промежуточные сигналисты с ручными сигналами, передающие сигналы основных сигналистов и руководителя работ. Распоряжение руководителя работ об укладке петард промежуточные сигналисты передают, подавая рожком сигнал остановки и показывая развернутый красный флаг в сторону сигналиста, стоящего у петард. После укладки петард сигналисты, подавая рожком сигнал остановки с одновременным движением по кругу ручным красным сигналом, оповещают руководителя работ о том, что петарды уложены. Промежуточные сигналисты повторяют сигналы, подаваемые сигналистом, стоящим у петард, после чего стоят с ручными красными сигналами. Получив извещение от сигналистов о том, что петарды уложены, и убедившись в правильности установки красных сигналов на расстоянии 50 м от места работ, руководитель работ дает разрешение приступить к работам;

при производстве путевых работ развернутым фронтом (более 200 м) в случае отсутствия или неисправности телефонной или радиосвязи с сигналистами руководитель работ подает рожком сигнал остановки (три коротких звука) и одновременно показывает развернутый красный флаг в сторону сигналистов. Сигналисты, назначенные к переносным красным сигналам, устанавливаемым на расстоянии 50 м от границ места работ, дают также рожком сигнал остановки, устанавливают на пути переносные красные сигналы и показывают ручной красный сигнал в сторону сигналиста, стоящего у петард. После укладки петард сигналисты, подавая рожком сигнал остановки одновременным движением по кругу ручным красным сигналом, извещают о том, что петарды уложены. Сигналисты у переносных красных сигналов в 50 м от границ места работ, повторяя эти сигналы, извещают руководителя работ об укладке петард. Если сигналисту, охраняющему петарды, или руководителю работ не виден сигналист, стоящий у переносного красного сигнала в 50 м от границы места работ, то

выставляются промежуточные сигналисты с ручными сигналами. Промежуточные сигналисты повторяют сигналы основных сигналистов и руководителя работ, после чего стоят с ручными красными сигналами. Получив извещение от сигналистов о том, что петарды уложены, и убедившись в правильности установки красных сигналов на расстоянии 50 м от границ места работ, руководитель работ дает разрешение приступить к работам.

4.2. Сигналы остановки снимаются следующим порядком:

4.2.1. При производстве путевых работ на фронте 200 м и менее при наличии телефонной или радиосвязи сигналист, охраняющий петарды, услышав или увидев приближающийся поезд, должен немедленно доложить об этом по телефону или радио руководителю работ, например: «Со стороны станции Шарташ приближается поезд. Сигналист у петард Павлова».

Руководитель путевых работ, получив это извещение, должен прекратить работы, привести путь в исправное состояние, проверить соблюдение габарита, дать указание выделенным для этого монтерам пути снять переносные красные сигналы, установленные на расстоянии 50 м от границ места работ, после чего вызвать по телефону или радио обоих сигналистов у петард и разрешить им снять петарды, например: «Говорит руководитель работ – дорожный мастер Сидоров. Разрешаю снять петарды». Сигналисты повторяют полученное указание, называя свое место и свою фамилию. Выполнив распоряжение руководителя работ, они докладывают поочередно об этом, например: «Петарды со стороны станции Шарташ сняты. Сигналист Павлова» и т.д.

4.2.2. При производстве путевых работ развернутым фронтом (более 200 м) при наличии телефонной или радиосвязи сигналист, охраняющий петарды, услышав или увидев приближающийся поезд, должен немедленно доложить по телефону или радио об этом руководителю путевых работ, например: «Со стороны станции Шарташ приближается поезд. Сигналист у петард Павлов». Руководитель работ, получив это извещение, должен немедленно привести путь в исправное состояние, проверить соблюдение габарита, после чего по телефону или радио вызвать всех сигналистов и разрешить им снять красные сигналы и петарды, например: «Говорит руководитель работ – дорожный мастер Сладков.

Разрешаю снять красные сигналы и петарды». Сигналисты повторяют полученное указание, называя свое место и свою фамилию. Выполнив распоряжение руководителя работ, они докладывают поочередно об этом, например: «Красный сигнал со стороны станции Шарташ снят. Сигналист Семенова», «Петарды со стороны станции Шарташ сняты. Сигналист Павлова» и т.д.

4.2.3. При производстве путевых работ на фронте 200 м и менее в случае отсутствия или неисправности телефонной или радиосвязи сигналист, охраняющий петарды, услышав или увидев приближающийся поезд, должен подавать руководителю путевых работ сигналы: рожком (один длинный звук при подходе нечетного поезда и два длинных звука при подходе четного поезда) и ручным красным сигналом (движением сверху вниз).

Руководитель путевых работ, получив от сигналиста, стоящего у петард, извещение о приближающемся поезде, обязан привести путь в исправное состояние, проверить соблюдение габарита, после чего поручить выделенным для этого монтажерам пути снять переносные красные сигналы, установленные на расстоянии 50 м от границ места работ, и, подавая рожком сигнал (один длинный звук) с одновременным движением развернутым желтым флагом над головой слева направо и справа налево, разрешить сигналистам снять петарды.

Сигналист, стоящий у петард, может снять их по сигналу руководителя работ только тогда, когда снят красный сигнал, установленный на расстоянии 50 м от границы места работ. После снятия петард он извещает об этом руководителя работ, подавая периодически рожком сигнал бдительности (один короткий и один длинный звук) с одновременным движением развернутым желтым флагом над головой слева направо и справа налево. При наличии промежуточных сигналистов последние повторяют сигналы, подаваемые руководителем работ и основными сигналистами.

4.2.4. При производстве путевых работ развернутым фронтом (более 200 м) в случае отсутствия или неисправности телефонной или радиосвязи сигналист, охраняющий петарды, услышав или увидев приближающийся поезд, должен подавать сигналы рожком (один длинный звук при подходе нечетного поезда и два длинных звука при подходе четного поезда) и ручным красным сигналом

(движением сверху вниз), извещая этим сигналиста, стоящего у красного сигнала, о подходе поезда. Сигналист, стоящий у красного сигнала, тем же порядком извещает о подходе поезда руководителя работ.

Руководитель путевых работ, получив от сигналиста, стоящего у красного сигнала, извещение о приближении поезда, обязан привести путь в исправное состояние, проверить соблюдение габарита, после чего рожком (один длинный звук) с одновременным движением развернутым желтым флагом над головой слева направо и справа налево разрешить сигналистам снять переносные красные сигналы и петарды. Сигналист, стоящий у красного сигнала на расстоянии 50 м от границы места работ, снимает переносной красный сигнал и передает сигнал руководителя работ сигналисту, стоящему у петард.

Сигналист, стоящий у петард, по полученному сигналу может снять петарды только тогда, когда снят красный сигнал, установленный на расстоянии 50 м от границы места работ. После снятия петард он извещает об этом руководителя работ через сигналиста, стоящего у красного переносного сигнала, подавая периодически рожком сигнал бдительности (один короткий и один длинный звук) с одновременным движением развернутым желтым флагом над головой слева направо и справа налево. При наличии промежуточных сигналистов последние повторяют сигналы, подаваемые руководителем работ и основными сигналистами.

4.3. Если по месту производства путевых работ поезда должны пропускаться с уменьшением скорости, то после снятия сигналов остановки переносные желтые сигналы оставляются на своих местах и дополнительно в 50 м от границы участка путевых работ с правой стороны по направлению движения устанавливаются переносные сигнальные знаки «Начало опасного места» и «Конец опасного места». Знаки устанавливаются таким образом, чтобы сторона знака «Начало опасного места» была обращена в сторону приближающегося поезда, а сторона знака «Конец опасного места» – в сторону места работ. Сигналист, охраняющий петарды, после снятия их встречает поезд с развернутым желтым флагом, а сигналист, охраняющий петарды с другой стороны от места работ, встречает поезд, следующий от места путевых работ, со свернутым желтым флагом.

При развернутом фронте путевых работ сигналисты у переносных красных сигналов, установленных на расстоянии 50 м от места работ, после снятия красных сигналов в том случае, когда по месту работ поезда должны пропускаться с уменьшением скорости, встречают поезд с развернутым желтым флагом.

Если скорость по месту путевых работ уменьшаться не должна, то сигнальные знаки «Начало опасного места» и «Конец опасного места» не устанавливаются, и после того, как сняты петарды, сигналисты встречают поезд со свернутым желтым флагом.

4.4. При производстве путевых работ, требующих ограждения сигналами остановки, в темное время суток, а также в светлое время суток в период тумана, метелей и других неблагоприятных условий видимости место работ ограждается установленным выше порядком, но с заменой красных сигнальных щитов и флагов сигнальными фонарями, которые должны показывать красный огонь в обе стороны. Руководитель работ и сигналисты в темное время суток показывают соответственно следующие ручные сигналы:

- вместо развернутого ручного красного флага - красный огонь ручного фонаря;
- вместо развернутого ручного желтого флага - медленное движение вверх и вниз ручного фонаря с прозрачно-белым огнем;
- вместо свернутого ручного желтого флага - прозрачно-белый огонь ручного фонаря, не производя им движений.

4.5. Переносные сигналы уменьшения скорости устанавливаются с обеих сторон места работ с правой стороны пути по направлению движения на расстоянии не ближе 3100 мм от оси крайнего пути на шестах высотой 3 м.

Сигнальные знаки «Начало опасного места» и «Конец опасного места» устанавливаются в 50 м от границ места работ с обеих его сторон с правой стороны пути по направлению движения на расстоянии не ближе 3100 мм от оси крайнего пути на шестах высотой 3 м.

Сигналы уменьшения скорости и сигнальные знаки «Начало опасного места» и «Конец опасного места» на трех-, многопутных участках и в пределах станции, а также сигнальные знаки «С» на трех- и многопутных участках

устанавливаются: при недостаточной ширине междупутья (менее 5,45 м) – на шестах высотой 1,2 м (карликовый переносной сигнал или сигнальный знак); при достаточной ширине междупутья (5,45 м и более) – на шестах нормальной высоты.

4.6. Сигналы уменьшения скорости и сигнальные знаки «Начало опасного места» и «Конец опасного места» снимаются после окончания работ и приведения пути в состояние, обеспечивающее пропуск поездов с установленными скоростями.

4.6. Сигналисты, монтеры пути не ниже 3-го разряда (прошедшие обучение), выделяемые для ограждения путевых работ, должны иметь при себе необходимые сигнальные приборы и принадлежности: комплект ручных сигналов, духовой рожок и запас петард (в коробках).

4.7. Распоряжение о снятии сигналов может дать только лицо, давшее распоряжение об их установке, или лицо, заранее им уполномоченное и указанное сигналистам.

5. ПОРЯДОК ОГРАЖДЕНИЯ МЕСТ ВНЕЗАПНО ВОЗНИКШЕГО ПРЕПЯТСТВИЯ ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ

5.1. Обходчики железнодорожных путей и искусственных сооружений, монтеры пути, назначаемые для осмотра, и другие работники железной дороги, производящие осмотры пути и имеющие сигнальные приборы и принадлежности, при обнаружении на перегоне внезапно возникшего препятствия для движения поездов (лопнувший рельс, размыв пути, обвал, снежный занос и т.д.) и при отсутствии на месте необходимых переносных сигналов должны немедленно на месте препятствия установить сигнал остановки (днем - красный флаг, ночью - фонарь с красным огнем). Затем сигналом общей тревоги (один длинный и три коротких звука духового рожка), подаваемым непрерывно, вызывать на помощь другого работника железной дороги или же проходящих людей и в зависимости от обстоятельств поступать следующим образом.

5.2. Когда имеется **твердая** уверенность, с какой стороны должен быть первый поезд, тогда необходимо идти навстречу поезду и, пройдя от места

препятствия расстояние «Б» перегона, уложить петарды, после чего уложить петарды с другой стороны препятствия на расстоянии «Б» от него и вернуться к месту препятствия.

5.3. Если подход поездов неизвестен, то следует:

- на однопутном участке немедленно на месте препятствия установить сигнал остановки (днем-красный флаг, ночью фонарь с красным огнем), укрепить его имеющимися средствами, затем уложить в первую очередь петарды на расстоянии «Б» со стороны спуска к месту препятствия, а на площадке - со стороны худшей видимости (кривая, выемка и др.), затем уложить петарды с другой стороны препятствия на расстоянии Б от него и вернуться к месту препятствия; **при одинаковых условиях на подходах оставаться на месте препятствия;**

- на двух- и многопутном участках при препятствии на одном пути немедленно на месте препятствия установить сигнал остановки (днем - красный флаг, ночью - фонарь с красным огнем), укрепить его имеющимися средствами, затем идти от него в сторону ожидаемого поезда правильного направления и уложить петарды на расстоянии «Б», затем уложить петарды с другой стороны препятствия (со стороны неправильного направления) на том же расстоянии и вернуться к месту препятствия; при препятствии на двух и более путях оставаться у места препятствия.

5.4. Уходя с места препятствия для укладки петард, необходимо непрерывно подавать сигнал общей тревоги (один длинный и три коротких звука духового рожка), а на месте препятствия оставить красный сигнал (днем - красный флаг, ночью - фонарь с красным огнем), укрепив его имеющимися средствами. Красный огонь фонаря должен быть направлен в сторону, противоположную той, куда идет работник железной дороги укладывать петарды. При наличии фонаря с двухсторонним красным светом красный огонь фонаря должен быть направлен в обе стороны.

Если во время следования к месту укладки петарды обходчик железнодорожных путей и искусственных сооружений, монтер пути или другой работник, производящий осмотр пути и имеющий сигнальные приборы и

принадлежности, услышит или заметит приближающийся поезд, то он должен бежать навстречу поезду, подавая сигнал остановки любым способом (днем - флагом или рукой, ночью - огнем фонаря), и уложить петарды в том месте, где успеет.

5.5. Во всех случаях, когда обходчик железнодорожных путей и искусственных сооружений, монтер пути, назначаемый для осмотра, или другой работник, производящий осмотр пути и имеющий сигнальные приборы и принадлежности, остается у места препятствия, он продолжает подавать сигнал общей тревоги и должен прислушиваться и смотреть, не приближается ли поезд. При плохой видимости с места препятствия в выемке можно подняться на верх ее откоса.

Услышав или увидев приближающийся поезд, взять с собой красный сигнал и бежать навстречу поезду, подавая сигнал остановки, и уложить петарды в том месте, где успеет. При одновременном приближении поездов с обеих сторон при препятствии для движения на обоих путях двухпутного участка необходимо бежать навстречу тому поезду, который раньше подойдет к месту препятствия.

5.6. Если на сигнал тревоги явится работник железной дороги, имеющий при себе петарды и ручные сигналы, то обнаруживший препятствие обходчик, монтер пути или другой работник, производивший осмотр пути, на месте препятствия устанавливает сигнал остановки, после чего с прибывшим работником ограждают препятствие с обеих сторон петардами на расстоянии Б и остаются у петард в ожидании поезда.

5.7. Если прибывший на сигнал тревоги работник не имеет петард и ручных сигналов, то после того как будет установлен сигнал остановки на месте препятствия, обходчик, монтер пути или другой работник, производивший осмотр пути, выдает прибывшему три петарды, а в дневное время - также и желтый флаг (оставляя красный на месте препятствия), разъясняет порядок укладки петард и подачи сигнала остановки, после чего оба ограждают место препятствия с обеих сторон, укладывая петарды на расстоянии «Б», и остаются у петард в ожидании поезда.

5.8. Если на сигнал тревоги явится второй работник железной дороги или

лицо, не работающее на транспорте, то необходимо послать его за ближайшим бригадиром пути или дорожным мастером. При наличии на перегоне средств связи (телефон, радио) следует по возможности использовать их для сообщения о случившемся дежурному по станции, поезвному диспетчеру, дорожному мастеру или бригадиру пути.

5.9. Остановив приближающийся поезд, необходимо предупредить о препятствии машиниста. Место препятствия должно быть осмотрено совместно с машинистом, и если по нему можно пропустить поезд (при отсутствии бригадира пути вопрос о возможности пропуска поезда решается машинистом), то поезд пропускается со скоростью 5 км/ч. Если поезд остановлен у лопнувшего рельса, по которому согласно заключению бригадира пути, а при его отсутствии - машиниста, возможно пропустить поезд, то по нему разрешается пропустить только один первый поезд. По лопнувшему рельсу в пределах моста или тоннеля пропуск поездов во всех случаях **ЗАПРЕЩАЕТСЯ**.

При сквозном поперечном изломе рельсовой плети бесстыкового пути, если образовавшийся зазор менее 25 мм, до вырезки дефектного места допускается концы плети соединить накладками, сжатыми струбцинами (утвержденного типа). В этом случае поезда в течение 3 часов пропускаются по дефектной плети со скоростью не более 25 км/ч. Такой стык должен находиться под непрерывным наблюдением специально выделенного работника.

5.10. При препятствии на одном пути двух- или многопутного участка необходимо остановить поезд, следующий по соседнему пути, и заявить машинисту о наличии препятствия с указанием километра и пути.

Машинист этого поезда должен остановить встречный поезд и предупредить о наличии препятствия для движения. Этот же машинист обязан сообщить дежурному по ближайшей станции или поезвному диспетчеру о наличии (с указанием километра и пути) лопнувшего рельса или другого препятствия для движения. При наличии поездной радиосвязи сообщение об обнаружении препятствия машинист должен передать по радио дежурному по ближайшей станции или поезвному диспетчеру и машинисту поезда, следующего по смежному пути.

5.11. При обнаружении препятствий, угрожающих безопасности движения поездов, на мосту, в тоннеле или на обвальном участке обходчики железнодорожных путей и искусственных сооружений поступают следующим образом:

- если мост, тоннель или обвальный участок оборудованы заградительной светофорной сигнализацией, то обходчик немедленно включает в действие заградительные светофоры, а в случае приближения поезда бежит навстречу ему, подавая сигнал остановки, и укладывает петарды в том месте, где успеет;

- если мост, тоннель или обвальный участок не оборудованы заградительной светофорной сигнализацией, то он поступает согласно требованиям пп. 5.2 – 5.10.

При ограждении препятствия на мосту (в тоннеле) местом препятствия считается полная длина моста (тоннеля).

6. ПОРЯДОК ВСТРЕЧИ ПОЕЗДОВ

6.1. Для встречи поездов все работники должны во всех случаях заблаговременно сходить на обочину (на мостах длиной более 50 м - на специальные площадки, в тоннелях длиной более 50 м - в ниши), когда поезд находится от них на расстоянии не менее 400 м, а на участках со скоростями движения более 120 км/ч - за 5 мин до прохода поезда.

Встречать поезда следует с правой стороны по ходу поезда (в кривых участках пути однопутных линий - с внутренней стороны криво) на расстоянии не ближе 2 м, а на участках со скоростями движения более 120 км/ч - не ближе 4 м от крайнего рельса, при скорости движения 140–200 км/час не ближе 5 м от крайнего рельса лицом к пути с полуоборотом головы навстречу движению.

В тех случаях, нет возможности заблаговременно перейти путь или подойти к установленному для встречи поездов месту, работнику разрешается встречать поезд с любой стороны пути, находясь на расстоянии не ближе 2 м, а на участках со скоростями движения 120-140 км/ч - не ближе 4 м от крайнего рельса лицом к пути с полуоборотом головы навстречу движению, при скорости движения 140–200 км/час не ближе 5 м от крайнего рельса.

Встречая проходящий поезд, одиночно следующий локомотив, дрезину или путевой вагончик, сигналисты обязаны подавать сигнал рожком (один длинный звук при приближении указанных подвижных единиц нечетного направления и два длинных звука при приближении указанных подвижных единиц четного направления) и показывать требуемый сигнал (при свободности пути: днем - желтый свернутый флаг, ночью - прозрачно-белый огонь ручного фонаря; при необходимости уменьшения скорости: днем - желтый развернутый флаг, ночью - медленное движение вверх и вниз ручного фонаря с прозрачно-белым огнем).

Встречая поезд, обязательно наблюдать за состоянием поезда и при обнаружении неисправности (нарушение габарита, неисправности ходовой части, открытые двери и т.д.), угрожающей безопасности движения, принять меры к остановке поезда.

После прохода путевого вагончика, путевой тележки или съемной дрезины обходчик, монтер пути, назначаемый для осмотра, или дежурный по переезду должны заменить желтый сигнал красным и держать его до тех пор, пока не покажется сигналист, ограждающий вагончик или тележку сзади, или пока дрезина, тележка не удаляется от обходчика, монтера пути или дежурного по переезду на расстоянии не менее 250-300 м.

9.3. В пределах станции обходчики, монтеры пути, назначаемые для осмотра пути, или дежурные по переездам, встречая поезд, подают сигналы в зависимости от состояния пути независимо от показаний входных, маршрутных, выходных и маневровых сигналов, а в случаях необходимости экстренной остановки поезда или маневрирующего состава принимают меры остановки поезда. Ночью в пределах станции сигнал уменьшения скорости подается желтым огнем ручного фонаря, а при отсутствии - медленным движением вверх и вниз ручным фонарем с прозрачно-белым огнем.

7. ОГРАЖДЕНИЕ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА НА СТАЦИОННЫХ ПУТЯХ

7.1. Вагоны, ремонтируемые на станционных путях, и вагоны с опасными грузами класса I (взрывчатыми материалами), стоящие на отдельных путях,

ограждаются переносными красными сигналами, устанавливаемыми на оси пути на расстоянии не менее 50 м (на сквозных путях - с обеих сторон, а на тупиковых путях - со стороны стрелочного перевода).

Если в этом случае крайний вагон находится от предельного столбика менее, чем на 50 м, то переносной красный сигнал с этой стороны устанавливается на оси пути против предельного столбика.

Порядок ограждения составов или отдельных групп вагонов при их техническом обслуживании в зависимости от местных условий устанавливается начальником отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги - главным инженером железной дороги.

При техническом обслуживании и ремонте вагонов могут применяться устройства централизованного ограждения составов в соответствии с порядком, установленным ОАО «РЖД».

8. ПОРЯДОК ПОЛЬЗОВАНИЯ СЪЕМНЫМИ ПОДВИЖНЫМИ ЕДИНИЦАМИ. ОГРАЖДЕНИЕ ИХ СИГНАЛАМИ

8.1. Путьевые вагончики и другие съемные подвижные единицы (съемные порталные краны, тележки ПКБ, дефектоскопные и путеизмерительные тележки, тележки для измерения волнообразного износа рельсов, модероны, однониточные тележки для перевозки рельсов и подобные им) при нахождении на перегоне должны иметь:

- на однопутных и при движении по неправильному пути на двухпутных участках - днем прямоугольный щит, окрашенный с обеих сторон в красный цвет или развернутый красный флаг на шесте, ночью - спереди и сзади красный огонь фонаря, укрепленного на месте;

- на двухпутных участках при следовании по правильному пути - днем прямоугольный щит, окрашенный с передней стороны в белый и с задней в красный цвет, ночью - спереди прозрачно-белый огонь и сзади красный огонь фонаря, укрепленного на шесте.

8.2. На перегоне путьевые вагончики, съемные порталные краны, тележки ПКБ, кроме того, должны быть ограждены с обеих сторон на расстоянии Б

переносными или ручными красными сигналами, переносимыми одновременно с передвижением этих единиц. При работе этих единиц на участках с плохой видимостью (менее 1000 м в каждую сторону), а также при перевозке на них тяжелых грузов (крестовин, рельсов, более двух шпал и др.), на поезда должны выдаваться предупреждения. Заявки на выдачу предупреждений даются по форме 4.

8.3. Двухколесные однорельсовые тележки, одноосные тележки для перевозки рельсов и другие подобные им съемные подвижные единицы при работе на перегоне ограждаются сигналом остановки, устанавливаемым на тележке. На участках с плохой видимостью, а также при перевозке тяжелых грузов (рельсов, шпал более двух и др.) ограждение съемных подвижных единиц сигналами производится, так же как и груженого путевого вагончика, с ограждением переносными сигналами остановки и с выдачей предупреждений поездам.

8.4. Дефектоскопные, путеизмерительные тележки, тележки для измерения волнообразного износа рельсов при работе на перегоне ограждаются сигналом остановки, устанавливаемым на тележке. На участках с плохой видимостью (менее 1000 м в каждую сторону) тележки, кроме того, ограждаются с обеих сторон переносными сигналами остановки, так же как путевые вагончики, с выдачей предупреждений на поезда.

8.5. При работе на станциях путевой вагончик или другая съемная подвижная единица (съемные порталные краны, тележки ПКБ, дефектоскопные и путеизмерительные тележки, тележки для измерения волнообразного износа рельсов, модероны, однониточные тележки для перевозки рельсов и подобные им) должны иметь днем щит, окрашенный с обеих сторон в красный цвет, или красный флаг на шесте, ночью - спереди и сзади красный огонь фонаря, укрепленного на шесте. Эти единицы, кроме того, должны быть ограждены на расстоянии не менее 50 м с обеих сторон переносными или ручными красными сигналами, переносимыми одновременно с передвижением вагончика или другой подвижной единицы.

8.6. Если на двух- или многопутном участке по смежному пути будет следовать встречный поезд, то красный сигнал, ограждающий путевой вагончик или другую съемную подвижную единицу с передней стороны, до прохода поезда снимается.

8.7. Заблаговременно до подхода поезда съемные подвижные единицы должны быть сняты с пути, а на участках со скоростями более 120 км/ч они должны быть сняты с пути за 10 мин до прохода поезда и закреплены.

ЗАПРЕЩАЕТСЯ выезд на перегон съемных подвижных единиц, если до подхода поезда со скоростью более 120 км/ч остается меньше 30 мин.

8.8. На двух- и многопутных участках все съемные подвижные единицы, кроме ограждаемых переносными красными сигналами и должны как правило, следовать по неправильному пути - навстречу движению поезда.

9. СИГНАЛЫ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ ДЛЯ ОБОЗНАЧЕНИЯ ПОЕЗДОВ, ЛОКОМОТИВОВ И ДРУГИХ ПОДВИЖНЫХ ЕДИНИЦ

В этой главе все указания по размещению сигналов с правой или левой стороны даны по направлению движения.

9.1. Голова поезда при движении на однопутных и по правильному пути на двухпутных участках днем сигналами не обозначается, ночью обозначается двумя прозрачно-белыми огнями фонарей у буферного бруса.

Голова поезда при движении по неправильному пути обозначается днем и ночью - красным огнем фонаря с левой стороны, с правой стороны - прозрачно-белым огнем фонаря.

На локомотиве, следующем в голове поезда или без вагонов, при движении на однопутных и по правильному и неправильному пути на двухпутных участках ночью добавляется сигнальный прозрачно-белый огонь прожектора. Голова моторвагонного поезда ночью может обозначаться и одним прозрачно-белым огнем прожектора.

9.2. Голова грузового поезда при движении вагонами вперед на однопутных и по правильному пути на двухпутных участках днем сигналами не обозначается, ночью обозначается прозрачно-белым огнем фонаря у буферного бруса.

При движении вагонами вперед по неправильному пути голова грузового поезда обозначается: днем - развернутым красным флагом, показываемым с левой стороны сопровождающим поезд работником, находящимся на передней переходной площадке; ночью - прозрачно- белым огнем фонаря у буферного бруса и красным огнем ручного фонаря, показываемым с левой стороны сопровождающим поезд работником.

9.3. Хвост поезда при движении на однопутных и по правильному и неправильному пути на двухпутных участках обозначается:

- грузового и грузо-пассажирского днем и ночью - красным диском со светоотражателем у буферного бруса с правой стороны.

- пассажирского и почтово-багажного днем и ночью - тремя красными огнями.

Локомотив, находящийся в хвосте грузового поезда, а также локомотив, следующий без вагонов, сзади обозначаются: днем и ночью - красным огнем фонаря у буферного бруса с правой стороны.

9.4. Подталкивающий локомотив и специальный самоходный подвижной состав обозначаются сигналами так же, как и локомотив без вагонов.

Подталкивающий локомотив и хозяйственный поезд при возвращении с двухпутного перегона по неправильному пути обратно на станцию отправления обозначаются сигналами следования по неправильному пути.

9.5. В случае разрыва на перегоне грузового поезда хвост части поезда, отправляемой на станцию, обозначается: днем - развернутым желтым флагом у буферного бруса с правой стороны; ночью - желтым огнем фонаря. Последняя убираемая часть поезда обозначается так же, как хвост грузового поезда.

9.6. Поезда на многопутных участках обозначаются так же, как на однопутных и двухпутных в зависимости от установленного порядка движения по одному или другому пути многопутного участка.

9.7. Снегоочиститель при движении на однопутных и по правильному пути на двухпутных участках обозначается:

- если в голове снегоочиститель: днем - два желтых развернутых флага на боковых крюках; ночью - два желтых огня боковых фонарей, а в сторону

локомотива - два прозрачно-белых контрольных огня;

- если в голове локомотив: днем - два желтых развернутых флага у буферных фонарей; ночью - два желтых огня буферных фонарей. Хвост снегоочистителя обозначается как хвост одиночно следующего локомотива.

9.8. Снегоочистители при движении их в голове по неправильному пути на двухпутных участках обозначаются: днем - два желтых развернутых флага и красный развернутый флаг под желтым слева на боковых крюках; ночью - соответственно два желтых и один красный огня фонарей, а в сторону локомотива - три прозрачно-белых контрольных огня. Если в голове локомотив, то он обозначается так же, как снегоочиститель при движении в голове.

9.9. Локомотив при маневровых передвижениях, в том числе при следовании к составу и от состава поезда, ночью должен иметь по одному прозрачно-белому огню впереди и сзади на буферных брусках со стороны основного пульта управления локомотивом.

9.10. Дрезины съёмного типа, путевые вагончики и другие съёмные подвижные единицы при нахождении на перегоне должны иметь:

- на однопутных и при движении по неправильному пути на двухпутных участках днем - прямоугольный щит, окрашенный с обеих сторон в красный цвет, или развернутый красный флаг на шесте; ночью - спереди и сзади красный огонь фонаря, укрепленного на шесте;

- на двухпутных участках при следовании по правильному пути днем - прямоугольный щит, окрашенный с передней стороны в белый и с задней в красный цвета; ночью - впереди прозрачно-белый огонь и сзади красный огонь фонаря, укрепленного на шесте.

Съёмные ремонтные вышки на электрифицированных участках при работе на перегоне должны иметь:

- на однопутных и при движении по неправильному пути на двухпутных участках днем - развернутый красный флаг с двух сторон; ночью - спереди и сзади красный огонь фонаря;

- на двухпутных участках при следовании по правильному пути днем - развернутый красный флаг с правой стороны по ходу движения поездов; ночью -

впереди прозрачно-белый огонь фонаря, сзади - красный огонь фонаря.

Сигналы во всех случаях должны быть закреплены на верхнем уровне заземленного пояса съемной ремонтной вышки.

Съемные ремонтные вышки и путевые вагончики на перегоне должны быть, кроме того, ограждены с обеих сторон переносными или ручными красными сигналами, переносимыми одновременно с передвижением ремонтной вышки и вагончика, на расстоянии «Б».

При работе на станции съемная ремонтная вышка должна иметь:

- днем - развернутый красный флаг с двух сторон; ночью - спереди и сзади красный огонь фонаря;

- путевой вагончик: днем - щит, окрашенный с обеих сторон в красный цвет, или красный флаг на шесте; ночью - спереди и сзади красный огонь фонаря, укрепленного на шесте.

При движении по станционным путям и стрелочным переводам съемная ремонтная вышка и путевой вагончик, кроме того, должны быть ограждены на расстоянии не менее 50 м с обеих сторон переносными или ручными красными сигналами, переносимыми одновременно с передвижением съемной ремонтной вышки и путевого вагончика.

Если на двухпутном или многопутном участке по смежному пути будет следовать встречный поезд, то красный сигнал, ограждающий съемную ремонтную вышку, путевой вагончик или другую съемную подвижную единицу с передней стороны, до прохода поезда снимается.

10. УКАЗАНИЯ О ПОРЯДКЕ ПРИЕМА, ХРАНЕНИЯ, ОСМОТРА И ВЫДАЧИ ПЕТАРД

10.1. Хранение петард в количестве свыше 1000 штук должно производиться в обособленных помещениях, удаленных от производственных, служебных и других зданий на расстояние не менее 50 м.

Помещения для хранения петард должны быть негорючими, сухими, неотапливаемыми, бесчердачными с легкими покрытиями. Окна этих помещений защищаются металлической решеткой, а стекла окрашиваются белой краской.

Вентиляция в складах естественная, температура воздуха в помещении не должна превышать +30 °С. Освещение в помещении должно быть электрическое с герметичной арматурой. Выключатели и предохранители должны устанавливаться вне помещения.

Хранение петард в количестве, не превышающем 1000 штук, осуществляется в общих кладовых в специально приспособленных металлических шкафах или ящиках, выложенных внутри войлоком, постоянно закрытых на замок. Ключи должны находиться у заведующего кладовой или другого лица, ответственного за хранение петард.

10.2. Петарды должны храниться в заводской упаковке. Ящики с петардами укладываются в один ряд. Хранение петард с другими взрывчатыми веществами, а также со средствами взрывания не допускается. В помещении склада воспрещается производство работ с петардами (вскрытие ящиков, сортировка и т.п.).

Вскрытие ящиков с петардами производить вне помещения склада в изолированном помещении, находящемся на расстоянии не менее 50 м от склада петард.

Применение при вскрытии ящиков металлического инструмента воспрещается.

10.3. Гарантийный срок службы петард при условии их хранения в соответствии с требованиями, установлен 4 года.

10.4. По истечении установленного гарантийного срока хранения производить комиссионный осмотр и проверку петард по наружному виду и путем испытания.

Испытание петард производится комиссионно под председательством ответственного представителя железной дороги при участии представителя склада материально-технического обеспечения.

Основным признаком годности петард является сохранность их оболочки.

Петарды, получившие удовлетворительную оценку при наружном осмотре, допускаются для дальнейшего хранения и использования на тот же срок.

Петарды с незначительной коррозией оболочки должны быть использованы в первую очередь в течение 8 - 10 месяцев, а со значительной коррозией оболочки уничтожаются.

На пружинах петард, осмотренных и признанных годными, ставится мастичный штамп "годна" с указанием даты осмотра.

Максимальный срок хранения петард устанавливается 10 лет, после чего неиспользованные петарды должны уничтожаться по указанию начальника соответствующего подразделения путем укладки их на рельсы малодеятельных отдаленных от станций тупиков и пропуска по ним локомотива

При осмотре, испытании и уничтожении петард необходимо принимать соответствующие меры предосторожности по отношению к людям, участвующим в уничтожении петард, а также посторонним лицам, находящимся в этом районе

10.5. Работники, производящие операции по приемке, выдаче и хранению петард, а также работники, пользующиеся петардами, должны быть ознакомлены с элементарными правилами обращения со взрывчатыми веществами.

По мере использования петарды должны пополняться с тем, чтобы у лиц, обязанных иметь их при исполнении служебных обязанностей, всегда был полный предусмотренный комплект. О каждом случае использования петард составляется акт, который служит основанием для снятия их с учета соответствующего хозяйственного подразделения.

10.6. Носить работнику при себе установленный комплект петард разрешается только в специально приспособленных для этой цели коробках.

10.7. Ответственность за исправное состояние петард, их хранение и комплектность в соответствии с требованиями возлагается на руководителей подразделений, а также на работников, пользующихся петардами.

10.8. Помещения для хранения петард по указанию пожарной охраны должны быть обеспечены соответствующими средствами пожаротушения.

ТВО

СИГНАЛИСТ – ПОМНИ,
ОТ ТЕБЯ ЗАВИСИТ ЖИЗНЬ ТВОИХ
ТОВАРИЩЕЙ