

ІНСТРУКЦІЯ

**З СИГНАЛІЗАЦІЇ
НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ**

ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВ УКРАЇНИ



УДК 629.4.066(083.133)
ББК 39.299
І 72

І 72 Інструкція з сигналізації на залізничному транспорті промислових підприємств – Х.: Вид-во «Форт», 2011. – 40 с.

УДК 629.4.066(083.133)
ББК 39.299

© Видавництво «Форт», оригінал-макет, 2011

ЗАТВЕРДЖЕНО
Наказ Міністерства
промислової політики України
13.08.2010 № 407

ІНСТРУКЦІЯ З СИГНАЛІЗАЦІЇ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВ

І. СФЕРА ЗАСТОСУВАННЯ

1. Інструкція з сигналізації на залізничному транспорті промислових підприємств встановлює систему видимих та звукових сигналів для передачі наказів та вказівок, що стосуються руху поїздів та маневрової роботи, а також типи сигнальних приладів, за допомогою яких ці сигнали подаються.

2. Вимоги Інструкції з сигналізації обов'язкові для робітників промислових підприємств, незалежно від їх організаційно-правових форм та форм власності, що пов'язані з роботою залізничного транспорту.

3. Виконання вимог сигналів, установлених Інструкцією з сигналізації, забезпечує безперервність та безпеку руху поїздів і маневрової роботи. Інструкція з сигналізації може бути змінена тільки розпорядженням Міністерства промислової політики.

4. Усі інструкції та інші вказівки, що стосуються сигналізації на відомчому залізничному транспорті промислових підприємств, мають відповідати вимогам цієї Інструкції.

ІІ. НОРМАТИВНІ ПОСИЛАННЯ

Інструкція з сигналізації на залізничному транспорті промислових підприємств (далі – Інструкція) розроблена відповідно до Правил технічної експлуатації залізничного транспорту промислових підприємств (далі – ПТЕ), затверджених наказом Міністерства промислової політики України від 15.02.2010 № 70, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 22.03.2010 за № 237/17532, СНиП 2.05.07-91 «Сигнализация, централизация, блокировка (СЦБ) и связь» та ДСТУ 4183:2003 «Знаки колійні та сигнальні, що їх застосовують на залізничному транспорті. Загальні технічні умови».

III. ТЕРМІНИ ТА ВИЗНАЧЕННЯ ПОНЯТЬ

У цій Інструкції терміни вживаються в такому значенні:

автоматичне блокування (АВ) – технічний засіб інтервального регулювання руху поїздів на міжстанційних перегонах за сигналами прохідних і локомотивних світлофорів;

блок-ділянка – частина міжстанційного перегону за умови автоблокування або автоматичної локомотивної сигналізації, що застосовується як самостійний засіб сигналізації та зв'язку, обмежена прохідними світлофорами (межами блок-ділянок) або прохідним світлофором (межею блок-ділянки) і станцією;

відкритий світлофор – світлофор, який має сигнальне показання, що дозволяє рух;

гальмовий шлях – відстань, яку проходить поїзд за час від моменту переведення ручки крана машиніста або крана екстреного гальмування в гальмове положення до повної зупинки. Гальмові путі розрізняються в залежності від виду гальмування (службове, повне службове та екстрене);

головні колії – колії перегонів, а також колії станцій, що є безпосереднім продовженням колій суміжних перегонів і, як правило, не мають відхилень на стрілочних переводах;

дільниця колійного блокування – частина залізничної мережі, обладнана пристроями автоблокування або напівавтоматичного блокування;

закритий світлофор – світлофор, який має сигнальне показання, що забороняє рух;

контактна мережа – сукупність проводів, конструкцій та обладнання, що забезпечують передачу електричної енергії від тягових підстанцій до струмоприймачів електрорухомого складу;

локомотиви – електровози, тепловози та паровози;

маневровий состав – група вагонів, зчеплених між собою та з локомотивом, що проводить маневри;

нейтральна вставка – ділянка контактної підвіски між двома повітряними проміжками (ізолюючими сполученнями), на яких нормально відсутня напруга. Нейтральна вставка виконується так, що за проходження струмоприймачів електрорухомого складу забезпечується електрична ізоляція ділянок, які сполучаються;

особливі колійні знаки – показчик номера стрілки, реperi початку й кінця кругових кривих, початку та кінця перехідних

кривих, прихованих споруд земляного полотна, найвищого горизонту вод і максимальної висоти хвилі;

повітряний проміжок – виконане на контактній мережі ізолююче спряження анкерних ділянок, яке розділяє контактну мережу на дві секції. При проходженні повітряним проміжком струмоприймача електрорухомого складу відбувається електричне з'єднання секцій контактної мережі;

перегін – частина залізничної лінії, обмежена суміжними станціями, роз'їздами, обгінними пунктами або колійними постами;

переїзд – місце перехрещення залізничних колій на одному рівні з автомобільними дорогами або трамвайними коліями, обладнане необхідними пристроями;

підштовхувальний локомотив – локомотив у хвості поїзда; призначений для допомоги ведучому локомотиву на окремих перегонах або частині перегону;

під'їзна колія – залізнична колія незагального користування (зовнішня залізнична колія), призначена для перевезень вантажів підприємства та з'єднуюча станцію примикання загальної мережі з промисловою станцією, а при її відсутності – з вантажно-розвантажувальною колією або зі стрілочним переводом першого відгалуження внутрішніх залізничних колій.

поїзд – сформований і зчеплений состав вагонів з одним або декількома діючими локомотивами чи моторними вагонами, що мають встановлені сигнали. Локомотиви без вагонів, моторні вагони та спеціальний самохідний рухомий склад, що відправляються на перегін вважаються поїздом;

поїзні сигнали – сигнали, що застосовуються для означення поїздів, локомотивів та інших рухомих одиниць;

сигнал – умовний видимий чи звуковий знак, за допомогою якого подається певний наказ;

сигнальний знак – умовний видимий знак, за допомогою якого подається наказ або вказівка певній категорії працівників. До сигнальних знаків належать граничні стовпчики, знаки, що означають межі станції, місця подачі свистка, відключення та включення струму тощо. Сигнальні знаки бувають постійними й тимчасовими;

станція – роздільний пункт з колійним розвитком, що дозволяє проводити операції з приймання, відправлення, схрещення й обгону поїздів, а за умови розвинених колійних пристроїв – маневрову роботу з розформування та формування поїздів;

сигнальних знаків «С», виїмок, кривих ділянок колії, тунелів, переїздів, знімних дрезин, знімних ремонтних вишок, колійних вагончиків (візків) та інших знімних рухомих одиниць;

при наближенні поїзда до місця робіт, починаючи з кілометра, що передує вказаному в попередженні, незалежно від наявності переносних сигналів;

при зустрічі поїздів на перегонах двоколійних ділянок: перший сигнал – при наближенні до зустрічного поїзда, другий – при наближенні до хвостової частини зустрічного поїзда;

при наближенні до людей, які знаходяться на колії, та в інших випадках, що потребують сповіщення про наближення поїзда або маневрового состава. При прямуюванні неправильно колією або під час туману, заметілі та за інших несприятливих умов, що знижують видимість, сповіщальний сигнал повторюється декілька разів.

Працівники станцій, які знаходяться на коліях, суміжних з підготовленим маршрутом, складачі поїздів, які припинили маневри через приймання поїзда, сигналісти та чергові стрілочного поста за сповіщальним сигналом зобов'язані кожний на своїй ділянці перевірити й упевнитися в тому, що безпека руху поїзда, який приймається, забезпечена.

10.3. Сигнал пильності подається одним коротким й одним довгим свистком локомотива (спеціального самохідного рухомого складу) та періодично повторюється:

при проходженні прохідного світлофора з червоним вогнем, а також з незрозумілим показанням чи погаслим, після стоянки перед ним і при подальшому прямуюванні блок-ділянкою;

при підході до прохідного світлофора з червоним вогнем, що має умовно-дозвільний сигнал, і подальшому прямуюванні блок-ділянкою;

при підході до вхідного світлофору з місячно-білим мигаючим вогнем запрошувального сигналу та в усіх інших випадках приймання поїзда на станцію при заборонному показанні або погаслих вогнях вхідного світлофору та при подальшому прямуюванні горловиною станції.

при прийманні поїзда неправильно колією (при відсутності вхідного сигналу цією колією) та при подальшому прямуюванні горловиною станції.

10.4. При взаємодії локомотивоскладальних бригад з працівниками, які обслуговують технологічні об'єкти, мають пода-

ватися звукові сигнали, значення та порядок застосування яких встановлюється керівником підприємства та вказується в технічно-розпорядчому акті станції.

ХІ. СИГНАЛИ ТРИВОГИ ТА СПЕЦІАЛЬНІ ПОКАЖЧИКИ

11.1. Сигнали тривоги подаються свистками локомотивів і спеціального самохідного рухомого складу, сиренами, ударами в підвішені металеві предмети.

Звуки, що позначені в схемі звукових сигналів, у випадку подачі їх відтворюються:

довгі – часто повторюваними один за одним ударами;

короткі – рідкими ударами за числом необхідних коротких звуків.

11.2. Сигнал «Загальна тривога» подається групами з одного довгого та трьох коротких звуків:

— ... — ... — ...

у таких випадках:

при виявленні на колії несправності, що загрожує безпеці руху;

при зупинці поїзда в сніжному заносі, при розриві поїзда, аварії поїзда та в інших випадках, коли потрібна допомога.

11.3. Сигнал «Пожежна тривога» подається групами з одного довгого й двох коротких звуків:

... — ... — ...

Сигнали загальної та пожежної тривоги подаються при необхідності кожним робітником залізничного транспорту.

11.4. Сигнал «Повітряна тривога» подається протяжним звучанням сирен, а також рядом коротких звуків безперервно протягом 2-3 хвилин;

.....

Сигнал повітряної тривоги, поданий у місті сиренами або переданий радіотрансляційною мережою, негайно повторюється сиренами в установах, які розташовані в містах, а також свистками локомотивів і спеціального самохідного рухомого складу.

На перегонах сигнал повітряної тривоги подається свистками локомотивів і самохідного рухомого складу.

11.5. Сигнал «Радіаційна небезпека» або «Хімічна тривога» подаються протягом 2-3 хвилин;

на перегонах – свистками локомотивів і спеціального самохідного рухомого складу групами з одного довгого й одного короткого звуків:

— . . . — .

на станціях – частими ударами в підвішені металеві предмети.

Сигнал «Радіаційна небезпека» або «Хімічна тривога» на станціях подається за розпорядженням начальника станції (начальника залізничного цеха), а на перегонах – машиністом ведучого локомотива та машиністом (водієм) спеціального самохідного рухомого складу.

При наявності радіотрансляційної мережі оповіщення про радіоактивну чи хімічну небезпеку проводиться також через цю мережу передаванням тексту названих сигналів.

11.6. Про закінчення повітряної тривоги, а також коли мине загроза ураження радіоактивними чи отруйними речовинами, працівники сповіщаються через радіотрансляційну мережу та інші засоби зв'язку, включаючи й посильних.

11.7. Для попередження локомотивоскладальних бригад про прямування поїзда на заражену ділянку, а також для запобігання входу людей на неї без індивідуальних засобів захисту (протигазів, захисних костюмів тощо) така ділянка огорожується спеціальними покажчиками «Заражено» (рис. 11.1).

Покажчики «Заражено» на станціях і перегонах встановлюються на відстані не більше 50 м від меж зараженої ділянки. Перегони, крім того, з обох боків зараженої ділянки з правого боку за напрямком руху на відстані гальмової путі, встановленої для даної ділянки, від перших покажчиків «Заражено» огорожуються другими такими ж покажчиками. Покажчики «Заражено» встановлюються на узбіччі полотна чи між коліями.

Перед першим за ходом поїзда покажчиком «Заражено» або перед місцем, вказаним у повідомленні, одержаному від чергового по станції, про наявність зараженої ділянки (незалежно від того, огорожена ділянка покажчиками чи ні), машиніст ведучого локомотива зобов'язаний подати сигнал «Радіаційна небезпека» або «Хімічна тривога» та проїхати заражену ділянку із встановленою швидкістю.

Покажчики «Заражено» вночі мають освітлюватися.

11.8. Сигнальні вогні світлофорів, ліхтарів, стрілочних покажчиків, поїзних, ручних та інших сигналів мають забезпечуватися світломаскувальними пристроями.

Директор Департаменту металургійної
та гірничодобувної промисловості

М.І.Абросімов