

# МИНИСТЕРСТВО ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ СССР

Главное управление электрификации и энергетического хозяйства

ЦЭ №3149

## ИНСТРУКЦИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ РАБОТ НА КОНТАКТНОЙ СЕТИ С ИЗОЛИРУЮЩИХ СЪЕМНЫХ ВЫШЕК

Москва «ТРАНСПОРТ» 1975

### 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Настоящая Инструкция устанавливает порядок организации работ на контактной сети с изолирующих вышек, обеспечивающий безопасность движения поездов и личную безопасность работников.

2. Требования настоящей Инструкции обязательны для работников всех подразделений, связанных с движением поездов на электрифицированных участках.

3. Ответственным за безопасность движения поездов при производстве работ на контактной сети является руководитель работ. Каждый член бригады несет ответственность в объеме порученной ему работы.

4. Работы на контактной сети с изолирующих съемных вышек производятся в светлое время суток без остановки и уменьшения скорости движения поездов. Для обеспечения этого:

в любой момент, когда съемная вышка находится на пути, открытом для движения поездов, для своевременного съема ее около вышки должно быть не менее четырех человек, включая работающих на вышке и руководителя работ;

при съеме с пути для пропуска поездов вышка должна быть установлена в пределах габарита приближения строений на обочине того пути, по которому производятся работы. Снятие вышки на соседний путь, если по нему не установлено ограждение или он не закрыт для движения поездов, запрещается;

вышки, следующие по участку, оборудованному автоблокировкой, должны иметь изоляцию колесных пар, чтобы не нарушать действия

автоблокировки. Не допускается остановка колес вышек на изолированных рельсовых стыках.

Заземляющее колесо съемной вышки во всех случаях должно находиться только на тяговом рельсе.

5. Изолирующая съемная вышка при нахождении ее на путях должна иметь сигналы в соответствии с требованиями § 96 Инструкции по сигнализации на железных дорогах.

6. Руководитель работ и электромонтеры, выполняющие функции сигналистов, должны быть одеты в оранжевые жилеты и иметь следующие сигнальные принадлежности:

в дневное время:

- а) два сигнальных флага (красный и желтый);
- б) сигнальный рожок, сирену;
- в) петарды — 6 шт.;

в ночное время:

- а) сигнальный фонарь;
- б) сигнальный рожок, сирену;
- в) факел-свечи — 2 шт.;
- г) петарды — 6 шт.

Перед выездом на линию руководитель работ должен проверить наличие и исправность сигнальных принадлежностей и получить от дежурного по станции непосредственно или по телефону справку о фактическом поездном положении.

Кроме того, для обеспечения надежной связи с энергодиспетчером и сигнаристами руководитель работ должен иметь переносный селекторный аппарат или ключ от ящика поперегонной связи и переносную радиостанцию (при применении радиосвязи), а также выписку из расписания движения поездов.

Сигналисты в отличие от других работников должны носить головной убор с верхом желтого цвета.

7. Все работы на контактной сети с изолирующих съемных вышек производятся при двустороннем ограждении с уведомлением энергодиспетчера, а при одностороннем ограждении — с разрешения энергодиспетчера.

Энергодиспетчер обязан вести строгий учет количества работающих бригад на перегонах и контролировать наличие связи с работающей бригадой.

8. Работы на контактной сети с изолирующих съемных вышек с закрытием путей для движения поездов производятся в следующих случаях:

если контактная сеть создает препятствие для движения поездов;

на станционных путях, если нет возможности снятия вышки в пределы габарита приближения строений;

на мостах, высоких насыпях, в тоннелях, между высокими платформами и скальных выемках протяженностью более 50 м, а также негабаритных местах (перечень таких мест устанавливает руководство дороги по согласованию с техническим инспектором профсоюза), в темное время суток.

Ограждение изолирующей съемной вышки в этих случаях производится порядком, установленным §42 Инструкции по сигнализации.

9. При производстве работ на участках с высокими насыпями, а также в местах, где прилегающие к земляному полотну кюветы заполнены водой, и в других подобных местах руководитель работ обязан предварительно предусмотреть возможность удержания снятой вышки в габарите приближения строений.

В противном случае работа производится с закрытием путей для движения поездов.

10. Передвигать съемную вышку на двухпутном участке необходимо, как правило, навстречу движению поездов с одновременным передвижением сигнальщиков, ограждающих вышку. При этом постоянно должна обеспечиваться видимая связь между бригадой и сигнальщиком.

Во всех случаях, когда нарушается связь между бригадой и сигнальщиком, работа должна быть прекращена и вышка снята с пути.

11. При ветре со скоростью более 12 м/с руководитель работ принимает

меры против опрокидывания съёмной вышки.

Производить работы на контактной сети под напряжением с изолирующей съёмной вышки при ветре со скоростью более 12 м/с запрещается.

12. После окончания работ съёмная вышка должна быть установлена не ближе 4 м от оси ближайшего пути или за опорой контактной сети с полевой стороны и располагаться, как правило, в местах нахождения работников железнодорожного транспорта (у путевых зданий, охраняемых переездов, стрелочных постов и т. д.). Вышка надёжно закрепляется к опоре или сооружению струбциной либо цепью, запираемой висячим замком в верхней части, на высоте 4—5 м.

## II. ВЫДАЧА ЗАЯВОК НА РАБОТУ И ПРЕДУПРЕЖДЕНИЙ

13. При работе со съёмной изолирующей вышкой в условиях плохой видимости (§ 255, пункт «ж» Правил технической эксплуатации железных дорог Союза ССР) на поезда выдаются письменные предупреждения порядком, установленным Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Союза ССР.

При производстве работ на многопутных участках с двусторонним ограждением и со снятием вышки на соседний путь предупреждение выдается также и на поезда, следующие по смежному пути.

14. Заявки на выдачу предупреждений даются письменно, телеграммой или телефонограммой начальником или по его указанию электромехаником дистанции контактной сети в адрес дежурных по станциям выдачи предупреждений, установленным начальником дороги, и дежурных по станциям, ограничивающим перегон, на котором устанавливается предупреждение, а также в адрес -энергодиспетчера. Письменная заявка, поданная на одну из перечисленных станций, должна быть подтверждена лицом, подписавшим ее, телеграммой или телефонограммой в другие установленные адреса.

15. Телеграммы (телефонограммы) с заявками на выдачу предвиденных

предупреждений должны подаваться с таким расчетом, чтобы дежурным по станциям выдачи предупреждений она была получена не позже чем за 3 ч- до начала действия .предупреждений, а на направлениях, где поезда следуют без остановки более 3 ч, — не позже времени, установленного начальником дороги. •

16. Заявка на выдачу предупреждений дается по следующей форме:

ЗАЯВКА

ДС \_\_\_\_\_ эцц

дд.мм.гггг. с ч - мин. до ч. - мин.

(дата) мин. на \_ км перегоне (станции)

(название перегона или станции)

на пути будет работать бригада контактной сети

(номер)

со съёмной вышкой.

Начиная с указанного срока до

выдавайте машинистам поездов по

(указать время или. до отмены)

пути предупреждение:

(номер)

«Работает съёмная вышка, соблюдать особую бдительность, подавать оповестительные сигналы».

ЭЧК.

(подпись)

17. Руководителю работ запрещается приступать к работам с изолирующей съёмной вышки до тех пор, пока он не получит .подтверждения от энергодиспетчера о том, что предупреждения на поезда выдаются.

18. В случае внезапно возникшей необходимости работ на контактной сети или продления времени работы сверх предусмотренного заявку установленной формы на выдачу предупреждений руководитель работ передает по телефону или другой связи энергодиспетчеру.

### III. ОГРАЖДЕНИЕ ИЗОЛИРУЮЩЕЙ СЪЕМНОЙ ВЫШКИ

19. На перегоне и станции изолирующая съёмная •вышка ограждается в соответствии с § 96 Инструкции по сигнализации на железных дорогах Союза ССР.

При выполнении работ на перегоне и главных путях станции сигналисты, ограждающие съёмную вышку, находятся от нее на расстоянии Б,

указанном в Инструкции по сигнализации на железных дорогах.

Между сигналистами и бригадой (если отсутствует радиосвязь) должна постоянно обеспечиваться видимая связь. При отсутствии видимости ставятся дополнительные (промежуточные) сигналисты (см. рисунок), количество которых и места их расстановки определяются руководителем работ, исходя из конкретных условий.

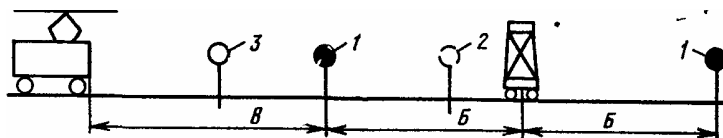


Схема расстановки сигналистов.

1 — основной сигналист, 2 — промежуточный сигналист, 3 — сигналист-оповеститель

Если основной сигналист не может видеть приближающийся поезд на расстоянии В (см. таблицу), то должен быть выставлен сигналист-оповеститель, который своевременно оповещает основного сигналиста о приближении поезда.

На каждой дистанции контактной сети должен быть утвержден начальником участка энергоснабжения перечень мест, где выставляются дополнительные сигналисты и сигналисты-оповестители.

Получив инструктаж от руководителя работ, сигналисты следуют на место ограждения. Промежуточный (дополнительный) сигналист, отойдя на расстояние наилучшей видимости, останавливается и ожидает прибытия на место ограждения основного сигналиста.

20. Устанавливать изолирующую съемную вышку на путь разрешается только после расстановки всех сигналистов.

21. После установки вышки па путь основной и промежуточный (дополнительный) сигналисты стоят с Красными сигналами.

22. Сигнал о возможности начала работ дается сигналистом по телефону, радио или тремя короткими сигналами рожка с одновременным движением по кругу красным флагом. Первым подает сигнал наиболее удаленный от вышки сигналист, а затем его повторяют остальные.

23. Увидев или услышав приближающийся поезд, основной сигналист

подает сигнал рожком (один длинный звук при подходе нечетного и два длинных при подходе четного поезда) и ручным красным флагом (движение сверху вниз) до тех пор, пока не убедится, что сигнал замечен следующим сигналистом или руководителем работ.

24. Дополнительные (при наличии) сигналисты дублируют эти сигналы, что одновременно является подтверждением о восприятии ими сигналов от предыдущего сигналиста.

25. Руководитель работ после получения извещения от сигналистов о /приближении поезда немедленно приводит контактную сеть в состояние, обеспечивающее пропуск поездов, снимает вышку с пути и удаляет людей на расстояние не менее 2 м от крайнего рельса.

Проверив соблюдение габаритов, разрешает сигналистам пропуск поезда по телефону, радио или давая рожком один длинный сигнал с одновременным движением над головой развернутым желтым флагом.

26. При пропуске поезда сигналисты и руководитель работ в дневное время стоят со свернутым желтым флагом, а в ночное время — с ручным фонарем, обращенным в сторону поезда прозрачно-белым огнем.

27. Бригада вновь приступает к работе только после прохода поезда и восстановления видимой связи с сигналистами.

28. Если пропуск поездов по месту работ невозможен, то руководитель работ обязан дать звуковой и видимый сигналы остановки.

Получив сигнал об остановке поезда, основной сигналист в соответствии с § 42 Инструкции по сигнализации укладывает петарды и, отойдя от них на 20 м к месту работ, показывает красный сигнал в сторону приближающегося поезда.

В темное время суток и при плохой видимости на месте работ устанавливают и зажигают факел-свечу.

В случае, когда поезд находится ближе 800 м от сигналиста, поезд останавливается только красным сигналом, петарды не укладываются.

#### IV. ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТ СО СЪЕМНОЙ ИЗОЛИРУЮЩЕЙ

## ВЫШКОЙ НА СТАНЦИИ

29. Выполнение работ на станционных путях согласовывается с дежурным по станции.

Порядок производства работ на станционных путях определяется § 130 Правил технической эксплуатации железных дорог Союза ССР.

30. Перед началом работ на станционных путях руководитель работ согласовывает с дежурным по станции точное время начала и окончания работ и делает соответствующую запись в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи контактной сети.

Запись производится по следующей форме- ^

« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 197 г. с \_\_\_\_ ч \_\_\_\_ мин \_\_\_\_ до \_\_\_\_  
ч \_\_\_\_ мин \_\_\_\_ на \_\_\_\_\_ пути станции (парка) \_\_\_\_\_  
будет производиться работа на контактной сети \_\_\_\_\_  
(со снятием или без  
\_\_\_\_\_ напряжения по \_\_\_\_\_,  
снятия) ^ (характер работы)  
Пути \_\_\_\_\_ ( \_\_\_\_\_ ) стрелки \_\_\_\_\_  
(секции)  
\_\_\_\_\_ станции (парка) \_\_\_\_\_  
закрывать для движения \_\_\_\_\_ поездов  
(всех или электро) « » \_\_\_\_\_ 197 Г.  
Руководитель работ \_\_\_\_\_  
(подпись) (фамилия)  
ДСП \_\_\_\_\_,  
(подпись) (фамилия)

31. По окончании работ руководитель работ производит запись в том же Журнале по следующей форме:

Работы на контактной сети окончены Пути \_\_\_\_\_  
(секции)  
стрелки \_\_\_\_\_ станции (парка) \_\_\_\_\_  
могут быть открыты для движения поездов. « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_, 197 г  
Руководитель работ \_\_\_\_\_  
(подпись) (фамилия)

32. При работах на главных путях станций и боковых путях с безостановочным пропуском поездов съемную вышку ограждают порядком, установленным для перегонов. Кроме того, руководитель работ должен



выставить сигналистов, обеспечивающих ограждение места работ от наезда подвижного состава с соседних путей.

33 При производстве работ со съемной изолирующей вышкой на станционных путях (кроме главных) она ограждается сигналистами, находящимися на расстоянии не менее 50 м от нее с обеих сторон.

34. Ограждение съемной ^вышки при работах на границе и в горловине станции, входных и выходных стрелках производится следующим образом:

при работах на подходах к станции или между входным сигналом и первой входной стрелкой съемная вышка ограждается Таким же порядком, как при работах на перегоне. Кроме того, ставится сигналист со стороны станции у ближайшей к вышке стрелки;

при работах между выходной стрелкой и границей станции, а также за границей станции съемная вышка по главному пути ограждается, как и при работах на перегоне, а также ставятся дополнительные сигналисты на всех стрелках, через которые возможно отправление поезда на путь, где работает бригада;

при работах на стрелках в горловинах станции съемная вышка ограждается сигналистами, располагающимися на всех стрелках, через которые возможно отправление поездов или движение маневровых составов на стрелку, где работает бригада.

35. Если работа производится без закрытия путей для движения поездов, то дежурный по станции по громкоговорящей связи уведомляет руководителя работ о пропуске поездов по пути, на котором производятся работы.

#### **ВЫПОЛНЕНИЕ РАБОТ НА УЧАСТКАХ, ОБОРУДОВАННЫХ ДИСПЕТЧЕРСКОЙ ЦЕНТРАЛИЗАЦИЕЙ**

36. По заявке руководителя работ энергодиспетчер согласовывает с поездным диспетчером возможность выполнения работ.

37. До начала производства работ на станциях, оборудованных диспетчерской централизацией, или ограничиваемых этими станциями перегонах энергодиспетчер делает запись в Журнале осмотра путей, стрелочных

переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети, находящемся у поездного диспетчера (форма записи приведена в п. 30 настоящей главы).

38. Приказ дежурного поездного диспетчера о состоявшемся закрытии путей получает энергодиспетчер и передает руководителю работ одновременно с приказом на работу.

39. После окончания работ и получения уведомления от руководителя работ энергодиспетчер делает запись в Журнале осмотра у поездного диспетчера.

Открытие перегона или путей станции производится на основании приказа поездного диспетчера и энергодиспетчера.

Таким же порядком производятся работы со съёмной вышкой на станциях, переданных на резервное питание.

#### V. ОРГАНИЗАЦИЯ И ПОРЯДОК ОГРАЖДЕНИЯ СЪЕМНОЙ ВЫШКИ ПРИ РАБОТЕ НА ПЕРЕГОНЕ

##### ОДНОСТОРОННЕЕ ОГРАЖДЕНИЕ ИЗОЛИРУЮЩИХ СЪЕМНЫХ ВЫШЕК

40. Порядок производства работ на контактной сети с односторонним ограждением изолирующих съёмных вышек и участки, на которых разрешается одностороннее ограждение вышек, устанавливаются начальником дороги.

41. Изолирующая съёмная вышка на перегоне ограждается сигналами с одной стороны только при движении поездов по правильному пути, кроме случаев

- а) на участках, где пассажирские поезда обращаются со скоростью более 120 км/ч,
- б) на участках, оборудованных двусторонней автоблокировкой;
- в) закрытия одного из путей для производства ремонтно-путевых и строительных работ и установления однопутного движения;
- г) необходимости пропуска поездов по неправильному пути, на котором производятся работы на контактной сети,
- д) перерыва всех средств связи;
- е) неисправности поперегонной связи.

При работе в этих условиях съёмные вышки должны ограждаться с двух сторон порядком, указанным в п. 19 настоящей Инструкции.

42. Работы с односторонним ограждением изолирующей съёмной вышки разрешаются в светлое время суток и при наличии телефонной или радиотелефонной связи руководителя работ с энергодиспетчером (энергодиспетчерской, линейно-путевой или перегонной связи).

При перерыве связи до ее восстановления работа должна быть прекращена, и вышка снята с пути.

43. Руководитель работ обязан перед началом работ и через каждый час уточнять поездную обстановку через энергодиспетчера.

Со стороны правильного движения поездов изолирующая съёмная вышка на перегоне ограждается сигналами порядком, установленным § 96 Инструкции по сигнализации на железных дорогах Союза ССР и п. 19 настоящей Инструкции.

44. Взаимодействие руководителя работ с сигнаристами и пропуск поездов осуществляются так, как это изложено в главе III настоящей Инструкции.

45. Энергодиспетчер обязан вести учет числа бригад, работающих с односторонним ограждением вышек на перегоне, с записью времени начала и окончания их работы.

46. При необходимости отправить поезд по неправильному пути, на котором производятся работы с изолирующей съёмной вышкой, энергодиспетчер обязан по телефону потребовать от руководителя работ немедленного приведения контактной сети в состояние, обеспечивающее пропуск поездов и освобождения пути для пропуска поезда.

После получения от руководителя работ уведомления о прекращении работ, снятии вышки и удаления бригады с пути энергодиспетчер извещает об этом поездного диспетчера записью в графике исполненного движения поездов или другим установленным на дороге порядком.

**ПОРЯДОК ПРОПУСКА ПОЕЗДОВ ПО НЕПРАВИЛЬНОМУ ПУТИ**

47. Если требуется пропускать поезд по неправильному пути, энергодиспетчер предупреждает об этом работающую бригаду.

В случае когда требуется пропустить поезд по неправильному пути, а у энергодиспетчера нарушена связь с работающей на перегоне односторонне огражденной бригадой, энергодиспетчер принимает меры к оповещению бригады. Оповещение бригады может быть осуществлено: -

- а) через работников других служб (пути, связи и т. д.),
- б) путем направления на место работ дрезины или автомашины с ближайшей дистанции контактной сети или других подразделений;

в) путем передачи записки с локомотивной бригадой поезда, отправляемого по правильному пути на этот перегон.

48. Руководитель работ, получив сообщение о предстоящем пропуске по неправильному пути, обязан немедленно привести контактную сеть в состояние, обеспечивающее безопасный пропуск поездов, прекратить работу и доложить энергодиспетчеру любым возможным способом, что работа на контактной сети прекращена и обеспечена возможность движения по неправильному пути и безопасность эксплуатационного персонала.

49.- Отправление поездов по неправильному пути разрешается только при отсутствии на нем съёмных вышек, о чем энергодиспетчер извещает поездного диспетчера путем записки в графике исполненного движения поездов или другим установленным на дороге порядком.

50. Если двустороннее движение на пути, где производится работа, остается на длительное время (более одного поезда), работу следует прекратить или обеспечить двустороннее ограждение места работ.

51. При возобновлении одностороннего движения по правильному пути допуск бригады к работе осуществляется с разрешения энергодиспетчера.

## VI. МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ПРОХОДЕ ПОЕЗДОВ

52. При проходе поездов по соседнему пути бригада прекращает работу. Работники, находящиеся на рабочей площадке съёмной вышки, и руководитель

работ при этом наблюдают за сигналистами, ограждающими вышку, а остальные электромонтеры, находящиеся внизу у вышки, следят за проходящим поездом. После, прохода поезда по соседнему пути бригада приступает к работе.

53. Если между сигналистом и руководителем работ осуществляется только видимая связь и при проходе поезда по соседнему пути она нарушается (-пыль, метель, кривые малого радиуса и т. д.), то на время прохода поезда бригада должна прекратить работу и снять вышку с пути, а сигналист в случае появления поезда на пути, на котором работает бригада, при отсутствии сведений о снятии вышки с пути должен принять меры к его остановке. Возобновлять работу в таких случаях разрешается только после восстановления видимости.

54. Сигналистам, ограждающим вышку, запрещается выходить на ось ограждаемого пути, сходить при проходе поезда на соседний путь или находиться в междупутье.

55. Для пропуска поездов на перегонах изолирующую съёмную вышку снимают на обочину пути, по которому ведется работа.

Снимать вышку на соседний путь при одностороннем ограждении запрещается. В противном случае работа должна выполняться с закрытием путей для движения поездов.

56. Во время работы на станционных путях разрешается снимать вышку в широкое междупутье (при расстоянии между осями "путей не менее 6 м) или на соседний путь с переходом на этот путь сигналистов. Снимать вышку в междупутье между главными путями запрещается.

Если по путям, на которые разрешается снимать вышку, проходит подвижной состав, то ее не снимают, а принимают меры к остановке поезда, следующего по пути, на котором работает бригада контактной сети.

## **VII. ОГРАЖДЕНИЕ СЪЕМНОЙ ИЗОЛИРУЮЩЕЙ ВЫШКИ С ПРИМЕНЕНИЕМ РАДИОСВЯЗИ**

57. Порядок ограждения съёмной вышки сигналами и расстановка

сигналистов при использовании радиосвязи сохраняется такой же, как и при применении Других видов связи и как указано в п. 19 настоящей Инструкции.

58. Ограждение вышки с применением радиосвязи допускается только при обеспечении уверенного приема радиоинформации в радиусе не менее 2000 м. В этом случае дополнительных (промежуточных) сигналистов не выставляют.

59. Перед началом работ следует провести проверку действия радиостанций. Для этого назначенные руководителем работ сигналисты с радиостанциями отходят от руководителя работ на расстояние 50 м и проводят предварительную настройку радиостанций и пробный разговор.

60. При разговоре по радио слова следует произносить отчетливо, не спеша, без крика. Все переговоры необходимо вести кратко, помнить, что разговор ведется через эфир. Посторонние переговоры строго запрещаются.

Убедившись в исправности радиостанций, руководитель работ инструктирует сигналистов с радиостанциями о характере и особенностях предстоящей работы и направляет их к месту ограждения на расстояние, соответствующее п. 19 настоящей Инструкции.

61. Для поддержания постоянной радиосвязи работающей бригады с сигналистами радиостанции, находящиеся у сигналистов и у руководителя работ (или специально выделенного электромонтера на месте работ), должны быть включены в положение «Прием».

62. Прибыв на место ограждения, сигналисты вызывают по радио руководителя работ и, назвав свое место и фамилию, поочередно докладывают: «Сигналист со стороны (называют километр и пикет) прибыл. Прием».

При этом еще раз проводится проверка работы радиостанций и в случае необходимости их дополнительная настройка.

Работник, пользующийся радиостанцией, каждый раз после окончания разговора должен произносить слово 17

«Прием» и переключать радиостанцию в положение «Прием».

63. Получив уведомление от обоих сигналистов, руководитель работ дает

распоряжение им об ограждении изолирующей съёмной вышки «Говорит руководитель работ Иванов. Оградите место работ! Прием».

64. Сигналисты поочередно повторяют полученное распоряжение и, выполнив его, докладывают об этом руководителю работ: «Место работы со стороны станции Парма ограждено. Сигналист Павлов. Прием»; «Место работы со стороны станции Шестаки ограждено. Сигналист Петров. Прием».

65. Руководитель работ, приняв доклады от сигнальщиков и убедившись в правильности ограждения места работ, дает разрешение на установку изолирующей вышки на путь. Руководитель работ (или специально выделенный электромонтер) должен непрерывно слушать сигналы сигнальщиков.

66. Сигналист, ограждающий место работ, услышав или увидев приближающийся поезд, должен немедленно по радио доложить об этом руководителю работ «Со стороны станции Парма 'приближается поезд. Сигналист Павлов. Прием».

67. Руководитель работ, подтвердив получение этого извещения, должен немедленно привести контактную сеть в исправное состояние, убрать с пути вышку и бригаду, проверить соблюдение габарита, после чего вызвать сигнальщика и разрешить пропуск поезда: «Говорит руководитель работ Иванов. Пропуск поезда со стороны станции Парма разрешаю. Прием».

68. Если по какой-либо причине пропуск поезда по месту проведения работ невозможен или необходимо пропустить его с пониженной скоростью или с опущенными токоприемниками, руководитель работ дает сигнальщику по радио соответствующее распоряжение. В этом случае сигнальщик обязан выполнить распоряжение руководителя работ, доложить ему и ждать дальнейших указаний.

69. После окончания работ и снятия вышки с пути руководитель работ дает сигнальщикам указание о прекращении ограждения места работ: «Говорит руководитель работ Иванов. Работы окончены. Прекращайте ограждение и возвращайтесь ко мне. Прием». Сигнальщики поочередно повторяют распоряжение руководителя работ и уходят с места ограждения к месту сбора

бригады.

70. Руководитель работ или электромонтер (находящийся у радиостанции, на месте работ) через каждые 10—15 мин должен проверять исправность радиосвязи, вызывая сигналистов. В случае нарушения радиосвязи хотя бы с одним из сигналистов руководитель работ обязан привести контактную сеть в состояние, обеспечивающее безопасное проследование поездов по данному участку, прекратить работы и принять меры к тому, чтобы снять сигналистов с ограждения.

71. В случае нарушения радиосвязи с руководителем работ сигналист обязан принять меры к остановке поезда.

Остановив поезд, сигналист должен установить зрительную связь с руководителем работ (или другим работником бригады, высланном с места работ к сигналисту) и действовать по его указанию.

#### VIII. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ НА УЧАСТКАХ, ГДЕ ПАССАЖИРСКИЕ ПОЕЗДА ОБРАЩАЮТСЯ СО СКОРОСТЬЮ БОЛЕЕ 120 км/ч

72. При производстве работ на участках, где пассажирские поезда обращаются со скоростью более 120 км/ч, руководитель работ должен иметь при себе расписание движения скоростных пассажирских поездов в пределах обслуживаемого участка

73 Ограждение съемной вышки производится с двух сторон на расстоянии, указанном в таблице настоящей Инструкции ,

74. До прохода скоростного поезда не менее чем за 10 мин все работы на контактной сети должны быть прекращены, контактная сеть приведена в исправное состояние, съемная вышка убрана на обочину пути и закреплена

Все работники не менее чем за 5 мин до прохода поезда должны уйти в полевую сторону на расстояние не менее 5 м от крайнего пути. Возобновлять работу до прохода скоростного поезда запрещается.

75. Производство работ на пути, соседним с тем, по которому должен проследовать скоростной поезд, должно быть прекращено не менее чем за 5 мин



до прохода поезда, съемная вышка снята на обочину пути и работники должны уйти в полевую сторону.

76. Если в установленное графиком время скоростной поезд не проследовал, руководитель работ до возобновления работы должен связаться с энергодиспетчером и уточнить время проследования этого поезда.

## ПРИЛОЖЕНИЕ 1

### ИЗВЛЕЧЕНИЕ ИЗ § 96 ИНСТРУКЦИИ ПО СИГНАЛИЗАЦИИ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ СОЮЗА ССР

Съемные ремонтные вышки на электрифицированных участках при нахождении на перегоне должны иметь:

а) 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, а ночью — спереди и сзади красный огонь фонаря, укрепленного на шесте;

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

Съемные ремонтные\* вышки на перегоне должны быть, кроме того, ограждены с обеих сторон переносными или ручными красными сигналами, переносимыми одновременно с передвижением ремонтной вышки.

При работе на станциях съемная ремонтная вышка должна иметь днем щит, окрашенный с обеих сторон в красный цвет, или красный флаг на шесте, а ночью — спереди и сзади красный огонь фонаря, укрепленного на шесте. При движении по станционным путям и стрелочным переводам съемная ремонтная вышка, кроме того, должна быть ограждена на расстоянии не менее 50 м с обеих сторон переносными или ручными красными сигналами, переносимыми одновременно с передвижением съемной ремонтной вышки.

Если на двухпутном или многопутном участке по смежному пути будет

следовать встречный поезд, то красный сигнал, ограждающий съемную ремонтную вышку, до прохода поезда снимается.

На двухпутных электрифицированных участках, кроме участков, оборудованных двусторонней автоблокировкой, и участков, где пассажирские поезда обращаются со скоростью не более 120 км/ч, допускается ограждение съемных ремонтных вышек только со стороны движения поездов по правильному пути.

## ПРИЛОЖЕНИЕ 2

### ИЗВЛЕЧЕНИЕ ИЗ § 42 ИНСТРУКЦИИ ПО СИГНАЛИЗАЦИИ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ СООЗА ССР

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

Препятствия на перегоне ограждаются с обеих сторон на расстоянии 50 м от границ ограждаемого участка переносными красными сигналами. От этих сигналов на расстоянии Б (см. таблицу настоящей Инструкции) в зависимости от руководящего спуска и максимальной допускаемой скорости движения поездов на перегоне укладывается по три петарды и на расстоянии 200 м от первой, ближней к месту работ, петарды в направлении от места работ устанавливаются переносные сигналы уменьшения скорости,

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

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

Переносные красные сигналы должны находиться под наблюдением руководителя работ.

Если место препятствия или производства работ на перегоне находится вблизи станции и оградить это место установленным порядком невозможно, то со стороны перегона оно ограждается так, как указано выше, а со стороны станции переносный красный сигнал устанавливается на ось пути против

входного сигнала (или сигнального знака «Граница станции») с укладкой трех петард, охраняемых сигналистом.

### ПРИЛОЖЕНИЕ 3

## ИЗВЛЕЧЕНИЕ ИЗ ПРАВИЛ ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ СОЮЗА ССР

§ 130. На станционных путях запрещается производить работы, требующие ограждения сигналами остановки или уменьшения скорости, без согласия дежурного по станции и без предварительной записи руководителем работ в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, такие работы должны выполняться указанным выше порядком, но только с согласия дежурного поездного диспетчера. При производстве таких работ на контактной сети со снятием напряжения, но без нарушения целостности пути и искусственных сооружений, запись о начале и окончании работ может заменяться регистрируемой в этом же Журнале телефонограммой, передаваемой руководителем работ дежурному по станции (на участках с диспетчерской централизацией — дежурному поездному диспетчеру)-

Ввод устройств в действие по окончании работ производится дежурным по станции на основании записи руководителя работ в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети или регистрируемой в том же Журнале телефонограммы, переданной дежурному по станции, с последующей личной отметкой руководителя работ.

§ 131. Закрытие перегона для производства работ на однопутном участке, а на двухпутном или многопутном участке одного или нескольких путей может производиться с разрешения начальника дороги. Если такое закрытий не вызывает изменения установленных размеров движения и времени прибытия и отправления поездов на соседние отделения дороги, оно может быть разрешено начальником отделения дороги.

Закрытие перегона или путей, вызывающее необходимость пропуска поездов в обход по другим участкам данной дороги 'или по другим дорогам,

допускается лишь в исключительных случаях с разрешения МПС.

§ 132. О предстоящем закрытии перегона на однопутном участке, а на двухпутном и многопутном одного или нескольких путей начальник отделения дорог» не позже чем за сутки уведомляет соответствующих руководителей работ.

Закрытие и открытие перегона или путей производятся приказом дежурного поездного диспетчера перед началом и по окончании работ.

§ 133. Запрещается приступать к работам до получения руководителем работ приказа дежурного поездного диспетчера (в форме письменного уведомления, телефонограммы или телеграммы) о состоявшемся закрытии перегона или путей, а также до ограждения сигналами места работ.

Из § 134. При производстве работ, связанных с устройствами энергоснабжения или СЦБ и связи и не вызывающих нарушения целостности пути и искусственных сооружений, открытие перегона или путей производится по получении уведомления соответственно" от начальника дистанции контактной сети или дистанции сигнализации и связи, или по их уполномочию от старшего электромеханика участка энергоснабжения (а на участках, где его нет, — мастера или электромеханика) или старшего электромеханика СЦБ и связи.

## СОДЕРЖАНИЕ

I. Общие положения

II. Выдача заявок на работу и предупреждений III. Ограждение изолирующей съемной вышки IV. Организация работ со съемной изолирующей вышкой на станции

V. Организация и порядок ограждения съемной вышки при работе на перегоне

VI Меры безопасности при проходе поездов VII. Ограждение съемной изолирующей вышки с применением радиосвязи

VIII Дополнительные меры безопасности на участках, где пассажирские поезда обращаются со скоростью более 120 км/ч

Приложение 1 Извлечение из § 96 Инструкции по сигнализации на

железных дорогах Союза ССР

Приложение 2 Извлечение из § 42 Инструкции по сигнализации на  
железных дорогах Союза ССР

Приложение 3. Извлечение из Правил технической эксплуатации  
железных дорог Союза ССР