

AS EVR Infra tegevuseeskirja (kinnitatud AS EVR Infra  
juhatuse 10.02.2009 otsusega nr 8/5.1) lisa loetelus  
nimetatud dokument nr 8

Утверждаю  
Заместитель Министра  
путей сообщения  
Российской Федерации  
А.С.МИШАРИН  
18 сентября 1999 г. ЦЭ-683

Согласовано  
Постановлением Президиума  
ЦК Российского профсоюза  
железнодорожников  
и транспортных строителей  
Протокол  
от 14 сентября 1999 г. N 12.47

**ИНСТРУКЦИЯ  
ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ  
ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ РАБОТ НА КОНТАКТНОЙ СЕТИ  
С ИЗОЛИРУЮЩИХ СЪЕМНЫХ ВЪШЕК**

## 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Настоящая Инструкция устанавливает порядок организации работ на контактной сети с изолирующих съёмных вышек (далее вышек), обеспечивающий безопасность движения поездов и безопасные условия труда электромонтеров.

1.2. Требования настоящей Инструкции обязательны для работников всех предприятий и организаций федерального железнодорожного транспорта, связанных с организацией и выполнением работ на контактной сети электрифицированных железных дорог.

1.3. Ответственными за обеспечение безопасности движения поездов и техники безопасности при производстве работ на контактной сети с вышки являются по кругу своих обязанностей заместитель руководителя ЭЧ по контактной сети, энергодиспетчер, начальник ЭЧК, старший электромеханик, электромеханик и руководитель работ, назначаемый в соответствии с требованиями правил техники безопасности при эксплуатации контактной сети. Каждый член бригады ЭЧК несет ответственность в объеме порученной ему работы.

Сигналистами могут быть электромонтеры контактной сети с группой по электробезопасности не ниже II, имеющие об этом запись в удостоверении.

1.4. Работы на контактной сети с вышек без перерыва в движении поездов производятся только в светлое время суток.

Для своевременного съема вышки с пути около нее постоянно должны находиться не менее 4 человек, включая работающих на вышке и руководителя работ.

Вышки, применяемые на участках железных дорог, оборудованных автоблокировкой, должны иметь изоляцию трех колес, чтобы не нарушать действия автоблокировки. Не допускается остановка колес вышки на изолирующем рельсовом стыке.

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

1.5. Вышка при нахождении ее на пути должна иметь видимые сигналы (днем - красные флаги, ночью - фонари с красным или белым огнями) и ограждаться в соответствии с требованиями пункта 7.10 Инструкции по сигнализации на железных дорогах Российской Федерации (ИСИ), утвержденной МПС России 26.04.93, ЦРБ/176.

1.6. Руководитель работ и электромонтеры во время производства работ должны быть одеты в костюмы с сигнальной кокеткой или сигнальные жилеты и защитные каски, сигналисты - в сигнальные жилеты и в отличие от других работников должны иметь головные уборы желтого цвета.

Бригада должна быть снабжена:

ручными флагами (красным и желтым);

петардами (не менее 6 при двухстороннем ограждении и не менее 3 при одностороннем ограждении вышки);

духовыми рожками;

сигнальными фонарями (при производстве работ в темное время суток);

переносными радиостанциями (при применении радиосвязи между руководителем работ и сигналистами, ДСП);

переносным прямоугольным щитом красного цвета - "Стоять! Запрещается проезжать сигнал" (при необходимости).

Для обеспечения надежной связи с ЭЦЦ и сигналистами руководитель работ должен иметь ключ от перегонной связи и переносную радиостанцию (при применении радиосвязи), переносной телефон (при необходимости).

1.7. Руководитель работ перед выездом к месту работ обязан:

проверить наличие, необходимое количество, исправность сигнальных приборов и принадлежностей, переносных средств связи;

иметь выписку из расписания движения пассажирских и пригородных поездов;

получить непосредственно от ДСП или через ЭЦЦ информацию о фактическом поездном положении и наличии предупреждений на перегоне.

1.8. Все работы на контактной сети с вышек выполняются по приказу или по согласованию с ЭЦЦ с записью в суточной ведомости. Энергодиспетчер обязан вести учет количества бригад, работающих с применением вышек, места работ, времени начала и окончания работ.

1.9. Работа на контактной сети с вышек с закрытием пути для движения поездов производится в следующих случаях:

если контактная сеть создает препятствие для движения поездов;

в темное время суток;

на перегонах и станционных путях, на которых после снятия вышки нет возможности установить ее в пределах габарита приближения строений;

на мостах, в тоннелях и между высокими платформами;

на участках с высокими насыпями и в местах, где прилегающие к земляному полотну кюветы заполнены водой, если отсутствует возможность удержания снятой вышки в габарите приближения строений;

в скальных выемках протяженностью более 50 м;

в негабаритных местах.

Перечень негабаритных мест определяется руководством дистанции электроснабжения, утверждается начальником отделения железной дороги, а при отсутствии отделения железной дороги - главным инженером или заместителем начальника железной дороги по согласованию с техническим (главным техническим) инспектором труда профсоюза на отделениях или на железной дороге.

Порядок закрытия перегона или одного или нескольких путей устанавливается пунктами 8.8 - 8.10 Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных МПС России 26.04.93, ЦРБ-162, (ПТЭ).

1.10. При выполнении работ без закрытия пути для движения поездов в случае внезапного ухудшения метеорологических условий и отсутствия видимости сигнальщиками бригады и приближающегося поезда на расстояниях, установленных пунктом 5.1 настоящей Инструкции, руководитель работ обязан прекратить работу, немедленно привести контактную сеть в состояние, обеспечивающее пропуск поездов, снять вышку с пути, удалить людей на безопасное расстояние и сообщить об этом ЭЦЦ. Приступить к работе вновь следует после восстановления видимости по согласованию с ЭЦЦ.

1.11. Передвигать вышку на двухпутном участке необходимо навстречу правильному движению поездов с одновременным передвижением сигнальщиков, ограждающих вышку. При передвижении и выполнении работ без применения радиосвязи должна постоянно обеспечиваться визуальная связь между руководителем работ и сигнальщиками.

Во всех случаях, когда нарушается связь между бригадой и сигнальщиком, работа должна быть прекращена, а вышка снята с железнодорожного пути на безопасные расстояния (пункты 7.5, 7.11 настоящей Инструкции).

1.12. После окончания работ вышка должна быть установлена не ближе 4 м от оси ближайшего железнодорожного пути или за опорой контактной сети с полевой стороны и располагаться, как правило, в местах нахождения работников федерального железнодорожного транспорта (у путевых зданий, охраняемых переездов, стрелочных постов и т.д.). Вышка надежно прикрепляется к опоре контактной сети струбциной, либо цепью, запираемой висячим замком в верхней части (на высоте 4 - 5 м), а также в нижней части (за раму вышки).

Места установки вышек определяются руководством ЭЦ, перечень их должен быть у энергодиспетчера и в ЭЧК.

Запрещается установка вышки для хранения под проводами ВЛ и на расстоянии менее 2 м от них.

## 2. ОФОРМЛЕНИЕ ЗАЯВОК НА ВЫДАЧУ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЙ

2.1. При работах с вышкой во всех случаях, согласно п. 16.31 Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, на поезда выдаются письменные предупреждения в порядке, установленном Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации (ИДП), утвержденной МПС России 02.10.93, ЦД/206.

При производстве работ с вышкой на многопутных участках с переносом вышки на соседний путь порядок ограждения должен быть утвержден начальником отделения железной дороги, а при отсутствии отделения железной дороги - главным инженером или заместителем начальника железной дороги.

При производстве работ на многопутных участках с двусторонним ограждением и переносом вышки на соседний путь предупреждения выдаются также и на поезда, следующие по этому соседнему пути.

2.2. Заявки на выдачу предупреждений на поезда ЭЧК подаются письменно, в том числе телеграммой, телефонограммой начальником ЭЧК или по его указанию электромехаником ЭЧК. Эти заявки должны быть направлены в адрес дежурных тех железнодорожных станций (далее станций) выдачи предупреждений, которые установлены начальником железной дороги, а также в адрес дежурных по станциям, ограничивающим перегон, на котором будет действовать предупреждение, ЭЧЦ и поезвному диспетчеру. Письменная заявка, поданная на одну из таких станций, должна быть подписана лицом, имеющим на это право, и передана телеграммой или телефонограммой в другие установленные адреса.

На участках с диспетчерской централизацией ЭЧЦ полученную заявку о выдаче предупреждений записывает в Журнал предупреждений поездного диспетчера.

2.3. Письменные заявки, телеграммы (телефонограммы) с заявками на выдачу запланированных предупреждений на поезда должны подаваться с таким расчетом, чтобы дежурными по станциям выдачи предупреждений они были получены 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 железной дороги.

2.4. Заявка на выдачу предупреждений на поезда дается по следующей форме:

ЗАЯВКА

ДС \_\_\_\_\_ ЭЧЦ \_\_\_\_\_ ДНЦ \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ 200\_\_ г. с \_\_\_\_ ч \_\_\_\_\_ мин. до \_\_\_\_ ч \_\_\_\_\_ мин.  
(дата)

на \_\_\_\_\_ км перегона (станции) \_\_\_\_\_  
(название перегона или станции)

на \_\_\_\_\_ пути будет работать бригада электромонтеров контактной сети с изолирующей съёмной вышки, с ограждением

\_\_\_\_\_ (одностороннее, двустороннее)

Начиная с указанного срока до \_\_\_\_\_  
(указать время или до отмены)

выдавайте машинистам поездов по \_\_\_\_\_ пути предупреждение:  
(номер)

"Работает съёмная вышка, соблюдать особую бдительность, подавать оповестительные сигналы"

ЭЧК \_\_\_\_\_  
(подпись)

2.5. В случае необходимости при выполнении работ на контактной сети или продления времени работ сверх ранее предусмотренного, руководитель работ подает заявку установленной формы (пункт 2.4 к настоящей Инструкции) на выдачу предупреждений (продолжение действия предупреждений) или сообщает по телефону или по другой связи ЭЦЦ, который передает ее поездному диспетчеру и в другие указанные в заявке адреса. При возникновении непредвиденных обстоятельств, угрожающих безопасности движения, заявка о выдаче предупреждений передается непосредственно дежурным по станциям, ограничивающим перегон (или на одну из этих станций) согласно пункту 12.6 Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации.

2.6. Руководителю работ запрещается приступать к работам (продолжать работу) с вышки до тех пор, пока он не будет иметь подтверждения о том, что заявка о выдаче предупреждений принята к исполнению.

### 3. ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТ С ВЫШКИ НА СТАНЦИИ

3.1. Выполнение работ на станционных путях согласовывается с ДСП.

Порядок производства работ на станционных путях определяется пунктом 8.7 Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации.

3.2. Перед началом работ на станционных путях руководитель работ согласовывает с дежурным по станции точное время начала и окончания работ, место работ, номер железнодорожного пути и делает соответствующую запись в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети (далее - Журнале осмотра) по следующей форме:

\_\_\_\_\_ 200\_\_ г. с \_\_\_\_ ч \_\_\_\_ мин. до \_\_\_\_ ч \_\_\_\_ мин. \_\_\_\_  
на \_\_\_\_\_ пути станции (парка) \_\_\_\_\_  
будет производиться работа на контактной сети \_\_\_\_\_  
(со снятием или

\_\_\_\_\_ без снятия напряжения)

\_\_\_\_\_ (характер работы)

Пути \_\_\_\_\_ секции \_\_\_\_\_ стрелки \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ станции (парка) \_\_\_\_\_

закреть для движения \_\_\_\_\_ поездов  
(всех или электропоездов)

\_\_\_\_\_ 200\_\_ г. При необходимости перевода стрелок и пропуска  
(дата) поезда по указанному пути и стрелкам  
заблаговременно оповещать об этом работающую  
бригаду.

Руководитель работ \_\_\_\_\_ (подпись) \_\_\_\_\_ (фамилия) \_\_\_\_\_ (дата)

ДСП \_\_\_\_\_ (подпись) \_\_\_\_\_ (фамилия) \_\_\_\_\_ (дата)

До выполнения записи в Журнале осмотра, подписания ее ДСП и возвращения руководителя работ к бригаде запрещается приступать к работе. В это время бригада должна находиться в безопасном месте, заблаговременно указанном руководителем работ.

3.3. Если работа производится на станции без закрытия путей для движения поездов и маневровых локомотивов (о чем руководитель работ делает запись в Журнале осмотра), дежурный по станции должен при наличии парковой связи уведомлять руководителя работ о переводе стрелок и пропуске поездов и маневровых передвижениях по пути, на котором производится работа.

Дежурный по станции должен также предупреждать локомотивную бригаду поезда, маневрового локомотива или составительскую бригаду при маневровых передвижениях, особенно, если движение происходит вагонами вперед, о необходимости подавать установленные оповестительные сигналы и проявлять особую бдительность.

3.4. По окончании работ (без закрытия или с закрытием пути для движения поездов) руководитель работ производит запись в Журнале осмотра по следующей форме:

Работы на контактной сети окончены. Пути \_\_\_\_\_  
(секции)

стрелки \_\_\_\_\_ станции (парка) \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ могут быть открыты для движения поездов.

Вышка снята и закреплена у опоры N \_\_\_\_.

\_\_\_\_\_ 200\_ г.  
(дата)

Руководитель работ \_\_\_\_\_  
(подпись) \_\_\_\_\_ (фамилия)

При работе без закрытия пути для движения поездов указанное уведомление об окончании работ может быть передано ДСП телефонограммой.

#### 4. ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТ С ВЫШКИ НА УЧАСТКАХ, ОБОРУДОВАННЫХ ДИСПЕТЧЕРСКОЙ ЦЕНТРАЛИЗАЦИЕЙ

4.1. По заявке начальника ЭЧК или руководителя работ ЭЧЦ согласовывает с поездным диспетчером возможность выполнения работ.

4.2. До начала производства работ на станциях, оборудованных диспетчерской централизацией, или на граничащих с такими станциями перегонах, ЭЧЦ делает запись в Журнале осмотра у поездного диспетчера по форме, приведенной в пункте 3.2 настоящей Инструкции. Приказ на работу руководителю работ ЭЧЦ дает после принятия поездным диспетчером записи к исполнению.

4.3. После окончания работ и получения уведомления от руководителя работ ЭЧЦ делает запись в Журнале осмотра у поездного диспетчера. Открытие перегона или путей станции производится на основании приказа поездного диспетчера после получения им уведомления от ЭЧЦ. После занесения такой записи в журнале осмотра ЭЧЦ поездному диспетчеру разрешается принимать и отправлять поезда по путям и стрелкам, на которых производились работы.

4.4. Работы с вышки на станциях, переданных на резервное управление, выполняются в соответствии с пунктами 4.2 и 4.3 настоящей Инструкции.

#### 5. ОГРАЖДЕНИЕ ВЫШКИ ПРИ РАБОТЕ НА ПЕРЕГОНАХ И СТАНЦИЯХ

5.1. На перегоне и главных путях станции два основных сигналиста, ограждающие вышку, должны находиться от нее с обеих сторон на расстоянии Б (рис. 1 - здесь и далее рисунки не

приводятся), указанном в таблице.

Таблица

№ п/п	Руководящий спуск и максимальная допускаемая скорость движения поездов	Расстояние от съёмной вышки до основного сигналиста Б, м	Расстояние, на котором основной сигналист должен видеть приближающийся поезд, В, м
1	2	3	4
1.	Перегоны с руководящими спусками менее 6% при скоростях движения: грузовых поездов не более 80 км/ч, пассажирских и рефрижераторных поездов не более 100 км/ч	1000	1700
	рефрижераторных поездов более 100 км/ч, но не более 120 км/ч, и пассажирских поездов более 100 км/ч, но не более 140 км/ч	1200	2000
	грузовых поездов более 80 км/ч, но не более 90 км/ч	1300	1500
	грузовых поездов более 90 км/ч, но не более 100 км/ч и пассажирских поездов более 140 км/ч, но не более 160 км/ч	1600	2000
	пассажирских поездов более 160 км/ч, но не более 200 км/ч	1800	2000
	2.	Перегоны с руководящими спусками 6% и круче, но не более 10% при скоростях движения: грузовых поездов не более 80 км/ч, пассажирских и рефрижераторных поездов не более 100 км/ч	1200
рефрижераторных поездов более 100 км/ч, но не более 120 км/ч и пассажирских поездов более 100 км/ч, но не более 140 км/ч		1300	2000
грузовых поездов более 80 км/ч, но не более 90 км/ч		1500	1500
пассажирских поездов более 140 км/ч, но не более 160 км/ч		1700	2000
пассажирских поездов более 160 км/ч, но не более 200 км/ч		1900	2000
3.		Перегоны с руководящими спусками круче 10%	Устанавливаются начальником железной дороги

5.2. Когда в бригаде отсутствует радиосвязь, тогда между основными сигнальщиками и бригадой должна обеспечиваться постоянная визуальная связь. При отсутствии видимости между основным сигнальщиком и бригадой ставятся дополнительные сигнальщики (рис. 1), количество которых и места их расстановки определяются до начала работы руководителем работ, исходя из местных условий. Если основной сигнальщик не может увидеть приближающийся поезд на расстоянии В (см. таблицу) вперед должен быть выставлен сигнальщик-оповеститель для своевременного оповещения основного сигнальщика о приближении поезда.

В каждом районе контактной сети должен быть утвержденный

начальником ЭЧ перечень мест, где выставляются дополнительные сигналисты и сигналисты-оповестители. На основании указанного перечня производится выписка наряда на работу с вышки и определение необходимого числа сигналистов.

5.3. Получив инструктаж от руководителя работ, сигналисты следуют на место ограждения.

Дополнительный сигналист, отойдя на расстояние, с которого обеспечивается надежная видимость бригады и места, где будет находиться основной сигналист, ожидает его прибытия на место ограждения. Основной сигналист отходит на расстояние Б (см. таблицу) от места работы бригады и ожидает прибытия сигналиста-оповестителя на место ограждения, с которого должен быть хорошо виден основной сигналист.

5.4. На главных путях станций и боковых путях с безостановочным пропуском поездов вышку ограждают в порядке, установленном для перегонов. Кроме того, руководитель работ должен выставить дополнительных сигналистов, обеспечивающих ограждение места производства работ от наезда подвижного состава с соседних путей (рис. 2).

В ЭЧК должны находиться согласованные с начальниками станций и утвержденные начальником ЭЧ схемы станций, с указанием на них главных и боковых путей, по которым осуществляется безостановочный пропуск поездов.

5.5. При производстве работ с вышки на станционных путях (кроме главных, а также боковых с безостановочным пропуском поездов) она ограждается сигналистами, находящимися на расстоянии не менее 50 м от нее с обеих сторон (рис. 3).

5.6. На границе и в горловине станции, входных и выходных стрелках ограждение выставляется следующим образом: при работах на подходах к станции или между входным сигналом и первой входной стрелкой вышка ограждается в таком же порядке, как и при работах на перегоне, кроме того, ставится сигналист со стороны станции у ближайшей к вышке стрелки.

5.7. Между выходной стрелкой и границей станции, а также за границей станции вышка на главном пути ограждается, как и при работах на перегоне. Кроме того, ставятся дополнительные сигналисты у ближайших к вышке стрелок, по которым возможно отправление поезда на путь, где работает бригада (рис. 4).

5.8. На стрелках в горловинах станции вышка ограждается сигналистами, располагающимися на всех ближайших стрелках, по которым возможно отправление поездов или движение маневровых составов на стрелку, где работает бригада (рис. 5).

5.9. При работе на секционных изоляторах и изоляторах, врезанных в нижний фиксирующий трос контактной подвески и расположенных в междупутьях станции, ограждение вышек выполняется по обоим путям.

5.10. Устанавливать вышку на путь разрешается только после расстановки всех сигналистов и получения руководителем работ от них сигнала о возможности начала работ.

5.11. Сигнал о возможности начала работ дается сигналистом по 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.

Получив сигнал, руководитель работ ответным сигналом подтверждает его получение.

5.12. Во время ограждения вышки сигналисты должны стоять с развернутым красным флагом или ручным фонарем с красным огнем, как правило, на обочине пути, на котором производится работа.

Сигналистам запрещается:

отвлекаться от наблюдения за приближением поезда, сигналами смежных сигналистов и руководителя работ;

выходить на ось ограждаемого пути;

сходить при проходе поезда на соседний путь или находиться в

междупутье;

садиться на рельсы и обочину пути;  
самовольно покидать место ограждения.

5.13. После окончания работ вышка убирается с пути, а руководитель работ подает сигнал сигнальщикам развернутыми красным и желтым флагами, перекрещивая их над головой. Первым сигнал повторяет ближайший к месту работ сигнальщик, затем повторяют остальные. После получения этого сигнала от руководителя работ сигнальщики сходят с пути и прекращают ограждение.

5.14. Порядок выставления ограждения вышки во время ее перемещения по путям с одного места на другое такой же, как и при производстве работ.

## 6. ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТ ПРИ ОДНОСТОРОННЕМ ОГРАЖДЕНИИ ВЫШКИ НА ПЕРЕГОНЕ

6.1. Одностороннее ограждение вышки на перегоне допускается только при движении поездов по правильному пути. Участки железных дорог, на которых разрешается одностороннее ограждение, устанавливаются начальником железной дороги по согласованию с главным техническим инспектором труда профсоюза на железной дороге.

6.2. Одностороннее ограждение вышек не допускается на участках железных дорог:

где пассажирские поезда обращаются со скоростью более 120 км/ч;  
с двусторонней автоблокировкой;

где поезда следуют с подталкиванием и возвращением толкача с перегонов обратно на станцию;

при закрытии одного из путей для производства ремонтно-путевых и строительных работ и установлении однопутного движения.

6.3. Работы с односторонним ограждением вышки разрешаются в светлое время суток и при наличии связи руководителя работ с ЭЦ (энергодиспетчерской, линейно-путевой, перегонной связи или радиосвязи).

6.4. Перед началом работ ЭЦ производит запись у поездного диспетчера на графике исполненного движения поездов или в Журнале диспетчерских распоряжений о том, что на перегоне производятся работы с односторонним ограждением вышки и пропуск поездов по неправильному пути запрещен. ДНЦ принимает запись к исполнению.

6.5. Руководитель работ обязан перед началом работ и через каждый час в период работ уточнять поездную обстановку через ЭЦ. При перерыве связи с ЭЦ и до ее восстановления работы должны быть прекращены, а вышка снята с пути.

6.6. При пропуске поездов по неправильному пути, на котором производятся работы на контактной сети, при перерыве всех средств связи или при недостаточной видимости (туман, снегопад, дождь) вышка должна ограждаться с 2-х сторон в порядке, указанном в пунктах 5.1 и 5.2 настоящей Инструкции.

6.7. Следование сигнальщиков на место ограждения, взаимодействие руководителя работ с сигнальщиками при одностороннем ограждении места работ осуществляются в соответствии с требованиями раздела 5 настоящей Инструкции.

6.8. При необходимости пропуска поезда по неправильному пути, на котором выполняются работы с вышки при одностороннем ограждении, ЭЦ обязан предупредить об этом руководителя работ и потребовать от него немедленного приведения контактной сети в состояние, обеспечивающее освобождение пути и пропуск поезда.

В случае нарушения телефонной и радиосвязи с работающей бригадой ЭЦ принимает меры к ее оповещению, которое может быть осуществлено:

через работников других служб (пути, связи и т.д.);

отправкой на место работ дрезины (по указанию ДНЦ) или автомобиля ЭЧК с ближайшей станции или транспорта других

подразделений;

передачей записки с локомотивной бригадой поезда, отправляемого по правильному пути на этот перегон;

при перерыве связи руководитель работ действует согласно пункту 6.5 настоящей Инструкции.

6.9. Руководитель работ, получив сообщение от ЭЦ о предстоящем пропуске поезда по неправильному пути, обязан привести контактную сеть в состояние, обеспечивающее безопасный пропуск поезда, прекратить работу, снять вышку с пути, установив ее в габарите приближения строений, удалить бригаду с пути и доложить ЭЦ, что работа на контактной сети прекращена, обеспечены возможность движения по неправильному пути и безопасность персонала.

6.10. После получения от руководителя работ уведомления о прекращении работ, снятия и удалении бригады с пути ЭЦ делает об этом запись на графике исполненного движения поездов или в Журнале диспетчерских распоряжений у поездного диспетчера или сообщает ему об этом другим установленным на железной дороге порядком.

6.11. Если руководитель работ получил сообщение о том, что двустороннее движение поездов на пути, где осуществляется работа с односторонним ограждением, остается на длительное время (прохождение более чем 1 поезда), он обязан обеспечить двустороннее ограждение или прекратить работу.

6.12. При возобновлении одностороннего движения по правильному пути допуск бригады к работе с односторонним ограждением осуществляется только после разрешения ЭЦ.

## 7. МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ПРОПУСКЕ ПОЕЗДОВ

7.1. Увидев или услышав приближающийся поезд, сигналист подает сигнал рожком (один длинный звук при подходе нечетного и два длинных при подходе четного поезда) и ручным красным флагом (движение сверху вниз рукой с флагом, вытянутой в сторону пути) (рис. 6), до тех пор, пока не убедится, что сигнал принят следующим сигнальником (если он имеется) или непосредственно руководителем работ.

Дополнительные сигнальщики и руководитель работ дублируют эти сигналы, что одновременно является и подтверждением восприятия сигналов от предыдущего сигнальщика.

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

Проверив соблюдение расстояний, он разрешает сигнальщикам пропуск поезда по телефону, радио или давая рожком один длинный сигнал с одновременным движением над головой развернутым желтым флагом (рис. 7 а).

7.3. При пропуске поезда сигнальщики и руководитель работ в дневное время стоят со свернутым желтым флагом (рис. 7 б).

7.4. Бригада вновь приступает к работе только после прохода поезда и восстановления визуальной связи с сигнальщиками.

7.5. Для пропуска поезда на перегоне по пути, на котором производится работа, вышка должна быть установлена в пределах габарита приближения строений, но не ближе 2 м от крайнего рельса на обочине этого пути.

Запрещается переносить вышку:

на междупутье на перегоне;

на соседний путь при одностороннем ограждении;

на соседний путь при двустороннем ограждении, когда на поезда, следующие по соседнему пути, не выдаются предупреждения.

7.6. Если пропуск поездов по месту, где производятся работы, невозможен, руководитель работ обязан дать сигнальщикам звуковой и видимый сигналы остановки поезда (рис. 8).

Получив сигнал об остановке поезда, основной сигналист в соответствии с пунктом 3.4 Инструкции по сигнализации на железных дорогах Российской Федерации укладывает петарды и, отойдя от них на 20 м к месту работ, показывает красный сигнал в сторону приближающегося поезда.

В случае, когда поезд находится на расстоянии менее 800 м от сигналиста, петарды не укладываются, а остановка поезда производится только красным сигналом.

7.7. Для пропуска поезда, локомотива на станции по пути, на котором выполняются работы, разрешается переносить вышку на широкое междупутье (при расстоянии между осями путей не менее 6 м) или на соседний путь, с переходом на этот путь сигналистов.

Запрещается переносить вышку на соседний, не закрытый для движения путь, по которому предусматривается безостановочный пропуск поездов, а также на междупутье рядом с этим путем.

Если по пути, на который необходимо перенести вышку, проходит подвижной состав или этот путь у места работ занят подвижным составом, ее не переносят, а принимают меры к немедленной остановке поезда, следующего по пути, на котором работает бригада.

Места, на которые разрешается переносить вышку при работе на станции, должны быть определены начальником ЭЧК и согласованы с начальником станции.

7.8. При проходе поезда на перегоне или станции по соседнему пути руководитель работ обязан прекратить работы. Работники, находящиеся на рабочей площадке вышки, спускаются на землю. Электромонтеры, находящиеся у вышки, удерживают ее и следят за проходящим поездом. Руководитель работ наблюдает за сигналами сигналистов и контролирует обеспечение безопасности бригады. Запрещается передвижение вышки при проходе поезда по соседнему пути.

После прохода поезда по соседнему пути бригада вновь приступает к работе.

7.9. Если между сигналистом и руководителем работ осуществляется только визуальная связь и при проходе поезда по соседнему пути она нарушается (пыль, метель, кривые малого радиуса в пути и т.д.), руководитель работ обязан не только прекратить работу, но и обеспечить снятие вышки с пути. В этом случае сигналист при появлении поезда по пути, на котором работает бригада, и отсутствии сведений о снятии вышки с пути, должен принять меры к его остановке. Возобновлять работу разрешается только после восстановления визуальной связи между руководителем работ и сигналистом.

7.10. При производстве работ на участке, где пассажирские поезда обращаются со скоростями выше 140 км/ч, руководитель работ должен иметь при себе выписку из расписания движения скоростных пассажирских поездов, которые следуют в пределах обслуживаемого участка.

Перед началом работ с вышки руководитель работ должен уточнить время проследования скоростного пассажирского поезда у дежурного по станции или у поездного диспетчера.

Во всех случаях опозданий скоростных пассажирских поездов поездной диспетчер обязан поставить в известность всех дежурных по станциям участка, которые извещают дежурных по переездам.

На участках обращения поездов со скоростью выше 140 км/ч запрещается начинать выполнение плановых работ с вышки, если до прохода скоростного поезда остается менее 1 ч.

7.11. Не менее чем за 10 мин. до прохода скоростного пассажирского поезда работы с вышки по этому пути, а также на путях, имеющих выход на маршрут скоростного поезда, должны быть прекращены, а контактная сеть приведена в состояние, обеспечивающее безопасный пропуск скоростного поезда. Вышка должна быть снята с пути следования скоростного поезда и надежно закреплена, а материалы и инструмент должны быть убраны с пути.

Все работники (включая сигнальщиков) не позднее чем за 5 мин. до прохода скоростного пассажирского поезда должны отойти на расстояние не менее 4 м от крайнего рельса пути, по которому проследует поезд со скоростью 141 - 160 км/ч, и не менее 5 м - со скоростью 161 - 200 км/ч (пункт 6.2 Инструкции по техническому обслуживанию и эксплуатации сооружений, устройств, подвижного состава и организации движения на участках обращения скоростных пассажирских поездов, утвержденной МПС России 19.07.1996, ЦРБ-393). Вышку следует убирать на такие же расстояния.

7.12. Работы на пути, соседнем с тем, по которому ожидается следование скоростного пассажирского поезда, должны быть прекращены и работающие должны отойти на обочину этого пути за 5 минут до его прохода, вышку следует перенести на обочину пути.

7.13. На скоростном участке железной дороги все руководители работ должны иметь при себе радиостанции и пользоваться радиосвязью с дежурными по станции, машинистами локомотивов, а также иметь ключи от телефонов перегонной связи и телефонные трубки для пользования этой связью. Радиостанции также должны иметь и сигнальщики.

#### 8. ОГРАЖДЕНИЕ ВЫШКИ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ РАДИОСВЯЗИ МЕЖДУ РУКОВОДИТЕЛЕМ РАБОТ И СИГНАЛЬЩИКАМИ

8.1. Порядок ограждения вышки сигналами и расстановка сигнальщиков при использовании радиосвязи такие же, как и при применении других видов связи и как это указано в пункте 1.5 настоящей Инструкции.

8.2. Ограждение вышки с использованием радиосвязи допускается только при обеспечении уверенного приема радиоинформации в радиусе не менее 2000 м. В этом случае дополнительные сигнальщики не выставляются.

8.3. Перед началом работ сигнальщики с радиостанциями отходят от руководителя работ на расстояние 50 м и проводят предварительную настройку радиостанции и пробный разговор.

8.4. При разговоре по радио слова следует произносить отчетливо, не спеша, без крика. Все переговоры необходимо вести кратко. Запрещаются посторонние переговоры.

Убедившись в исправности радиостанций, руководитель работ инструктирует сигнальщиков о характере и особенностях предстоящей работы и направляет их к месту ограждения на расстояние, указанное в пункте 5.1 настоящей Инструкции (рис. 9).

При одностороннем ограждении вышки выставляется только один сигнальщик с радиостанцией навстречу правильному движению поездов. Порядок ограждения вышки сохраняется таким же, как и в разделе 6 настоящей Инструкции.

8.5. Для поддержания постоянной радиосвязи работающей бригады с сигнальщиками радиостанции, находящиеся у сигнальщиков и у руководителя работ (или специально выделенного электромонтера на месте работ), должны быть включены в положение "Прием".

8.6. Прибыв на место ограждения, сигнальщики вызывают по радио руководителя работ и, назвав свое место и фамилию, поочередно докладывают: "Сигнальщик (фамилия) для ограждения вышки по 1 (или 2) пути (называют километр и пикет) прибыл. Прием".

8.7. Получив уведомление от обоих сигнальщиков, руководитель работ дает им распоряжение об ограждении вышки: "Говорит руководитель работ (фамилия), оградите место работ! Прием".

8.8. Сигнальщики поочередно повторяют полученное распоряжение и, выполнив его, докладывают об этом руководителю работ:

"Место работы со стороны станции А ограждено. Сигнальщик (фамилия). Прием".

"Место работы со стороны станции Б ограждено. Сигнальщик (фамилия). Прием".

8.9. Руководитель работ, приняв доклады от сигнальщиков и

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

8.10. Сигналист, ограждающий место работ, услышав или увидев приближающийся поезд, должен немедленно по радио доложить об этом руководителю работ: "Со стороны станции А приближается поезд. Сигналист (фамилия). Прием".

8.11. 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 сигналиста и разрешить пропуск поезда: "Говорит руководитель работ (фамилия). Пропуск поезда со стороны станции А разрешаю. Прием".

8.12. 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 сигналисту по радио соответствующее распоряжение. В этом случае сигналист обязан выполнить распоряжение руководителя работ и ждать дальнейших указаний.

8.13. После окончания работ и снятия вышки с пути руководитель работ дает сигналистам указание о прекращении ограждения места работ: "Говорит руководитель работ (фамилия). Работы окончены. Прекращайте ограждение и возвращайтесь ко мне. Прием". Сигналисты поочередно повторяют распоряжение руководителя работ и уходят с места ограждения к месту сбора бригады.

8.14. Руководитель работ или электромонтер, находящийся у радиостанции на месте, через каждые 10 - 15 мин. должны проверять исправность радиосвязи, вызывая сигналистов. В случае нарушения радиосвязи хотя бы с одним сигналистом или неполучения ответа сигналиста на вызов руководитель работ обязан привести контактную сеть в состояние, обеспечивающее безопасное проследование поездов по данному участку, прекратить работы и снять сигналистов с ограждения.

Приступать к работе вновь разрешается только после восстановления радиосвязи и расстановки сигналистов.

8.15. В случае нарушения радиосвязи с руководителем работ или неполучения ответа руководителя работ на вызов сигналист обязан принять меры к остановке поезда. Остановив поезд, сигналист садится в кабину локомотива и сопровождает его со скоростью не более 20 км/ч до установления визуальной связи с руководителем работ (или другим работником бригады, посланным с места работ к сигналисту) и действует по его указанию.

8.16. Порядок ограждения вышки на перегоне и главных путях станции сигналистами и расстановка сигналистов при использовании радиостанции (радиотелефона) для связи с ДСП сохраняются такими же, как и при применении других видов связи и как указано в пункте 1.5 настоящей Инструкции. При этом сигналисты ведут переговоры как с руководителем работ, так и с ДСП (рис. 10, 11). Прибыв на место ограждения, сигналисты вначале устанавливают связь с ДСП, а затем с руководителем работ, как указано в пунктах 8.1 - 8.15 настоящей Инструкции.

## 9. МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ РАБОТ С ВЫШКИ НА СТРЕЛОЧНЫХ ПЕРЕВОДАХ И НА КРИВЫХ УЧАСТКАХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ

9.1. При передвижении вышки по стрелочному переводу возможен перевод централизованной стрелки или подвижного сердечника крестовины под колесами вышки, а также набегание реборды колеса вышки на сердечник крестовины, что может привести к сходу колес вышки с рельсов и падению вышки.

9.2. Выдающий наряд на работу с вышки в пределах стрелочных

переводов и на кривых участках пути при проведении инструктажа руководителю работ обязан:

указать на особенности передвижения вышки в этих местах;

выдать карточку места повышенного внимания на кривых участках пути (МПВ) (Приложение к настоящей Инструкции).

9.3. Руководитель работ обязан:

перед началом работ сделать запись в Журнале осмотра о маршруте передвижения вышки по стрелочным переводам с указанием их номеров и необходимости оповещения бригады по имеющимся у ДСП видам связи (парковая, радиосвязь) о переводе указанных стрелок;

при проведении инструктажа членов бригады указать маршрут передвижения вышки, конкретные особенности передвижения вышки по стрелочным переводам и на кривых участках пути;

назначить из бригады не менее 2-х электромонтеров для передвижения, удержания вышки от опрокидывания и наблюдения за состоянием стрелочного перевода и пути в кривых;

перед установкой вышки на путь визуально убедиться в исправности ее лестниц, раскосов, рамы;

после установки бригадой вышки на путь проверить путем пробного передвижения крепление колес на осях, отсутствие осевого перемещения и торцевого биения колес и при необходимости закрутить гайки на осях колес.

9.4. Передвижение пустой вышки по стрелочному переводу допускается в любом направлении при любом положении стрелки.

При получении сообщения от ДСП о необходимости перевода стрелок бригада останавливает вышку перед стрелочным переводом, ждет перевода стрелки или подвижного сердечника крестовины и затем передвигает вышку и продолжает работу. При этом руководитель работ ждет сигнала от сигнальщиков о приближении поезда.

Переставлять и передвигать вышку по стрелочному переводу должны не менее четырех человек, располагающихся по углам вышки, включая руководителя работ. Все работники обязаны следить за устойчивым положением вышки и удерживать ее от падения в случае перевода стрелки или подвижного сердечника крестовины под колесами вышки. При несоответствии положения стрелки маршруту следования перестановка вышки производится бригадой в начале остряка стрелочного перевода.

9.5. Передвижение вышки с электромонтерами на рабочей площадке при положении стрелочного перевода по маршруту допускается, если не было сообщения ДСП по имеющимся у него видам связи (парковая, радиосвязь и др.) руководителю работ о переводе данной стрелки для подготовки маршрута.

Перед производством работ на контактной сети с установкой вышки на стрелочном переводе руководителю работ следует связаться по радио с ДСП, чтобы стрелочный перевод на время этих работ не переводился. По окончании работ руководитель работ сообщает об этом ДСП.

9.6. Запрещается передвижение вышки с электромонтерами на рабочей площадке, когда положение стрелки не соответствует маршруту передвижения. В этом случае руководитель работ должен остановить вышку, дать команду находящимся на рабочей площадке электромонтерам спуститься вниз и затем всей бригадой переставить пустую вышку на маршрут следования. После этого электромонтеры с соблюдением правил электробезопасности поднимаются на рабочую площадку и продолжают работу.

9.7. Передвигать вышку с находящимися наверху электромонтерами по стрелочным переводам и на кривых участках пути следует с особой осторожностью со скоростью пешего хода без толчков и резких остановок.

9.8. Команду на движение вышки по стрелочному переводу дает руководитель работ после сообщения ему находящегося наверху исполнителя работ о готовности к передвижению. При этом руководитель работ обязан лично убедиться в возможности

безопасного передвижения вышки и предупредить находящихся на рабочей площадке вышки электромонтеров о начале движения.

9.9. Во время движения вышки от остряка в сторону крестовины необходимо внимательно следить за проходом колес вышки по крестовине, не допуская набегания реборды колес на сердечник крестовины.

9.10. Во время подъема на вышку, работы и спуска с нее, особенно на кривых участках пути, вышку должны удерживать не менее двух человек, один из которых удерживает вышку от перемещения вдоль пути, а еще один или более – от возможного опрокидывания.

Место, где должен находиться электромонтер, удерживающий вышку от опрокидывания, указывает руководитель работ в зависимости от особенностей работы электромонтеров на верху вышки.

Электромонтерам, передвигающим или удерживающим вышку от падения, запрещается отвлекаться от передвижения или удержания вышки.

9.11. Во время передвижения вышки электромонтеры, находящиеся в каретке, должны, как правило, располагаться с разных боковых сторон каретки вышки. При этом электромонтерам запрещается приближаться к контактной подвеске соседнего пути.

9.12. В каждой ЭЧК должны быть составлены карточки мест повышенного внимания (МПВ) на кривых участках пути.

В карточках МПВ указывается:

величина возвышения наружной нити, начиная с 30 мм;

номер опоры, от которой начинается возвышение и где оно заканчивается.

Значение возвышения наружной рельсовой нити ежегодно согласовывается в дистанции пути, а также не позднее 10 дней после проведения сплошной смены рельсов.

Карточки утверждаются руководством ЭЧ.

При изменениях значений возвышения наружного рельса после согласования в дистанции пути, карточка переутверждается руководством ЭЧ.

Перечень мест повышенного внимания выдается ЭЧЦ с указанием в нем мер безопасности.

При выполнении работ на контактной сети с вышек на кривых участках пути карточки МПВ должны находиться у руководителя работ.

9.13. Запрещается при работах на кривых участках пути с возвышением более 30 мм подниматься на вышку третьему человеку для передачи инструмента или материалов.

Инструкция по обеспечению безопасности движения поездов при производстве работ на контактной сети с изолирующих съемных вышек, утвержденная МПС СССР 06.03.86 N ЦЭ/4373, на территории Российской Федерации не применяется.

**Приложение**  
к Инструкции  
от 18 сентября 1999 г. N ЦЭ-683

Карточка места повышенного внимания на кривых участках пути

<p style="text-align: center;">1-я стр.</p> <p>Дистанция электроснабжения _____</p> <p style="text-align: center;">_____</p> <p style="text-align: center;">железной дороги</p> <p style="text-align: center;">_____</p> <p style="text-align: center;">(подразделение, цех)</p> <p style="text-align: center;">Карта N _____</p> <p style="text-align: center;">_____</p> <p>наименование перегона, где</p> <p style="text-align: center;">_____</p> <p>превышение одного рельса над</p> <p style="text-align: center;">_____</p> <p>другим более 30 мм</p> <p style="text-align: center;">_____</p>	<p style="text-align: center;">4-я стр.</p> <p style="text-align: center;">Таблица пересмотра</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 33%; padding: 5px;">Дата</td> <td style="width: 33%; padding: 5px;">Должность</td> <td style="width: 33%; padding: 5px;">Подпись</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">перес-</td> <td style="padding: 5px;">и Ф.И.О.</td> <td style="padding: 5px;"></td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">мотра</td> <td style="padding: 5px;"></td> <td style="padding: 5px;"></td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">_____</td> <td style="padding: 5px;">_____</td> <td style="padding: 5px;">_____</td> </tr> </table>	Дата	Должность	Подпись	перес-	и Ф.И.О.		мотра			_____	_____	_____
Дата	Должность	Подпись											
перес-	и Ф.И.О.												
мотра													
_____	_____	_____											

2-я - 3-я стр.

\_\_\_\_\_ УТВЕРЖДАЮ  
(подпись)

\_\_\_\_\_

дата

КАРТОЧКА МЕСТА ПОВЫШЕННОГО ВНИМАНИЯ  
НА КРИВЫХ УЧАСТКАХ ПУТИ

Наименование перегона и номера опор, где превышение одного рельса над другим более 30 мм	Превышение мм	Меры безопасности при производстве работ с вышки
---	------------------	--

ТЕРМИНЫ И СОКРАЩЕНИЯ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ В ИНСТРУКЦИИ  
от 18 сентября 1999 г. ЦЭ-683

ТЕРМИН, СОКРАЩЕНИЕ	ОПРЕДЕЛЕНИЕ ТЕРМИНА ИЛИ РАСШИФРОВКА СОКРАЩЕНИЯ
ВЛ	Воздушная линия электропередачи, включая отпайки
Главные пути	Пути перегонов, а также пути станций, являющиеся непосредственным продолжением путей прилегающих перегонов и, как правило, не имеющие отклонения на стрелочных переводах
Дежурный по станции (ДСП)	Сменный помощник начальника станции, единолично распоряжающийся приемом, отправлением и пропуском поездов, а также другими передвижениями подвижного состава по главным и приемо-отправочным путям станции (а где нет маневрового диспетчера - и по остальным путям)
ДНЦ	Поездной диспетчер
Руководитель работ	Ответственное лицо, на которое возложено руководство работами на эксплуатируемых железнодорожных путях, сооружениях и устройствах
Сигнал	Условный видимый или звуковой знак, при помощи которого подается определенный приказ
Скоростное движение пассажирских поездов	Движение пассажирских поездов со скоростями в интервалах, км/ч: 141 - 160 и 161 - 200
СЦБ	Сигнализация, централизация, блокировка
Съемные подвижные единицы	Съемные дрезины, ремонтные вышки на электрифицированных участках, путевые вагончики, путеизмерительные, дефектоскопные и другие тележки и подвижные единицы, которые могут быть сняты с пути обслуживающими их работниками вручную: изолирующая съемная вышка (лейтер)
ТРА	Техническо-распорядительный акт станции
ЭЧ	Дистанция электроснабжения
ЭЧК	Район контактной сети
ЭЦ	Энергодиспетчер