

§ 5. TARCZE OSTRZEGAWCZE (O)

Tarcze ostrzegawcze nieruchome stosuje się: podwójne (dwie tablice czworokątne) i pojedyncze (jedna tablica czworokątna)

1. Sygnał OW1 „W odległości potrzebnej do zatrzymania pociągu znajduje się semafor”

Dzienny i nocny

Dwie prostokątne tablice białe z czarnym obramowaniem – jedna nad drugą – i na każdej z nich dwa czarne kąty – jeden nad drugim – stykające się wierzchołkami



2. Sygnał OW2 „W odległości potrzebnej do zatrzymania pociągu znajduje się zwrotnica wejściowa na stację lub odgałęzienie”

Dzienny i nocny

Prostokątna tablica pomarańczowa z czarnym obramowaniem i czarnymi przekątnymi



§ 6. PRZEPISY STOSOWANIA TARCZ OSTRZEGAWCZYCH (O)

1. Tarcze ostrzegawcze ustawia się z prawej strony toru, patrząc w kierunku jazdy.

2. Tarcza ostrzegawcza podwójna (sygnał OW1) wskazuje, że pociąg zbliża się do semafora.

Jeżeli przy zbliżaniu się pociągu do tarczy podwójnej (OW1) semafor jest niewidoczny, to należy bieg pociągu tak regulować, aby zatrzymanie przed semaforem było zapewnione, gdyby semafor wskazywał sygnał Sr1 lub S1 „Stój”.

3. Tarcze ostrzegawcze podwójne (OW1) powinny być ustawione przed wszystkimi semaforami wjazdowymi i odstepowymi w odległości potrzebnej do zatrzymania pociągu przed semaforem.

Odległość ta powinna wynosić najmniej 400 m. Odległość między tarczą ostrzegawczą a semaforem może być w poszczególnych przypadkach za zezwoleniem Ministerstwa Komunikacji zmniejszona, jeżeli wskutek warunków profilu danego szlaku ciężar hamowany każdego kursującego tam pociągu wystarcza do zatrzymania go na tej zmniejszonej odległości.

4. Tarcza ostrzegawcza pojedyncza (sygnał OW2) wykazuje, że za nią w odległości potrzebnej do zatrzymania pociągu znajduje się zwrotnica wejściowa na stację (mijanę) lub też zwrotnica odgałęzienia linii.

Gdy pociąg zbliża się do tarczy pojedynczej (OW2), należy zmniejszyć jego szybkość tak, aby mógł zatrzymać się przed zwrotnicą wjazdową, jeżeli ze stacji (mijanki) lub też z miejsca odgałęzienia będą dawane ręczne sygnały zatrzymania, lub gdy drużyna pociągowa zauważy, że tor, na który ma pociąg wjechać, jest zajęty.

5. Tarcze ostrzegawcze pojedyncze stosuje się zasadniczo na liniach kolejowych, na których największa szybkość pociągów nie przekracza 30 km/godz.

Ustawia się je zamiast semafora wjazdowego przed stacjami (mijankami) i odgałęzieniami linii (§ 4 ust. 6) w odległości od zwrotnicy wejściowej na stację lub na odgałęzienie, wskazanej w § 6 ust. 3, zwiększonej o 50m. Przed tarczami pojedynczymi OW2 nie ustawia się tarcz ostrzegawczych podwójnych (OW1).

6. Na liniach o szybkości do 30 km/godz przed stacjami (mijankami) i odgałęzieniami z dobrymi warunkami widzialności i profilu podejścia zezwala się nie ustawiać tarcz ostrzegawczych pojedynczych, ograniczając się do sygnalizacji na zwrotnicach. Tarcze te jednak powinny być ustawione na liniach, na których kursują pociągi lekkie (§ 4 ust. 7), przed każdą nie obsługiwaną stacją (mijanką) wyznaczoną do krzyżowania (wyprzedzania) tych pociągów z pociągami lekkimi lub innego typu.

7. Tarcze ostrzegawcze unieważnione należy usunąć.