

§ 15. SYGNAŁY DAWANE PRZEZ DRUŻYNĘ POCIĄGOWĄ (Rp)

1. Sygnały maszynisty

1. Sygnał Rp1 „Baczność”

Jeden długi ton gwizdawką lokomotywy



2. Sygnał Rp2 „Osłonić pociąg”

Cztery długie tony gwizdawką lokomotywy, powtarzane kilkakrotnie



3. Sygnał Rp3 „Usunąć osłonę i wrócić do pociągu”

Jeden długi, jeden krótki i jeden długi ton gwizdawką lokomotywy



4. Sygnał Rp4 „Hamować średnio”

Jeden krótki ton gwizdawką lokomotywy



5. Sygnał Rp5 „Hamować”

Trzy długie, szybko po sobie następujące tony gwizdawką lokomotywy



6. Sygnał Rp6 „Odhamować średnio”

Jeden długi i jeden krótki ton gwizdawką lokomotywy



7. Sygnał Rp7 „Odhamować”

Dwa długie tony gwizdawką lokomotywy



8. Sygnał Rp8 „Rozpocząć popychanie”

Dwa krótkie tony gwizdawką lokomotywy



9. Sygnał Rp9 „Przerwać popychanie, pozostać przy pociągu”

Jeden krótki ton gwizdawką lokomotywy ciągnącej



10. Sygnał Rp10 „Dalsze popychanie nie jest potrzebne. Odjechać od pociągu”

Cztery krótkie tony gwizdawką lokomotywy ciągnącej



2. Sygnały drużyny konduktorskiej

1. Sygnał Rp 11 „Wsiadać”

Jeden długi ton gwizdawką ustną



2. Sygnał Rp12 „Gotów do odjazdu”

a) Dzienny

Podniesienie chorągiewki sygnałowej



b) Nocny

Podniesienie l a t a r k i z białym światłem



3. Sygnał Rp 13 „Odjazd pociągów towarowych, mieszanych i tych pociągów pasażerskich, które mają lokomotywę ciągnącą i popychającą”

Dwa długie tony gwizdawką ustną



4. Sygnał Rp14 „Odjazd pociągów pasażerskich”

Ręka podniesiona do góry, zwrócona dłonią w kierunku maszynisty i jednocześnie wypowiedziane głośno przez kierownika pociągu słowo „Odjazd”

§ 16. PRZEPISY STOSOWANIA SYGNAŁÓW DAWANYCH PRZE DRUŻYNĘ POCIĄGOWĄ (Rp)

1. Drużyna pociągowa daje sygnały gwizdawką lokomotywy (lub innym przyrządem dźwiękowym na lokomotywach i wagonach motorowych), chorągiewką, ręką, latarką ręczną, gwizdawką ustną i spłonkami.

Postanowienia dotyczące gwizdawki parowozowej odnoszą się również do innych przyrządów sygnałowych, znajdujących się na lokomotywach spalinowych, wagonach motorowych itp.

2. Maszynista daje sygnał Rp1 „Baczność”:

- 1) przy zbliżeniu się do stacji, mianowicie tuż przed tarczą ostrzegawczą (OW1) albo przed tarczą ostrzegawczą OW2, gdy nie ma tarczy ostrzegawczej OW1,
- 2) po zatrzymaniu pociągu przed semaforem wjazdowym lub odstępowym, wskazującym sygnał „stój”,
- 3) na wezwanie kierownika pociągu – przed odjazdem pociągu pasażerskiego, zatrzymanego na szlaku,
- 4) przed każdym ruszeniem pociągu roboczego dla ostrzeżenia robotników zatrudnionych załadunku lub rozładunku wagonów,
- 5) przed sygnałem D6 „Zwolnić bieg”, jeżeli bezpośrednio przy tym sygnale ustawiony jest przenośny wskaźnik W7,
- 6) przed stałym wskaźnikiem W6,
- 7) przed każdym ruszeniem parowozu w parowozowniach i przed wjazdem na obrotnicę,
- 8) dla ostrzeżenia osób znajdujących się na torze lub zbyt blisko toru,
- 9) przy wjeździe do tunelu,
- 10) we wszystkich przypadkach, gdy zachodzi potrzeba zwrócenia uwagi drużyny pociągowej oraz służby na szlaku i na stacjach.

3. Sygnał Rp2 „Osłonić pociąg” daje maszynista, gdy zajdzie potrzeba osłonięcia pociągu na szlaku.

4. Sygnał Rp4 „Hamować średnio” i sygnał Rp5 „Hamować” oraz sygnał Rp6 „Odhamować średnio” i Rp7 „Odhamować” maszynista daje dla uregulowania biegu pociągu, sygnał zaś Rp5 „Hamować” także dla zatrzymania pociągu, jeżeli do tego jest potrzebne współdziałanie drużyny konduktorskiej.

5. Na sygnał „Stój” drużyna konduktorska powinna hamować mocno, nie czekając na sygnał Rp5 „Hamować”.

6. Sygnał Rp11 „Wsiadać” stosuje się przed odjazdem pociągów towarowych, mieszanych i tych pociągów pasażerskich, które posiadają lokomotywę popychającą zaś sygnały Rp12 „Gotów do odjazdu” stosuje się przed odjazdem wszystkich pociągów.

7. Jeżeli na przodzie pociągu są dwie lokomotywy, sygnały gwizdawką lokomotywy daje maszynista pierwszej lokomotywy; jeżeli pracują dwie lokomotywy popychające, sygnały daje maszynista ostatniej lokomotywy.

8. W razie gdyby gwizdawka na lokomotywie przestała działać, dalsza jazda pociągu powinna odbywać się z zachowaniem największej ostrożności. Jeżeli przy tym pociąg idzie na hamulcach ręcznych, to maszynista powinien zatrzymać pociąg i uprzedzić kierownika pociągu o niedziałaniu gwizdawki. Dalsza jazda powinna odbywać się ze zmniejszoną szybkością, pozwalającą na zatrzymanie pociągu bez udziału drużyny konduktorskiej.

W obydwu przypadkach należy używać do dawania sygnału „Baczność” trąbki sygnałowej, w którą powinna być wyposażona drużyna lokomotywy. Podczas mgły lub zamieci, utrudniającej widzialność, należy w razie zepsucia się gwizdawki lokomotywy dojechać do najbliższej stacji ze zmniejszoną szybkością i zażądać lokomotywy pomocniczej.

9. Do podawania sygnału „Stój” drużyna konduktorska używa tych samych sygnałów ręcznych co i służba drogowa (D2 i D3).

Sygnały D2 i D3 „Stój” drużyna konduktorka powinna stosować:

- 1) jeżeli maszynista nie usiłuje zatrzymać pociągu przed sygnałem Sr1 lub S1 „Stój”,
- 2) jeżeli maszynista nie usiłuje zatrzymać pociągu przed sygnałem D1 „Stój”
- 3) jeżeli służba stacyjna lub drogowa albo drużyna pociągowa daje sygnał D2 lub D3 „Stój” ,
- 4) jeżeli konduktor spostrzeże w pociągu lub na torze przeszkodę, która zagraża dalszej jeździe pociągu.

We wszystkich powyższych przypadkach konduktor powinien jak najspieszniej przyciągnąć hamulec, po czym bezzwłocznie dawać sygnały D2 i D3 „Stój”.

Sygnały D2 i D3 „Stój” dane przez jednego z konduktorów powinni inni konduktorzy powtarzać ku przodowi, a w pociągach z parowozem popychającym także i ku tyłowi pociągu.

W pociągach z hamulcem zespolonym konduktorzy powinni w przypadkach wyżej wymienionych zamiast dawania sygnału D2 i D3 „Stój” zatrzymać pociąg hamulcem zespolonym.