

Przebiegiem pociągowym lub drogą przebiegu pociągu nazywa się osygnalizowany semaforem tor kolejowy ze zwrotnicami, przez które przejeżdża pociąg, drogę ochronną oraz inne urządzenia i zwrotnice ochronne, mające na celu ochronę pociągu poruszającego się po drodze przebiegu.

Przebiegiem manewrowym lub drogą przebiegu manewrującego taboru nazywa się osygnalizowany tarczą manewrową lub zaporową tor kolejowy wraz ze zwrotnicami, po których przejeżdża manewrujący tabor.

W miarę potrzeby w przebiegach manewrowych są stosowane drogi ochronne i urządzenia ochronne, podobnie jak w przebiegach pociągowych.

Drogę ochronną stanowi odcinek toru albo tor ze zwrotnicami znajdującymi się za semaforem lub tarczą sygnałową ustawioną na przedłużeniu drogi przebiegu. Droga ochronna zapobiega powstawaniu wypadków, jakie mogłyby się zdarzyć w razie przejechania pociągu lub manewrującego taboru poza semafor bądź tarczę sygnałową, jeśli wskazują one sygnał zabraniający jazdy albo manewru. Długość drogi ochronnej określają przepisy.

Urządzenia ochronne stanowią zwrotnice, wykolejnice, zeberka ochronne, semafony, tarcze sygnałowe i inne urządzenia. Zadaniem urządzeń ochronnych jest zabezpieczenie każdorazowo drogi przebiegu i drogi ochronnej przed wjechaniem na nie innego taboru.

Do podawania sygnałów optycznych drużynom pociągowym za pomocą urządzeń zrk służą: semafony, tarcze sygnałowe, wskaźniki i inne przyrządy ustawione obok torów.

2. Zasady tworzenia zależności w urządzeniach zrk

Urządzenia zabezpieczenia ruchu kolejowego służą do nastawiania przebiegów zarówno dla pociągów, jak i dla taboru manewrującego. Za pomocą tych urządzeń są również dawane sygnały na urządzeniach sygnalizacyjnych.

Do takich urządzeń jest zaliczona dźwignia nastawcza sygnałowa. Przekładanie dźwigni z jednego położenia w drugie powoduje — poza nastawieniem na semaforze sygnału zezwalającego — przesuwanie poprzeczek zależności i suwaków sygnałowych w skrzyni zależności, które wprowadzają uzależnienia między sygnałami i takimi urządzeniami, jak zwrotnice, wykolejnice i rygle.

Zespół warunków i urządzeń stwarzających wzajemne ich uzależnienie jest podany w tablicy zależności urządzeń zrk za pomocą ustalonych oznaczeń.

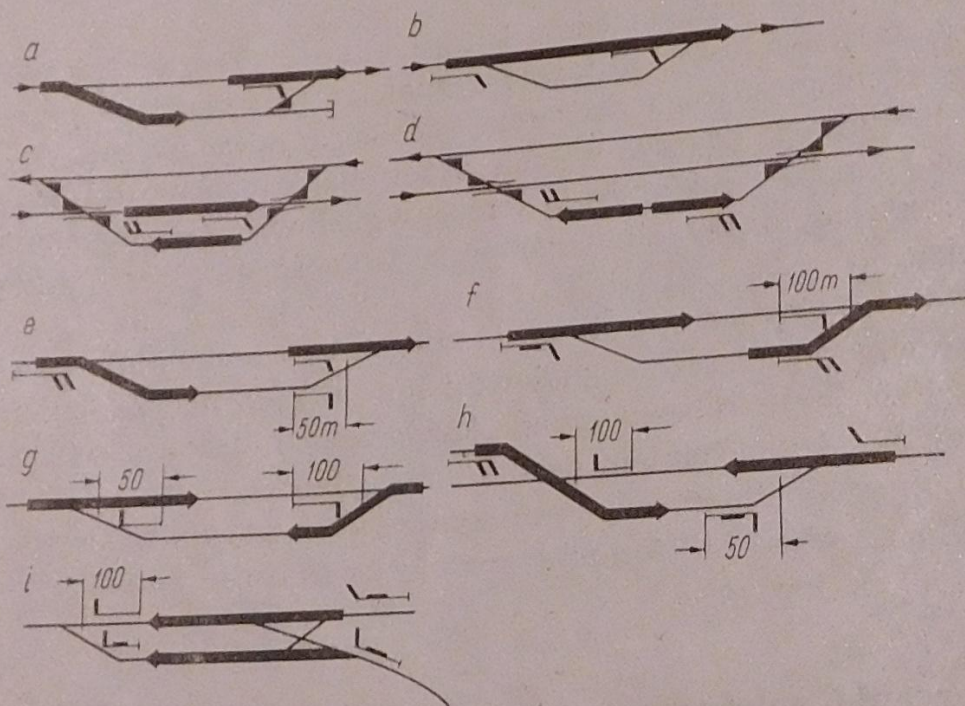
Tarcze sygnalizacyjne należące do urządzeń ochronnych nie zatrzymują poruszającego się taboru, lecz sygnalizują konieczność jego zatrzy-

mania się. Z tego względu wskazania ich odnoszą się praktycznie tylko do pojazdów z obsługą.

Układy torów i inne urządzenia na stacjach dopuszczają jednocześnie odbywanie się przebiegów lub też powodują ich wzajemne wykluczenie. Stąd też odróżnia się na stacjach przebiegi niesprzeczne i sprzeczne.

Przebiegami niesprzecznymi mogąymi odbywać się jednocześnie są następujące przebiegi pociągowe:

- oddzielone od siebie zwrotnicami ochronnymi (rys. 1a);
- przejazd przez stację bez zatrzymania po wyznaczonych torach głównych (rys. 1b);



Rys. 1. Przebiegi niesprzeczne

a — przebiegi oddzielone zwrotnicą ochronną, b — wjazdy i wyjazdy po torze głównym zasadniczym dla przejeżdżania pociągów przez stację bez zatrzymania, c — wyjazdy w przeciwnych kierunkach z sąsiednich torów, d — wyjazdy w przeciwnych kierunkach z jednego toru, e — wjazd na tor główny dodatkowy i wyjazd z toru głównego zasadniczego, f — wjazd na tor główny zasadniczy i wyjazd z toru głównego dodatkowego, g — wjazdy z przeciwnych kierunków na sąsiednie tor, h — wjazdy z kierunków przecinających się, i — wjazdy z kierunków łączących się

— dwa przebiegi z dwóch sąsiednich torów w przeciwnych kierunkach (rys. 1c);

— dwa przebiegi z jednego toru w przeciwnych kierunkach (rys. 1d).

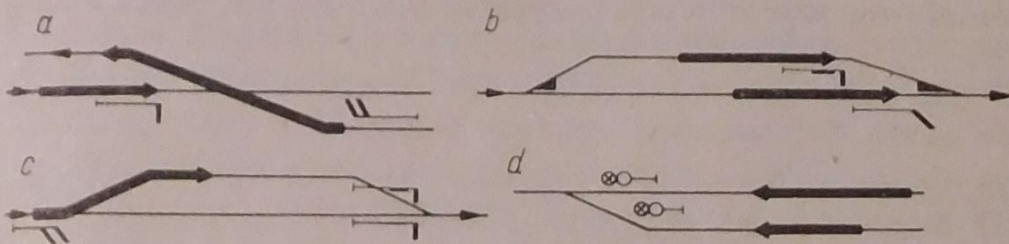
Przebiegi pozornie sprzeczne mogą być uznane za niesprzeczne, jeżeli zostaną spełnione następujące wymagania:

— semafor, przed którym ma się zatrzymać pociąg, będzie ustawiony w przewidzianej odległości przed miejscem niebezpiecznym; odległość ta za semaforem wyjazdowym lub drogowskazowym wynosi 100 m dla pociągów wjeżdżających na sygnał zezwalający na jazdę ze zmniejszoną prędkością (rys. 1 e, f, g, h, i);

- semafor, przed którym ma się zatrzymać pociąg, jest poprzedzony semaforem z tarczą ostrzegawczą przy nim ustawioną;
- jadący pociąg porusza się po terenie pochyłym (na wzniesieniu bądź na spadku) nie większym niż 2,5‰ lub po równi.

Jako przebiegi sprzeczne nie mogące odbywać się jednocześnie są uważane następujące przebiegi:

- dwa przebiegi mające wspólny odcinek lub wspólny punkt przecinających się przebiegów (rys. 2a i b);
- wjazd pociągu na tor główny dodatkowy nie przeznaczony do przepuszczania pociągów bez zatrzymania i wyjazd pociągu z tego toru (rys. 2c).



Rys. 2. Przebiegi sprzeczne

a — drogi przebiegów przecinają się w jednym punkcie, b — wspólny odcinek toru, c — wjazd i wyjazd z toru nie przeznaczonego do przebiegów bez zatrzymania, d — manewry na wspólny tor

Sprzeczne przebiegi manewrowe dotyczą tylko jednej głowicy stacyjnej. Jako sprzeczne przebiegi manewrowe należy uważać takie przebiegi, które mają wspólny odcinek toru lub przecinają się (rys. 2d).