



Jastrzębska Spółka Kolejowa

JSK – R12

INSTRUKCJA

o użytkowaniu urządzeń

radiołączności pociągowej

„Regulacja wewnętrzna spełnia wymagania określone w Ustawie z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. z 2013r. poz. 1594.) w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego”

Jastrzębie Zdrój 2014r.

Wszelkie prawa zastrzeżone

Modyfikacja, wprowadzanie do obrotu, publikacja, kopiowanie i dystrybucja w celach komercyjnych, całości lub części instrukcji bez uprzedniej zgody Jastrzębskiej Spółki Kolejowej Sp. z o.o. – są zabronione

Zarządzenie nr 22/2014

Dyrektora Infrastruktury Jastrzębskiej Spółki Kolejowej Sp. z o.o. w sprawie wprowadzenia do użytku służbowego „Instrukcji o użytkowaniu urządzeń radiolączności pociągowej JSK – R12”

§ 1

Na podstawie ustawy z dnia 28 marca o transporcie kolejowym (tekst jednolity; Dz. U. 2013r. poz. 1594 z późn. zm.) w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego wprowadza się do użytku służbowego „Instrukcję o użytkowaniu urządzeń radiolączności pociągowej JSK – R12”

§ 2

1. Zarządzenie obowiązuje od dnia 01.12.2014r.
2. Zarządzenie zostało ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w Spółce.
3. Zobowiązuje się dyrektorów działów do zapoznania podległych im pracowników z treścią Zarządzenia.

Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o.

Z-CIA PRZESŁA ZARZĄDU

Dyrektor Infrastruktury

Władysław Białogłazyk

Dyrektor Infrastruktury

Warszawa, dnia 8 maja 2014 r.

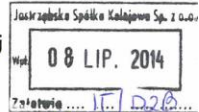


Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego
Krzysztof Dyl

DBK-WKWB.500.62.2014

Jastrzębska Spółka Kolejowa sp. z o.o.

ul. Towarowa 1
44-330 Jastrzębie-Zdrój



DECYZJA

Na podstawie art. 18a ust. 2 pkt 2 oraz art. 14 ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1594, z późn. zm.) i § 3 pkt 1 lit. b rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 60, poz. 407, z późn. zm.) oraz w związku z art. 104 § 1 i z art. 107 § 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeksu postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2013, poz. 267), po rozpatrzeniu wniosku nr 1/2014 spółki Jastrzębska Spółka Kolejowa sp. z o.o. nr pisma 263/D/DZB/SW/14 z dnia 05 marca 2014 r., przesłanego za pismem L.dz. 270/D/DZB/SW/14 z dnia 05 marca 2014 r. (data wpływu do urzędu dnia 07 marca 2014 r.), uzupełnionego pismem L.dz. 389D/DZB/SW/14 z dnia 31 marca 2014 r. (data wpływu do urzędu dnia 03 kwietnia 2014 r.)

AKCEPTUJĘ

regulacje wewnętrzne pod nazwą „JSK – R12 INSTRUKCJA o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej” spółki Jastrzębska Spółka Kolejowa sp. z o.o. z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju, które stanowią załącznik do niniejszej decyzji i są jej integralną częścią.

Na podstawie art. 107 § 4 Kodeksu postępowania administracyjnego odstępuje się od uzasadnienia niniejszej decyzji, z uwagi na to, że uwzględnia ona w całości żądanie strony.

POUCZENIE

Stronie niezadowolonej z niniejszej decyzji przysługuje prawo zwrócenia się z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy do organu wydającego decyzję, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji (art. 127 § 3 w związku z art. 129 § 2 Kodeksu postępowania administracyjnego).

Otrzymuje:
Kazimierz Bestry
Pełnomocnik Jastrzębskiej Spółki Kolejowej sp. z o.o.

adres do doręczeń
Jastrzębska Spółka Kolejowa sp. z o.o.
ul. Towarowa 1
44-330 Jastrzębie-Zdrój



PREZES
Urzędu Transportu Kolejowego
Krzysztof Dyl

Strona 1 z 1

Urząd Transportu Kolejowego, Departament Bezpieczeństwa Kolejowego, 00-928 Warszawa, ul. Chałubińskiego 4,
tel. (22) 630-19-47, faks (22) 630-18-90 e-mail: utk@utk.gov.pl, www.utk.gov.pl

SPIS TREŚCI

Rozdział I POSTANOWIENIA OGÓLNE	7
§ 1 Cel i znajomość instrukcji	7
§ 2 Zakres instrukcji	7
§ 3 Przeznaczenie radiołączności pociągowej	7
Rozdział II OGÓLNY OPIS SYSTEMU I URZĄDZEŃ RADIOŁĄCZNOŚCI POCIĄGOWEJ	9
§ 4 Charakter sieci radiołączności pociągowej.....	9
§ 5 System wywołania selektywnego	9
§ 6 Opis i obsługa urządzeń.....	10
Rozdział III ZASADY NAWIĄZYWANIA ŁĄCZNOŚCI	11
§ 7 Ogólne zasady prowadzenia rozmów radiotelefonicznych	11
§ 8 Nawiązywanie łączności między dyżurnym ruchu i prowadzącym pojazd trakcyjny	13
§ 9 Nawiązywanie łączności między prowadzącym pojazd trakcyjny i dyżurnym ruchu	13
§ 10 Nawiązywanie łączności między prowadzącymi pojazdy trakcyjne	13
§ 11 Nawiązywanie łączności między pracownikami wyposażonymi w radiotelefony przenośne, a prowadzącym pojazd trakcyjny lub dyżurnym ruchu	14
§ 12 Radiotelefoniczny system alarmowy	14
Rozdział IV WYKORZYSTYWANIE RADIOŁĄCZNOŚCI POCIĄGOWEJ	17
§ 13 Zakres i zasady wykorzystywania radiołączności pociągowej	17
§ 14 Wymiana informacji między prowadzącym pojazd trakcyjny i dyżurnym ruchu	18
§ 15 Wymiana informacji między dyżurnym ruchu i prowadzącym pojazd trakcyjny	19
§ 16 Wymiana informacji między prowadzącymi pojazd trakcyjny znajdującymi się na szlaku	20
§ 17 Wymiana informacji między pracownikami znajdującymi się na szlaku, a prowadzącymi pojazdy trakcyjne i dyżurnymi ruchu.....	20
Rozdział V POSTANOWIENIA KOŃCOWE	22
§ 18 Sprawdzanie stanu urządzeń radiołączności	22
§ 19 Sprawdzanie systemu zdalnego zatrzymywania pociągów drogą radiową.....	23
§ 20 Postępowanie w przypadku stwierdzenia usterek	24
§ 21 Ładowanie akumulatorów do radiotelefonów przenośnych	26
§ 22 Ewidencja urządzeń	26
§ 23 Szkolenie pracowników	26
WYKAZ ZMIAN.....	27

Podstawowe określenia używane w instrukcji

Pojazd kolejowy	pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, z napędem lub bez napędu.
Pojazd pomocniczy	pojazdy kolejowe z napędem, których budowa nie pozwala na ich włączenie do składu pociągu w tym pojazdy szynowodrogowe.
Pojazd trakcyjny	pojazd kolejowy z napędem własnym.
Prowadzący pojazd trakcyjny	osoba posiadająca kwalifikacje i uprawnienia do prowadzenia pojazdu kolejowego z napędem własnym.
Przewoźnik kolejowy	przedsiębiorca, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub świadczy usługę trakcyjną.
Rozkaz pisemny	informacja przekazywana przez dyżurnego ruchu drużynie pociągowej na ustalonym formularzu druku przy użyciu urządzeń łączności lub doręczana.
Tabor specjalny	Pojazdy kolejowe przeznaczone w szczególności do prac remontowo – budowlanych lub ratunkowych, których budowa pozwala na kursowanie samodzielne lub w składzie pociągu.
Zarządca infrastruktury	podmiot gospodarczy wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową – Jastrzębska Spółka Kolejowa Spółka z o.o..

Rozdział I

POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1

Cel i znajomość instrukcji

1. Instrukcja o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej określa zasady posługiwania się sprzętem radiotelefonicznym użytkowanym w sieci radiołączności pociągowej, dla zapewnienia bezpiecznego i sprawnego ruchu kolejowego.
2. Podmioty gospodarcze korzystające z sieci radiołączności pociągowej na liniach kolejowych Jastrzębskiej Spółki Kolejowej zobowiązane są stosować się do postanowień niniejszej instrukcji.
3. Znajomość niniejszej instrukcji obowiązuje:
 - 1) pracowników zatrudnionych na stanowiskach pracy, na których zostały zainstalowane urządzenia radiołączności pociągowej,
 - 2) pracowników, którym przydzielono do użytku radiotelefony przenośne dostosowane do pracy w sieci radiołączności pociągowej,
 - 3) pracowników jednostek organizacyjnych zajmujących się szkoleniem, kontrolą lub nadzorem w zakresie przestrzegania postanowień niniejszej instrukcji.

§ 2

Zakres instrukcji

1. Instrukcja zawiera:
 - 1) opis systemu radiołączności pociągowej,
 - 2) zasady nawiązywania łączności radiowej,
 - 3) zakres wykorzystywania radiołączności pociągowej.
2. Zasady utrzymywania urządzeń radiołączności pociągowej oraz szkolenia personelu w zakresie obsługi tych urządzeń regulują odrębne przepisy.

§ 3

Przeznaczenie radiołączności pociągowej

1. Radiołączność pociągowa przeznaczona jest do zapewnienia łączności między:

- 1) dyżurnym ruchu i prowadzącym pojazd trakcyjny,
 - 2) dyżurnymi ruchu sąsiednich posterunków ruchu - w przypadku wystąpienia całkowitej przerwy w łączności przewodowej lub zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego,
 - 3) prowadzącymi pojazdy trakcyjne znajdującymi się na tym samym szlaku,
 - 4) pracownikami dokonującymi obchodu torów, a prowadzącym pojazd trakcyjny jadącym po danym szlaku lub między pracownikami dokonującymi obchodu i dyżurnymi ruchu posterunków ruchu ograniczających dany szlak - wyłącznie w przypadkach zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub zdarzeń kolejowych,
 - 5) kierownikiem pociągu i prowadzącym pojazd trakcyjny,
 - 6) kierownikiem pociągu, a dyżurnym ruchu – w przypadkach zagrożenia bezpieczeństwa ruchu i zdarzeń kolejowych.
2. Dyspozytorzy zarządcy infrastruktury lub przewoźnika kolejowego mogą w razie potrzeb nawiązać łączność z prowadzącym pojazd trakcyjny za pośrednictwem dyżurnych ruchu. Łączność bezpośrednią między prowadzącym pojazd trakcyjny, a dyspozytorem (w zasięgu działania jego radiotelefonu) należy realizować na kanale ratunkowym (kanał nr 5), wyłącznie w akcjach ratowniczych lub awaryjnych mających bezpośredni wpływ na sprawność ruchu kolejowego.
3. Urządzenia radiołączności pociągowej mogą być również wykorzystywane przez personel instruktorski i kontrolerski właściwych służb do kontroli pracy sieci radiołączności pociągowej.
4. W radiotelefony przewoźne powinny być wyposażone następujące pojazdy kolejowe z napędem:
- 1) pojazdy trakcyjne,
 - 2) tabor specjalny poruszający się samodzielnie,
 - 3) pojazdy pomocnicze.
5. Włączanie do sieci radiołączności pociągowej innych użytkowników niż wymienieni w ust. 1 i 3 jest zabronione.
6. Na wybranych liniach kolejowych rozmowy radiotelefoniczne prowadzone w sieci pociągowej mogą być rejestrowane przez rejestratory rozmów radiotelefonicznych zainstalowane na posterunkach ruchu i rejestrujące wszystkie rozmowy przychodzące i wychodzące z danego radiotelefonu stacjonarnego.

Rozdział II

OGÓLNY OPIS SYSTEMU I URZĄDZEŃ RADIOŁĄCZNOŚCI POCIĄGOWEJ

§ 4

Charakter sieci radiołączności pociągowej

1. Sieć radiołączności pociągowej jest siecią łączności dwukierunkowej, simpleksowej z selektywnym wywołaniem grupowym.
2. Zasada pracy simpleksowej wyklucza możliwość jednoczesnego nadawania i odbierania informacji.
3. Urządzenia radiołączności umożliwiają prowadzenie rozmów pomiędzy urządzeniami przewoźnymi i stacjonarnymi na odległość około 15 km, zaś pomiędzy dwoma urządzeniami przewoźnymi - na odległość około 5-10 km.
4. Dla sieci radiołączności pociągowej na poszczególnych liniach kolejowych przydzielone są odpowiednie częstotliwości pracy (kanały). Przy przejeździe z jednej linii na drugą należy przełączyć radiotelefon na kanał obowiązujący na danej linii.
5. Numery kanałów obowiązujących na poszczególnych liniach kolejowych podane w zeszytach rozkładu jazdy pociągów i oznaczone literą „R” z dodaniem cyfry oznaczającej numer kanału (od 1 do 7) np. „R6”, lub „K” z dodatkiem cyfry oznaczającej nr kanału (od 1 do 4) np. „K1” a punkty zmiany kanału na linii określone są wskaźnikami W 28.

§ 5

System wywołania selektywnego

1. Stosownie do zastosowanego systemu wywołania, użytkownicy sieci radiołączności pociągowej dzielą się na grupy, a mianowicie:
 - 1) prowadzący pojazdy trakcyjne, pracownicy dokonujący obchodu torów i drużyny konduktorskie - zwani pierwszą grupą użytkowników,
 - 2) dyżurni ruchu posterunków ruchu, - zwani drugą grupą użytkowników.
2. Łączność z abonentami jednej z grup użytkowników nawiązuje się przez spowodowanie wysłania odpowiedniego sygnału dotyczącego danej grupy użytkowników, a następnie przez głosowe wywołanieżądanego abonenta. Samo wywoływanie głosem bez uprzedniego wysłania sygna-

tu wywoławczego nie pozwoli na nawiązanie łączności z żądanym abonentem.

§ 6

Opis i obsługa urządzeń

1. W sieci radiolączności pociągowej stosowane są następujące urządzenia radiotelefoniczne:
 - 1) radiotelefon stacjonarny: urządzenie radiokomunikacyjne zainstalowane w budynku lub innym obiekcie stałym posiadające antenę stacjonarną,
 - 2) urządzenie radiokomunikacyjne zainstalowane w pojeździe kolejowym lub drogowym, zasilane z pokładowego źródła energii elektrycznej i posiadające antenę przewoźną,
 - 3) radiotelefon przenośny – urządzenie radiokomunikacyjne przystosowane do noszenia przez użytkownika i zasilane z wewnętrznej baterii akumulatorów.
2. Warunki techniczne dotyczące prawidłowej obsługi i bezpiecznej eksploatacji urządzeń radiolączności pociągowej zawierają instrukcje techniczne lub instrukcje obsługi danego typu radiotelefonu.

Rozdział III

ZASADY NAWIĄZYWANIA ŁĄCZNOŚCI

§ 7

Ogólne zasady prowadzenia rozmów radiotelefonicznych

1. W czasie prowadzenia rozmów radiotelefonicznych należy przestrzegać następujących zasad:
 - 1) wymawiać każde słowo wyraźnie,
 - 2) mówić w równomierny tempie,
 - 3) utrzymywać równomierny poziom natężenia głosu,
 - 4) mikrofon trzymać w odległości 10 - 15 cm od ust,
 - 5) przerywać mówienie, gdy zachodzi konieczność odwrócenia głowy od mikrofonu.
2. Przed nawiązaniem łączności, należy przez okres kilku sekund, dokonać nasłuchu, czy w tym czasie nie jest prowadzona rozmowa przez inne osoby.

Przerywanie rozmów prowadzonych przez inne osoby może być stosowane tylko dla przekazania meldunków dotyczących zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
3. W radiotelefonach stacjonarnych i przewoźnych fakt zajęcia kanału (prowadzenia rozmowy) jest sygnalizowany świeceniem lampki fali nośnej na płycie czołowej manipulatora.
4. W celu nawiązania łączności z żądanym abonentem sieci radiołączności pociągowej należy:
 - 1) upewnić się czy odpowiedni kanał radiowy jest wolny,
 - 2) zdjąć mikrofon z zaczepu i nacisnąć przycisk wywołania selektywnego na płycie czołowej manipulatora odpowiadający danej grupie użytkowników, zgodnie z § 5 ust. 1 i instrukcją obsługi użytkowanego radiotelefonu,
 - 3) po zwolnieniu przycisku wywołania selektywnego na manipulatorze natychmiast przycisnąć przycisk na mikrofonie i wywołać żadanego abonenta, podając znak wywoławczy abonenta, z którym ma być prowadzona rozmowa oraz swój znak wywoławczy,

- 4) po zakończeniu wywołania głosem, wypowiedzieć słowo „odbior” po czym natychmiast należy zwolnić przycisk mikrofonowy i nasłuchiwać odpowiedzi; jeżeli wywołany abonent nie zgłosi się, powtórzy czynności według punktów 2 i 3,
- 5) znakami wywoławczymi dla radiotelefonów stacjonarnych są nazwy posterunków ruchu, dla radiotelefonów przewoźnych -numery pociągów, a dla radiotelefonów przenośnych odpowiednie hasła słowne i cyfrowe. Przykład: Nastawnia dysponująca Pniówek ma znak wywoławczy „Pniówek”, pociąg nr 44250 ma znak wywoławczy „Pociąg 44250”, kierownik pociągu ma znak wywoławczy „Kierownik ...” uzupełniony numerem pociągu.
- 6) po usłyszeniu w głośniku sygnału wywołania selektywnego i skierowanego do „siebie” wołania głosem należy:
 - a) zdjąć mikrofon z zaczepu,
 - b) przycisnąć przycisk mikrofonowy i obowiązkowo - odpowiedzieć na wywołanie.
5. W przypadku usłyszenia sygnału wywołania selektywnego i wywołania głosem skierowanego do innego odbiorcy (abonenta), nie należy zdejmować mikrofonu z zaczepu; nie zdjęcie mikrofonu z zaczepu spowoduje, po upływie 6 do 10 sekund, wyłączenie głośnika.
6. Przez cały czas mówienia do mikrofonu, przycisk mikrofonowy musi być przyciśnięty.
7. Po przekazaniu informacji, przekazujący wypowiada słowo „odbior” po czym natychmiast zwalnia przycisk mikrofonowy i wysłuchuje odpowiedzi. Słowa „odbior” nie nadaje się tylko wówczas, gdy nie oczekuje się odpowiedzi od osoby, z którą była prowadzona rozmowa; w takim przypadku rozmowę kończy się słowami „bez odbioru” lub „koniec”.
8. Odbierający informację po usłyszeniu słowa „odbior” przyciska przycisk mikrofonowy i potwierdza odebraną informację.
9. Odebrany za pośrednictwem radiotelefonu meldunek powinien być:
 - 1) potwierdzony - gdy było nadane słowo „odbior” np. w sposób następujący: „Tu dyżurny ruchu stacji Pniówek, meldunek zrozumiałem”,
 - 2) powtórzony - gdy było nadane żądanie powtórzenia meldunku np. w sposób następujący: „Tu dyżurny ruchu stacji Pniówek, powtarzam meldunek”.
10. Natężenie siły głosu można regulować wg uznania przez odpowiednie ustawienie przełącznika regulacji siły głosu na płycie czołowej manipulatora.

11. Zabrania się użytkownikowi wyłączania radiotelefonu w czasie pełnienia dyżuru.

§ 8

Nawiązywanie łączności między dyżurnym ruchu i prowadzącym pojazd trakcyjny

1. Dyżurny ruchu po upewnieniu się, że odpowiedni kanał radiowy jest wolny, nawiązuje łączność w sposób określony w § 7 ust. 4, a następnie wywołuje prowadzącego pojazd trakcyjny np.: w sposób: „*Pociąg 44250, tu Pniówek, zgłoś się - odbiór*”.
2. Prowadzący pojazd trakcyjny słysząc skierowane do siebie wywołanie, zdejmuje mikrofon z zaczepu i odpowiada na wezwanie; „*Pniówek, tu pociąg 44250, zgłaszam się - odbiór*”.
3. Po nawiązaniu łączności prowadzi się wymianę informacji według zasad podanych w § 7.
4. Jeżeli na stacji jest dwóch lub więcej dyżurnych ruchu wyposażonych w radiotelefony łączności pociągowej, przy podawaniu nazwy stacji, należy tę stację uzupełnić skrótem nastawni np.: „*Zofiówka, ZfA*”.

§ 9

Nawiązywanie łączności między prowadzącym pojazd trakcyjny i dyżurnym ruchu

1. Prowadzący pojazd trakcyjny po upewnieniu się, że odpowiedni kanał radiowy jest wolny, nawiązuje łączność w sposób określony w § 7 ust. 4, a następnie wywołuje dyżurnego ruchu żądanego posterunku ruchu np. w sposób „*Pniówek, tu pociąg 44250, zgłoś się - odbiór*” lub „*Zofiówka ZfA, tu pociąg 44250, zgłoś się - odbiór*”.
2. Dyżurny ruchu słysząc skierowane do siebie wywołanie zdejmuje mikrofon z zaczepu i odpowiada na wezwanie np.: „*Pociąg 44250, tu Pniówek, zgłaszam się – odbiór*”.
3. Po nawiązaniu łączności następuje wymiana informacji według zasad podanych w § 7.

§ 10

Nawiązywanie łączności między prowadzącymi pojazdy kolejowe z napędem

1. Prowadzący pojazd trakcyjny, który zamierza nawiązać łączność

z innym prowadzącym pojazd trakcyjny po upewnieniu się, że odpowiedni kanał radiowy jest wolny, nawiązuje łączność w sposób określony w § 7 ust. 4, a następnie wywołuje żądany pojazd trakcyjny w sposób np. *„Pociąg jadący po torze 1 szlaku Bzie Las - Zofiówka, tu pociąg 44250, zgłoś się - odbiór”*.

2. Prowadzący pojazd trakcyjny słysząc skierowane do siebie wywołanie, zdejmuje mikrofon z zaczepu i odpowiada na wezwanie np. *„Pociąg 44250, tu pociąg 33121, zgłaszam się -odbiór”*.
3. Po nawiązaniu łączności następuje wymiana informacji według zasad podanych w § 7.

§ 11

Nawiązywanie łączności między pracownikami wyposażonymi w radiotelefony przenośne, a prowadzącym pojazd trakcyjny lub dyżurnym ruchu

1. Pracownicy dysponujący radiotelefonem przenośnym mogą nawiązywać łączność z prowadzącymi pojazdy trakcyjne i dyżurnymi ruchu w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, z zastrzeżeniem ust. 3.
2. Pracownik dysponujący radiotelefonem przenośnym po upewnieniu się, że odpowiedni kanał radiowy jest wolny, nawiązuje łączność w sposób określony w § 7 ust. 4, a następnie wywołuje pojazd trakcyjny lub dyżurnego ruchu według zasad obowiązujących dla wywołania alarmowego.
3. Kierownik pociągu może nawiązywać łączność z prowadzącym pojazd trakcyjny w celu:
 - 1) wymiany informacji
 - 2) konieczności wezwania do najbliższej stacji pomocy (policja, pogotowie itp.),

§ 12

Radiotelefoniczny system alarmowy

1. W przypadku zaistnienia nagłego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu na linii wyposażonej w sieć radiołączności pociągowej, pracownik który dowiedział się lub posiada uzasadnione przypuszczenie wystąpienia tego zagrożenia i posiada dostęp do radiotelefonu w sieci radiołączności pociągowej, zobowiązany jest natychmiast nadać sygnał „ALARM” za pomocą radiotelefonu. Nadanie sygnału „ALARM” nie zwalnia z obowiązku podjęcia działań zapobiegających wypadkowi lub zmniejszających jego

skutki.

2. Sygnał „ALARM” może być nadany:
 - 1) automatycznie,
 - 2) słownie - gdy radiotelefon nie jest przystosowany do nadawania sygnału „ALARM” automatycznie.
3. Automatyczne nadanie sygnału „ALARM” następuje po wykonaniu przez obsługującego czynności ustalonych w instrukcji obsługi danego typu radiotelefonu. Powoduje to natychmiastowe samoczynne zahamowanie wszystkich pojazdów trakcyjnych wyposażonych w urządzenia systemu „Radio-stop”, których radiotelefony odebrały sygnał „ALARM”. Automataczne nadawanie sygnału „ALARM” trwa do chwili skasowania nadawania. Czynność tę należy wykonać w sposób ustalony w instrukcji obsługi radiotelefonu, z którego nadany został sygnał „ALARM”.
4. W celu nadania sygnału „ALARM” słownie należy:
 - 1) zdjąć mikrofon z zaczepu,
 - 2) przycisnąć kolejno przyciski wywołania selektywnego,
 - 3) wypowiedzieć do mikrofonu co najmniej pięć razy słowo „ALARM”.
5. Pracownicy, którzy usłyszeli w swoich radiotelefonach sygnał „ALARM” nadany słownie powinni natychmiast przerwać prowadzone rozmowy. Wyjaśnienie przyczyn jego nadania dokonuje się na kanale, na którym nadany został ten sygnał.
6. Prowadzący pojazdy trakcyjne i pracownicy wyposażeni w radiotelefony przenośne, po usłyszeniu sygnału „ALARM” zobowiązani są natychmiast zatrzymać pojazd kolejowy, o ile nie nastąpiło to już samoczynnie.
7. Odebranie sygnału „ALARM” nadanego automatycznie zobowiązuje wszystkich użytkowników, którzy go odebrali do przełączenia radiotelefonu na kanał ratunkowy (kanał nr 5) w celu wyjaśnienia przyczyny nadania tego sygnału z najbliższym dyżurnym ruchu.
8. Przerwanie nadawania sygnału „ALARM” następuje przez wyciśnięcie przycisku „ALARM” oraz wyłączenie i ponowne włączenie radiotelefonu.
9. Pracownik, który nadał sygnał „ALARM” automatycznie powinien niezwłocznie poinformować przez radiotelefon na kanale ratunkowym najbliższego dyżurnego ruchu o przyczynie nadania sygnału „ALARM”. Nie dotyczy to pracowników, którzy muszą opuścić kabinę sterowniczą w trybie nagłym. Dyżurny ruchu o zaistniałym fakcie powinien natychmiast powiadomić dyspozytora.
10. Fakt nadania lub usłyszenia sygnału „ALARM” dyżurny ruchu odnotowuje

w dzienniku ruchu przez całą szerokość strony w następujący sposób:

„O godz. min. nadano (usłyszano) sygnał „ALARM”.

11. Dyspozytor na podstawie odebranych od dyżurnych ruchu zawiadomień, określa obszar zagrożenia i do czasu wyjaśnienia sytuacji, za pośrednictwem dyżurnych ruchu, wstrzymuje ruch pociągów jadących w kierunku zagrożonego obszaru.
12. Prowadzący pojazd trakcyjny, po wyjaśnieniu przyczyn nadania sygnału „ALARM” postępuje stosownie do otrzymanych poleceń. W przypadku braku określenia przyczyn i stwierdzeniu, że nie ma widocznych przeszkód do jazdy, jedzie dalej na widoczność do najbliższego posterunku ruchu, według zasad określonych „Instrukcją o prowadzeniu ruchu pociągów”.
13. Po ustaleniu miejsca i przyczyny nadania sygnału „ALARM”, dyspozytor w zależności od powstałej sytuacji, wydaje dyspozycje dotyczące dalszego prowadzenia ruchu pociągów.
14. Po przywróceniu ruchu na szlakach objętych sygnałem „ALARM”, dyżurni ruchu wpisują w dzienniku ruchu przez całą szerokość strony następującą treść:
„O godz. min przywrócono normalny ruch pociągów (lub z odpowiednimi obostrzeniami)”.
15. Wszystkie rozmowy prowadzone między dyspozytorem, a dyżurnymi ruchu oraz między dyżurnymi ruchu i prowadzącymi pojazdy trakcyjne oraz kierownikiem pociągu, dyżurni ruchu odnotowują w dzienniku telefonicznym - jeżeli nie są rejestrowane samoczynnie.
16. Fakt nadania lub usłyszenia sygnału „ALARM” jak również wszystkie otrzymane w związku z tym dyspozycje dyżurnego ruchu podlegają odnotowaniu przez pracowników podmiotów gospodarczych korzystających z infrastruktury kolejowej w dokumentach określonych przez te podmioty.
17. Fakt użycia w radiotelefonie przycisku „ALARM” powinien być odnotowany przez dyżurnego ruchu w dzienniku uszkodzeń urządzeń łączności, a przez prowadzącego pojazd trakcyjny w książce pokładowej pojazdu z napędem. Użytkownicy radiotelefonów, którzy wysyłając sygnał „ALARM” musieli zniszczyć osłonkę przycisku „ALARM”, powinni niezwłocznie zgłosić konieczność jej wymiany i zaplombowania uprawnionym pracownikom.
18. Wszystkie pojazdy trakcyjne z przeznaczeniem eksploatacyjnym do

pracy pociągowej muszą być wyposażone w urządzenia systemu „Radio – stop”.

Rozdział IV

WYKORZYSTYWANIE RADIOŁĄCZNOŚCI POCIĄGOWEJ

§ 13

Zakres i zasady wykorzystywania radiołączności pociągowej

1. Urządzenia radiołączności pociągowej mogą być wykorzystane do przekazywania rozkazów i innych informacji, zgodnie z postanowieniami instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów.
2. Rozkazy mogą być przekazywane przez radiotelefon prowadzącemu pojazd trakcyjny, po zatrzymaniu pojazdu. Zatrzymanie pojazdu nie jest wymagane jeżeli:
 - 1) obsada pojazdu trakcyjnego jest dwuosobowa, a posterunek ruchu przekazujący rozkaz lub pojazd trakcyjny wyposażony jest w rejestrator rozmów lub
 - 2) pojazd trakcyjny wyposażony jest w urządzenia umożliwiające odbiór rozkazów drogą transmisji danych.
3. Prowadzący pojazd trakcyjny może odmówić przyjęcia rozkazu w czasie jazdy i zatrzymać pojazd jeżeli uzna, że brak jest dostatecznego czasu na jego przyjęcie i zastosowanie się do jego treści.
4. Przekazywanie przez dyżurnego ruchu radiotelefonicznego zezwolenia na jazdę może nastąpić dopiero wtedy, gdy spełnione są warunki wymienione w ust. 2 i 3 i nie ma przeszkód do jazdy.
5. Jeżeli w pociągu jest więcej czynnych pojazdów trakcyjnych, dyżurny ruchu przekazuje rozkazy prowadzącemu pierwszy pojazd trakcyjny.
6. W czasie całkowitej przerwy w łączności przewodowej, urządzenia radiołączności pociągowej mogą być czasowo wykorzystywane do zapowiadania pociągów według zasad określonych „Instrukcją o prowadzeniu ruchu pociągów”.
7. Prowadzący pojazd trakcyjny znajdujący się na szlaku może zgłosić dyżurnemu ruchu w zasięgu którego znajduje się, aby niektóre informa-

cje były przekazywane do wiadomości dyspozytora trakcji.

§ 14

Wymiana informacji między prowadzącym pojazd trakcyjny i dyżurnym ruchu

1. O każdym nieprzewidzianym zatrzymaniu pojazdu trakcyjnego na szlaku, wskazywaniu przez samoczynny semafor odstępowy sygnału „Stój” lub sygnału wątpliwego, nie działaniu torowego urządzenia SHP i o innych spostrzeżeniach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu, prowadzący pojazd trakcyjny powinien zawiadomić dyżurnego ruchu tylnego posterunku ruchu, a jeżeli jest to niemożliwe - dyżurnego ruchu przedniego posterunku ruchu.
2. Prowadzący pojazd trakcyjny podczas zbliżania się do tarczy ostrzegawczej lub do ostatniego semafora odstępowego blokady samoczynnej informujących, że semafor wjazdowy wskazuje sygnał „Stój”, zobowiązany jest jako pierwszy nawiązać łączność z dyżurnym ruchu, powtórzyć wskazania semafora i zapytać o dyspozycje.

Rozmowy powinny być prowadzone według następujących przykładów:

1) Prowadzący pojazd trakcyjny:

„Pniówek, tu pociąg 44251 - semafor jest na stój, czy są dyspozycje – odbiór”.

2) Dyżurny ruchu:

„Tu Pniówek, dla pociągu 44251 semafor jest na stój, postój około 5 minut, odbiór” lub „Tu Pniówek, pociąg 44251, wjazd na stację odbędzie się na sygnał zastępczy, odbiór”.

3) Prowadzący pojazd trakcyjny:

„Tu pociąg 44251, zrozumiałem, bez odbioru”.

3. Prowadzący pojazd trakcyjny pociągu zatrzymanego przed sygnałem „Stój” na obsługiwanym semaforze, zobowiązany jest nawiązać łączność z dyżurnym ruchu obsługującym semafor - dla wyjaśnienia przyczyny zatrzymania. Gdy nawiązanie łączności jest niemożliwe, prowadzący pojazd trakcyjny zobowiązany jest nawiązać łączność z dyżurnym ruchu tylnego posterunku następczego i wyjaśnić przyczynę zatrzymania, a jeżeli jest to niemożliwe – kierownik pociągu lub pomocnik maszynisty powinien udać się do najbliższego posterunku technicznego w celu

wyjaśnienia przyczyny zatrzymania pociągu.

4. Jeżeli dyżurny ruchu stwierdzi, że pociąg minął obsługiwany semafor wskazujący sygnał „Stój” obowiązany jest natychmiast zatrzymać pociąg w systemie alarmowym (§ 12) albo przy użyciu innych dostępnych środków.
5. Prowadzący pojazd trakcyjny może przekazać dyżurnemu ruchu posterunku ruchu, w którego zasięgu znajduje się, informację przeznaczoną dla dyspozytora przewoźnika kolejowego.
6. Po minięciu miejsca oznaczonego wskaźnikiem W 28 i po przełączeniu urządzeń radiotelefonicznych na odpowiedni numer kanału sieci radiołączności pociągowej, prowadzący pojazd trakcyjny zobowiązany jest nawiązać łączność z dyżurnym ruchu przedniego posterunku, w celu upewnienia się o prawidłowym działaniu urządzeń radiołączności pociągowej.
7. Nawiązanie łączności powinno nastąpić nie później niż do tarczy ostrzegawczej semafora wjazdowego przedniego posterunku.
8. Jeżeli nawiązanie łączności z przednim posterunkiem jest nie możliwe prowadzący pojazd trakcyjny powinien tak regulować prędkość aby na wysokości najbliższego posterunku ruchu pociąg zatrzymać i wyjaśnić przyczynę braku radiołączności i postępować zgodnie z § 20 niniejszej instrukcji.

§ 15

Wymiana informacji między dyżurnym ruchu i prowadzącym pojazd trakcyjny

1. Dyżurny ruchu powinien niezwłocznie nawiązać łączność z prowadzącym pojazd trakcyjny w przypadku, gdy w wyniku obserwacji przejeżdżającego pociągu stwierdzi nieprawidłowości (np. grzanie osi, przesunięcie ładunku, brak sygnału końcowego itp.) lub dla przekazania rozkazów, o których mowa w § 13 ust. 1
2. Dyżurny ruchu zobowiązany jest zgłosić się na każde wywołanie skierowane do niego.
3. W przypadku, gdy dyżurny ruchu odbierze informację o zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu lub zostało nadane wezwanie o pomoc (pogotowie, Policja, Straż Ochrony Kolei itp.), powinien natychmiast podjąć wszelkie środki, stosownie do obowiązujących instrukcji oraz powiadomić o tym dyspozytora.
4. Jeżeli odebrana z pociągu informacja ma być przekazana do wiadomo-

ści dyspozytorowi lub przedstawicielowi przewoźnika kolejowego, dyżurny ruchu przekazuje ją za pośrednictwem dyspozytora zarządcy infrastruktury.

5. W przypadku otrzymania informacji o których mowa w § 14 ust. 1 dyżurny ruchu-o ile istnieje taka potrzeba-powinien przekazać ją, zainteresowanym prowadzącym pojazdy trakcyjne. Jeżeli zachodzi taka konieczność informację należy przekazać w formie rozkazu pisemnego z uwzględnieniem postanowień instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów.

§ 16

Wymiana informacji między prowadzącymi pojazdy trakcyjne znajdującymi się na szlaku

1. Prowadzący pojazdy trakcyjne zobowiązani są przekazywać wzajemnie informacje w następujących przypadkach:
 - 1) zauważenia na torze okoliczności zagrażających bezpieczeństwu ruchu pociągów,
 - 2) stwierdzenia, że mijany pojazd kolejowy jedzie po torze, na którym zauważono stojący przed nim inny pojazd kolejowy (nie dotyczy szlaków wyposażonych w samoczynną blokadę liniową),
 - 3) stwierdzenia usterek w pojazdach kolejowych znajdujących się w pociągu,
 - 4) stwierdzenia pożaru w pociągu,
 - 5) stwierdzenia nieprawidłowości w osygnalizowaniu czoła pociągu,
 - 6) zauważenia usterek w sieci trakcyjnej.
2. Nawiązywanie łączności między prowadzącymi pojazdy trakcyjne należy przeprowadzać w sposób opisany w § 10. Jeżeli numer pojazdu trakcyjnego lub numer pociągu jest nieznan, należy używać określenia „parzysty” lub „nieparzysty” z ewentualnym dodatkowym określeniem bliżej precyzującym pojazd kolejowy.
3. W przypadku grożącego niebezpieczeństwa, prowadzący pojazd trakcyjny powinien nadać automatyczny lub słowny sygnał „ALARM”.

§ 17

Wymiana informacji między pracownikami znajdującymi się na szlaku, a prowadzącymi pojazdy trakcyjne i dyżurnymi ruchu

1. Przekazywanie informacji ze szlaku do pojazdu trakcyjnego lub poste-

runku ruchu może być dokonywane przez pracowników wymienionych w § 3 ust. 1 pkt 4.

2. Wszystkie informacje dotyczące bezpieczeństwa ruchu powinny być przekazywane w systemie alarmowym do wiadomości prowadzących pojazdy trakcyjne jadących na szlaku oraz dyżurnych ruchu posterunków ruchu przyległych do tego szlaku.
3. Ujawnione usterki dotyczące pojazdów kolejowych np. brak sygnału końcowego, hamowanie pociągu itp. pracownik znajdujący się na szlaku powinien przekazać prowadzącemu pojazd trakcyjny oraz dyżurnym ruchu posterunków ruchu przyległych do danego szlaku. Nawiązanie łączności odbywa się według zasad podanych w § 11.

Rozdział V

POSTANOWIENIA KOŃCOWE

§ 18

Sprawdzanie stanu urządzeń radiołączności

1. Dyżurny ruchu obejmujący dyżur zobowiązany jest:
 - 1) sprawdzić stan zewnętrzny urządzeń radiotelefonicznych oraz współpracujących z nimi urządzeń np. rejestrator (plombki na poszczególnych zespołach, przewody połączeniowe, lampki i diody sygnalizacyjne, wyświetlacze itp.),
 - 2) sprawdzić działanie urządzenia przez nawiązanie łączności z sąsiednim posterunkiem ruchu lub uprawnionymi pracownikami,
 - 3) odnotować wynik sprawdzenia w dzienniku telefonicznym.
2. Prowadzący pojazd trakcyjny obejmując pracę na pojeździe zobowiązany jest:
 - 1) sprawdzić zewnętrzny stan urządzeń (plombki na poszczególnych zespołach, przewody połączeniowe, lampki sygnalizacyjne itp.) oraz ich kompletność,
 - 2) sprawdzić, czy ewentualne usterki w działaniu urządzeń radiołączności zgłoszone wcześniej zostały usunięte,
 - 3) sprawdzić prawidłowość działania urządzeń przez nawiązanie łączności z najbliższym radiotelefonem stacjonarnym lub przewoźnym np. dyżurnym ruchu, pojazdem kolejowym z napędem) z obu kabin sterowniczych, a wynik odnotować w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem, za podpisem prowadzącego pojazd trakcyjny.
3. Prowadzący pojazd trakcyjny przyjmując pojazd od przekazującego zobowiązany jest:
 - 1) uzyskać informacje od przekazującego pojazd o stanie urządzeń radiołączności,
 - 2) sprawdzić prawidłowość działania urządzeń przez nawiązanie łączności z najbliższym radiotelefonem stacjonarnym lub przewoźnym (dyżurnym ruchu, pojazdem trakcyjnym), a wynik odnotować w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem za podpisem.
 - 3) w razie przyjęcia pojazdu trakcyjnego z niesprawnymi urządzeniami radiołączności lub z zerwanymi plombami, odnotować to w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem, wpisując godzinę przy-

jęcia (podpisują przekazujący i przyjmujący pojazd),

- 4) o niesprawnym działaniu urządzeń radiołączności prowadzący pojazd trakcyjny zobowiązany jest zawiadomić dyżurnego ruchu tego posterunku ruchu, na którym obejmuje pracę.
4. Pracownik, któremu przydzielono do użytkowania radiotelefon przenośny zobowiązany jest sprawdzić:
- 1) stan naładowania akumulatora radiotelefonu,
 - 2) stan przewodów połączeniowych, gniazd, przełączników, anteny,
 - 3) prawidłowość działania urządzenia przez nawiązanie łączności z posterunkiem ruchu, prowadzącym pojazd trakcyjny lub uprawnionym pracownikiem obsługi, a wynik sprawdzenia odnotować w prowadzonej dokumentacji (o ile taką prowadzi).

§ 19

Sprawdzanie systemu zdalnego zatrzymywania pociągów drogą radiową

1. Pojazdy kolejowe z napędem wyposażone w urządzenia radiołączności pociągowej oraz system „Radio-stop” wjeżdżając na linie kolejowe zarządcy infrastruktury powinny mieć czynne i sprawne te urządzenia.
2. Sprawdzanie systemu zdalnego zatrzymywania pociągów drogą radiową polega na kontroli prawidłowego nadania i odbioru sygnału „ALARM”.
3. Radiotelefony zainstalowane w pojazdach trakcyjnych połączone są z układami nagłego hamowania, które zostają włączone samoczynnie w przypadku odebrania przez dany radiotelefon sygnału „ALARM” nadanego w sposób automatyczny.
4. Sprawdzenia prawidłowości działania systemu „Radio-stop” w radiotelefonach stacjonarnych zainstalowanych na posterunkach ruchu dokonuje zarządca infrastruktury.
5. Sprawdzenia prawidłowości działania radiotelefonu i instalacji systemu „Radio-stop” na pojazdach trakcyjnych dokonuje użytkujący dany pojazd.
6. Sprawdzenia radiotelefonu przewoźnego zainstalowanego na pojeździe trakcyjnym i instalacji systemu „Radio-stop” dokonuje się przy uruchomionym pojeździe i włączonym radiotelefonie, na kanale testowym w obu kabinach sterowniczych.
7. Sprawdzeń, o których mowa w ust. 4 i 5, użytkownicy dokonują według postanowień przepisów wewnętrznych.

8. Wynik sprawdzenia prawidłowości działania radiotelefonu i urządzeń systemu „Radio-stop” oraz kompletność plomb przewidzianych dla danego typu radiotelefonu powinny być wpisane do książki pokładowej pojazdu trakcyjnego i potwierdzone przez sprawdzających podpisem i pieczęcią.
9. Za sprawność działania radiotelefonu i systemu „Radio-stop” oraz kompletność plomb przewidzianych dla danego typu radiotelefonu na pojazdach trakcyjnych, odpowiada użytkujący dany pojazd.

§ 20

Postępowanie w przypadku stwierdzenia usterek

1. Dyżurny ruchu w przypadku stwierdzenia uszkodzenia w obsługiwanym radiotelefonie powinien:
 - 1) dokonać odpowiedniego zapisu w dzienniku uszkodzeń urządzeń łączności,
 - 2) zawiadomić o uszkodzeniu dyspozytora, dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków ruchu lub wyznaczonego pracownika zarządcy infrastruktury.

Dyżurni ruchu sąsiednich posterunków ruchu o zaistniałym uszkodzeniu powinni zawiadomić radiotelefontycznie pojazdy kolejowe z napędem wyprawiane w kierunku posterunku ruchu, na którym zaistniało uszkodzenie urządzeń.
2. Jeżeli usterka urządzeń radiolączności zaistniała na pojeździe trakcyjnym z dwuosobową obsadą, prowadzący pojazd trakcyjny powinien na najbliższym posterunku ruchu powiadomić o tym dyżurnego ruchu i kontynuować jazdę. Dyżurny ruchu zobowiązany jest powiadomić o tym dyspozytora. Dyspozytor powiadamia wszystkich dyżurnych ruchu na odcinku, dyspozytora sąsiedniego odcinka i dyspozytora przewoźnika kolejowego, który zobowiązany jest do podjęcia bezzwłocznych działań dla naprawy (wymiany) urządzenia na pojeździe kolejowym z napędem w rejonie posterunku ruchu, na którym przewiduje się postój pociągu.
3. Jeżeli usterka zaistniała na pojeździe trakcyjnym z jednoosobową obsadą, prowadzący pojazd trakcyjny powinien zatrzymać pociąg na najbliższej stacji, powiadomić o tym dyżurnego ruchu i jeżeli jest to pociąg towarowy lub pojazd trakcyjny jadący luzem - dalsza jazda jest możliwa po dokonaniu naprawy radiotelefonu lub dostaniu pomocnika maszynisty albo innego pojazdu trakcyjnego ze sprawnym radiotelefonem,

4. Usterkę w działaniu urządzeń radiołączności na pojeździe kolejowym z napędem, odnotowuje się w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem wpisując godzinę i minutę zaistnienia usterki i zgłoszenia dyżurnemu ruchu. Dyżurny ruchu zgłoszenie prowadzącego pojazd trakcyjny wpisuje w dzienniku telefonicznym.
5. Pracownik utrzymania urządzeń radiołączności zobowiązany jest po dokonanej naprawie radiotelefonu stacjonarnego wnieść odpowiedni zapis do dziennika uszkodzeń urządzeń łączności, a po naprawie radiotelefonu przegoźnego zainstalowanego na pojeździe trakcyjnym, w książce pokładowej pojazdu z napędem.
6. W przypadku stwierdzenia uszkodzenia radiotelefonu przenośnego, bezpośredni użytkownik zobowiązany jest wymienić go na sprawny w macierzystej jednostce organizacyjnej.

§ 21

Ładowanie akumulatorów do radiotelefonów przenośnych

1. Akumulatory zasilające radiotelefony przenośne muszą być eksploatowane zgodnie z zaleceniami producenta określonymi w instrukcjach obsługi danego typu urządzenia. Ładowanie akumulatorów zgodnie z wymaganiami instrukcji obsługi radiotelefonu, należy do obowiązków użytkownika tego urządzenia.
2. Do ładowania akumulatorów należy wykorzystywać wyłącznie urządzenia ładujące przewidziane instrukcją obsługi danego radiotelefonu.

§ 22

Ewidencja urządzeń

1. Ewidencję radiotelefonów stacjonarnych, przewoźnych i noszonych prowadzi jednostki organizacyjne będące właścicielami tych urządzeń zgodnie z przepisami o ewidencjonowaniu środków trwałych.

§ 23.

Szkolenie pracowników

1. Praktyczne przeszkolenie pracowników obsługujących urządzenia radiołączności pociągowej przeprowadzają pracownicy utrzymujący urządzenia. W razie potrzeby, egzamin praktyczny może być przeprowadzony w obecności przedstawiciela zakładu utrzymującego te urządzenia.

Przeszkolenie powinno dotyczyć zasad obsługi oraz znajomości niniejszej instrukcji, a jego wynik należy odnotować w rejestrze egzaminów pracownika w dziale egzaminy praktyczne.

2. Zagadnienia związane z obsługą i eksploatacją urządzeń radiołączności pociągowej wchodzi w zakres tematyki pouczeń okresowych i doraźnych.

