

МИНИСТЕРСТВО ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ СССР

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ СИГНАЛИЗАЦИИ, СВЯЗИ  
И ВЫЧИСЛИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ

Согласовано:  
Начальник Государственной  
инспекции электросвязи  
Министерства связи СССР  
В. Ю. Хорощанский  
04. 11. 89

Утверждаю:  
Зам. министра путей  
сообщения СССР  
В. С. Аркатов  
22. 12. 89

ЦШ  
4784

AS EVR Infra tegevuseeskirja (kinnitatud AS EVR Infra  
juhatuse 10.02.2009 otsusega nr 8/5.1) lisa loetelus  
nimetatud dokument nr 21

**ПРАВИЛА  
ЭКСПЛУАТАЦИИ ПОЕЗДНОЙ  
РАДИОСВЯЗИ**



МОСКВА "ТРАНСПОРТ" 1990

Настоящие Правила определяют порядок пользования техническими средствами и задачи, решаемые ПРС, устанавливают регламент ведения переговоров, обязанности обслуживающего персонала при выполнении технологических процессов и ответственность за сохранность аппаратуры радиосвязи.

Настоящее издание Правил существенно обновлено. Расширен круг работников, которым разрешено пользование каналом ПРС, уточнены функции, решаемые зонными и линейными сетями ПРС, определен порядок ведения переговоров в аварийных ситуациях и рассмотрены вопросы техники безопасности при обслуживании радиосредств.

Правила подготовлены отделением передачи информации Всесоюзного научно-исследовательского и проектно-конструкторского института средств автоматизации на железнодорожном транспорте.

Правила эксплуатации поездной радиосвязи № ЦШ/3074, утвержденные МПС 20.12.72, считаются утратившими силу.

Ответственный за выпуск В.Г. Яковлева

Редактор Н.Л. Немцова

Выпущено по заказу Министерства путей сообщения СССР

*Нормативно-производственное издание*

## ПРАВИЛА ЭКСПЛУАТАЦИИ ПОЕЗДНОЙ РАДИОСВЯЗИ

Технический редактор *Н. М. Романова*

Корректор-вычитчик *Т. А. Ионова*

Корректор *В. Я. Кинареевская*

Н/К

Подписано в печать 05.09.90. Формат 60x88<sup>1</sup>/16. Бумага офсетная № 2.  
Печать офсетная. Усл. печ. л. 1,47. Усл.-кр.-отт. 1,85. Уч.-изд. л. 1,68.  
Тираж 120 000 экз. Заказ 420. Цена 10 коп. Заказное. Изд. № 3-3-1/5 — 5727  
Текст набран в издательстве на наборно-печатающих автоматах  
Ордена "Знак Почета" издательство "Транспорт",  
103064, Москва, Басманный туп., 6а

Московская типография № 4  
Государственного комитета СССР по печати  
129041, Москва, Б. Переяславская ул., д. 46

П 3202040000-263  
049 (01)-90 Заказное

© Главное управление сигнализации,  
связи и вычислительной техники, 1990

## 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Настоящие Правила определяют порядок эксплуатации и обслуживания средств поездной радиосвязи (ПРС) с использованием стационарных, возимых и носимых радиостанций, работающих в диапазонах гектометровых (ГМВ), метровых (МВ) и дециметровых (ДМВ) волн.

Правила являются обязательными для всех работников железнодорожного транспорта, пользующихся устройствами поездной радиосвязи и обеспечивающих их техническое обслуживание.

1.2. Основной задачей всех подразделений, занимающихся техническим обслуживанием средств радиосвязи, является обеспечение четкой и бесперебойной работы ПРС с высокими качественными показателями.

1.3. Приобретение и эксплуатация средств ПРС должны проводиться в соответствии с Инструкцией о порядке приобретения и эксплуатации радиоэлектронных средств и высокочастотных устройств (№ 15453, утверждена Министерством связи СССР 10.12.82), Инструкцией о порядке ввода в действие и эксплуатации средств технологической радиосвязи на железных дорогах СССР (указание МПС от 21.03.80 № А-10865), а также в полном соответствии с Правилами технической эксплуатации (ПТЭ) железных дорог Союза ССР и Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Союза ССР.

1.4. Разрешения на право эксплуатации радиостанций должны храниться на правах документов строгой отчетности у начальников подразделений, на балансе которых находятся данные радиостанции.

1.5. Все лица, причастные к эксплуатации и техническому обслуживанию устройств и радиостанций ПРС, должны знать содержание настоящих Правил.

Настоящие Правила должны иметь: начальники и заместители начальников дистанций сигнализации и связи, начальники и заместители начальников локомотивных депо; начальники станций; дежурные по локомотивным депо; машинисты-инструкторы; руководители ремонтных подразделений, подвижные средства которых оборудованы радиостанциями ПРС; поездные, локомотивные и энергодиспетчеры; старшие электромеханики радиосвязи; работники управлений и отделений железных дорог, связанные с эксплуатацией и проверкой работы ПРС.

Лица, непосредственно пользующиеся ПРС, должны иметь выписки из настоящих Правил о порядке ведения переговоров и правилах пользования радиосвязью.

1.6. Начальники дистанций сигнализации и связи и локомотивных депо один раз в квартал представляют в управления дорог отчет об отказах в работе устройств ПРС (форма ШО-8), службы сигнализации и связи и локомотивного хозяйства — в Главное управление сигнализации, связи и вычислительной техники МПС.

1.7. Контроль за выполнением настоящих Правил возлагается на руководителей подразделений и смен, занимающихся эксплуатацией и техническим обслуживанием средств ПРС, а также на ревизорский аппарат отделений и управлений дорог.

## 2. НАЗНАЧЕНИЕ ПОЕЗДНОЙ РАДИОСВЯЗИ. ОСНОВНЫЕ ПРАВИЛА ЭКСПЛУАТАЦИИ И ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

2.1. Поездная радиосвязь предназначена для управления перевозочным процессом путем ведения телефонных переговоров между должностными лицами, связанными с движением поездов, а также путем обмена дискретной информацией между управляющими и управляемыми объектами. Поездная радиосвязь является средством, повышающим безопасность движения.

Поездная радиосвязь применяется в случаях, предусмотренных ПТЭ железных дорог Союза ССР, Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Союза ССР, местными инструкциями и технико-распорядительными актами.

2.2. Поездной радиосвязью пользуются машинисты и помощники машинистов, поездные, локомотивные и энергодиспетчеры, дежурные по станциям, локомотивным депо и приемоотправочным паркам.

2.3. Разрешается пользование ПРС дежурным по переездам и пунктам ПОНАБ, начальникам пассажирских поездов, проводникам хвостовых вагонов, стрелкам военизированной охраны, руководителям ремонтных работ и сигналистам, машинистам снегоуборочных и тяжелых путевых машин, машинистам дрезин и мотовозов, начальникам восстановительных и пожарных поездов и вагонов-лабораторий, операторам контрольных и контрольно-ремонтных пунктов ПРС.

Перечисленные лица могут пользоваться ПРС в целях обеспечения безопасности движения поездов, безопасности пассажиров, сохранности перевозимых грузов, обеспечения техники безопасности и порядка движения транспортных средств по перегонам и станциям, а также для проверки работоспособности радиосредств.

2.4. Лица, перечисленные в пп. 2.2 и 2.3, должны быть ознакомлены под расписку ответственными лицами с Указанием МПС от 23.07.79 № А-24150/сп и настоящими Правилами и периодически инструктироваться о порядке работы по радиосвязи. Они несут ответственность за содержание передаваемой по радиосвязи информации.

2.5. Все радиостанции, а также средства документирования переговоров, находящиеся в работе, должны быть включены в непрерывное действие и иметь индикаторные устройства, отражающие включенное состояние, опломбированы и внесены в опись пломб устройств СЦБ и связи. Наличие пломб должно быть отмечено машинистами при приемке - сдаче локомотива в журнале.

В случаях, угрожающих работоспособности аппаратуры, радиостанции могут быть выключены лицами, пользующимися этими устройствами, до прибытия электромеханика или электромонтера.

2.6. Все должностные лица, пользующиеся устройствами ПРС, обязаны: следить за их постоянной готовностью к действию; о каждом случае неисправности сообщать сменным инженерам дистанции сигнализации и связи (диспетчеру связи) и делать записи соответственно на графике исполненного движения (у диспетчера), в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети (у дежурного по станции), в Журнале технического состояния (на локомотиве и моторвагонном подвижном составе).

2.7. Каждый случай срыва пломб на аппаратуре радиосвязи, ее неисправности и преднамеренного ее выключения должен рассматриваться в трехдневный срок начальниками станции, депо, дистанции сигнализации и связи или соответствующих отделов отделений дороги для принятия необходимых мер.

2.8. Все должностные лица, пользующиеся устройствами ПРС или связанными с их обслуживанием, обязаны исключить использование радиостанций в ущерб государственным интересам.

2.9. Персональное право пользования ПРС работникам, имеющим прямое отношение к поездной работе, дается начальником отделения дороги (НОД утверждает списки должностных лиц, подписанные руководителями подразделений).

2.10. Приказом начальника отделения дороги назначаются лица, ответственные за смену кассет и катушек с магнитной лентой от магнитофонов, предназначенных для документированной регистрации переговоров, хранение и выдачу катушек с записями, контроль проведения и воспроизведения записей.

2.11. Запрещается при эксплуатации ПРС:

2.11.1. Передавать сведения, не подлежащие передаче по радиоканалу открытым текстом;

2.11.2. Применять произвольные шифры, коды и сокращения, кроме установленных настоящими Правилами;

2.11.3. Передавать сообщения при занятом канале ПРС, кроме ситуаций, угрожающих жизни людей, безопасности движения поездов или сохранности перевозимых грузов;

2.11.4. Беспорядочно нажимать тангенту микротелефонной трубки, кнопки на пульте управления радиосредств;

2.11.5. Вести частные переговоры, а также переговоры, не связанные непосредственно с технологией работы и обеспечением безопасности движения.

2.12. Лица, нарушившие Инструкцию о порядке эксплуатации средств радиосвязи, Правила пользования радиосвязью и требования настоящих Правил, несут ответственность в установленном порядке.

3.1. Система ПРС состоит из отдельных радиосетей, которые по принципу построения подразделяются на линейные и зонные.

Линейная сеть ПРС предназначена для непрерывной связи с подвижными объектами вдоль всего диспетчерского участка, а зонная — в выделенных зонах — как правило, на подходах к станциям и на их территории.

Линейными сетями ПРС, работающими в диапазоне ГМВ, оснащается вся сеть железных дорог независимо от наличия других сетей ПРС.

3.2. Радиосети ПРС могут работать в симплексном и дуплексном режимах. Симплексный режим характеризуется передачей и приемом информации, ведущимися поочередно. Дуплексный режим работы — это режим, при котором передача и прием информации возможны одновременно.

Зонные сети ПРС работают в симплексном режиме, а линейные — в симплексном (диапазон ГМВ) или дуплексном (диапазон ДМВ).

3.3. В сетях ПРС ведется документирование переговоров с помощью специальных промышленных магнитофонов, подключаемых к распорядительным станциям поездных диспетчеров и к стационарным радиостанциям дежурных по станциям, а также, как временная мера, с помощью переносных магнитофонов, подключаемых к локомотивным радиостанциям.

3.4. Работа симплексных радиостанций ПРС характеризуется тремя режимами: передачей, приемом и дежурным приемом.

В режиме передачи радиостанция излучает высокочастотный сигнал, который может быть модулирован речью или сигналом вызова. В этот режим радиостанция переводится нажатием: тангенты микрофонной трубки; ножной педали; одной из вызывных кнопок.

В режиме приема радиостанция готова принимать сигналы от других радиостанций, громкоговоритель и телефон подключены к выходу приемника, и любой сигнал (речь или вызов) будет прослушиваться. Радиостанция переводится в режим приема изъятием микрофонной трубки из держателя пульта либо при приеме вызывного сигнала. В последнем случае громкоговоритель и телефон подключаются к выходу приемника на 8 — 15 с, если в дальнейшем не будет снята микрофонная трубка с пульта управления.

Режим дежурного приема характеризуется тем, что радиостанция готова к приему сигналов от других радиостанций, но громкоговоритель и телефон отключены от приемника. Последние подключаются к приемнику только в том случае, если радиостанция примет вызывной сигнал или будет снята микрофонная трубка с пульта. Радиостанция переводится в режим дежурного приема установкой микрофонной трубки в держатель пульта управления.

4.1. Симплексные радиосети ПРС включают в себя линейные сети, организованные в диапазоне ГМВ, и зонные — в диапазоне МВ. Основным каналом ПРС является канал линейной радиосети, а дополнительным — канал зонной радиосети.

Основной канал ПРС предназначен для передачи информации, связанной с управлением перевозочным процессом и обеспечением безопасности движения поездов. Дополнительный канал ПРС служит для передачи информации по технологическим вопросам. Основным каналом может использоваться для выполнения функций дополнительного канала, если последний отсутствует. Дополнительный канал может служить в качестве основного канала для связи дежурных по станциям с машинистами поездных локомотивов, а также машинистов между собой.

4.2. В симплексной поездной радиосвязи используется групповой взаимно-избирательный вызов, при котором поездной диспетчер или дежурный по станции после посылки вызова должен дополнительно голосом назвать номер вызываемого поезда (локомотива), так как вызывной сигнал принимается всеми радиостанциями, находящимися в пределах действия стационарной радиостанции.

Машинист вызывает дежурного ближайшей станции посылкой вызова с последующим названием требуемой станции. Радиосвязь машиниста с поездным диспетчером устанавливается непосредственно при посылке соответствующего вызывного сигнала либо при помощи дежурного по станции. Перечень станций, где поездной диспетчер вызывается только через ДСП, утверждается начальником отделения дороги.

4.3. Линейная симплексная сеть ПРС предназначена для связи локомотивных бригад с дежурными по станциям и поездным, локомотивным и энергодиспетчерами, а также машинистов поездных локомотивов между собой. Она строится по принципу совместного использования линейного проводного канала между распорядительной станцией и отдельными пунктами и канала радиосвязи между стационарными радиостанциями, установленными на отдельных пунктах, и радиостанциями на локомотивах. В качестве проводного канала, как правило, используется специально выделенный канал связи.

4.4. На перегонах большой протяженности для организации устойчивой связи между машинистами и поездным диспетчером может быть использована дополнительная радиостанция (промежуточный пункт ПРС), которая устанавливается на перегоне в контейнере или имеющемся поблизости служебном помещении и подключается к проводному каналу. Пульт управления радиостанцией может быть вынесен к ДСП соседней станции.

4.5. Все стационарные радиостанции отдельных пунктов ПРС нормально отключены от проводного канала, их пульта управления установлены у ДСП. Эти радиостанции являются резервными для связи с машинистами поездов.

4.6. Поездной диспетчер в пределах диспетчерского участка имеет возможность дистанционно подключить к телефонному проводному каналу связи стационарную радиостанцию любого отдельного пункта и без участия дежурного по станции вести переговоры с машинистами поездов.

4.7. Для обеспечения надежной работы линейной ПРС могут использоваться направляющие линии, которыми могут служить:

специально подвешиваемый на опорах контактной сети или отдельно стоящих опорах биметаллический провод (волновод);  
провода высоковольтных линий продольного электроснабжения (ДПР, ВЛ 6 или 10 кВ, ВЛА);  
цветные провода воздушных линий связи.

4.8. В диапазоне МВ организуются симплексные зонные радиосети машиниста поездного локомотива и начальника пассажирского поезда.

4.8.1. Радиосеть машиниста поездного локомотива обеспечивает связь со следующими корреспондентами, использующими стационарные или носимые радиостанции: дежурными по станциям (в том числе и при нахождении ДСП на перроне); дежурными по переездам и пунктам ПОНАБ; руководителям ремонтных работ и сигнальщиками; стрелками военизированной охраны в поездах; дежурными по локомотивным депо при подходе локомотива к депо; помощниками машинистов при выходе из кабины локомотива для осмотра и ограждения поезда; машинистами встречных поездов; машинистами соединенных поездов; осмотрщиками-автоматчиками на станциях; стрелками, охраняющими объекты первой категории; машинистами-инструкторами; составителями поездов (для сборных поездов); маневровыми диспетчерами, если они связаны с поездными локомотивами по технологии работы.

4.8.2. Радиосеть начальника пассажирского поезда обеспечивает связь с машинистом локомотива своего поезда; проводником хвостового вагона; дежурным по вокзалу, дежурным по перрону и дежурным билетным кассиром; дежурным по отправлению; старшим билетным кассиром пункта ОДБ ЛБК.

4.9. Связь начальника пассажирского поезда со старшим билетным кассиром пункта ОДБ ЛБК (радиосвязь ЛБК) осуществляется в пределах зон, расположенных вдоль пути следования и обслуживаемых стационарными радиостанциями. Сведения о пунктах размещения стационарных радиостанций и границах их зон обслуживания должны быть у каждого начальника пассажирского поезда.

Начальник пассажирского поезда должен во время поездки устанавливать на пульте управления радиостанцией группы рабочих частот

в соответствии с таблицей, в которой указываются последовательность включения соответствующих групп, привязка момента их переключения к ориентирам на пути (остановочные пункты или километровые отметки) и время проследования ориентира.

Порядок работы начальника пассажирского поезда с радиостанцией определен Инструкцией по организации радиосвязи начальника поезда с машинистом локомотива и со старшим билетным кассиром пункта ОДБ ЛБК.

4.10. Начальник пассажирского поезда при перемещении по составу или выходе на перрон использует для связи с машинистами и другими абонентами носимую радиостанцию, которая служит также резервом возимой радиостанции, установленной в купе.

## 5. ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ СИМПЛЕКСНЫМИ РАДИОСТАНЦИЯМИ ПОЕЗДНОЙ РАДИОСВЯЗИ. РЕГЛАМЕНТ ВЕДЕНИЯ ПЕРЕГОВОРОВ

5.1. Перед началом передачи информации по каналу ПРС необходимо:

5.1.1. Убедиться в том, что радиостанция находится во включенном состоянии (по световой индикации на пульте управления радиостанцией либо по вызывным сигналам и переговорам, слышимым в громкоговорителе или телефоне);

5.1.2. Включить тот пульт управления, с которого будут вестись переговоры (касается только локомотивных радиостанций с двойным управлением); пульт включается вставлением разъема микрофонной трубки в гнездо или переключателем;

5.1.3. С помощью соответствующих органов управления (кнопок или переключателей) установить требуемую рабочую частоту.

5.2. Для вызова нужного корреспондента необходимо:

5.2.1. Снять с пульта либо вынуть из держателя пульта управления микрофонную трубку и убедиться в свободности радиоканала (при занятом канале будут слышны переговоры, при отсутствии переговоров канал свободен). Если канал занят, то следует дождаться окончания переговоров;

5.2.2. Послать вызывной сигнал группе корреспондентов, в состав которой входит требуемый корреспондент, нажатием в течение 3 — 4 с соответствующей вызывной кнопки;

5.2.3. Нажать тангенту микрофонной трубки (ножную педаль) и голосом вызвать конкретного корреспондента.

Если в течение 8—15 с корреспондент не ответил, то процедуру вызова следует повторить.

5.3. Корреспонденты всех радиостанций, принявших тональный сигнал группового вызова (в громкоговорителе и телефоне слышен

тональный сигнал, на пульте появляется световая индикация "Вызов"), должны обратить внимание на следующий за звуковым тональным сигналом вызов голосом. Тот корреспондент, которого конкретно вызывают, должен снять с пульта микрофонную трубку и ответить на вызов.

5.4. При ведении переговоров по радиоканалу необходимо:

5.4.1. Передаваемые сообщения и приказы произносить ясно, кратко, без повышения голоса;

5.4.2. Микрофонную трубку держать так, чтобы микрофон находился напротив рта на расстоянии 3—5 см (для выносного микрофона — 10—15 см). Тангента микрофонной трубки, а при работе с выносным микрофоном — ножная педаль должна быть нажата при передаче и отпущена при приеме сообщений. Нажимать тангенту необходимо на 1—2 с раньше начала передаваемой фразы и отпускать на 1—2 с позже окончания фразы;

5.4.3. Прием сообщений в условиях сильных акустических шумов следует вести на телефон, прижимая микрофонную трубку плотно к уху.

5.5. По окончании переговоров корреспонденты должны положить микрофонные трубки на пульта либо вставить их в держатели пультов.

5.6. При вызове корреспондента вначале необходимо назвать его должность и позывной его радиостанции, а при получении от него ответа вызывающий корреспондент обязан назвать свою должность, позывной своей радиостанции и фамилию.

Ответ вызываемого корреспондента должен состоять из его должности, позывного радиостанции и фамилии.

5.7. Позывной стационарной радиостанции представляет собой название раздельного пункта, на котором она установлена, а позывной локомотивной радиостанции — номер поезда, который ведет данный локомотив.

Правом позывного радиостанции соединенного поезда, в состав которого входит несколько локомотивов, обладает радиостанция ведущего (головного) локомотива. Этот позывной (номер поезда) используется при связи машиниста ведущего локомотива с корреспондентами, находящимися вне соединенного поезда (дежурными по станциям, диспетчерами, машинистами других поездов и др.).

Позывные локомотивных радиостанций, предназначенные для связи внутри соединенного поезда, представляют собой числа, возрастающие в порядке расположения локомотивов в составе (от головы к хвосту). Эти позывные не должны совпадать с позывными встречных и вслед идущих соединенных поездов и с номерами пассажирских поездов, обращающихся по участку.

Позывные радиостанций подвижных объектов рельсового транспорта состоят из номера поезда, в который они включены, либо номера поезда, под которым они перемещаются по участку.

5.8. При ведении переговоров по каналу ПРС необходимо строго соблюдать следующие формы обращения и последовательность их передачи:

5.8.1. Вызов требуемого корреспондента: "ДЕЖУРНЫЙ ПО СТАНЦИИ. . . (название станции), ОТВЕЬТЕ"; "МАШИНИСТ ПОЕЗДА НОМЕР . . . , ОТВЕЬТЕ" (либо "МАШИНИСТ ПОЕЗДА НОМЕР . . . , СЛЕДУЮЩЕГО К СТАНЦИИ . . . (название станции), ОТВЕЬТЕ". Если вызываемый корреспондент не ответил, вызов повторяют.

В тех случаях, когда необходимо обратить внимание всех корреспондентов, находящихся в зоне действия вызывающей радиостанции, передают фразу "ВНИМАНИЕ, ВНИМАНИЕ! СЛУШАЙТЕ ВСЕ".

5.8.2. Ответ вызываемого корреспондента: "Я, ДЕЖУРНЫЙ ПО СТАНЦИИ . . . (название станции, фамилия), СЛУШАЮ"; "Я, МАШИНИСТ ПОЕЗДА НОМЕР . . . (фамилия), СЛУШАЮ"; "Я, ПОЕЗДНОЙ (локомотивный, энерго-) ДИСПЕТЧЕР . . . (фамилия), СЛУШАЮ".

5.8.3. Вызывающий корреспондент называет себя, например, "Я, МАШИНИСТ ПОЕЗДА НОМЕР . . . (фамилия)" и далее следует текст сообщения, вопроса или приказа.

5.9. При управлении соединенным поездом путем передачи по каналу ПРС речевых команд и сообщений необходимо придерживаться следующего регламента.

Машинист ведущего локомотива вызывает машиниста ведомого локомотива, для чего дважды повторяет позывной вызываемого локомотива, затем называет свой позывной, передает сообщение или приказ, повторив его дважды, и заканчивает передачу словом "Прием". Например, "ВТОРОЙ, ВТОРОЙ! Я — ПЕРВЫЙ. . . (текст сообщения или приказа повторяется дважды), ПРИЕМ".

Машинист ведомого локомотива, приняв сообщение (приказ), должен назвать позывной ведущего локомотива, затем повторить дважды свой позывной и дважды принятое сообщение (приказ) и закончить свою передачу словами "Конец связи". Например, "ПЕРВЫЙ, Я — ВТОРОЙ, Я — ВТОРОЙ, . . . (двукратное повторение принятого сообщения или приказа), КОНЕЦ СВЯЗИ".

5.10. В аварийных и нестандартных ситуациях (при обнаружении неисправности тормозов, остановке поезда по причине схода подвижного состава и нарушения габарита, повреждения контактной сети и других устройств электроснабжения, при обнаружении "толчка") регламент переговоров определяется "Регламентом действия работников, связанных с движением поездов, в аварийных и нестандартных ситуациях" (Указание МПС от 22.12.87 № Г - 6435-у).

При этом лицо, находящееся в аварийной ситуации или обнаружившее ее, передачу сообщения начинает словами: "ВНИМАНИЕ, ВНИМАНИЕ! СЛУШАЙТЕ ВСЕ!". Это сообщение при необходимости повторяется несколько раз.

Каждый, кто услышал сообщение, начатое словами "ВНИМАНИЕ!", должен прекратить переговоры по радиосвязи, внимательно выслушать сообщение и при необходимости принять меры к обеспечению безопасности движения поездов или сохранности перевозимых грузов.

Дежурный по станции в случае получения заявления от машиниста, другого работника дороги или постороннего лица о замеченном им повреждении, препятствии, неисправности пути, контактной сети и искусственных сооружений при наличии на перегоне поездов обязан по радиосвязи дать указание машинистам приближающихся к опасному месту поездов о повышении бдительности или остановке.

5.11. При обнаружении неисправности тормозов локомотивная бригада сообщает об этом поезвному диспетчеру, дежурным по станциям, ограничивающим перегон, и машинистам других поездов, находящихся на перегоне, по форме: "ВНИМАНИЕ, ВНИМАНИЕ! СЛУШАЙТЕ ВСЕ! Я, МАШИНИСТ... (фамилия) Поезда номер..., СЛЕДУЮЩЕГО ПО ПЕРЕГОНУ... КМ..., ПОТЕРЯЛ УПРАВЛЕНИЕ ТОРМОЗАМИ, ПРИМИТЕ МЕРЫ". Машинист должен помнить, что вызов по каналу радиосвязи действует 12 — 15 с, после чего его нужно повторять до получения ответа от поездного диспетчера и дежурного по станции.

5.12. При остановке поезда по причине схода подвижного состава машинист обязан немедленно сообщить по радиосвязи по форме: "ВНИМАНИЕ, ВНИМАНИЕ! СЛУШАЙТЕ ВСЕ! Я, МАШИНИСТ Поезда номер..., ОСТАНОВИЛСЯ ГОЛОВОЙ НА... КМ ЧЕТНОГО (нечетного) ПУТИ ПЕРЕГОНА... ВСЛЕДСТВИЕ СХОДА ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, ГАБАРИТ НАРУШЕН, БУДЬТЕ БДИТЕЛЬНЫ!"

Сообщение передается по радиосвязи машинистам следующих по перегону поездов, поезвному диспетчеру и дежурным по станциям, ограничивающим перегон, до получения ответа.

Особое внимание следует обратить на ответ машинистов вслед идущего поезда и движущегося по соседнему пути.

5.13. Машинист поезда, остановившегося на перегоне из-за повреждения контактной сети или других устройств электроснабжения, обязан немедленно сообщить по радиосвязи по форме: "ВНИМАНИЕ, ВНИМАНИЕ! СЛУШАЙТЕ ВСЕ! Я, МАШИНИСТ... (фамилия) Поезда номер..., ОСТАНОВИЛСЯ ГОЛОВОЙ НА... КМ ЧЕТНОГО (нечетного) ПУТИ ПЕРЕГОНА. . . ВСЛЕДСТВИЕ ПОВРЕЖДЕНИЯ КОНТАКТНОЙ СЕТИ". При нарушении габарита соседнего пути дополнительно сообщает: "ГАБАРИТ НАРУШЕН. БУДЬТЕ БДИТЕЛЬНЫ!"

Сообщение передается машинистам следующих по перегону поездов, поезвному диспетчеру и дежурным по станциям, ограничивающим перегон, до получения ответа.

5.14. Машинист поезда при обнаружении "толчка" в пути обязан сообщить по радиосвязи машинистам следующих за ним поездов,

дежурному по ближайшей станции или поезвному диспетчеру по форме: "ВНИМАНИЕ, ВНИМАНИЕ! СЛУШАЙТЕ ВСЕ! Я, МАШИНИСТ... (фамилия) Поезда номер ..., НА... КМ... ПИКЕТ ОБНАРУЖИЛ "ТОЛЧОК" (боковой, вертикальный или стук и т.д.) ПРИ СКОРОСТИ ... КМ/Ч".

## 6. СЕТИ ДУПЛЕКСНОЙ ПОЕЗДНОЙ РАДИОСВЯЗИ

6.1. Сети дуплексной поездной радиосвязи предназначены для обмена речевой и дискретной информацией между поездным, локомотивным и энергодиспетчерами и машинистами поездных локомотивов. Они организуются с использованием проводных и радиоканалов в границах диспетчерских участков в диапазоне дециметровых волн ДМВ (330 МГц).

6.2. Стационарные радиостанции РС-1 сетей дуплексной ПРС, установленные вдоль диспетчерского участка, соединяются между собой и с распорядительной станцией СР-1 четырехпроводным каналом связи. Проводный канал может быть организован с использованием физических цепей или радиоретрансляторов.

Поездные локомотивы оборудуются возимыми радиостанциями РВ-1, в состав которых входит дуплексный приемопередатчик.

6.3. Дуплексная ПРС обеспечивает:

взаимный вызов и ведение переговоров между машинистами поездных локомотивов и поездным, локомотивным и энергодиспетчером с применением индивидуального, группового и циркулярного вызова;

передачу с отображением на индикаторном табло команд управления движением и сообщений в дискретной форме. Команда передается диспетчером машинистам, сообщения — машинистом диспетчеру;

автоматическую или ручную передачу и отображение номера поезда или локомотива на пульте управления;

автоматическую передачу данных (режим АПД) между управляющими вычислительными машинами диспетчерского пункта управления и локомотивом;

передачу в экстренных случаях команд поездным диспетчером на экстренную остановку поезда или аварийного вызова машинистом диспетчера при занятости канала радиосвязи;

автоматический и ручной диагностический контроль стационарной и возимой аппаратуры с отображением результатов контроля на индикаторном табло или светодиодах;

документированную регистрацию всех ведущихся переговоров с помощью магнитофонов при одновременной фиксации текущего времени и даты.

6.4. Участки с дуплексной ПРС оснащаются симплексными радиосетями, работающими в диапазонах метровых и гектометровых

волн. Стационарные радиостанции гектометрового диапазона предназначены для связи с локомотивами, заходящими с примыкающих направлений и не имеющими дуплексных радиостанций, а локомотивные радиостанции диапазона ГМВ используются для связи при выходе локомотивов на участки, где дуплексная ПРС отсутствует.

#### 7. ПОРЯДОК ПОЛЬЗОВАНИЯ ДУПЛЕКСНОЙ ПОЕЗДНОЙ РАДИОСВЯЗЬЮ

7.1. После включения локомотивной радиостанции машинист должен установить на пульте управления номера поезда и локомотива и номер группы рабочих частот.

7.2. Поездной, локомотивный и энергодиспетчер вызывает машиниста поезда либо индивидуальным (тастатурным набором номера поезда на пульте управления), либо групповым вызовом (нажатием соответствующей кнопки на пульте управления с последующим вызовом голосом нужного машиниста).

7.3. При приеме радиостанцией индивидуального или группового вызова вызываемый машинист в течение 15 с должен подтвердить принятие вызова, нажав кнопку подтверждения на пульте управления радиостанции, и голосом ответить вызывающему его диспетчеру.

7.4. Если по каким-либо причинам индивидуальный вызов не принят локомотивной радиостанцией, то на пульте диспетчера появляется индикация непрохождения вызова и вызов следует повторить.

7.5. Поездной диспетчер может передать команду или указание одновременно всем машинистам локомотивов, находящихся на диспетчерском участке, послав циркулярный вызов, без ограничения времени передачи.

7.6. Машинист вызывает диспетчера нажатием соответствующей кнопки на пульте управления радиостанции. Если при вызове машинистом диспетчера канал не был составлен в течение 3 с или диспетчер в течение 15 с не подтвердил прием вызова, то радиостанция переходит в дежурный режим. Машинист обязан повторить вызов.

7.7. В экстренных случаях при занятом канале связи машинист может вызвать поезда диспетчера, послав аварийный вызов. Для этого он должен нажать кнопку "АВ" на пульте управления радиостанцией и голосом сообщить причину вызова.

7.8. При наличии препятствий для движения машинист обязан доложить диспетчеру о случившемся по дуплексной ПРС, затем ближайшему дежурному по станции по зонной симплексной ПРС.

7.9. При ведении переговоров следует придерживаться форм, указанных в пп. 5.2. — 5.5.

#### 8. ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ УСТРОЙСТВ ПОЕЗДНОЙ РАДИОСВЯЗИ

8.1. Порядок технического обслуживания магнитофонов, предназначенных для документированной регистрации переговоров в канале ПРС, устанавливается приказом начальника отделения дороги, в котором определены организации и лица, ответственные за профилактический осмотр и обслуживание аппаратуры.

В качестве организаций, выполняющих техническое обслуживание и ремонт магнитофонов на договорной основе, могут выступать дистанция сигнализации и связи, специализированный хозрасчетный монтажно-наладочный участок "Электроника" или другая организация.

8.2. Техническое обслуживание локомотивных радиостанций (приемопередатчиков, блоков низкочастотных и вызывных устройств, блоков автоматики и управления, блоков питания, антенно-согласующих устройств, пультов управления и громкоговорителей), стационарных радиостанций совместно с антенно-фидерными устройствами и линейных устройств, которыми оснащаются направляющие линии, возлагается на дистанции сигнализации и связи.

8.3. На локомотивные депо возлагается техническое обслуживание антенн, антенных стоек, антенных снижений, проходных изоляторов и межблочного (внешнего) электрического монтажа, выключателей и устройств электропитания, деталей крепления, а также помехоподавляющих устройств, установленных на электроподвижном составе.

**Примечание.** Настройка помехоподавляющих устройств, имеющих элементы настройки, осуществляется работниками дистанций сигнализации и связи при участии работников локомотивного депо.

8.4. Техническое обслуживание направляющих линий, используемых для организации канала ПРС в гектометровом диапазоне, возлагается на дистанции электроснабжения и дистанции сигнализации и связи. Порядок, объемы технического обслуживания и распределение обязанностей между дистанциями определены Инструкцией по техническому обслуживанию направляющих (волноводных) линий поезда радиосвязи ЦШ-4713.

8.5. Техническое обслуживание устройств радиосвязи, помехоподавляющих устройств на подвижном составе и направляющих линий должно проводиться в соответствии с технологическими процессами обслуживания и ремонта. Графики и объемы технического обслуживания и ремонта устройств и оборудования утверждаются начальниками соответствующих подразделений.

8.6. Структура технического обслуживания радиосредств в дистанции сигнализации и связи включает в себя контрольные пункты ПРС при локомотивных депо, контрольно-ремонтные пункты по ремонту, регулировке и настройке аппаратуры и линейные подразделения, обслуживающие стационарные и линейные устройства.



8.7. Дежурный механик контрольного пункта (КП) ПРС обязан:

8.7.1. Тщательно проверять работу радиостанций на каждом локомотиве и моторвагонном подвижном составе, проходящем через контрольные пункты, путем установления связи с контрольной радиостанцией или автоматическим контрольным пунктом, а также путем проверки основных параметров с помощью встроенного контроля;

8.7.2. Принимать меры к немедленному восстановлению работоспособности радиостанций с заменой неисправных блоков, настройкой антенно-согласующих устройств и обеспечением электропитания с номинальными параметрами и выполнять работы по заявке дежурного по депо, связанные с обслуживанием локомотивных радиостанций;

8.7.3. Снимать блоки и другие съемные элементы радиостанции с локомотивов и моторвагонного подвижного состава, отставляемого в запас или направляемого в ремонт на срок более двух суток, и передавать их на хранение в депо или контрольно-ремонтный пункт.

Примечание. Снятие и установка радиооборудования оформляются актом установленной формы (ШУ-76), регистрируются в журнале технического состояния локомотива и моторвагонного подвижного состава и в настольном журнале дежурного электромеханика по проверке устройств ПРС на локомотивах (ШУ-74);

8.7.4. Устанавливать съемные элементы и блоки радиостанций на локомотивы и моторвагонный подвижной состав при возвращении их из ремонта или отстоя;

8.7.5. Снимать блоки радиостанций для их плановой проверки и ремонта в контрольно-ремонтном пункте;

8.7.6. Проводить совместно с работниками локомотивного депо плановую проверку и настройку помехоподавляющих устройств на электроподвижном составе;

8.7.7. Проводить измерения уровня радиопомех, создаваемых электрооборудованием локомотивов и моторвагонного подвижного состава, в случае получения жалоб от локомотивных бригад на нарушение связи из-за помех. При обнаружении источников из числа внутреннего электрооборудования сообщать об этом дежурному по депо для принятия мер по устранению причин их возникновения;

8.7.8. Проводить измерения наведенного напряжения в микрофонных цепях межблочных соединений, уровня пульсаций и радиопомех в бортовой сети;

8.7.9. Отмечать исправность действия радиостанций постановкой штампа-справки в журнале технического состояния локомотива (электро- или дизель-поезда) после проверки радиостанции в объеме, установленном технологическим процессом обслуживания аппаратуры радиосвязи: при каждом техническом обслуживании локомотива ТО-3 и плановых текущих ремонтах ТР-1, ТР-2, ТР-3; при отстое

локомотива в депо свыше трех суток; при проведении работ по устранению обнаруженных неисправностей локомотивных устройств радиосвязи.

Примечание. Штамп-справка должна иметь прямоугольную форму размером 80х30 мм и содержать: условное (телеграфное) наименование депо, дистанции сигнализации и связи, сокращенное наименование дороги; название депо; текст "Радиостанция исправна"; дату проверки: число, месяц, год; условное (телеграфное) наименование должности электромеханика, его подпись;

Пример заполнения штампа-справки:

ТЧ-6 Моск.ж.д. ШЧ-1

КП депо Москва-Сортировочная

Радиостанция исправна

" 2 " августа 1989 г.

ШН Иванов

8.7.10. Пломбировать установочные шкафы радиостанций, пульта управления и антенно-согласующие устройства;

8.7.11. Вести настольный журнал дежурного электромеханика по установленной форме (ШУ-74);

8.7.12. При выходе из помещения КП дежурный электромеханик обязан поставить в известность дежурного по депо о своем местонахождении или иметь с ним связь через носимую радиостанцию.

8.8. Журнал проверки ШУ-74 должен быть пронумерован, записи в нем должны ежедневно проверять старший электромеханик и не реже одного раза в месяц — начальник участка радиосвязи.

8.9. Оператор контрольной радиостанции обязан вести учет проверяемых локомотивных радиостанций (по номеру локомотива) с оценкой качества связи, записывать в журнал показания приборов, контролирующих основные параметры проверяемых радиостанций, и предоставлять данные старшему электромеханику для последующего анализа и принятия мер.

8.10. Линейный электромеханик радиосвязи обязан:

8.10.1. Проводить осмотр и проверку действия стационарных устройств радиосвязи. При этом одновременно проводить инструктаж лиц, пользующихся радиосвязью, о порядке и правилах обращения с устройствами ПРС. Результаты осмотров и проверок действия аппаратуры ПРС заносить в Журнал осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети (ДУ-46);

8.10.2. Немедленно восстанавливать работоспособность радиостанций по заявкам, полученным от лиц, пользующихся ПРС;

8.10.3. Устранять в установленные старшим электромехаником или начальником участка сроки все недостатки в работе радиостанций, выявленные работниками, пользующимися ПРС, а также в результате контрольных проверок при проезде по участку или диагностического автоматизированного контроля;

8.10.4. Доставлять устройства ПРС в контрольно-ремонтные пункты для проверок, регулировок и ремонта;

8.10.5. Выполнять осмотр и ремонт стационарных антенн, контролируя целостность антенных фидеров, проверять и настраивать антенно-согласующие устройства в соответствии с типовым технологическим процессом обслуживания и ремонта (один раз в 4 недели — для ГВМ и один раз в год — для МВ и ДМВ диапазонов);

8.10.6. Осуществлять техническое обслуживание направляющих линий ПРС, привлекая работников дистанций электроснабжения для обеспечения безопасных условий труда и выполнения профилактических и ремонтных работ на направляющих линиях

*Примечание.* Перечень работ по обслуживанию и их периодичность приведены в Инструкции по техническому обслуживанию направляющих (волноводных) линий поездной радиосвязи ЦШ/4713;

8.10.7. Пломбировать установочные шкафы и другие блоки, имеющие приспособления для опломбирования;

8.10.8. Принимать меры по устранению замечаний в работе стационарных устройств ПРС, выявленных при проезде по участку вагона лаборатории.

8.11. Электрослесари локомотивного депо, обслуживающие локомотивные устройства ПРС, обязаны:

8.11.1. Проверять состояние аккумуляторных батарей, контролировать напряжение бортовой сети в режиме подзаряда, а также при опущенном токоприемнике и остановленном дизеле;

8.11.2. Осматривать крепление и состояние антенных стоек и элементов регулировки натяжения антенного канатика, регулировать его натяжение, чистить и заменять антенные изоляторы, проводить ревизию винтовых соединений антенного канатика с корпусом локомотива и проходным изолятором;

8.11.3. Проводить внешний осмотр монтажа электрических соединений, затягивать ослабшие клеммные соединения на расширочных колодках;

8.11.4. Проверять исправность действия сглаживающих фильтров в цепях питания радиостанции и при необходимости проводить их ремонт или замену, обеспечивать надежное электропитание радиостанций;

8.11.5. Устранять обнаруженные при осмотре или по заявлению дежурного электромеханика КП или машиниста неисправности в креплении аппаратуры радиосвязи;

8.11.6. Проверять состояние помехоподавляющих устройств на электроподвижном составе и при необходимости проводить ремонт; совместно с электромехаником КП проверять настройку помехоподавляющих устройств.

8.12. Электромеханик контрольно-ремонтного пункта радиосвязи обязан:

8.12.1. Проводить плановую проверку, ремонт и настройку стационарных, локомотивных и носимых радиостанций, распорядительных

станций и линейных устройств, запирающих и согласующих контуров в соответствии с утвержденными технологическими процессами обслуживания.

8.12.2. Вести рабочий журнал, в котором отражать требуемые значения технических характеристик и параметров и их значения после ремонта и регулировки блоков; на каждый отремонтированный и проверенный блок наклеивать бирку, в которой указывать дату и фамилию проверяющего.

8.13. Старший электромеханик и начальник участка радиосвязи обязаны:

8.13.1. Составлять годовые графики планового технического обслуживания стационарных устройств и оборудования ПРС в соответствии с типовыми технологическими процессами обслуживания и связи; графики должны утверждаться начальником дистанции сигнализации и связи; графики по обслуживанию направляющих линий и линейных устройств ПРС утверждаются еще и начальником дистанции электроснабжения);

8.13.2. Обеспечивать выполнение работ в установленные сроки; контролировать работу электромехаников и электрослесарей депо; вести график выполненных работ по техническому обслуживанию локомотивных устройств ПРС в соответствии с периодичностью и в объеме, определенными технологическими процессами обслуживания;

8.13.3. Обеспечивать необходимый запас (примерно 5 — 10 % от эксплуатационного фонда) исправных блоков радиостанций для КП и линейных электромехаников, обслуживающих стационарную аппаратуру и оборудование;

8.13.4. Принимать меры к своевременному устранению неисправностей радиоаппаратуры и оборудования, включая оперативную помощь в поиске дефектов, в их устранении и доставке исправных блоков на линии;

8.13.5. Совершать поездки на локомотивах, оборудованных радиостанциями, с целью проверки работы устройств ПРС;

8.13.6. На основании результатов поездок принимать меры по устранению обнаруженных недостатков;

8.13.7. Участвовать в разработке и осуществлять реализацию необходимых технических решений по обеспечению устойчивой радиосвязью участков ПРС, привлекая установленным порядком для выполнения этих работ работников дорожной лаборатории связи;

8.13.8. Проводить паспортизацию участков поездной радиосвязи;

8.13.9. Обеспечивать средствами измерений, устройствами коммутации измерительных приборов и технологическими приспособлениями рабочие места для проверки параметров радиостанций ПРС в объеме типовых технологических процессов;

8.13.10. Контролировать своевременное прохождение средствами измерений метрологической проверки и аттестации.

8.14. Работники дорожной лаборатории связи обязаны:

8.14.1. Проводить комплексную проверку работы ПРС измерением уровня сигнала от стационарных радиостанций вдоль перегонов с контролем основных электрических параметров, анализировать результаты измерений и выявлять участки неуверенного приема и отсутствия связи;

8.14.2. Проверять качество работы и соблюдение технологической дисциплины в ремонтно-технических участках ПРС;

8.14.3. Разрабатывать технические решения по обеспечению требуемых уровней полезного сигнала и участвовать в их реализации;

8.14.4. Выполнять работы, направленные на модернизацию и совершенствование средств ПРС;

8.14.5. Выполнять работы по поиску источников радиопомех и устранять причины их возникновения;

8.14.6. Проводить выборочное обследование электроподвижного состава на создаваемый им уровень помех в канале ПРС;

8.14.7. На договорных началах выполнять периодически испытания электроподвижного состава, контактной сети и линий продольного электроснабжения на соответствие требованиям Общесоюзных норм допускаемых промышленных радиопомех 2-88.

8.15. Машинист поездного локомотива и моторвагонного подвижного состава обязан:

8.15.1. При приемке локомотива и моторвагонного подвижного состава проверить работоспособность локомотивной радиостанции, установив связь с оператором контрольной радиостанции либо с дежурным электромехаником контрольного пункта, либо с автоматическим контрольным пунктом;

8.15.2. При осмотре крышевого оборудования и токоприемников обратить особое внимание на состояние креплений антенных устройств, а также натяжение антенного канатика;

8.15.3. При обнаружении во время рейса отказа или нарушения в работе радиостанции сделать запись в Журнале технического состояния локомотива и моторвагонного подвижного состава и немедленно доложить об этом лично или через ДСП поездному диспетчеру.

8.16. Дежурный по депо, получив уведомление от поездного диспетчера о неисправности радиостанций на локомотиве и моторвагонном подвижном составе, обязан немедленно сообщить об этом электромеханику КП радиосвязи или слесарю депо, обслуживающему устройства радиосвязи.

8.17. Дежурному по локомотивному депо запрещается выдавать локомотивы и отправлять в рейс моторвагонный подвижной состав с неисправными устройствами радиосвязи и бортовыми источниками электропитания.

8.18. Машинистам запрещается отправляться в рейс из основного или оборотного депо с неисправной радиостанцией либо с неисправными бортовыми источниками электропитания.

## 9. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА СОХРАННОСТЬ УСТРОЙСТВ ПОЕЗДНОЙ РАДИОСВЯЗИ И ЗА ВЫПОЛНЕНИЕ ПРАВИЛ ПОЛЬЗОВАНИЯ ИМИ

9.1. Ответственность за сохранность аппаратуры поездной радиосвязи возлагается на лиц, пользующихся радиосвязью, а именно:

в помещении распорядительного пункта — на дежурного диспетчера (поездного, локомотивного и энергодиспетчера);

на стационарных пунктах — на дежурных по станциям, переездам, пунктам ПОНАБ;

на подвижных объектах — на локомотивную бригаду, начальника пассажирского или восстановительного поезда, руководителя ремонтного подразделения.

Эти же лица несут персональную ответственность за сохранность радиосредств во время своего дежурства (смены).

9.2. Ответственность за сохранность аппаратуры радиосвязи, которая установлена на локомотивах и моторвагонном подвижном составе, находящемся в депо, возлагается: во время проведения технического обслуживания или ремонта — на мастера комплексной бригады; во время ожидания ремонта или работы — на дежурного по депо.

9.3. Ответственность за сохранность аппаратуры для документированной регистрации переговоров возлагается на дежурный персонал помещений, в которых установлены магнитофоны, и руководителей подразделений, занимающих эти помещения.

9.4. Ответственность за обеспечение обучения работников различных подразделений правилам пользования радиосредствами ПРС несет начальник дистанции сигнализации и связи. Ответственным за обучение и периодическую проверку знаний этих радиосредств является каждый начальник в отношении своих подчиненных.

9.5. Аппаратура ПРС должна быть закрыта и опломбирована. Вскрывать ее допускается только уполномоченным на то работником службы сигнализации и связи с обязательной предварительной записью в журнале осмотра устройств СЦБ и связи.

9.6. За целостность пломб на аппаратуре радиосвязи несут ответственность дежурные работники, пользующиеся радиосвязью.

9.7. Стационарные устройства и оборудование ПРС находятся на балансе дистанций сигнализации и связи, а локомотивные, в том числе и подменный фонд, — на балансе локомотивных депо. Локомотивные депо и дистанции сигнализации и связи должны принимать меры, направленные на обеспечение сохранности средств радиосвязи, исключать доступ посторонних лиц в помещения и на подвижные объекты, где размещены радиостанции, не оставлять без внимания ни один случай хищения радиосредств и их порчи.

**10. ТЕХНИКА БЕЗОПАСНОСТИ  
ПРИ ТЕХНИЧЕСКОМ ОБСЛУЖИВАНИИ  
И ЭКСПЛУАТАЦИИ УСТРОЙСТВ  
ПОЕЗДНОЙ РАДИОСВЯЗИ**

**10.1. Общие положения**

**10.1.1.** Все лица, обслуживающие устройства ПРС, должны знать и строго выполнять соответствующие требования правил и инструкций по технике безопасности и производственной санитарии в хозяйстве сигнализации и связи железнодорожного транспорта, а также Правила техники безопасности при эксплуатации и ремонте электроподвижного состава и тепловозов.

При техническом обслуживании и ремонте направляющих линий ПРС необходимо знать и строго выполнять Правила техники безопасности на электрифицированных линиях и Правила техники безопасности при эксплуатации контактной сети электрифицированных железных дорог.

**10.1.2.** К обслуживанию и ремонту устройств ПРС допускаются лица, прошедшие обучение безопасным методам работы и способам оказания первой помощи; проверку знаний в соответствии с существующими правилами и инструкциями по технике безопасности.

Все лица, прошедшие проверку знаний по технике безопасности, должны быть отнесены к определенной квалификационной группе по технике безопасности и иметь именное удостоверение установленной формы.

**10.1.3.** Лица, виновные в нарушении правил техники безопасности, подвергаются взысканиям в соответствии с действующим законодательством.

**10.2.** Техника безопасности при обслуживании аппаратуры радиосвязи, установленной на локомотивах и моторвагонном подвижном составе.

**10.2.1.** Перед началом работ по осмотру, проверке, настройке антенно-согласующих устройств и замене блоков радиостанций, установленных на локомотивах и моторвагонном подвижном составе, исполнители работ обязаны получить на это разрешение машиниста или дежурного по депо.

При нахождении локомотива в деповском ремонте требуется согласовать проведение работ с мастером комплексной бригады.

**10.2.2.** При обслуживании устройств радиосвязи на локомотиве запрещается: подниматься на локомотив и сходить с него во время движения; проводить осмотр антенных устройств и ремонт радиостанций во время движения локомотива; подниматься на крышу локомотива и моторвагонного подвижного состава, находящуюся под высоким напряжением, и выполнять там работы при нахождении их под контактной сетью; определять наличие излучаемой мощности по ощущаемому тепловому эффекту, например рукой.

**10.2.3.** При нахождении в машинном отделении электровоза или тепловоза запрещается прикасаться к вращающимся и движущимся частям машин и механизмов и работать в непосредственной близости от них, если они не защищены предохранительными сетками или щитками.

**10.2.4.** Осмотр и ремонт радиоаппаратуры выполняют только после снятия питающих напряжений.

**10.2.5.** Машинисту запрещается: подавать звуковые сигналы при нахождении электромеханика или электрослесаря на крыше локомотива или моторвагонного подвижного состава; отвечать на вызов по радио или вести переговоры без разрешения электромеханика, работающего с устройствами радиосвязи на локомотиве или моторвагонном подвижном составе.

При необходимости передвижения локомотива машинист обязан предупредить об этом работающих на локомотиве электромехаников, электромонтеров, электрослесарей.

**10.3.** Техника безопасности при техническом обслуживании направляющих линий поездной радиосвязи и антенно-мачтовых сооружений.

**10.3.1.** Направляющие линии ПРС, в том числе и волноводные провода, подвешенные на опорах контактной сети либо на опорах линии ВЛ, являются линиями, находящимися под высоким рабочим или наведенным напряжением, поэтому при их техническом обслуживании необходимо соблюдать требования Правил техники безопасности для работников железнодорожного транспорта на электрифицированных линиях, Правил техники безопасности и производственной санитарии при эксплуатации контактной сети электрифицированных железных дорог и устройств электроснабжения автоблокировки.

**10.3.2.** Перед началом работ на направляющих линиях необходимо снять с них напряжение и заземлить на рельс. Работы выполняются бригадой не менее чем из двух человек. Причем руководитель работ (он же наблюдающий) должен иметь по технике безопасности квалификационную группу IV или V в зависимости от категории работ, а исполнители — соответственно квалификационную группу III или IV.

**10.3.3.** Перед выполнением работ по техническому обслуживанию и ремонту антенно-мачтовых сооружений необходимо выключить радиостанции и отключить коаксиальный кабель от приемопередатчика.

**10.3.4.** Запрещается подниматься на антенные мачты (опоры) и проводить на них работы во время грозы или при ее приближении, при силе ветра более шести баллов, гололеде, сильном тумане, дожде и снегопаде. Запрещается находиться во время грозы около токоотводов, соединяющих антенны с заземлениями.

10.3.5. Лица, устанавливающие антенны, должны иметь нескользящую обувь и при необходимости — предохранительные пояса. Не допускается работа с ручным электроинструментом с приставных лестниц.

10.3.6. Лестницы должны быть такой длины, чтобы работающий мог стоять не выше третьей ступеньки, считая сверху. Не разрешается работать на одной лестнице двум и более работникам одновременно.

10.3.7. При проведении монтажных работ и установке радиоаппаратуры, связанных с подъемом на высоту одного метра и выше, должны быть приняты меры, предотвращающие падение работающих с высоты.

*Правила эксплуатации поездной радиосвязи № ЦЩ/3074,  
утвержденные МПС 20.12.72, считаются утратившими силу*

## ОГЛАВЛЕНИЕ

1. Общие положения . . . . .	3
2. Назначение поездной радиосвязи. Основные правила эксплуатации и технического обслуживания . . . . .	4
3. Система поездной радиосвязи . . . . .	6
4. Сети симплексной поездной радиосвязи . . . . .	7
5. Правила пользования симплексными радиостанциями поездной радиосвязи, Регламент ведения переговоров . . . . .	9
6. Сети дуплексной поездной радиосвязи . . . . .	13
7. Порядок пользования дуплексной поездной радиосвязью . . . . .	14
8. Техническое обслуживание устройств поездной радиосвязи . . . . .	15
9. Ответственность за сохранность устройств поездной радиосвязи и за выполнение правил пользования ими . . . . .	21
10. Техника безопасности при техническом обслуживании и эксплуатации устройств поездной радиосвязи . . . . .	22
10.1. Общие положения . . . . .	22
10.2. Техника безопасности при обслуживании аппаратуры радиосвязи, установленной на локомотивах и моторвагонном подвижном составе . . . . .	22
10.3. Техника безопасности при техническом обслуживании направляющих линий поездной радиосвязи и антенно-мачтовых сооружений . . . . .	23