

MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI TELECOMUNICAȚIILOR
DEPARTAMENTUL CĂILOR FERATE
DIRECȚIA GENERALĂ DE TRACȚIUNE ȘI VAGOANE

ORDIN DE SERVICIU
Nr. 17 A / 447 / 1971

Pentru tratarea cazurilor de frânare de urgență a trenurilor datorită acționării instalațiilor INDUSI de control al vitezei și a dispozitivelor de siguranță și vigență (DSV) se stabilesc următoarele:

1. Mecanicul va aviza următoarele organe:

a) impiegatul de mișcare (IDM) din prima stație cu oprire.

Avizarea se va face prin notă scrisă în două exemplare (după modelul din Anexa 1) din care un exemplar semnat de mecanic se predă la IDM, iar celălalt exemplar semnat de primire de IDM va fi predat de către mecanic șefului de tură din depoul unde intră locomotiva, sau mecanicului de schimb.

b) șeful de tură

Avizarea se va face prin raport de eveniment întocmit în două exemplare din care unul se predă șefului de tură, iar al doilea semnat de primire de către șeful de tură se păstrează de către mecanic. La raportul de eveniment ce se predă șefului de tură se va anexa exemplarul după nota de avizare, semnată de IDM, menționând aceasta în raportul de eveniment. În cazul când mecanicul se schimbă din serviciu în parcurs, va preda nota scrisă cu semnătura de primire a IDM către mecanicul care preia serviciul, care este obligat a face raport de eveniment, la care anexează nota de avizare, imediat la sosire în depou. Predarea notei de avizare se va nota în carnetul de bord al locomotivei.

2. Imediat după primirea notei, IDM va aviza prin telefonogramă operatorul RCM de care aparține stația unde s-a făcut avizarea. Avizarea va cuprinde toate datele din nota de avizare a mecanicului.

3. Operatorul RCM va aviza următoarele organe:

a) secția sau sectorul CT care are în întreținere instalațiile de cale unde s-a produs frânarea.

Avizarea organelor CT se va face numai în cazul când mecanicul prin nota de avizare cere verificarea instalației din cale.

b) operatorul RCT, iar acesta depoul unde urmează să intre locomotiva.

Sectorul CT care are în întreținere instalația din cale unde s-a produs frânarea de urgență, imediat ce a fost avizat, va lua măsuri de verificare a instalației și de ridicare a deranjamentului.

Rezultatul verificării va fi trecut în „Nota de verificare tehnică a instalațiilor din cale” întocmită în două exemplare și semnată de personalul care a efectuat verificarea. În caz că la verificare participă și personal de mișcare ca urmare cererii personalului CT, nota de verificare va fi semnată și de personalul de mișcare.

Pe baza notei de constatare și notelor justificative luate de la cei în cauză în cazul când se constată defecțiuni la instalațiile din cale, șeful de secție va întocmi dosarul de cercetare cu privire la instalațiile INDUSI din cale pe care-l va înainta secției CT în decurs de 48 de ore de la avizarea frânării de urgență.

Dosarul de cercetare CT va cuprinde:

- Nota de verificare tehnică a instalațiilor din cale.
- Declarația personalului în cauză.
- Copie de la telegrama de avizare.
- Raportul de cercetare, cuprinzând cauzele frânării de urgență și măsurile luate.

Dosarul de cercetare se aprobă de către secția CT și se păstrează de către aceasta.

O copie de la raportul de cercetare aprobat de secția CT va fi înaintat în termen de 5 zile la depoul de care aparține locomotiva. Avizarea DGLI cu privire la frânările de urgență ce s-au produs pe rețea în curs de 24 ore datorită defectării instalațiilor din cale se va face telefonic, odată cu raportarea zilnică a deranjamentelor instalațiilor CT, pe filiera obișnuită, după cum urmează: Sector CT – Secția CT – Serv. SCB – TTR regional – DGLI. Avizarea către DGLI va cuprinde datele din anexa 5.

5. La primirea raportului de eveniment de la mecanic, șeful de tură va lua următoarele măsuri:

a) verificarea stării tehnice a instalației INDUSI de pe locomotivă, dacă prin raportul de eveniment mecanicul cere aceasta,

b) citirea benzii de vitezometru.

Rezultatul verificărilor se va consemna în procese verbale întocmite în două exemplare. Când se stabilește că instalația INDUSI de pe locomotiva este defectă, un exemplar după procesul verbal se trimite la depoul în parcul căruia este locomotiva. De asemenea se va trimite un exemplar după procesul verbal de citire a benzii de vitezometru la depoul de care aparține mecanicul când acesta este din alt depou și rezultă că nu a manipulat în mod corespunzător instalația INDUSI din care motiv s-a produs frânarea de urgență necomandată. Odată cu trimiterea procesului verbal, se va trimite și raportul de eveniment făcut de mecanic și nota de avizare.

6. Dosarul de cercetare T se întocmește:

a) de către depoul în parcul căreia este locomotiva când prin procesul verbal de constatare s-a stabilit că defectul este la instalația de pe locomotivă.

b) de către depoul de care aparține mecanicul când s-a stabilit prin procesul verbal de citire a benzii, că frânarea de urgență s-a produs datorită manipulării necorespunzătoare a instalației sau nerespectării instrucțiunilor de serviciu în conducerea trenului. O copie de pe raportul de cercetare aprobat de șeful depoului de care aparține mecanicul se va trimite în termen de 5 zile la depoul în parcul căreia este locomotiva.

Dosarul de cercetare va cuprinde:

- Raportul de eveniment și nota de avizare întocmită de către mecanic.
- Procesul verbal de citire a benzii de vitezometru, verificat și însușit de către șeful depoului sau adjunctul acestuia.
- Procesul verbal de verificare tehnică a instalației INDUSI de pe locomotivă. Când instalația de pe locomotivă este defectă, dosarul se va completa și cu fișa tehnică, model 2, anexă la **ordinul 62 / 201 / 1970** al conducerii departamentului CF.
- Declarațiile personalului de locomotivă, atelier, sau alt personal când sunt necesare pentru stabilirea cauzei frânării sau pentru tratarea disciplinară a vinovaților.
- Raportul de cercetare cuprinzând cauzele defectării sau neregulii și măsurile luate.

7. Când din dosarele CT și T sosite în depoul de care aparține locomotiva, nu rezultă cauza frânării de urgență, cazul va fi reanalizat în termen de 3 zile în comisia formată din organele de tracțiune din depoul de care aparține locomotiva și organele secției CT de pe raza unde se află depoul.

8. În cazul când din dosarul de cercetare T rezultă că mecanicul nu a respectat indicația dată de semnale, acestea fiind depășite pe „oprire” în condiții neinstrucționale sau a fost depășită viteza maximă admisă, se va aviza imediat și serviciul de siguranța circulației și control regional, cazurile urmând a fi tratate ca evenimente de cale ferată conform Instrucțiunilor 003/2001.

9. Cazurile de frânare de urgență necomandată datorită instalației INDUSI și DSV, se va raporta zilnic de către depouri către divizia T – V și de către diviziile T – V prin operatori la DGTV după modelul din anexa 2.

10. Situația instalațiilor INDUSI și dispozitivelor de siguranță și vigilență, cât și tratarea cazurilor de frânare de urgență necomandată, se va raporta după modelul din anexa 3, de către depouri la divizia T – V și de către diviziile T – V la DGTV telefonic în prima zi de lucru după expirarea decadei.

Situația pentru decada a III-a a fiecărei luni se va comunica și în scris, de către depouri la diviziile T – V în cel mult două zile și de către diviziile T – V la DGTV în cel mult 5 zile de la expirarea lunii pentru care raportează.

Până la data de 10 pentru luna expirată se va înainta la DGTV în câte un exemplar situația după modelul din anexa 4, însușită de către conducerea regionalei, privind cauzele de frânări de urgență și un raport cu măsuri luate și cu eventualele propuneri.

11. Regionalele vor organiza verificarea tuturor benzilor de vitezometru privind funcționarea și manipularea instalațiilor INDUSI, fără a neglija însă verificarea benzilor de vitezometru conform reglementărilor din îndrumătorul transmis cu nr.90 / 381 / 1963.

Cazurile de frânare de urgență necomandată de către instalația INDUSI constatate după banda de vitezometru neraportate de către mecanic, se vor trata disciplinar cu severitate, de către șeful depoului și se vor prelucra la școala personalului.

12. Cazurile de defectare a instalației INDUSI se vor trata conform reglementărilor cuprinse în ordinul Conducerii Departamentului CF nr. 62 / 201 din 7.08.1970.

13. Regionalele CF vor organiza periodic controale la unitățile de bază pentru verificarea modului de tratare a cazurilor de defectări a instalațiilor INDUSI din cale și de pe locomotive și a cazurilor de frânare de urgență.

Salariații care se fac vinovați de neaplicarea reglementărilor stabilite vor fi tratați disciplinar.

Organele cu sarcini de control vor verifica în toate ocaziile și modul cum se respectă de către unități prezentele reglementări.

14. Reglementările transmise cu act. DGLI nr: 415/227 din 15.09.1970 se anulează.

București 31.03.1971

D.G.M.C.
DIRECTOR

D.G.T.V.
DIRECTOR

D.G.L.I.
DIRECTOR

REV.GEN.SC
REVIZOR GENERAL

NOTĂ**Către IDM din stația**

La trenul nr din data de la ora s-a produs frânarea de urgență la semnalul în poziție pe al stației la inductorul de Hz.

Locomotiva din depoul mecanic din depoul

Pentru continuarea mersului:

- instalația s-a izolat.
- instalația nu s-a izolat.

Frânarea de urgență s-a produs datorită:

- instalației din cale și cer a se verifica
- instalației de pe locomotivă și cer a se verifica.
- manipulării necorespunzătoare a instalației
- alte cauze.

Semnătura mecanicului

Semnătură IDM

Observații:**1. Se completează locurile libere și se șterg cuvintele care nu corespund.****2. Se completează în două exemplare din care:**

- originalul se predă la IDM din prima stație cu oprire
- copia se predă la depoul unde intră locomotiva sau mecanicului de schimb.

(Raportare zilnică)

Regionala.....

Cazurile de frânări de urgență produse de către instalația de vigilență și control al vitezei.

Nr. crt.	Nr. Tren	Data	Felul și numărul locomotivei	Depoul în parcul căruia este locomotiva.	Nume mecanic	Depoul de care aparține mecanicul	Cauza defectării
0	1	2	3	4	5	6	7

Dacă instalația s-a izolat sau nu pentru continuarea mersului	Consecința în circulația trenului (minute întârziere)	Observații
8	9	10

Regionala.....

Situația montajului instalației de siguranță și pentru controlul vitezei.

Instalații INDUSI							
Serie Locomotivă	Parc inventar	Montate	În funcție	Izolate	Incomplete	Locomotive neechipate	Observații
LE							
LDE							
LDH							

Idem pentru dispozitivul de siguranță și siguranță.

(Raportare lunară)

Regionala.....

Cazurile de frânare de urgență produse de instalațiile de siguranță și controlul vitezei.

Nr. crt.	Nr. Tren	Data	Felul și numărul locomotivei	Depoul în parcul căruia este locomotiva.	Nume mecanic	Depoul de care aparține mecanicul	Cauza defectării
0	1	2	3	4	5	6	7

Dacă instalația s-a izolat sau nu pentru continuarea mersului	Consecința în circulația trenului (minute întârziere)	Observații
8	9	10

Cazurile de frânări de urgență datorită defectării instalației INDUSI din cale.

- Data și ora avizării frânării de urgență
- Data și ora frânării de urgență.
- Nr. trenului și minute întârziere
- Nr. locomotivei și depoul de care aparține.
- Locul unde s-a produs frânarea (stație, semnalul, poziția lui, inductor).
- Defecțiuni constatate la instalația din cale și măsuri luate
- Data și ora ridicării deranjamentului.