

MINISTERUL LUCRĂRILOR PUBLICE,
TRANSPORTURILOR ȘI LOCUINȚEI
COMPANIA NAȚIONALĂ DE CĂI FERATE
”CFR“ S.A.

Uz intern

INSTRUCȚIUNI
PRIVIND
UTILIZAREA MIJLOACELOR DE INTERVENȚIE
LA LINIA DE CONTACT

Nr. 355

2001

CUPRINS

		Pag.
Capitolul I	Dispoziții generale	2
Capitolul II	Mijloace și echipe de intervenție la linia de contact	3
Capitolul III	Îndrumarea, circulația, manevrarea și remizarea mijloacelor de intervenție la linia de contact	5
Capitolul IV	Obligațiile personalului din echipele de intervenție la linia de contact	9
Capitolul V	Reguli de lucru cu macaraua trenului de intervenție la linia de contact	10
Capitolul VI	Modul de acțiune la locul accidentului sau eveni- mentului feroviar a echipei de intervenție la linia de contact	13
Capitolul VII	Relațiile de serviciu ale șefului echipei de intervenție la linia de contact și ale macaragiului, cu personalul celorlalte subunități	14
Capitolul VIII	Personalul echipelor de intervenție la linia de contact și organizarea activității la mijloacele de intervenție la linia de contact	15
Capitolul IX	Instruirea personalului mijloacelor de intervenție la linia de contact	16
Capitolul X	Administrarea și evidențele mijloacelor de intervenție la linia de contact	17
Capitolul XI	Revizia și reparațiile curente la macaraua din compunerea trenului de intervenție la linia de contact ..	18
Capitolul XII	Compunerea minimă a trenului de intervenție	19
Capitolul XIII	Dispoziții finale	20
Anexa 1	Domiciliul trenurilor de intervenție la linia de contact ..	22
Anexa 2	Modul de procedare în cazul în care se solicită trenul de intervenție la linia de contact pentru alte lucrări	23
Anexa 3	Inventarul general de scule și dispozitive al mijloacelor de intervenție la linia de contact	25

CAPITOLUL I

Dispoziții generale

Art.1 Instrucțiunile reglementează utilizarea mijloacelor de intervenție pentru înlăturarea deranjamentelor la instalațiile liniei de contact 25 kV, 50 Hz, oricare ar fi cauza acestora, inclusiv accidentele și evenimentele feroviare.

etalon

CAPITOLUL II

Mijloace și echipe de intervenție la linia de contact

- Art.2** Pentru înlăturarea deranjamentelor la instalațiile liniei de contact, a urmărilor accidentelor și evenimentelor feroviare care au afectat linia de contact și pentru redeschiderea circulației, se utilizează mijloace de intervenție adecvate din gestiunea proprie și echipe de intervenție formate din personal specializat.
- Art.3** Circulația mijloacelor de intervenție la linia de contact se desfășoară în conformitate cu prevederile legale specifice în vigoare și cu prevederile prezentelor instrucțiuni.
- Art.4** (1) Mijloacele de intervenție utilizate la linia de contact sunt:
- a.** drezine pantograf;
 - b.** trenuri de intervenție la linia de contact, formate din macara Diesel de 20 tf, de tipul EDK 80/2 sau 80/3, și cel puțin două vagoane pe patru osii, cu obloane înalte, cu frână automată și de mână, pentru protecția brațului macaralei în ambele sensuri de circulație;
- (2) În afara drezinelor pantograf și a trenurilor de intervenție, conducerea regională CFR poate dispune și utilizarea altor mijloace de intervenție feroviare sau a automacaralelor din dotarea "CFR" – S.A., precum și a oricăror altor mijloace din zonă.
- Art.5** Echipele de intervenție sunt formate din personalul centrelor de electrificare.
- Art.6** Mijloacele de intervenție și echipele de intervenție funcționează în următoarele condiții:
- a.** drezinele pantograf și trenurile de intervenție la linia de contact se dotează în mod corespunzător, pentru a fi apte să înlătore, în timpul cel mai scurt, urmările deranjamentelor la linia de contact, oricare ar fi cauza acestora, inclusiv accidentele și evenimentele feroviare;
 - b.** circulația drezinelor pantograf și a trenurilor de intervenție la linia de contact se organizează în așa fel încât acestea să se poată deplasa pentru intervenții la locul deranjamentului, al accidentului sau evenimentului feroviar, în cel mai scurt timp posibil de la avizare;
 - c.** echipele de intervenție trebuie să fie dotate cu utilajele necesare lucrărilor de restabilire și să se poată deplasa, în cel mai scurt timp

posibil de la avizare, pentru a interveni la locul deranjamentului, al accidentului sau evenimentului feroviar.

Art.7 În activitatea mijloacelor de intervenție și a echipelor de intervenție se vor respecta instrucțiunile de serviciu, ordinele și reglementările în vigoare, reglementările Inspecției de stat pentru controlul cazanelor, recipientelor sub presiune și instalațiilor de ridicat, prescripțiile tehnice ale utilajelor, alte norme și dispoziții specifice emise de autoritățile de stat în domeniul respectiv.

etalon

CAPITOLUL III

Îndrumarea, circulația, manevrarea și remizarea mijloacelor de intervenție la linia de contact

- Art.8** În cazul producerii unui deranjament la linia de contact sau a unui accident sau eveniment feroviar care a afectat linia de contact, la solicitarea, prin telefonogramă, a dispecerului energetic feroviar, operatorul de la regulatorul de circulație, de pe firul afectat, dă dispoziție de îndrumare a drezinei/drezinelor pantograf.
- Art.9** La locul deranjamentului se deplasează, cu drezina pantograf, echipa de intervenție cea mai apropiată. Șeful echipei de intervenție stabilește, în funcție de amploarea deranjamentului, dacă mai sunt necesare alte mijloace și alt personal de intervenție, după care avizează dispecerul energetic feroviar, acesta urmând a lua măsurile necesare conform prevederilor "Instrucțiunilor pentru comanda prin dispecer energetic feroviar a instalațiilor de electrificare" nr.356.
- Art.10** În cazul în care sunt necesare și alte materiale sau subansamble în afara celor prevăzute în anexa 3, acestea vor fi luate din rezervele centrelor de electrificare.
- Art.11** În cazul avarierii stâlpilor, ancorelor sau traverselor rigide, sau în cazul în care acestea trebuie demontate pentru a crea front de lucru celorlalte mijloace de intervenție, șeful echipei de intervenție va solicita dispecerului energetic feroviar trenul de intervenție la linia de contact, indicând numărul și tipul stâlpilor, ancorelor și traverselor rigide care trebuie înlocuite. Dispecerul energetic feroviar solicită, prin telefonogramă, operatorului regulatorului de circulație, îndrumarea, menționând locul de remizare a trenului de intervenție, numele și numărul autorizației macaragiului.
- Art.12** În cazul în care este necesară și acțiunea unor mijloace de intervenție la linia de contact de pe alte regionale, acestea vor fi solicitate de către Compartimentul de Siguranța Circulației din cadrul Regionalei CFR, prin telefonogramă, la Compartimentul de Siguranța Circulației din centralul "CFR"-SA, care va dispune îndrumarea mijlocului de intervenție solicitat.
- Art.13** Drezinele pantograf, de regulă, sunt remizate la sediul districtelor de

linie de contact. Starea lor de funcționare și locul unde se află sunt cunoscute în permanență de dispecerul energetic feroviar în a cărui rază de activitate se află.

Art.14 Trenul de intervenție la linia de contact va fi garat pe o linie din incinta unității de domiciliu și nu va fi acoperit de alte vehicule.

Art.15 În cazul îndrumării la deranjamente, accidente sau evenimente feroviare, drezina pantograf va ieși din unitatea de domiciliu în termen de maximum 30 minute ziua, respectiv 45 minute noaptea, socotit de la ora primirii avizării. În cazul îndrumării trenului de intervenție la linia de contact, aceste termene se socotesc de la sosirea locomotivei pentru remorcare.

Art.16 Trenul de intervenție la linia de contact va fi însoțit de macaragiul, care este responsabilul mijlocului de intervenție.

Art.17 În scopul prevenirii accidentelor și evenimentelor feroviare în timpul circulației trenurilor de intervenție la linia de contact, înainte de a pleca la intervenție, macaragiul verifică dacă toate ansamblele și subansamblele macaralei sunt bine asigurate contra rotirii, dacă brațul este asigurat contra ridicării și dacă motoarele de deplasare sunt decuplate. De asemenea, va verifica asigurarea stâlpilor, ancorelor și a altor materiale aflate pe vagoane.

Art.18 Înainte de îndrumare, trenului de intervenție la linia de contact i se va face proba frânei conform reglementărilor în vigoare.

Art.19 Când trenul de intervenție la linia de contact a fost îndrumat pentru diferite lucrări în stații sau pe linii industriale, pe timp de noapte, se vor respecta și următoarele:

a. este interzis să fie remizat pe linii industriale.

b. este interzis ca macaraua să rămână calată.

c. în stații, trenul de intervenție la linia de contact va fi remizat pe linii libere, pe cât posibil cu acces pe la ambele capete.

Art.20 După sosirea la domiciliu a trenului de intervenție, responsabilul acestuia – macaragiul – va face o revizie amănunțită a vehiculelor din compunere și va lua măsuri de remediere. În cazul în care se constată nereguli la partea de rulare și/sau frână, prin intermediul responsabilului cu mijloacele de intervenție de la zona de electrificare, va solicita ajutorul celei mai apropiate unități specializate, pentru remedierea lor.

Art.21 (1) Viteza maximă de circulație a trenurilor de intervenție la linia de contact este de 60 km/h pe linii directe și curente, și de 30 km/h în abateri.

(2) În cazul în care în compunerea trenului de intervenție la linia de contact există vehicule a căror viteză de circulație este mai mică decât viteza de circulație indicată mai sus, șeful trenului de intervenție – macaragiul – va înștiința în scris pe impiegatul de mișcare al stației de

- îndrumare.
- Art.22** Timpii de mers ai trenurilor de intervenție la linia de contact se stabilesc în raport cu vitezele admise și restricțiile impuse.
- Art.23** Macaraua circulă numai cu brațul orientat invers sensului de mers și va fi supravegheată de macaragiul din cabina a II-a a locomotivei.
- Art.24** Punerea la dispoziție a locomotivei pentru remorcarea trenurilor de intervenție la linia de contact, în caz de accident sau eveniment feroviar, se face în conformitate cu convențiile încheiate între Compania Națională de Căi Ferate “CFR” S.A. și Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători “CFR Călători” S.A., respectiv Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă “CFR Marfă” S.A. Pe durata de intervenție la locul accidentului sau evenimentului feroviar, locomotiva va rămâne la dispoziția șefului echipei de intervenție.
- Art.25** În condiții meteorologice deosebite, la solicitarea dispecerului energetic feroviar, pentru a se deplasa la deranjamente, accidente sau evenimente feroviare, drezinele pantograf vor fi remorcate de locomotive, care vor fi puse la dispoziție conform art.24.
- Art.26** Executarea operațiilor de manevră, compunerea și descompunerea, precum și semnalizarea trenului de intervenție, se fac de către macaragiul care deservește macaraua trenului, conform reglementărilor în vigoare. Macaragii care deservește macaralele trenurilor de intervenție la linia de contact trebuie să fie instruiți și autorizați în funcția de șef de tren.
- Art.27** Asigurarea condițiilor tehnice de lucru ale macaralei este în sarcina macaragiului.
- Art.28** Manevrarea trenului de intervenție cu macara nu se va face peste cocoașa de triere, prin îmbrâncire, și nu se va opri prin prindere la sabot.
- Art.29** Înainte de începerea lucrărilor pe linii, în stații sau în halte de mișcare, șeful echipei de intervenție la linia de contact va înscrie în registrul de revizie a instalațiilor SC liniile ce trebuie închise în vederea asigurării spațiului de lucru necesar macaralei și va comunica DEF liniile care trebuie scoase de sub tensiune.
- Art.30** Nu se va începe lucrul pe linii traversate de linii electrice sau telefonice, până când nu se va asigura spațiul de lucru necesar macaralei.
- Art.31** Este interzis să se lucreze pe liniile electrificate înainte de scoaterea liniei de contact de sub tensiune, legarea ei la pământ și luarea măsurilor corespunzătoare pentru asigurarea spațiului de lucru necesar. Confirmarea scoaterii liniei de contact de sub tensiune și legarea ei la pământ se va face de către șeful echipei de intervenție la linia de contact.
- Art.32** După gararea trenului de intervenție pe linia de lucru, locomotiva de la

tren se va detașa numai la solicitarea macaragiului, cu sau fără vagoane – după caz, apoi linia pe care se găsește macaraua, cât și liniile din raza de acțiune a acesteia, se vor închide și semnaliza, potrivit prevederilor din instrucțiunile de semnalizare.

Art.33 Trenul de intervenție la linia de contact va fi menținut pe loc cu frânele de mână strânse, iar macaraua cu frâna de serviciu.

Art.34 După terminarea lucrării se va înlătura calajul macaralei, se va revizui starea căii la locul unde a fost calată macaraua, urmărind dacă nu s-au produs tasări de teren cu influențe negative asupra siguranței circulației. În cazul apariției unor astfel de tasări de teren, se va aviza personalul de întreținere linii, pentru a lua măsuri de remediere.

Etalon

CAPITOLUL IV

Obligațiile personalului din echipele de intervenție la linia de contact

- Art.35** Obligațiile personalului din echipele de intervenție:
- a.** să ia măsurile de protecție a muncii necesare la executarea lucrărilor în instalațiile electrice din zona accidentului sau evenimentului feroviar;
 - b.** să ia măsurile de protecție a muncii necesare pentru efectuarea lucrărilor de restabilire și înlăturare a urmărilor accidentelor sau evenimentelor feroviare la linia de contact;
 - c.** să execute lucrările de realizare a gabaritului pentru activitatea macaralei de intervenție la accident sau eveniment feroviar;
 - d.** să creeze gabaritul necesar reluării circulației;
 - e.** să execute lucrările de readucere a liniei de contact la parametrii instrucționali, pentru reluarea circulației cu locomotive electrice;
 - f.** să verifice parametrii geometrici ai liniei de contact din zona de ancorare afectată și din zonele adiacente și să redeschidă circulația pentru locomotive electrice, cu avizarea eventualelor restricții.
- Art.36** Funcțiile și numărul de personal necesar se stabilesc de șeful zonei de electrificare, în raport cu situația locală și cu amploarea deranjamentului, accidentului sau evenimentului feroviar.

CAPITOLUL V

Reguli de lucru cu macaraua trenului de intervenție la linia de contact

- Art.37** Exploatarea macaralelor se va face în conformitate cu indicațiile date în instrucțiunile de funcționare și utilizare a macaralei. Se vor avea în vedere și indicațiile date în prescripțiile tehnice ISCIR și normele specifice de protecție a muncii.
- Art.38** Conform indicațiilor din cărțile tehnice ale utilajelor, macaralele tip EDK 80/2 și 80/3 pot funcționa în intervalul de temperaturi de la minus 35 °C la plus 35 °C.
- Art.39** (1) Înainte de începerea lucrului cu macaraua, macaragiul va stabili care dintre variantele de lucru se pretează pentru cazul respectiv – calat sau necalat – și care sunt măsurile necesare pentru pregătire. Înainte de începerea lucrului cu macaraua, macaragiul va bloca suspensia acesteia.
- (2) După terminarea lucrărilor de pregătire, macaragiul verifică încă o dată varianta de lucru aleasă, raza de rotire a brațului și dacă s-au creat condițiile necesare pentru efectuarea lucrărilor.
- (3) În cazul în care macaraua trebuie să lucreze într-un loc în care distanța între axa liniei pe care se află macaraua și axele liniilor alăturate este mai mică de 4500 mm, șeful echipei de intervenție va înscrie în registrul de revizie a instalațiilor de siguranța circulației condițiile în care se va face circulația pe liniile vecine lucrării. IDM va lua la cunoștință cele înscrise de șeful echipei de intervenție. Liniile alăturate se vor acoperi cu agenți de la centrul de electrificare, disc roșu la 700 m și disc galben la 1000 m, conform instrucțiunilor de semnalizare. Agentul de semnalizare de la discul roșu va fi dotat cu rechizite de semnalizare și stație de radio pe frecvența de circulație, prin care va ține legătura cu IDM din stațiile vecine și cu șeful echipei de intervenție. În cazul în care agentul este avizat de trecerea unui tren, acesta îl avizează pe șeful echipei de intervenție. După ce a primit confirmarea că macaraua a fost retrasă din gabarit, agentul va roti discul roșu și, la apropierea trenului, va da semnale "înainte" dintr-o poziție în care poate fi observat de către personalul de

locomotivă, iar dacă nu se primește confirmarea, discul rămâne cu fața roșie spre tren și, la apropierea trenului, agentul va da semnale de "oprire". Înainte de rotirea macaralei, șeful echipei de intervenție va lua legătura cu agenții de semnalizare pentru a i se confirma că nu va trece nici un tren și că aceștia au așezat discul roșu cu fața roșie spre tren. În cazul în care legăturile radio se întrerup, lucrarea se va continua numai cu liniile vecine închise.

Art.40 Greutățile pe care le poate ridica macaraua la diferite deschideri ale brațului – raza de acțiune – sunt indicate în tabloul puterilor de ridicat în variantele de lucru – calat sau necalat – pe linii în aliniament sau cu supraînălțare de $0 \div 50$ mm sau $50 \div 100$ mm, din cartea macaralei respective. Deschiderea brațului macaralei, respectiv raza de acțiune, se consideră distanța între axa pivotului central și axa rolei cârligului, măsurată pe orizontală.

Art.41 (1) Nu se va depăși sarcina maximă admisă de ridicare, corespunzătoare variantei de lucru alese și deschiderii brațului macaralei. Se va ține seama de faptul că, în timpul ridicării sarcinii, deschiderile brațului se măresc din cauza deformărilor elastice ale utilajului, precum și din cauza comprimării solului, în cazul macaralei calate.

(2) În caz de necesitate, brațul macaralei se va retrage la deschiderea admisibilă indicată pe scala instrumentelor de indicare și, după depunerea sarcinii, se va reface calajul macaralei.

Art.42 Nu se va depăși deschiderea maximă – raza de acțiune maximă – indicată pentru fiecare sarcină pe care o poate ridica macaraua, conform datelor din tabloul puterilor de ridicat, în variantele de lucru – calat sau necalat –, pe linii în aliniament sau cu supraînălțare de $0 \div 50$ mm sau $50 \div 100$ mm, din cartea macaralei respective.

Art.43 În cazul în care este necesară calarea macaralei, pentru a evita pericolul de răsturnare, pe lângă blocarea suspensiei se va executa și calarea pe cele două reazeme cu care este prevăzută macaraua. În prealabil, terenul pe care se așează patul de traverse va fi nivelat și adus la orizontală.

Art.44 Macaralele vor lucra în poziție orizontală sau, în situații excepționale, înclinată în limitele admise de diagramele de sarcină din cartea tehnică a macaralei respective. Pentru a preveni pericolul de răsturnare ca urmare a tasării terenului sub reazeme în timpul lucrului, macaragiul va controla poziția macaralei prin verificarea bulei de aer a nivelei.

Art.45 Este interzisă ridicarea oricărei sarcini căreia nu i s-a determinat în prealabil greutatea.

Art.46 Este interzisă smulgerea cu macaraua a sarcinilor ancorate, precum și răsturnarea greutăților nedeblocate și nelegate corespunzător.

Art.47 Macaragiul va evita mișcările de pendulare și rotire a sarcinii, prin

manipulări fine și continue și prin dirijarea pieselor cu funii.

Art.48 Macaragiul și legătorii de sarcini vor verifica integritatea dispozitivelor de legare și modul de legare a sarcinii, deoarece desprinderea acestora din cârlig poate duce la răsturnarea macaralei.

etalon

CAPITOLUL VI

Modul de acțiune la locul accidentului sau evenimentului feroviar a echipei de intervenție la linia de contact

- Art.49** Stabilirea planului de lucru la locul accidentului sau evenimentului feroviar și conducerea operațiilor se execută conform instrucției nr.632.
- Art.50** Șeful echipei de intervenție la linia de contact ia parte la stabilirea planului de lucru la locul accidentului sau evenimentului feroviar.
- Art.51** (1) După stabilirea planului de lucru pentru înlăturarea urmărilor accidentului sau evenimentului feroviar, șeful echipei de intervenție și macaragiul trenului de intervenție la linia de contact vor trece la execuția lucrărilor conform planului, conducând lucrările pe proprie răspundere.
(2) Schimbarea planului de lucru nu se poate face decât de către cei care l-au întocmit.
- Art.52** În timpul lucrului la locul accidentului sau evenimentului feroviar, echipa de intervenție la linia de contact primește dispoziții numai de la șeful echipei de intervenție la linia de contact.
- Art.53** Macaragiul trenului de intervenție la linia de contact primește dispoziții numai de la șeful echipei de intervenție la linia de contact. În caz de pericol, comenzile de oprire a mișcărilor macaralei pot fi date de întregul personal aflat la locul accidentului sau evenimentului feroviar sau al lucrării și vor fi luate imediat în considerare de către macaragiu.

CAPITOLUL VII

Relațiile de serviciu ale șefului echipei de intervenție la linia de contact și ale macaragiului, cu personalul celorlalte subunități

- Art.54** Șeful echipei de intervenție la linia de contact și macaragiul se adresează, pentru toate problemele importante de serviciu, conducerii subunității de care aparțin.
- Art.55** După ieșirea din sediu a mijloacelor de intervenție îndrumate la deranjamente la linia de contact sau la accidente sau evenimente feroviare, șeful echipei de intervenție la linia de contact și macaragiul vor avea relații de serviciu directe cu șefii stațiilor de cale ferată, operatorul de la regulatorul de circulație, șefii districtelor de linii și reviziilor de vagoane, pentru acele probleme curente de serviciu, în strânsă legătură cu exploatarea mijloacelor de intervenție și care cer o rezolvare urgentă.
- Art.56** Stațiile de cale ferată și regulatoarele de circulație vor da, la cerere, șefului echipei de intervenție la linia de contact și macaragiului informații asupra locului unde se află mijloacele de intervenție îndrumate la accidente sau evenimente feroviare sau la alte lucrări.

CAPITOLUL VIII

Personalul echipelor de intervenție la linia de contact și organizarea activității la mijloacele de intervenție la linia de contact

- Art.57** (1) Membrii echipelor de intervenție la linia de contact fac parte din personalul districtelor de linie de contact.
(2) Macaragii și legătorii de sarcină trebuie să fie autorizați I.S.C.I.R.
(3) Macaragii care deserveșc macaralele trenurilor de intervenție la linia de contact trebuie să fie instruiți și autorizați și pentru îndeplinirea funcției de șef de tren.
- Art.58** Macaragiul va fi dotat cu un mijloc de avizare: telefon CFR de serviciu, post telefonic în rețeaua operatorului național de telecomunicații sau telefon mobil de serviciu.
- Art.59** La mijloacele de intervenție la linia de contact, serviciul se va presta în tură, potrivit reglementărilor făcute de regionalele C.F.R., cu respectarea regimului lunar de muncă.
- Art.60** În cazul în care mijlocul de intervenție se află la sediu, personalul va efectua revizuirea și remedierea defecțiunilor la mijlocul de intervenție, la scule și dispozitive și va completa mijlocul de intervenție cu materiale și piese de schimb.
- Art.61** Orice echipă de lucru la linia de contact devine, în cazul îndrumării de către dispecerul energetic feroviar la remedierea unui deranjament, echipă de intervenție.
- Art.62** În afara programului normal de lucru, echipele de intervenție la linia de contact se formează din personalul care este în tură și personal chemat de la domiciliu.

CAPITOLUL IX

Instruirea personalului mijloacelor de intervenție la linia de contact

- Art.63** Personalul mijloacelor de intervenție la linia de contact va fi instruit și examinat din punct de vedere profesional.
- Art.64** (1) Exercițiile practice de intervenție se efectuează în cadrul programului de instruire, conform reglementărilor în vigoare și au ca scop instruirea personalului asupra lucrărilor, pentru a se realiza o cât mai bună colaborare a membrilor echipei în cadrul acțiunilor de intervenție.
- (2) Cu ocazia instruirii, o atenție deosebită se va acorda organizării lucrului, împărțirii atribuțiilor și comportării fiecărei persoane din echipă.
- Art.65** După fiecare deranjament la linia de contact, accident sau eveniment feroviar care a afectat linia de contact, în termen de trei zile, șeful centrului de electrificare sau inginerul cu probleme de linie de contact va convoca întregul personal interesat și va analiza modul de intervenție. Cu această ocazie, se va face analiza activității fiecărui membru al echipei.
- Art.66** Atât la instructajul teoretic, cât și la cel practic, se va acorda o deosebită atenție reglementărilor ISCIR, normelor de protecție a muncii și de prevenire și stingere a incendiilor, care trebuie respectate întocmai.
- Art.67** (1) Conducerea subunității deținătoare de mijloace de intervenție la linia de contact are obligația să le verifice săptămânal și să înscrie cele constatate în registrul de bord al acestora.
- (2) Cu această ocazie se va urmări:
- a. modul în care se desfășoară instruirea și nivelul de pregătire teoretică și practică a personalului de intervenție;
 - b. starea tehnică a mijloacelor de intervenție;
 - c. efectuarea lucrărilor de întreținere la macara, la vagoanele din compunerea trenurilor de intervenție și la drezinele pantograf;
 - d. programarea și executarea lucrărilor periodice de revizii și reparații la macara, la vagoanele din compunerea mijlocului de intervenție și la

drezinele pantograf;
e. evidențele ce se țin la mijloacele de intervenție.

etalon

CAPITOLUL X

Administrarea și evidențele mijloacelor de intervenție la linia de contact

- Art.68** Domiciliul trenurilor de intervenție este prevăzut în anexa 1.
- Art.69** Din punct de vedere administrativ, trenurile de intervenție la linia de contact sunt în gestiunea districtului de linie de contact de domiciliu.
- Art.70** Zonele de electrificare trebuie să fie dotate cu trenuri de intervenție pentru linia de contact și drezine pantograf, astfel încât să existe posibilitatea de intervenție pe întreaga rază de activitate.
- Art.71** Păstrarea dosarelor cu datele tehnice ale mijloacelor de intervenție se face la zonele de electrificare.
- Art.72** Mijloacele de intervenție vor avea câte un registru de bord în care se notează:
- a. numărul dispoziției de cerere a mijlocului de intervenție, data și ora primirii;
 - b. data și ora ieșirii din sediu, a plecării din stație și a sosirii la locul deranjamentului, accidentului sau evenimentului feroviar;
 - c. personalul care a plecat cu mijlocul de intervenție;
 - d. data și ora începerii lucrării, a terminării lucrării și a sosirii la domiciliu;
 - e. lucrările efectuate;
 - f. orele de funcționare a macaralei, și/sau a drezinei pantograf;
 - g. observații.
- Art.73** La drezinele pantograf, evidențele care se țin sunt cele din instrucțiunile nr.358.
- Art.74** (1) Macaragiul va ține, pe formulare aprobate, următoarele evidențe:
- a. prezența legătorilor de sarcini din subordine;
 - b. inventarul de scule și dispozitive;
 - c. evidența combustibilului și lubrifianților primiți și consumați;
 - d. registrul de predare-primire a serviciului;
 - e. blocul cu rapoarte de eveniment;
 - f. evidența stingătoarelor și starea lor de funcționare;
 - g. defecțiuni și modul de remediere.
- (2) Cartea tehnică a maracalei, împreună cu autorizările ISCIR, se păstrează la sediul districtului de linie de contact.

CAPITOLUL XI

Revizia și reparațiile curente la macaraua din compunerea trenului de intervenție la linia de contact

- Art.75** Lucrările de revizie și reparații curente se execută de către macaragiu, conform prevederilor din cartea tehnică a macaralei, cap. IV "Întreținerea macaralei".
- Art.76** La sosirea la domiciliu a trenului de intervenție, după executarea unor lucrări, macaragiul va revizui și repara, în funcție de posibilități, aparatele de ridicat și restul de inventar.
- Art.77** Macaragiul va cere înlocuirea inventarului degradat nereparabil și completarea materialelor consumate.
- Art.78** Șeful centrului de electrificare, șeful districtului de linie de contact și macaragiul răspund de buna stare de funcționare a macaralei.

CAPITOLUL XII

Compunerea minimă a trenului de intervenție

- Art.79** (1) Compunerea minimă a trenurilor de intervenție pentru linia de contact este:
- a.** două vagoane pe patru osii, cu obloane înalte, frână automată și de mână, pentru protecția brațului;
 - b.** macaraua EDK de tip 80/2 sau 80/3.
- (2) Pe cele două vagoane se depozitează stâlpi, ancore și alte materiale pentru linia de contact.

Etalon

CAPITOLUL XIII

Dispoziții finale

- Art.80** Conducătorii mijloacelor de intervenție și șefii echipelor de intervenție la linia de contact vor respecta normele specifice de protecție a muncii pentru transporturi pe calea ferată și de prevenire și stingere a incendiilor și vor lua măsuri ca acestea să fie respectate de către toți salariații din subordine.
- Art.81** Conducerile subunităților deținătoare vor întocmi instrucțiuni proprii de protecție a muncii și de prevenire și stingere a incendiilor, în care prevederile din actele normative să fie adaptate la specificul de lucru al mijloacelor de intervenție, controlând aplicarea întocmai a acestora.
- Art.82** Pentru funcționarea în condiții de siguranță a mijloacelor de intervenție la linia de contact sunt direct răspunzătoare conducerile zonelor de electrificare care le exploatează.
- Art.83** Se vor respecta reglementările ISCIR privind autorizația de funcționare a macaralelor, a macaragiului și a legătorilor de sarcini.
- Art.84** Pentru aplicarea prevederilor din prescripțiile tehnice R1-ISCIR privind siguranța în funcționare a macaralelor, zonele de electrificare vor desemna personal tehnic. Acest personal va fi autorizat de Inspecția pentru cazane, recipiente sub presiune și instalații de ridicat. Personalul autorizat răspunde, împreună cu conducerea zonei de electrificare, de luarea măsurilor pentru aplicarea prescripțiilor tehnice privind siguranța în funcționare a acestor instalații.
- Art.85** Macaragiul trenului de intervenție la linia de contact aparține administrativ de districtul de linie de contact la care are reședința macaraua.
Activitatea macaragiului de la trenul de intervenție la linia de contact, când acesta nu este la intervenție, va fi coordonată de șeful de district.
- Art.86** (1) La cererea instituțiilor, întreprinderilor sau a societăților comerciale, trenurile de intervenție la linia de contact pot fi îndrumate, pentru lucrări pe liniile întreprinderilor sau în stații CFR, pentru descărcări și încărcări de piese grele.
(2) Cererea se face de către solicitant la regionala CFR pe teritoriul căreia se află locul unde se va executa lucrarea, iar aprobarea se dă de

către directorul regional, cu înștiințarea Compartimentului de Siguranța Circulației din regională. Pentru lucrările efectuate se vor percepe taxele legale.

(3) Modul de procedare în cazul în care se solicită trenul de intervenție la linia de contact pentru alte lucrări, precum și obligațiile solicitantului, sunt arătate în anexa 2.

Etalon

Domiciliul trenurilor de intervenție la linia de contact

Trenuri de intervenție cu macara diesel tip EDK 80/2 sau 80/3, cu sarcina maximă de ridicare de 20 tf:

1. District LC Chitila
2. District LC Ploiești Triaj
3. District LC Roșiori
4. District LC Ișalnița
5. District LC Tg. Jiu
6. District LC Caransebeș
7. District LC Timișoara
8. District LC Deva
9. District LC Cluj
10. District LC Dej
11. District LC Brașov Călători
12. District LC Bărbant
13. District LC Pașcani
14. District LC Câmpulung Moldovenesc
15. District LC Tecuci
16. District LC Adjud
17. District LC Fetești

Modul de procedare în cazul în care se solicită trenul de intervenție la linia de contact pentru alte lucrări

- 1.** Pentru punerea la dispoziție a trenului de intervenție în vederea executării altor lucrări decât cele la linia de contact, beneficiarul va solicita acest lucru în scris:
 - a.** la stația unde se va executa lucrarea, în cazul în care nu se solicită închideri de linii;
 - b.** la Regionala C.F.R., în cazul în care, pentru efectuarea lucrării, este nevoie de închideri de linii;
- 2.** Cererea trebuie să cuprindă:
 - a.** denumirea societății comerciale, adresa și locul unde se execută lucrarea;
 - b.** data pentru care se solicită mijlocul de intervenție;
 - c.** volumul lucrării, arătând greutatea maximă a fiecărei piese sau a fiecărui utilaj care urmează a fi ridicat;
 - d.** distanța maximă față de axul liniei a locului de unde se ridică, se descarcă, se montează piesa sau utilajul respectiv;
 - e.** înălțimea maximă la care se ridică piesa sau utilajul respectiv;
 - f.** schiță a locului unde urmează a se executa lucrarea din care să rezulte datele arătate mai sus;
 - g.** aprobarea de închidere a liniei, dacă se solicita aceasta;
 - h.** când lucrarea se execută pe liniile infrastructurii private, cererea va avea avizul scris al organului de linii, din care să rezulte că macaraua are acces și poate executa lucrarea pe linia respectivă;
 - i.** numele responsabilului de la beneficiar care supraveghează modul de lucru conform planului. Acesta va indica pe proprie răspundere modul de prindere a piesei sau utilajului respectiv în vederea ridicării, ținând cont de centrul de greutate al piesei și de rezistența locului unde se face prinderea piesei.
- 3.** Lucrarea nu se va începe:
 - a.** dacă beneficiarul nu are la față locului responsabilul stabilit, precum și lucrătorii necesari executării diferitelor lucrări la macara: calare, decalare, legare și dirijare a sarcinii;
 - b.** dacă se constată nepotriviri între datele înscrise în cerere și situația la față locului, cum ar fi: greutatea mai mari, distanțe mai mari, gabarit diferit etc.;
 - c.** dacă beneficiarul nu a executat unele lucrări de îmbunătățire a locului unde se va cala macaraua, de care a luat cunoștință la data când s-a solicitat macaraua.

4. În cazul arătat la punctul 3, se va întocmi deviz în contul beneficiarului, chiar dacă nu s-a executat lucrarea.
5. La prezentarea cererii, beneficiarul trebuie să ia la cunoștință obligațiile ce-i revin conform prezentei anexe.

Etalon

ANEXA 3

Inventarul general de scule și dispozitive al mijloacelor de intervenție la linia de contact

Nr. crt.	Denumirea obiectului	Mijloc de intervenție cu:	
		Macara	Drezină pantograf
0	1	2	3
1	Banc de lucru	-	1
2	Mașină de găurit de piept electrică	-	1
3	Ferăstrău cu motor (drujbă)	-	1
4	Ferăstrău de mână pentru metale	-	2
5	Ferăstrău pentru lemn	-	1
6	Menghină de banc	-	1
7	Vinci de 8 t	-	1
8	Vinci de 10 t	-	1
9	Scară metalică	-	1
10	Funie de cânepă Ø 25 mm, 50 m	2	2
11	Scripete diferențial 1000 kg	-	1
12	Aparat de tractat 1,5 t	-	2
13	Cablu de oțel Ø 15 mm, 50 m cu ochiuri	1	-
14	Centură de siguranță	1	4
15	Ruletă de măsurat 20 – 50 m	1	1
16	Trusă de prim ajutor	1	1
17	Sabot de mână	2	2
18	Radiotelefon mobil	1	1
19	Trusă de chei combinate 8 – 36	1	2
20	Palmare	5	10
21	Mănuși sudor	1	2
22	Ochelari sudor	1	2
23	Mănuși electroizolante MT	1	4
24	Lanternă	1	4
25	Găleată	1	2
26	Burghie diferite diametre	-	10
27	Dălți diferite	2	5
28	Dornuri diferite	4	10
29	Ciocane 1 – 5 kg	2	5
30	Ciocan 10 kg	-	1
31	Joagăr	-	1

32	Topor	-	2
33	Pile diferite	2	10
34	Cheie reglabilă	1	2
35	Răngi	1	2
36	Lopată	2	4
37	Târâncop	2	6
38	Traversa de stejar 2500×350×150	8	-
39	Chituci de stejar 500×250×150	8	4
40	Consolă tensionată	10	2
41	Consolă comprimată	10	2
42	Izolatoare LC	30	10
43	Ac aerian	-	2
44	Pendule simple și elastice	20	10
45	Cabluri LC [m]	100	50
46	Cleme LC	100	50
47	Fixatoare și portfixatoare	40	10
48	Bride superioare și inferioare	4	2
49	Fier beton Ø 10	10	5
50	Buloane cârlig	10	10
51	Discuri pentru acoperirea zonei de lucru	4	4

MINISTERUL LUCRĂRILOR PUBLICE, TRANSPORTURILOR ȘI LOCUINȚEI

ORDINUL

Nr. _____
din _____

pentru aprobarea "**Instrucțiunilor privind utilizarea mijloacelor de intervenție la linia de contact**" – 355

În temeiul prevederilor art. 12 lit. c) și d) din Ordonanța Guvernului nr.19/1997 privind transporturile, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr.197/1998, republicată, ale art. 7 alin. (3) lit. c) și alin. (5) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr.89/1999, cu modificările și completările ulterioare, ale art. 1 din Ordonanța Guvernului nr.95/1998 privind înființarea unor instituții publice în subordinea Ministerului Transporturilor, ale art. 1 din Hotărârea Guvernului nr.626/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Feroviare Române – AFER și al art. 4 alin (3) din Hotărârea Guvernului nr.3/2001 privind organizarea și funcționarea Ministerului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței,

Ministrul lucrărilor publice, transporturilor și locuinței emite următorul

ORDIN :

Art.1 – Se aprobă "Instrucțiunile privind utilizarea mijloacelor de intervenție la linia de contact" – 355, prevăzute în anexa^{*)} care face parte integrantă din prezentul ordin.

Art.2 – Utilizarea mijloacelor de intervenție la linia de contact, la lucrările de restabilire a instalațiilor de electrificare se va face conform prevederilor instrucțiunilor aprobate prin prezentul ordin.

^{*)} Anexa va fi pusă la dispoziția celor interesați, la cererea acestora.

Art.3 (1) Prezentul ordin intră în vigoare în termen de 90 de zile de la data publicării sale.

(2) Până la data intrării în vigoare, se va face editarea “Instrucțiunilor privind utilizarea mijloacelor de intervenție la linia de contact”, precum și instruirea și examinarea personalului interesat.

Art.4 – Compania Națională de Căi Ferate “CFR” S.A. va duce la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

Art.5 – Nerespectarea prevederilor prezentului ordin atrage după sine răspunderea materială, civilă sau penală, după caz, în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

Art.6 – La data intrării în vigoare a prezentului ordin, prevederile “Instrucției pentru funcționarea trenurilor de intervenții la lucrările de restabilire a instalațiilor fixe de tracțiune electrică – nr.355” elaborată de către Departamentul Căilor Ferate, ediția 1972, precum și orice alte dispoziții contrare își încetează aplicabilitatea.

Art.7 – Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României – partea I.

MINISTRU

Miron Tudor Mitrea

București, martie 2001

Nr.1/

AUTORITATEA FERROVIARĂ ROMÂNĂ – AFER

Vă înaintăm alăturat "Instrucțiunile pentru utilizarea mijloacelor de intervenție la linia de contact" – nr.355, în două exemplare și pe suport magnetic, completate cu observațiile Dv., rugându-vă să le avizați, în vederea introducerii în circuitul de avizare și aprobare de către Ministerul Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței.

Cu stimă,

DIRECTOR GENERAL

Mihai Necolaiciuc

REFERAT DE APROBARE

Proiectul de Ordin al ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței privind aprobarea “Instrucțiunilor pentru utilizarea mijloacelor de intervenție la linia de contact – nr.355” constituie o actualizare a reglementărilor actuale, respectiv a “Instrucției pentru funcționarea trenurilor de intervenții la lucrările de restabilire a instalațiilor fixe de tracțiune electrică – nr.355” elaborată de către Departamentul Căilor Ferate, ediția 1972.

Menționăm faptul că actualizarea a fost făcută în conformitate cu programul aprobat de conducerea MT pentru anul 2000, iar conținutul a fost redactat ținând seama de cadrul legislativ actual din domeniul feroviar.

Prin emiterea instrucțiunilor se realizează un cadru unitar pentru îndrumarea, circulația și utilizarea mijloacelor și echipelor de intervenție la înlăturarea deranjamentelor la instalațiile liniei de contact, oricare ar fi cauza acestora (evenimente de cale ferată, calamități naturale etc.).

Instrucțiunile propuse vor asigura intervenții operative pentru înlăturarea deranjamentelor la instalațiile liniei de contact, astfel încât circulația trenurilor să poată fi reluată în timpul cel mai scurt posibil, în condiții de siguranță.

În conformitate cu prevederile art. 6 alin.(2) pct. 3 din anexa nr.1 la Hotărârea Guvernului României nr.581/1998 privind înființarea Companiei Naționale de Căi Ferate “CFR” – S.A. prin reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, vă prezentăm spre aprobare Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței și “Instrucțiunile pentru utilizarea

mijloacelor de intervenție la linia de contact – nr.355”, anexă la acesta, cu precizarea că proiectul a fost însușit de toți factorii interesați.

București, martie 2001

Director General

Mihai Necolaiciuc

DIRECȚIA ÎNTREȚINERE

Director

Emanoil Culda

**DIRECȚIA GENERALĂ DE
REGLEMENTĂRI ȘI
CALITATEA SERVICIILOR ÎN
TRANSPORTUL FERROVIAR**

Director General

Vasile Olievschi

**DIRECȚIA GENERALĂ
JURIDICĂ ȘI CONTENCIOS**

Director General

SECRETAR DE STAT
Ion Şelaru

SECRETAR GENERAL
Ioan Orbescu

DIRECȚIA GENERALĂ JURIDICĂ ȘI CONTENCIOS
DIRECTOR GENERAL

DIRECȚIA GENERALĂ DE REGLEMENTĂRI
ȘI CALITATEA SERVICIILOR ÎN TRANSPORTUL FERROVIAR
DIRECTOR GENERAL
Vasile Olievschi

AUTORITATEA FERROVIARĂ ROMÂNĂ
DIRECTOR GENERAL
Gheorghe Grădeanu

INSPECTOR DE STAT ȘEF
Virgil Preotu

COMPANIA NAȚIONALĂ DE CĂI FERATE
“CFR” S.A.
DIRECTOR GENERAL
Mihai Necolaiciuc