

Principalele deosebiri între instrucția 200 (ed.1998) și instrucția 006 (ed.2006).

- Ad.art.6 (13)-C- în cazul trenurilor compuse din vagoane pentru transportat Tir-uri (vagoane Ro-La) pe 8 sau 10 osii ultimele 4 vagoane trebuie să fie încărcate.
- (16)-N- locomotivele electrice și diesel care au fost utilizate ca locomotive împingătoare la trenuri de marfă, pot rămâne în poziția inițială în compunerea trenului, legate la tren și frână, pentru continuarea mersului, însă numai ca vehicule remorcate și fără să fie active în remorcarea trenului.
- Ad.art.9 (b) - N- rezistența specifică a curbei
- Ad.art.11 (1) – N – rezistența specifică a curbei este suma forțelor de frecare dintre roțile vehiculelor din compunerea trenului care se înscriu în curbă și șină, raportate la greutatea totală a trenului; se exprimă în daN / t.
- Ad.art.15 (3) – N – îndrumarea de trenuri mai lungi decât lungimea maximă se va face conform reglementărilor specifice în vigoare, aceasta va fi adusă la cunoștință mecanicului prin ordin de circulație.
- Ad.art.16 (6) – C - mărirea tonajelor stabilite pe bază de calcul se admite numai pe baza experimentărilor făcute de către OTF, cu aproba administratorului infrastructurii feroviare, tonajele astfel stabilite se înscriu în livretele de mers.
- Ad.art.17 (1) – N – circulația trenurilor cu tonaje stabilite conform art.16 alineat 6 din prezentul regulament, se face la solicitarea OTF deținător al vehiculelor feroviare.
- (2) – N – tonajele trenurilor nu pot fi mai mari decât tonajele maxime trecute în tabelele respective de la finele livretelor de mers.
- Ad.art.18(1)(d) – N – numărul de vagoane de călători care pot fi încălzite în funcție de sursa de energie, exprimată în osii, conform Anexei 15.
- (6)(c) – N – reducerea vitezei maxime de circulație a trenurilor
- (g) – N – închiderea completă a circulației pe linia respectivă.
- Ad.art.20 (5)- N – frânarea electromagnetică se folosește suplimentar în situația de urgență, în care se impune reducerea drumului de frânare.
- (6) – N –frânarea hidrodinamică se folosește numai pentru reducerea vitezei trenului, independent sau concomitent cu alte tipuri de frână.

- (13) – N – în cazul prevăzut la alineatul 12 lit. b (frânarea mixtă) se verifică funcționarea frânelor automate în acțiune printr-o frânare de serviciu urmată de verificarea strângerii și slăbirii acestor frâne de către conducătorul manevrei sau un agent autorizat din partida de manevră, frânele de mână active trebuie să asigure frânarea vagoanelor care nu se vor frâna automat.
- Ad.art.21 (4)- N – frânele de mână și de ținuire în stare corespunzătoare de funcționare ale vehiculelor feroviare, trebuie să asigure menținerea pe loc a trenului pe panta caracteristică a secției de circulație.
- Ad.art.23 (1) – N – la vagoanele pe două osii masa frânată este egală cu tara, indiferent dacă vagonul este gol sau încărcat.
- Ad.art.26 (2) – N – la vagoanele echipate cu schimbător de regim gol-încărcat și masa frânată nu este înscris pe vagon, aceasta este egală cu: 20 tone când vagonul este gol, 20 tone când vagonul este încărcat cu condiția ca tara plus încărcătura să nu depășească această valoare.
- Ad.art.27 (2)-N- când masa frânată este înscrisă pe cutia automotorului, a remorcii automotor sau a ramei electrice, masa frânată atât pentru frânarea automată cât și pentru cea manuală este trecută în dreptul literei de la schimbătorul de regim G-P, G-P-R, P-R+Mg, care indică regimul în care circulă respectivul vehicul.
- Ad.art.29 (3) – N – la stabilirea tonajul necesar de frânat și a tonajului frânat real la trenurile de călători, se va lua în calcul și numărul de vagoane, exprimat în osii, ce pot fi încălzite în funcția de sursa de energie conform Anexei 15.(de cerut explicați de la CFR călători).
- (5) – N – procente de masă frânate minime necesare și care se trec în livretele de mers, în funcție de felul trenului sunt cele menționate conform punctelor de la a ...g.
- Ad.art.34 (7) – N – la vagoanele de marfă care se atașează la urma trenurilor de persoane, se admite ca acestea să nu fie echipate cu semnal de alarmă.
- Ad.art.36 (1)(a)- N- locomotivele care nu sunt în acțiune se vor aranja în compunerea trenurilor astfel: în trenurile de călători cel mult două locomotive, așezate imediat după locomotiva de remorcă a trenului cu respectarea strictă a condițiilor privind: tonajul maxim, viteza maximă, procentul de masă frânată și asigurarea încălzirii vagoanelor trenurilor.
- (3)(a) – N – la locomotivele echipate cu robinet mecanic tip Westinghouse se manipulează robinetul R-M în poziția închis, iar mânerul robinetului mecanicului în poziția 1.
- (3)(d) – N – la locomotivele echipate cu robinet mecanic tip Knorr FHD4-EP, se rotește cheia de izolare a rezervorului principal de conductă generală în poziția închis.
- CAP.V SECȚIUNEA a 8-a cuplarea, legarea și dezlegarea vehiculelor feroviare motoare la și de la tren și a vehiculelor feroviare remorcate între ele (art40)- N-.

- Ad.art.41 (6) – N – probele de frână la automotoare și remorcile de automotor din seria 790 și DESIRO se execută conform reglementărilor specifice în vigoare.
- Ad.art.46 (2)(e)–N – în cazul utilizării sistemului de semnalizare de control al vitezei ETCS sau în cazul sistemului de semnalizare cu trepte multiple de viteze în trenurile de călători se pot introduce vagoane cu schimbător de regim G-P-R sau P-R, maneta schimbătorului așezându-se în poziția R.
- (3) – N– la automotoarele și remorcile de automotor din seria 790, lucrările pregătitoare în vederea efectuării probei complete se vor executa în unitățile de tracțiune, în cadrul lucrărilor prevăzute în instrucțiunile de întreținere deservite și exploatare a trenului automotor.
- Ad.art.48 (1) – N – după legarea la tren și frâna vehiculului feroviar motor, revizorul tehnic de vagoane – sau agentul autorizat al OTF care efectuează proba de frână solicitată mecanicul alimentarea conductei generale de aer a trenului la presiunea de regim.
- (3) – N-dacă trenul este remorcat cu multiplă tracțiune, mecanicul vehiculului feroviar motor din capul trenului alimentează conducta generală a trenului exclusiv prin manipularea robinetului mecanicului în poziția a II- a,fără șocuri de alimentare în poziția I.
- (5) – N –în cazul locomotivelor echipate cu robinetul mecanicului tip ST 125, mecanicul alimentează conducta generală de aer a trenului, manipulând mânerul robinetului mecanicului în poziția I, până când presiunea în care conducta generală de aer a trenului ajunge la 4,8 bar, apoi readuce mânerul robinetului mecanicului în poziția a II-a continuând alimentarea conductei generale până la presiunea de regim în această poziția.
- Ad.art.49 (1) – N – după stabilirea presiunii aerului în conducta generală a trenului la valoarea de 5 bar, respectiv 5,5 bar la trenurile formate numai din vagoane transpuse, revizorul tehnic de vagoane sau agentul autorizat al OTF care efectuează proba, verifică ieșirea aerului din conducta generală de aer a trenului prin robinetul frontal de aer de la ultimul vehicul feroviar remorcat din tren, prin deschiderea acestuia, urmată de montarea manometrului de control și verificarea presiunii aerului la urma trenului, presiune care trebuie să fie minim de 4,7 bar, respectiv 5,1 bar la trenurile formate numai din vagoane transpuse.
- (2) – N –verificarea presiunii aerului de la urma trenului cu manometrul de control este obligatorie, indiferent dacă proba completă se execută de revizorul tehnic de vagoane sau de agentul autorizat al OTF.
- (3) – N – când proba completă este efectuată de agenți autorizați, manometrul de control utilizat la efectuarea acesteia va fi asigurat de către OTF care își desfășoară activitatea pe secțiile respective.
- (4) – N – la automotoare și remorci de automotor din seria 790, verificarea ieșirii aerului la urma automotorului se face conform punctelor b, c, d.

- Ad.art.51 (2)- N –etanșeitatea instalațiilor de frână a trenurilor compuse din vagoane de călători transpuse se va efectua în conformitate cu reglementările specifice circulația acestor trenuri.
- (3) – N –la automotoare și remorci din seria 790, se verifică etanșeitatea conductei generale de aer cu cuplului de automotor, numai de către mecanic conform punctelor a, b, c.
- (4) – N –verificarea etanșeității la trenurile de marfă formate din vagoane transpuse se va face de către mecanic conform punctelor a, b, c.
- Ad.art.52 (2) – N – la automotoare și remorci de automotor din seria 790, după verificarea etanșeității conductei generale, remedierea pierderilor de aer de către personalul de tracțiune și realimentarea conductei generale de aer a trenului la presiunea de 5 bar, revizorul tehnic de vagoane, respectiv agentul autorizat al OTF, dă semnalul „ Strânge frâna,, la care mecanicul execută o frânare de serviciu manipulând mânerul robinetului mecanicului ST 125 din poziția a II-a în poziția a IV-a cu o scădere de presiune de 0,8 bar în conformitate cu instrucțiunile de întreținere, deservire și exploatare a trenului automotor.
- (3) – N –la automotoare și remorci de automotor din seria 790, după efectuarea frânării de serviciu în condițiile precizate la alin.2, mecanicul manipulează mânerul robinetului în poziția a III-a, revizorul tehnic de vagoane, respectiv agentul autorizat al OTF verificând intrarea în acțiune a frânelor prin deplasarea cursorului de culoare roșie la ferestrele indicatorului lateral „ Frână strânsă – frână slăbită,, de pe cutia automotorului, în poziția „ Frână strânsă,,.
- Ad.art.53 (5) – N – la automotoare și remorci de automotor din seria 790, după verificarea strângerii frânei automate, revizorul frânei de vagoane, respectiv agentul autorizat al OTF, dă semnalul slăbește frâna, la care mecanicul alimentează conducta generală la presiunea de 5 bar prin manipularea mânerului robinetului din poziția a III-a în poziția a II-a.
- (6) – N – la automotoare și remorci de automotor din seria 790, verificarea slăbirii frânei automate se execută de către revizorul tehnic de vagoane, respectiv agentul autorizat al OTF, care va urmări deplasarea cursorului de culoare roșie la ferestrele indicatorului lateral „frână strânsă – frână slăbită,, de pe cutia automotorului în poziția „ frână slăbită,,.
- Ad.art.54 (2)(b) – N – la vagoanele aparținând OTF în stații cu centre de frâne proprii, se repară sau se izolează și etichetează frânele automate defecte la strângere și slăbire după caz.
- (c) – N –la vagoanele aparținând OTF în stații fără centre de frână se izolează și se etichetează cu etichete model R.
- (3) – N –la automotoare și remorci de automotor din seria 790 în cazul constatării unor nereguli în funcționarea frânei automate în timpul–

executării probe de frânei, remedierea neregulilor la frâna automată se efectuează în unități specializate.

Ad.art.56 (1) - C- după efectuarea probei complete se întocmește formularul „nota de frâne” în 2 exemplare prin calchiere cu indigo de către revizorul tehnic de vagoane sau agentul autorizat al OTF care a executat proba frânei, din care exemplarul nr.1 – unicatul – se predă personalului OTF care completează formularul „ arătarea vagoanelor,, pentru trenul respectiv, iar exemplarul al II-lea – copia – rămâne la carnet; prevederi de amănunt referitoare la locul de predare – primire a formularului „nota de frâne”, se stabilesc de către OTF prin reglementări proprii.

(3) – N –în formularul „ nota de frâne,, se înscriu vagoanele cu frânele izolate sau defecte, și se evidențiază prin marcarea cu x în caseta corespunzătoare existența în compunerea trenului după caz, a vagoanelor cu saboți din materiale compozite tip K sau L –L, a vagoanelor cu frână automată nemoderabilă la slăbire, a vagoanelor cu frână cu disc, precum și a vagoanelor cu roți mici pentru transport automobile, pe baza datelor din acest formular se calculează tonajul frânat real, respectiv procentul de masă frânat a trenului.

(4) – N –formularul „ nota de frâne,, este prezentat și se completează conform Anexei 32 având în vedere mențiunile de la punctele a, b și c.

Ad.art.57 (1) – N – la vehiculele echipate cu garnituri de frecare care acționează pe discurile de frână sau pe membranele roților, verificarea strângerii și slăbirii se efectuează conform punctelor a...e.

(2) – N –verificarea funcționării frânei electromagnetice se efectuează cu ajutorul dispozitivului de control „MGE2,, montat pe părțile laterale ale vagonului și constă în aplicarea și ridicarea patinelor electromagnetice pe și de pe șină.

Ad.art.58 (4) – N – la automotoare și remorci de automotor din seria 790, proba parțială se va executa similar prevederilor de la proba completă a acestora.

Ad.art.60 (2) – N – la automotoare și remorci de automotor din seria 790, în toate cazurile prevăzute în prezentul regulament, când intervine necesitatea executării probei de continuitate, în cazul cuplului automotor, în locul acestei probe se va efectua proba completă.

(3) – N –la automotoare și remorci de automotor din seria 790, în cazul circulației la urma trenurilor de călători sau de marfă, când intervine necesitatea executării probei de continuitate, această probă se va executa conform prevederilor din instrucțiunile de întreținere, deservire și exploatare a trenului automotor, cu deosebirea că verificarea continuității conductei generale de aer a trenului se va efectua prin deschiderea robinetului de golire a conductei generale de aer acționând mânerul de culoare galbenă cu pârghie lungă.

- Ad.art.63 (3) – N – când proba de continuitate este efectuată de agenți autorizați ai OTF, manometrul de control utilizat la efectuarea acesteia va fi asigurat de către OTF care își desfășoară activitatea pe secțiunile respective.
- Ad.art.64 (4) – N – verificarea intrării în acțiune a frânei automate la vehiculele feroviare echipate cu frână cu disc se face prin apariția și stabilizarea culorii „ROȘU”, la fereastra indicatorului lateral „ROȘU-VERDE”, de pe boghiu sau vagon, precum și constatarea cilindrului de frână a unei presiuni de minim 6 bar, la manometrul care se află pe partea laterală a boghiului sau vagonului, dacă există din construcție asemenea manometru.
- Ad.art.68 (2) – N – semnalele care se dau la efectuarea probelor de frână se stabilesc prin reglementări specifice.
- CAP.VI SECȚIUNEA a 5-a – probe și verificări a instalației de frână în stații vârf de pantă (art 69)-N-.
- stații vârf de pantă prevăzute în Anexa 12
- Ad.art.70 (1) – N-personalul feroviar cu atribuții privind executarea probelor frânelor la trenuri, trebuie să fie instruit, verificat și autorizat în acest scop.
- Ad.art.71 (3)– N verificarea eficacității frânei automate la trenurile care au în compunere vagoane cu frână disc, cu frână proporțională cu încărcătura sau cu saboți din materiale compozite de tip K sau L-L se face prin scăderea presiunii în conducta generală de aer a trenului cu cel puțin 0,7 bar, urmărindu-se efectul de frânare.
- (4) – N– verificarea eficacității frânei automate la trenurile de călători și marfă care au în compunere vagoane transpuse se face în conformitate cu reglementări specifice circulației acestor tipuri de vagoane.
- Ad.art.72 (17)– N– trenurile de marfă nu se vor defrâna decât după oprirea completă.
- (18)–N–când în compunerea trenurilor mai mult de jumătate din vagoanele acestora sunt echipate cu saboți din materiale compozite tip K și L-L la circulația cu viteze mai mici de 50 km/h de presiunea în conducta generală va fi mare de 0,7 bar.
- Ad.art.73 (6) –N– în cazul automotoarelor echipate cu robinet ST 125 după efectuarea frânării rapide, mânerul robinetului mecanicului se manipulează în poziția de frânare de serviciu IV a poziția în care va rămâne până la oprirea trenului.
- Ad.art.75 (7) – N – în remorcarea trenului pe pante mari mecanicul de locomotivă va evita să efectueze după frânarea totală o frânare rapidă, deoarece în această situație, presiunea de aer în conducta generală de aer a trenului scade la zero și nu se mai pot compensa eventualele pierderi de aer.
- Ad.art.81 (6) – N– la trenurile menționate la alineatul 3, înainte de expediere se va stabili numărul de saboți de mână precum și numărul de agenți necesari pentru așezarea acestora în funcție de lungimea trenului.

CAP.VII SECȚIUNEA a12-a –modul de procedare la demararea trenului oprit în linie curentă, în condițiile unui spor de rezistență caracteristică (art 82)- N-.

Ad.art.83 (11) – N – când locomotiva este deservită numai de mecanic constatarea și înlăturarea neregulilor apărute la tren, se face de către șeful de tren respectiv șeful de manevră.

(12)- N–când oprirea trenului se datorează unor defecțiuni ce nu pot fi remediate de șeful de tren, acesta rămâne pe locomotivă, iar mecanicul se deplasează la tren pentru remedierea defecțiunilor, cu excepția cazurilor în care trenul este oprit pe o linie cu declivitate mai mare de 15 ‰, situație în care mecanicul nu are voie să părăsească locomotiva urmând să solicite mijloace de ajutor.

Ad.art.85 (5) – N – la vagoanele de călători echipate cu semnal de alarmă cu comandă pneumatică sau electromagnetică, recunoscute după inscripția de pe cutia vagonului, în cazul când acesta a fost activat – tras se va rearma prin introducerea cheii pătrate în cutia semnalului de alarmă și rotirea acesteia în sensul arătat de săgeată.

CAP.VIII SECȚIUNEA a 2-a –obligațiile agenților de tren în parcurs, în cazul opririi neprevăzute a trenului remorcat cu locomotiva deservită numai de mecanic – fără mecanic ajutor (art 86)-N-.

N – Nou

C - Completare