

MINISTERUL
TELECOMUNICĂȚIILOR ȘI TELEFONIEI
DEPARTAMENTUL CĂILOR FERATE
Direcția Tracțiune și Vagoane Nr. 251/206/1978

Postu nr. 14/1978

REGLEMENTĂRI
PRIVIND CIRCULAȚIA TRENURILOR
DE MĂRFĂ CU VAGOANE SZD TRANSPUSE

1978

REGLEMENTĂRI PRIVIND CIRCULAȚIA TRENURILOR DE
MĂRFĂ CU VAGOANE SZD TRANSPUSE

Vagoanele SZD transpuse pot circula în trenuri închise indiferent dacă sînt încărcate sau goale. De asemenea aceste vagoane pot circula și în trenurile în care se găsesc vagoane de ecartament normal, încărcate sau goale. Aceste trenuri se pot forma la tonajele maxime prevăzute pentru secțiile respective în livretele de mers.

CAPITOLUL I.

Condiții de formare

- Aceste trenuri de marfă se pot compune după cum urmează :
1. Trenuri de marfă compuse numai din vagoane SZD transpuse în stare goală, asigurîndu-se un procent de frînare de minim 50 %.
 2. Trenuri de marfă compuse numai din vagoane SZD transpuse, în stare încărcată, asigurîndu-se un procent de frînare de minim 40 %.
 3. Trenuri de marfă formate din vagoane SZD transpuse în stare încărcată și vagoane SZD transpuse în stare goală, asigurîndu-se un procent de frînare de minim 45 %.
 4. Trenuri de marfă formate din vagoane SZD transpuse în stare încărcată sau goală și vagoane de ecartament normal în stare încărcată sau goală, în care caz, tonajul grupului de vagoane SZD transpuse, nu trebuie să depășească 50 % din tonajul realizat al trenului.

50% SZD
50% CFA

Pentru aceste trenuri procentul de frinare va fi de minim 45 %.

5. În toate cazurile trenurile nu vor depăși lungimea utilă a stațiilor de pe secția de circulație respectivă, iar ultimul vagon din tren trebuie să îndeplinească condițiile impuse pentru vagonul de semnal.

6. În trenurile formate din vagoane SZD și vagoane de ecartament normal, vagoanele SZD vor forma un singur grup care se va aranja după locomotiva de remorcare.

7. La remorcarea trenurilor de marfă formate numai din vagoane SZD transpuse încărcate, se admite în afara locomotivelor de tracțiune și folosirea unei locomotive împingătoare.

8. Grupurile de vagoane SZD transpuse vor fi prevăzute la ambele capete cu tamponare, iar legarea se va face prin zvoa

CAPITOLUL II

Condiții de frinare

a) frinarea manuală

În cazul frinării manuale, la vagoanele SZD transpuse în stare goală sau încărcată, greutatea frinată se ia egală cu 15 tone pe vagon.

Procentele de frinare pentru menținerea trenurilor pe loc cu frânele de mină, se vor calcula folosindu-se în funcție de pantă, datele din anexa 13 a din instrucția de remorcare și frinare, ediția 1975.

În cazul când frânele de mină nu sînt suficiente, se admite ca diferența pînă la tonajul frinat necesar pentru asigurarea menținerii pe loc a trenului, să se completeze cu saboți de mină, avînd în vedere că un sabot echivalează cu 10 tone greutate frinată

b) frinarea automată

— Greutățile frinate necesare calcului frinării automate pentru vagoanele SZD transpuse se vor lua din tabela de mai jos :

Nr. crt.	Felul vagonului și tipul frinei automate	TARA Capac. de încărcare (în tone)	GREUTĂTEA FRINATĂ (în tone)			Cifra de com. (în tone)			
			inc.	med.	gol	inc.	med.		
								3	4
0	1	2							
1	Vag. de marfă acop. pe 4 osii. Frină Matrosov M. 320, 135.	22,6—21,7 60	36	21	18	45	—		

0	1	2	3	4	5	6	7
2	Vag. de marfă acop. pe 4 osii, Frină Matrosov M-270.	22,6—21,7 60	36	21	18	50	—
3	Vag. de marfă descop. pe 4 osii, Frină Matrosov M-320, 135.	21,5—20,2 60	36	20	18	45	—
4	Vag. de marfă descop. pe 4 osii. Frină Matrosov M-270.	21,5—20,2 60	36	20	18	50	—
5	Vag platformă pe 4 osii. Frină Matrosov M-320, 135.	21—20 60	36	21	18	45	—
6	Vag. platformă pe 4 osii. Frină Matrosov M-270.	21—20 60	36	21	18	50	—
7	Vag. cisternă pe 4 osii. Frină Matrosov M-320, 135.	23 60	36	21	18	40	—
8	Vag cisternă pe 4 osii. Frină Matrosov M-270.	23 60	36	21	18	45	—
9	Vag. acoperit pe 4 osii pentru transportat automobile. Frina Matrosov M-270.	50,3 32	36	21	—	51	—
10	Vag. platformă pe 4 osii pt. transportat automobile. Frina Matrosov M-270.	26,8 20	—	21	18	—	27
11	Vagon de marfă acoperit sau descoperit pe 4 osii. Frină Matrosov cu frinare progresivă cu sarcina (autoregim), M-270.	23,6—24,5 60	36	21	18	50	—
12	Vag. Ref pe 4 osii pe boghiuri de marfă. Frina Matrosov M-270.	32—39 60,5	33	—	26,8	—	—

— Manipularea schimbătoarelor de regim „gol - încărcat” se va face cu respectarea următoarelor reguli :

1. Schimbătoarele de regim „gol-încărcat” de la vagoanele SZD transpuse în stare goală se vor manipula în poziția medie indicată prin litera „Γ”. Excepție de la această regulă fac vagoanele SZD transpuse acoperite, echipate cu frină progresivă (autoregim), precum și cele acoperite, care au tara de 50 tone pentru transportul automobilelor, în stare goală, la care schimbătoarele de regim „gol-încărcat” se vor manipula în poziția încărcat, indicată prin litera „Γ”.

2. Schimbătoarele de regim „gol-încărcat“ de la vagoanele SZD transpuse în stare încărcată, se vor manipula în poziția încărcat indicată prin litera „Γ“ atunci când tara plus încărcătura este egală sau mai mare decât greutatea de comutare. Dacă tara plus încărcătura este mai mică decât greutatea de comutare, mînerul schimbătorului se va manipula în poziția medie indicată prin litera „□“. La vagoanele platformă SZD transpuse pentru transportul automobilelor, care au tara de 26,8 tone, schimbătoarele de regim „gol-încărcat“ se vor manipula în poziția medie indicată prin litera „□“ indiferent dacă vagoanele sînt în stare încărcată sau goală.

3. Schimbătoarele de regim „gol-încărcat“ de la vagoanele SZD transpuse la care boghiurile de transpunere sînt echipate cu saboți nemetalici, se vor manipula în poziția medie indicată prin litera „□“ atunci când tara plus încărcătura este egală sau mai mare decât greutatea de comutare și în poziția gol indicată prin litera „Π“ cînd vagonul este gol sau cînd tara plus încărcătura este mai mică decât greutatea de comutare.

În toate cazurile, schimbătoarele de regim „gol-încărcat“ se vor manipula de agentul stației pe baza datelor înscrise în documentele de transport.

— Schimbătoarele de regim „munte-șes“ se vor manipula de către lăcătușii de revizie în toate cazurile, pe poziția „munte“ indicată prin litera „Γ“ aceasta pentru realizarea treptelor de slăbire.

CAPITOLUL III.

Vitezele maxime de circulație admise

Vitezele maxime de circulație pe pante admise la trenurile de marfă compuse numai din vagoane SZD transpuse, sînt prezentate în tabela de mai jos :

PANTA CARACTERISTICĂ	Starea de încărcare a vagoanelor din trenuri:	Viteza maximă admisă în km/h
1	2	3
9—15 ⁰ / ₀₀	vagoane încărcate	55
	vagoane încarc.+ goale	60
	vagoane goale	65
16—19 ⁰ / ₀₀	vagoane încărcate	40
	vagoane încarc.+ goale	45
	vagoane goale	50

1	2	2
20—25 ⁰	vagoane încărcate	35
	vagoane încarc.+ goale	35
	vagoane goale	40
peste 25 ⁰	vagoane încărcate	30
	vagoane încarc.+ goale	30
	Vagoane goale	40

Viteza maximă pe secțiile cu declivități pînă la 9⁰/₀₀ a trenurilor care au în compunere numai vagoane de marfă SZD transpuse, poate fi mai mare de 70 km/h.

Vitezele maxime din tabela de mai sus limitează vitezele ce au rezultat corespunzător procentelor de frinare indicate la capitolul I, dacă acestea sînt mai mari. Totodată se precizează că la stabilirea vitezelor din tabelă s-a ținut seama de prevederile Instrucției nr. 6, art. 22, pct. a. aliniat penultim.

Pentru trenurile compuse din vagoane SZD transpuse și vagoane de ecartament normal, vitezele se calculează corespunzător procentului de frinare de 45⁰/₀₀ și Instrucției nr. 6.

* * *

În anexa I la prezentele reglementări sînt redade instrucțiunile pentru manipularea frinelor automate la trenurile de marfă care au în compunere vagoane SZD transpuse.

În anexa II se găsesc :

— caracteristicile tehnice ale frinelor automate cu care sînt echipate vagoanele SZD transpuse.

În anexa III se găsesc :

— condițiile de circulație a vagoanelor SZD transpuse privind linia și podurile ;

— circulația vagoanelor SZD transpuse acoperite care depășesc gabaritul de încărcare CFR și gabaritul O—VM.

Aceste anexe fac parte integrantă din reglementări.

Dispozițiuni finale

1. Prezentele reglementări intră în vigoare începînd cu data de 1 iunie 1975 și anulează ordinele și dispozițiile anterioare privind circulația vagoanelor SZD transpuse pe rețeaua CFR.

2. Regionalele de căi ferate vor lua măsurile necesare pentru instruirea și examinarea tuturor salariaților interesați.

3. Prin organele cu atribuții de îndrumare și control din cadrul regionalelor CF, se va urmări aplicarea întocmai a prezentelor reglementări.

INSTRUCȚIUNI

pentru manipularea frinelor automate la trenurile de marfă care au în componere vagoane SZD transpuse.

CAPITOLUL I.

Pentru trenurile de marfă compuse numai din vagoane SZD transpuse.

1. Presiunea de regim în conducta generală de aer trebuie să fie de $5,5 \text{ kgf/cm}^2$, încă de la stația de formare.

Pentru a exista siguranța că instalația de frână a trenului este complet alimentată, după realizarea acestei presiuni se va mai aștepta încă două minute înainte de demararea trenului.

2. Verificarea eficacității frinei automate se efectuează printr-o scădere de presiune din conducta generală de aer de $0,4-0,5 \text{ kgf/cm}^2$.

3. La coborîrea pe pantă, prima treaptă de frînare se execută printr-o scădere de presiune din conducta generală de $0,9-1,0 \text{ kgf/cm}^2$. În continuare viteza trenului se va regla prin frînări și slăbiri în trepte.

4. Frînarea în trepte se execută prin scăderea succesivă a presiunii aerului din conducta generală a trenului cu o depresiune de $0,3 \text{ kgf/cm}^2$, care este echivalentul a două trepte de frînare de robinetul mecanicului Knorr D2.

5. Srăbirea în trepte a frinelor se execută prin alimentarea succesivă a conductei generale cu o presiune de $0,3 \text{ kgf/cm}^2$, care este echivalentul a două trepte de slăbire de la robinetul mecanicului Knorr D2.

6. Viteza de coborîre a trenului pe pante trebuie menținută pe cât posibil constantă, prin efectuarea de frînări și slăbiri în trepte, cu grija de a nu se depăși vitezele indicate la Capitolul III.

7. Pentru oprirea trenului sau reducerea bruscă a vitezei se va efectua o frînare totală printr-o depresiune de aer din conducta generală de $1,5 \text{ kgf/cm}^2$.

Descărcarea conductei generale de aer la frînări totale este interzisă să se facă sub presiunea de $3,8 \text{ kgf/cm}^2$ aceasta cu atât mai mult cu cât o scădere de presiune a aerului sub această valoare nu mai contribuie la îmbunătățirea efectului de frînare.

În cazurile de urgență și pericol, mecanicul va executa frînarea rapidă a trenului.

8. Se atrage atenția asupra faptului că este interzis sistemul de descărcare a aerului din cilindrii de frână ai locomotivelor, acestea trebuind necondiționat să contribuie la frînarea trenului.

9. Trenurile cu tonaj mai mare de 920 tone, remorcate cu locomotive electrice și diesel electrice vor circula la coborîre pe pante cu declivități mai mari de 18‰ cu o locomotivă în capul trenului și o locomotivă la urma trenului, amîndouă legate la tren și frînă. În cazul remorcării cu locomotive electrice se va utiliza și frîna electrică.

10. Verificarea etanșeității trenurilor de marfă formate numai din vagoane SZD transpuse se va face de către mecanic după cum urmează :

— Se alimentează cu aer instalația de frână a trenului la presiunea de regim, manipulîndu-se mînerul robinetului mecanicului în poziția II. de mers. La celelalte locomotive din compunerea trenului, mînerul robinetului mecanicului se va manipula în poziția III. neutră.

— Trenul se consideră alimentat în momentul cînd în conducta generală presiunea este de $5,5 \text{ kgf/cm}^2$, iar în rezervorul principal al locomotivei, presiunea este de 10 kgf/cm^2 .

— În aceste condiții, compresorul fiind oprit, se așteaptă stabilizarea presiunii în rezervorul principal al locomotivei care descrește față de presiunea inițială cu $0,4-0,5 \text{ kgf/cm}^2$.

În continuare se menține mînerul robinetului mecanicului în poziția II. de mers, măsurîndu-se în cît timp presiunea din rezervorul principal al locomotivei scade cu $0,500 \text{ kgf/cm}^2$

Acest timp este în funcție de lungimea garniturii și nu trebuie să fie mai mic față de valorile indicate în tabela de mai jos :

11. Timpii de strîngere ai frinelor Matrosov sînt cuprinși între $35''-60''$.

Tipul locomotivei	Lungimea garniturii în oșii		
	pînă la 100	101—150	151—200
	Timp minim în secunde:		
LE și LDE	70	50	35

Timpii de slăbire ia frinelor Matrosov sînt arătați în tabela următoare :

Nr. crt.	Poziția schimbător „șes-munte“	După o depresiune din conducta generală (kgf/cm ²)	Timpi de slăbire în minute
1	Munte	0,8	2
2	Munte	1,5	3.5
3	Munte	Frînare rapidă	6

CAPITOLUL II

Pentru trenurile de marfă compuse din vagoane SZD transpuse și vagoane de ecartament normal.

1. Presiunea de regim în conducta generală de aer trebuie să fie de 5 kgf/cm²

2. Conducerea și frînarea acestor trenuri se face conform reglementărilor din instrucțiunile în vigoare pentru trenurile compuse din vagoane de ecartament normal, ținînd cont că procentul de frînare minim este de 45 %. Verificarea etanșeității de către mecanic, se face conform punctului 10 de la Cap. I anexa 1.

ANEXA II.

Caracteristici tehnice ale frinelor automate cu care sînt echipate vagoanele SZD transpuse.

Vagoanele de marfă SZD sînt echipate cu distribuitoare de aer „Matrosov“ de tipul M 320, MTZ 135 și M 270.

Primele două tipuri nu se mai fabrică fiind înlocuite treptat cu distribuitoare de aer de tipul M-270.

CAPITOLUL I.

Schimbătoarele de regim

Distribuitoarele de aer Matrosov de tipurile arătate mai sus sînt prevăzute printre altele, cu următoarele :

1. Schimbătorul de regim gol-încărcat care poate ocupa trei poziții :

- poziția, gol indicată prin litera „II“
- poziția „mediu“ indicată prin litera, „Γ“
- poziția „încărcat“ indicată prin litera „Γ“

2. Schimbătorul de regim „șes-“, „munte“ are următoarele poziții:

- poziția „șes“ indicată pe schimbător prin litera „Π“
- poziția „munte“ indicată pe schimbător prin litera „Γ“

Cînd maneta schimbătorului de regim șes-munte este manevrată pe poziția „munte“, distribuitorul de aer este moderabil la slăbire și poate executa trepte de slăbire.

Distribuitorul de aer Matrosov tip M-320 nu este înzestrat cu schimbător de regim șes-munte și nu este moderabil la slăbire, din care cauză se interzice transpunerea vagoanelor SZD înzestrate cu acest tip de distribuitoare.

Vagoanele SZD echipate cu distribuitoare de aer „Matrosov“ tip M-320, transpuse pe rețeaua SZD, pentru CFR sau BDZ, vor circula numai în trenurile compuse din vagoane SZD și de ecartament normal, respectîndu-se pe total tren procentul de frînare de 45%.

CAPITOLUL II

Dispozitivul de frinare progresivă cu încărcătura, de tip 265 A (autoregim).

Vagoanele de marfă SZD de construcție mai nouă sînt ineztra cu dispozitive de frinare progresivă în raport cu încărcătura.

Aceste vagoane se cunosc după marcajul aplicat pe ușa rulantă, (o dungă albă oblică) și prin inscripția AB ТOPEЖИМ aplicată la partea de jos a pereților laterali.

Dispozitivul de frinare progresivă este montat pe șasiu, sub vagon, fiind amplasat numai la un capăt al vagonului, deasupra boghiului;

Acest dispozitiv funcționează prin comprimare. Vagoanele SZD inezstrate cu dispozitiv de frinare progresivă se vor transpune mai pe boghiuri care sînt prevăzute cu traversă de sprijin a dispozitivului de frinare progresivă.

În cazul cînd traversa de sprijin nu este montată pe boghiu, dispozitivul de frinare progresivă nu este pus în acțiune și presiunile realizate în cilindrul de frînă au valori sub cele instrucționale, diminuînd procentul de frinare al vagonului.

Prin comprimarea dispozitivului de frinare progresivă cu ajutorul traversei de sprijin montate pe boghiu, în mod automat, presiunea în cilindrul de frînă se modifică în funcție de încărcătura vagonului, obținîndu-se următoarele valori, la frînări totale :

Felul boghiului	Starea de încărcare a vagonului	Poziția schimbătorului de regim de la distribuitorul de aer		
		gol „II”	mediu „I”	încărcat „r”
		kgf/cm ²	kgf/cm ²	kgf/cm ²
Cu traversă de sprijin.	gol	0,8—1	1,1—1,3	1,5—2,4
	încărcat	1,9—2,4	3,4—3,8	3,8—4,3
Fără traversă de sprijin	gol sau încărcat	0,8—1	1,1—1,3	1,5—2,4

CAPITOLUL III.

Norme privind cilindrii de frînă și grosimea minimă a saboților

1. Cursa pistonului cilindrului de frînă la vagoanele SZD transpuse, la o frînare totală, este arătată în tabela de mai jos:

FELUL SABOȚILOR	Cursa pistonului cilindrului de frînă (în mm)
— saboți din fontă	75—125
— saboți nemetalici	60—100

2. Presiunile din cilindrii de frînă realizate de distribuitorul de aer Matrosov cu care sînt echipate vagoanele de marfă SZD transpuse, la frînări totale, sînt cele indicate în tabela următoare:

Tipul distribuitorului de aer	M 320	MTZ 135	M 270
Poziția schimbătorului	kgf/cm ²	kgf/cm ²	kgf/cm ²
gol „II”	1,1—1,5	1,1—1,5	1,4—1,8
mediu „I”	2,5—3	2,5—3	2,5—3
încărcat „r”	3,8—4,3	3,8—4,3	3,8—4,3

3. Grosimea minimă a saboților admisă în exploatare este arătată în tabela care urmează :

FELUL SABOȚILOR	Grosimea minimă a saboților admisă în exploatare (în mm)	
	pentru declivități pînă la 18%°	pentru declivități mai mari de 18%°
Saboți din fontă	15	25*)
Saboți nemetalici	14	20

CAPITOLUL IV.

Verificarea etanșității instalațiilor de frînă la formarea trenurilor.

Verificarea etanșității de la instalația fixă a trenurilor de marfă formate numai din vagoane SZD transpuse, se face de către lăcătușii de revizie, astfel :

1. După remedierea pierederilor de aer la tren, se alimentează conducta generală la presiunea de regim, ducîndu-se apoi mînerul robinetului mecanicului Knorr D2 în poziția III.

* La expedierea din stația de transpunere, grosimea minimă a saboților de fontă va fi de 35 mm.

În această poziție, lăcătușul de revizie trebuie să aștepte stabilizarea presiunii în conducta generală de aer, după care va proceda la verificarea pierderilor de aer a căror valoare nu trebuie să depășească $0,4 \text{ kgf/cm}^2$ în timp de un minut.

2. În același mod se execută etanșeitarea și pentru trenurile de marfă care au în compunerea lor vagoane SZD transpuse și vagoane cu ecartament normal.

CAPITOLUL V.

Operațiuni obligatorii care trebuie efectuate la transpunerea vagoanelor SZD de marfă pe boghiuri de ecartament normal.

1. Vagoanele de marfă SZD care urmează să fie transpuse, să fi supuse în prealabil la o probă de frână pe liniile de sosire și în cazul când frâna automată este defectă, vagonul nu se va transpune.

2. La transpunere se va verifica de către personalul de vagoane dacă bara de conexiune de la levierul orizontal este montată în poziție corectă, pentru ca să se asigure raportul de amplificare necesar saboților din fontă (a doua gaură a levierului de la cilindru de frână).

Necesitatea verificării poziției corecte a barei de conexiune apare la toate vagoanele SZD ce urmează să fie transpuse pe boghiuri de ecartament normal.

Se atrage atenția că în situația când bara de conexiune nu este montată corect, procentul de frânare al vagonului nu este asigurat.

3. Se vor lua măsuri ca la boghiurile de ecartament normal pe care se transpun vagoane SZD echipate cu frână progresivă cu sarcina (autoregim), să se monteze traversele de sprijin necesare pentru acționarea dispozitivului de frânare progresivă.

4. Se va unge timoneria de frână și se înlocuiesc saboții de frână necorespunzători.

A. Condițiile de circulație a vagoanelor SZD transpuse privind linia și podurile.

Rutele și condițiile de circulație din punct de vedere al liniei și podurilor pentru vagoanele SZD transpuse de gabarit O-VM, cu peste 20,5 până la 21,5 t/osie inclusiv, de la Socola, Dornești și Galați la Pestiș, Călan, Reșița, Oțelul Roșu, sau tranzit R.P.B. prin Giurgiu Nord-Ruse sau prin Negru—Vodă—Kardam și de la Socola la Roman, sînt redate în cele ce urmează :

1. Rutele de îndrumare sînt :

1. În relațiile Socola—Pestiș și Socola—Călan.

a) Socola—Ciurea—Birlad—Tecuci Nord—Buzău (prin Cosmești sau Făurei) — Ploiești Est—Ploiești Sud—Ploiești Vest—Dirste—Brașov grupa Tranzit (direct sau prin Brașov Triaș) — Făgăraș—Sibiu—Vințul de Jos—Simeria—Pestiș, respectiv Vințul de Jos—Ramificația dinspre Turdaș—Simeria Triaș—Călan. Între Ploiești Est—Ploiești Vest pot circula și pe ruta Dimbu—Ghighiu—Ploiești Triaș.

b) Socola—Pașcani—Suceava—Lucăcești—Păltinoasa—Ilva Mică—Beclean pe Someș—Dej—Apahida—Teiuș—Vințul de Jos—Simeria—Pestiș.

2. În relațiile Socola—Reșița și Socola—Oțelul Roșu.

Socola—Ciurea—Birlad—Tecuci — Făurei — Urziceni — Mogoșoaia—Ramificația Colentina—Ramificația Rudeni—Chiajna—Videle—Roșiori N.—Craiova—Orșova—Caransebeș—Reșița Nord—Reșița Sud, respectiv Caransebeș—Oțelul Roșu.

3. În relația Socola—Ruse :

Socola—Ciurea—Birlad—Tecuci — Făurei — Urziceni — Mogoșoaia—Ramificația Colentina—Ramificația Rudeni—Chiajna—Jilava—Giurgiu Nord—Axa podului peste Dunăre sau de la Tecuci prin Mărășești—Focșani—Ploiești Sud—Brazi—Chitila—Ramificația Rudeni.

4. În relația Socola—Kardam :

Socola—Ciurea—Birlad—Tecuci—Făurei—Țândărei—Fetești—Ramificația Medgidia Vest—Negru Vodă—Frontieră.

5. În relația Galați—Pestiș;

Galați Brateș—Ramificația Tunel h.—Brăila—Făurei Buzău și în continuare aceeași rută ca la pct. 1.

6. În relația Galați—Călan:

Galați Brateș—Ramificația Tunel h.—Brăila—Făurei—Buzău și în continuare aceeași rută ca la pct. 1.

7. În relația Galați—Reșița:

Galați Brateș—Ramificația Tunel h.—Brăila—Făurei—și în continuare aceeași rută ca la pct. 2.

8. În relația Galați—Oțelul Roșu:

Galați Brateș—Ramificația Tunel h.—Brăila—Făurei și în continuare aceeași rută ca pct. 2.

9. În relația Galați—Ruse:

Galați Brateș—Ramificația Tunel h.—Brăila—Făurei și în continuare aceeași rută ca la pct. 3.

10. În relația Galați—Kardam:

Galați Brateș—Ramificația Tunel h.—Brăila—Dedulești—Cireșu (direct pe racordare sau prin Făurei) și în continuare aceeași rută ca la pct. 4.

11. În relația Dornești—Ruse:

Dornești—Suceava—Pașcani—Adjud—Focșani—Ploiești Sud—Brazi—Chitila—Ramificația Rudeni—Chiajna—Jilava—Giurgiu Nord—Axa podului peste Dunăre.

Între stațiile Mogoșoaia și Chiajna circulația vagoanelor SZD transpuse se admite și prin stația București-Triaș.

12. În relația Socola—Roman:

Socola—Iași—Pașcani—Roman.

II. Sarcina pe osie se limitează la maximum 21,5 tone/osie pentru toate relațiile de transport menționate la pct. I de mai sus.

III. Greutatea pe metru de vagon se limitează la 7,5 t/metru de vagon pentru toate relațiile de transport menționate la pct. I de mai sus.

IV. Vagoanele transpuse vor fi cu cel mult 4 osii, iar distanța între osiile aceluiași boghiu de minimum 1,8 m. După transpunerea pe boghiuri de cale normală, vagoanele în cauză vor trebui să se încadreze în limitele gabariturii O-VM.

V. Trenurile care au în compunere asemenea vagoane nu vor depăși 70 km/h sau viteza maximă admisă de linie în cazul când aceasta este mai mică de 70 km/h.

Pe porțiunile de linie arătate mai jos se va circula cu limitarea vitezei, astfel:

— Caransebeș—Oțelul Roșu maximum 50 km/h.

— Ramificația Medgidia Vest — Negru Vodă — Frontieră maximum 50 km/h.

VI. Prin stații circulația se va face pe una din liniile construite cu șine tip 40 sau mai mare.

Dispoziții de detaliu pentru circulația acestor vagoane pe liniile din stații și triaje și pentru manevră în stațiile de expediere și de destinație, din punct de vedere al sarcinei pe osie și gabariturii, se vor stabili și difuza unităților interesate de către regionalele de căi ferate, înainte de intrarea în vigoare a noului plan de mers.

VII. Vagoanele SZD transpuse, cu sarcină peste 20,5—21,5 t/osie inclusiv și cu greutatea pe metru de vagon de maximum 7,5 t, se vor îndruma în trase specializate, iar condițiile de circulație se vor aduce la cunoștința personalului de locomotivă, prin ordinul de circulație.

Pe secțiile de pe rutele menționate la pct. I., pentru care nu s-au prevăzut trase specializate din cauza circulației foarte reduse a acestor vagoane, precum și pe secțiile unde în anumite perioade nu sînt suficiente trasele specializate, aceste vagoane se pot expedia și cu alte trenuri, după ce a fost avizată circulația lor de către RC la stații, iar stațiile către personalul de locomotivă prin ordinul de circulație.

VII. Circulația vagoanelor SZD transpuse în sensul de la Pestiș, Călan, Reșița, Oțelul Roșu, Ruse și Kardam la Galați, Dornești sau Socola și de la Roman la Socola se poate face de asemenea în stare încărcată cu peste 20,5 pînă la 21,5 t/osie și maximum 7,5 t/metru de vagon, cu respectarea rutelor și condițiilor arătate la pct. I—VII de mai sus.

IX. Pe alte rute, circulația vagoanelor SZD transpuse de gabarit O-VM,, este admisă cu condiția respectării sarcinii pe osie și a greutății pe metru de vagon admise pentru ruta respectivă, prevăzute în broșura „Instrucțiuni privind modul de determinare a sarcinii pe osie și a greutății pe metru liniar de vagon, admise în parcurs pe liniile CFR, pentru vagoane de marfă ediția 1970 cu modificările ei la zi și cu mențiunea că pe secțiile de circulație:

Oravița—Anina

Tecuci—Barboși

și Galați—Birlad

este interzisă circulația vagoanelor care au gabaritul O-VM.

X. Circulația vagoanelor SZD transpuse se poate face între Brașov grupa tranzit — Vințul de jos și pe rutele Sighișoara — Coșlariu — Alba Iulia și Sibiu — Copșa Mică — Coșlariu, cu respectarea condițiilor de la punctele II—VII de mai sus.

*Este necesară de circulația lor
precizie cu rețineri și
a punctelor de mers.*

B. Circulația vagoanelor SZD transpuse acoperite care depășesc gabaritul de încărcare CFR și gabaritul O-VM.

Vagoanele acoperite și cazane acoperite SZD transpuse, încărcate sau goale, negabaritice prin construcție, care circulă de la Socola la stațiile Valea Călugărească, București—Băneasa și Russe, precum și cele care circulă de la Galați la Russe, vor trebui să îndeplinească următoarele condiții:

1) Vagoanele acoperite SZD

a) Rutele de circulație

— De la Socola la Russe : Socola—Crasna—Tecuci Nord—Racordarea Cosmești—Racordarea Mărășești—Focșani—Buzău—Ploiești Sud—Ploiești Triaj—Brazi—Chitila—Ramificația Rudeni—Chiajna—Jilava—Giurgiu Nord—Ruse sau pe ruta : Tecuci—Făurei—Urziceni—Mogoșoaia—Post Colentina—Ramificația Rudeni.

— De la Galați la Russe : Galați—Făurei—Urziceni—Mogoșoaia—Post Colentina—Ramificația Rudeni—Chiajna—Giurgiu Nord—Ruse.

— De la Galați și Socola pentru Valea Călugărească și București—Băneasa, vor circula pe rutele de mai sus, iar din Făurei prin Buzău la Valea Călugărească și din Chitila sau Mogoșoaia la București—Băneasa, prin București-Triaj.

b) Dimensiunile maxime :

- înălțimea 4760 mm de la coroana șinei;
- lățimea din axul căii de fiecare parte la cota de 550 mm de la coroana șinei, de 1480 mm;
- lățimea din axul căii de fiecare parte între cotele 1000—4000 mm de la coroana șinei, de 1700 mm ;
- lățimea din axul căii de fiecare parte la cota de 4550 mm de la coroana șinei, de 1290 mm;
- lățimea din axul căii de fiecare parte la cota de 4650 mm de la coroana șinei, de 990 mm ;
- lățimea din axul căii de fiecare parte la cota de 4760 mm de la coroana șinei, de 470 mm.

2) Vagoanele cazane acoperite SZD

a) Ruta de circulație : Galați—Făurei—Urziceni—Mogoșoaia—Post Colentina—Ramificația Rudeni—Chiajna—Jilava—Giurgiu Nord—Ruse.

b) Dimensiunile maxime:

- înălțimea de 4960 mm de la coroana șinei ;
- lățimea din axul căii de fiecare parte între cotele 1200—2050 mm de la coroana șinei, de 1600 mm;
- lățimea din axul căii de fiecare parte la cota de 3860 mm de la coroana șinei, de 1 500 mm ;
- lățimea din axul căii de fiecare parte la cota de 4570 mm de la coroana șinei, de 1200 mm ;
- lățimea din axul căii la cota de 4760 mm de la coroana șinei, de 755 mm;
- lățimea din axul căii la cota de 4820 mm de la coroana șinei, de 325 mm;
- lățimea din axul căii la cota de 4960 mm de la coroana șinei, de 180 mm

3) Circulația vagoanelor SZD transpuse cu dimensiunile și rutele prevăzute la punctul 1 și 2, se va efectua cu respectarea următoarelor condiții:

a) condițiile generale prevăzute în instrucția 328/1963 la capitolul IV. litera B, punctele 2 (verificarea), 4 (eticheta de liberă trecere), 5 (eticheta de încărcare), 6 (stațiile), 7 (liniile), 9 (regionala) și 10 (documente).

b) condiții speciale

— la trecerea pe lângă semnele, ochelarii acestora vor fi ridicați la maxim de cursă.

— prin stații este interzisă circulația pe linii cu cheiuri, rampe, magazii, peroane acoperite, marchize de persoane, iar liniile vecine cu cea de circulație vor fi libere de la mărcile de siguranță pînă la reperul de gabarit.

— circulația vagoanelor în cauză prin stații se va face pe una din liniile construite cu șine de tip 40 sau mai mare.

— măsurarea acestor vagoane se va face în prezența șefului de stație sau a înlocuitorului său.

4) Vagoanele SZD transpuse încărcate și goale care se încadrează în dimensiunile prevăzute la punctele 1 și 2 și care respectă condițiile și rutele de mai sus atât la ducere cît și la întoarcere, vor circula fără a se mai cere aprobări de circulație pentru fiecare caz în parte.

5) În stațiile Socola, Galați, Valea Călugărească, București—Băneasa și Russe—Triaj, organele M și V fixate prin planul tehnic de exploatare al stației vor efectua înainte de expedierea vagoanelor, măsurătorile conform instrucției 328/1963.

6) Dacă dimensiunile constatate în urma măsurătorilor se încadrează în dimensiunile arătate mai înainte la punctele 1 și 2, șeful stației va comunica prin telefonogramă la RCM, iar RCM la RCR, numerele vagoanelor pentru a fi programate.

În cazul cînd dimensiunile rezultate în urma măsurărilor sînt mai mari, se va cere aprobarea de circulație conform instrucției 328/1963.

7) RCR-urile vor stabili prin programul de circulație, trenurile cu care vor circula vagoanele SZD transpuse, iar RCM-urile din parcurs vor aviza de fiecare dată, cu dispoziție scrisă, toate stațiile de pe secțiile pe care acestea circulă, condițiile de circulație ale trenurilor care au în componere vagoane SZD transpuse cu gabarit depășit, luînd toate măsurile de siguranța circulației.

8) În cazurile accidentale de micșorarea gabaritului pe unele secții de circulație arătate mai sus, micșorare care ar afecta circulația acestor vagoane, organele din ramura L vor lua măsuri de sistarea circulației vagoanelor SZD transpuse, urmînd ca peste punctele respective să se circule în condițiile stabilite de organele L de pe regionala respectivă.

După readucerea gabaritului la dimensiunile inițiale, organele L de pe regionala respectivă vor aviza RCR și RCM-urile respective despre reluarea circulației normale a acestor vagoane peste punctele în cauză.

SE APROBĂ

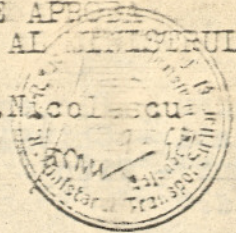
ADJUNCT AI MINISTRULUI

Ing. Ioan Niculescu

TECTURI

și

ADĂUGIRI



TRA

ANEXA IV

la ordinul DTV nr. 25 A/206/1975

Circulația vagoanelor SZD transpuse acoperite care depășesc gabaritul de încărcare CFR și gabaritul O-VM, cu sarcina pe osie de maxim 21,5 t.

Cap. A. Rutele de circulație :

1. De la Socola la Mălina :
Socola-Crasna-Tecuci Nord-Mărășești
Tecuci-Făurei-Brăila-Barboși-Barboși Triaj-Mălina.
2. De la Socola la Făgăraș :
Socola - Pașcani - Roman - Bacău
Adjud - Mărășești - Focșani (sau Socola
Crasna - Tecuci Nord - Racordare
Cosmești - Racordare Mărășești - Focșani)
Buzău - Ploiești Est - Ploiești Sud - Ploiești
Triaj - Ploiești Vest - Predeal - Brașov Triaj-
Bartolomeu - Ghimbav - Codlea - Făgăraș.
3. De la Socola la Tîrgoviște Sud :
Socola - Crasna - Tecuci Nord - Racordare
Cosmești - Racordare Mărășești - Focșani
(sau Tecuci Nord - Mărășești - Focșani)
Buzău - Ploiești Sud - Ploiești Triaj - Brazi
Chitila - București Triaj - Ghergani - Titu-
Tîrgoviște Sud.
4. De la Socola la Bradu de Sus :
Socola-Crasna-Tecuci Nord-Racordare
Cosmești - Racordare Mărășești - Focșani -

DE

Buzău - Ploiești Sud - Ploiești Triaj -
Brazi - Chitila - București Triaj - Gher-
gani - Titu - Golești - Pitești - Brașu de
Sus.

5. Socola - Ișalnița :
Socola - Crasna - Tecuci Nord - Racordare -
Cosmești - Racordare Mărășești - Focșani -
Buzău - Ploiești Sud - Ploiești Triaj -
Chitila - București Triaj - Vișele - Roșiori
Nord - Caracal - Craiova - Ișalnița.

6. Socola - Turnu Măgurele Port :
De la Socola - Roșiori Nord ruta de la
pct.5 și în continuare Roșiori Nord - Turnu
Măgurele Port.

7. Socola - Balș :
De la Socola - Caracal ruta de la pct.5
și în continuare : Caracal - Piatra Olt -
Balș.

8. Socola - Răureni.
De la Socola la Caracal ruta de la pct.5
și în continuare : Caracal - Piatra Olt - Răureni.

Cap.3. Dimensiunile maxime

- înălțimea 4700 mm de la coroana șinei
- la cota de 550 mm de la coroana șinei,
lățimea din axul vagonului de fiecare parte
este de 1480 mm ;
- între cotele 1000 - 4000 mm de la cor-
oana șinei, lățimea din axul vagonului de
fiecare parte este de 1700 mm ;
- la cota de 4550 mm de la coroana șinei,
lățimea din axul vagonului de fiecare parte
este de 1290 mm ;
- la cota de 4550 mm de la coroana șinei,
lățimea din axul vagonului de fiecare parte
este de 990 mm ;
- la cota de 4780 mm de la coroana șinei,
lățimea din axul vagonului de fiecare parte
este de 470 mm.

Cap.C. Circulația vagoanelor SZD transmise
cu dimensiunile și rutele de la capitolul 4
și B se va efectua cu respectarea următoare-
lor condiții :

1. Condiții generale prevăzute în
Instrucția 228/1963 la cap.IV, litera B, pun-
tele 2 (verificare), 4 (eticheta de liberă
trecere), 6 (stații), 7 (linii), 8 (Parame-
trii regionale), 10 (documente).

2. Condiții speciale ce vor completa
și pe cele din anexa III-a :
- la trecerea pe lângă semnale, cele-
lalte acestora vor fi ridicate la maximum de
cursă ;

- prin stații se interzice circula-
ția pe linii cu cheuri, ramp, mese și ca-
rouri acoperite, marșare de percare și li-
niile vecine cu cea de circulație vor fi li-
berate de la mănoile de siguranță până la rae-
tul de Sabariv ;

- circulația vagoanelor în cauză se
face pe una din liniile constituite cu șine de
tip 40 sau mai mare ;

- manevrarea și măsurarea acestor va-
goane se va face în prezența șefului de sta-
ție sau înlocuitorului său ;

- prin stația Ghergari se interzice
circulația pe liniile cinci și șase ;

- Circulă cu viteza maximă de 50 km/h
pe distanța Titu - Trgoviste ;

- condițiile de circulație și măsurile
din complexe de cale ferată, din stații ter-
nace și de triaj, se vor stabili de regulă
c.f. pe care circulă ;

- se vor lua măsuri de securitate
transporturilor pe linie electrificată, din
form ord.524/1967 MCF.

3. Circulația se va face cu trenurile afectate și numai pe baza unei programări făcute de RCM, RCR, RCC.

4. Compunerea, înființarea și vîterea de circulație a trenului în care se află vagonul SZD transpuse, se va face cu respectarea strictă a tuturor prevederilor stabilite în acest ordin. (25 A/206/1975).

5. Vagoanele SZD transpuse încărcate și goale care respectă dimensiunile, rutile și condițiile prevăzute la capitolele A, E și C, atît la ducere cît și la înapoiere în stația Socola, vor circula fără a se mai cere aprobări de circulație pentru fiecare caz în parte, dar numai pe baza programării lor făcute de RCM, RCR, RCC.

6. În stația Socola și toate stațiile care încarcă și descarcă vagonul SZD transpus, organele M și V fixate prin planul tehnic de exploatare al stației vor face înainte de exploatarea vagoanelor, măsurătorile conform instrucției nr. 328/1965 și verificarea tehnică a vagonului.

7. Dacă dimensiunile constatate în urma măsurătorilor se încadrează în dimensiunile arătate la capitolul B, iar vagonul corespunde din punct de vedere tehnic, șeful de stație va comunica prin telefonogramă la RCM, iar RCM la RCR, numerele vagoanelor pentru a fi programate.

În cazul cînd dimensiunile rezultate la măsurători sînt mai mari decît cele arătate la capitolul B, se va cere o aprobare de circulație conform Instrucției 328/1965.

8. RCM-urile vor stabili prin programul de circulație, trenurile cu care vor circula vagoanele SZD transpuse, iar RCM-urile sînt

parcurs vor aviza de fiecare dată, cu dispoziție scrisă, toate stațiile de pe secțiile pe care acestea circulează, condițiile de circulație ale trenurilor care au în compunere vagoane SZD transpuse cu șabariți depășit, luînd toate măsurile de siguranță a circulației.

9. În cazurile accidentale de micșorarea gabaritului pe unele secții de circulație, organele mai sus, micșorare care ar afecta circulația acestor vagoane, organele din stația L, vor lua măsuri de sistarea circulației vagoanelor SZD transpuse, urmînd ca peșteră curtoarele respective să se circule în condițiile stabilite de organele L de pe regiunea respectivă.

După readucerea gabaritului la dimensiunile inițiale, organele L de pe regiunea respectivă, vor aviza RCM - RCM-urile respective despre reluarea circulației normale a acestor vagoane peste punctele în cauză.

Prezentul ordin va fi prelucrat cu tot personalul interesat, luîndu-se toate măsurile de siguranță a circulației.

DIRECTOR M/C, *[Signature]*
DIRECTOR DLI, *[Signature]*
DIRECTOR DEV, *[Signature]*
SEF O.M.T., *[Signature]*

OMT 119/1976
DIRECTIA LINII SI INSTALATII
Serv. Linii, RK., Expr., PAZ.
Nr. 33/625 - 1976.

OFICIUL MERSURILOR DE TREN

spre știință: DIRECTIA MISCARE SI COMERCIAL

DIRECTIA TRACTIUNE SI VAGOANE

REGIONALA CF. IASI

REGIONALA CF. CRAIOVA

*Sr. Sec. + Amintire
Dor. Nord ing. ent
3/76
IV*

~~Urmare actului nr. 45/114 din 24.IV-1976 OMT, vă comunicăm că~~
vag. SZD transpuse de gabarit O-VM, cu peste 20,5 t/osie pînă la 21,5
t/osie inclusiv pot circula din punct de vedere al liniei și podurilor
în relația Dornești - Suceava - Pașcani - Adjud - Buzău - Ploiești Est
Chitila - Chiajna - Videle - Roșiori Nord - Turnu Măgurele Port și
retur, cu începere de la 30.V-1976, cînd se pune în aplicare planul de
mers 1976/1977, cu respectarea condițiilor de circulație prevăzute la
pct. A din anexa III a broșurii "Reglementări privind circulația trenu-
rilor de marfă cu vagoane SZD transpuse", difuzate cu nr. 25/A/206/
1975 Dep. CF - Direcția Tracțiune și Vagoane.

*Tor. ing. Nicolescu R.
ing. Ciurtescu P.*

București, 29 aprilie 1976.

DIRECTOR,

I. A. D.

ch. 4/76

① Completare conf. act. DTN nr. 25/13/181 din 26.XII.1975,
la cap. I, pct. 2.

" la demerile de marfă compuse numai din
vagoane STD - transpuse (incărcate, goale sau
combinate) se poate folosi ca wagon de
securitate un wagon pe 4 оси de ecartament
normal în stare goală sau încărcat cu tonă
de minimum 20 tone și care îndeplinește
condițiile wagonului de securitate.

M.T.Tc.

DEPARTAMENTUL CAILOR FERATE

D.P.M.T.P.V.

Nr. 47 PM / 2 / col. 1986

N O T A

De acord
[Signature]
14 86
14

privind circulația trenurilor de marfă formate din vagoane SZD transpuse și vagoane de ecartament normal pe secții de circulație unde remorțarea necesită a se face cu locomotivă împingătoare .

In Ordinul DTV nr. 25 /A/206/1975 " Reglementări privind circulația trenurilor demarfă cu vagoane SZD transpuse " nu este prevăzută remorțarea cu locomotivă împingătoare a trenurilor de marfă formate numai din vagoane SZD transpuse în stare încărcată și goală și nici a trenurilor formate din vagoane SZD transpuse în stare încărcată sau goală și vagoane de ecartament normal în stare încărcată sau goală.

La capitolul I din acest ordin , este prevăzut numai următoarele :

- pct.6. " In trenurile formate din vagoane SZD și vagoane de ecartament normal , vagoanele SZD vor forma un singur grup care se va aranja după locomotiva de remorcare " ;

- pct.7. " La remorcarea trenurilor de marfă formate numai din vagoane SZD transpuse încărcate , se admite în afara locomotivelor de tracțiune și folosirea unei locomotive împingătoare " .

In prezent,remorcarea trenurilor de marfă formate din vagoane SZD transpuse și vagoane de ecartament normal , se efectuează cu locomotivă în cap și cu locomotivă împingătoare , legarea locomotivelor și a vagoanelor de ecartament normal de vagoanele SZD făcându-se cu cuplă tip svoancă .

In cazul în care, la remorcarea trenurilor compuse din vagoane SZD transpuse și vagoane de ecartament normal , nu s-ar folosi locomotivă împingătoare ca în prezent, un număr de 93 trenuri din anexă, fie că ar fi compuse la tonaj de simplă tracțiune - în care caz trenurile ar circula neutilizate la puterea de remorcare a locomotivei - fie că ar fi compuse din două cupluri la tonaj de dublă tracțiune, urmînd ca, pe secțiile unde necesită folosirea locomotivei împingătoare trenul să circule în două părți .

Ambele situații conduc la : scăderea tonajului brut pe tren de marfă de la 1900 t la 880 t/tren, consumul suplimentar de combustibil și energie electrică ,scăderea productivității locomotivelor și la creșterea solicitării secțiilor de circulație, unele fiind la