

MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

ORDIN

Nr. 386

Din 12.05.2010

pentru modificarea și completarea Regulamentului de remorcare și frânare - nr.006  
aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr.1815/2005

În temeiul prevederilor art. 3 alin. (2) lit. k) pct. (ii) din Anexa nr. 1 - „Regulament de organizare și funcționare al Autorității de Siguranță Feroviară Română - ASF-R” la Anexa nr.1 - „Regulament de organizare și funcționare a Autorității Feroviare Române - AFER”, la Hotărârea Guvernului nr. 626/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Feroviare Române - AFER, cu modificările și completările ulterioare și ale art. 5 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr.76/2009 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, cu modificările ulterioare,

ministrul transporturilor și infrastructurii emite următorul

ORDIN:

**Art. I.** Regulamentul de remorcare și frânare-nr.006 aprobat prin ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr.1815/2005 publicat în Monitorul Oficial al României Partea I nr. 1043 din 24 noiembrie 2005, modificat și completat prin ordinul ministrului transporturilor nr.460/2007, se modifică și se completează după cum urmează:

1. La articolul 30, alineatul (5), litera g) se modifică și va avea următorul cuprins:

„g) trenuri de călători frânate cu frâna automată tip călători:

- 168% pentru circulația cu viteză maximă 160 km/h;
- 155% pentru circulația cu viteză maximă 155 km/h;
- 142% pentru circulația cu viteză maximă 150 km/h;
- 131% pentru circulația cu viteză maximă 145 km/h;
- 126% pentru circulația cu viteză maximă 140 km/h;
- 105% pentru circulația cu viteză maximă 120 km/h;
- 85% pentru circulați cu viteză maximă 100 km/h;
- 76% pentru circulația automotoarelor din seria 700 cu viteză maximă de 80 km/h;
- 63% pentru circulația automotoarelor din seria 900 cu viteză maximă de 70 km/h”.

2. După alineatul (10) al articolului 30, se introduce un nou alineat, alin.(11) cu următorul cuprins:

„(11) La solicitarea operatorilor de transport feroviar, în funcție de tipul de material rulant - procentul de masă frânată, tipul frânării și viteză maximă de circulație - administratorul/gestionarul de infrastructură va stabili viteză maximă de circulație a trenului pe întregul parcurs, în funcție de pantele caracteristice și drumurile de frânare, utilizând anexele nr.16, 17 și 18 din *Regulamentul de remorcare și frânare - nr.006/2005*.”

3. La articolul 46, alineatul (2), litera b) se modifică și va avea următorul cuprins:

„b) în trenurile de călători care circulă cu viteze mai mari de 140 km/h, se admite introducerea vagoanelor cu schimbător de regim „G-P-R-Mg” sau „P-R-Mg” având maneta schimbătorului de regim pe poziția „R-Mg” sau „Mg”, cu condiția realizării procentului de masă frânată stabilit în livretul de mers.”

4. La articolul 72, alineatul (18) se modifică și va avea următorul cuprins:

„Când în compunerea trenurilor mai mult de jumătate din vagoanele acestora sunt echipate cu saboți din material compozit tip K și L-L, la circulația cu viteze mai mici de 50 km/h depresiunea în conducta generală va fi mai mare de 0,7 bar”.

5. Anexa nr. 7 se înlocuiește cu anexa nr.1 care face parte integrantă din prezentul ordin.

6. Anexa nr.8 se înlocuiește cu anexa nr. 2 care face parte integrantă din prezentul ordin.

7. Anexa nr.10 se înlocuiește cu anexa nr. 3 care face parte integrantă din prezentul ordin.

8. Anexa nr.11 se înlocuiește cu anexa nr. 4 care face parte integrantă din prezentul ordin.

**Art. II.** Autoritatea Feroviară Română-AFER, Compania Națională de Căi Ferate „CFR”-S.A., Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă „CFR Marfă”-S.A. Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători”-S.A., gestionarii de infrastructură feroviară și operatorii de transport feroviar licențiați vor duce la îndeplinire prevederile

prezentului ordin.

**Art. III-** Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I, și intră în vigoare la 30 zile de la data publicării

MINISTRU,  
RADU MIRCEA BERCEANU

FROM :

FAX NO. :

25 May. 2010 15:06 P5



**Vitezele maxime de circulație ale trenurilor în funcție de numărul, modul de așezare, legare sau nelegare la tren și frână a locomotivelor în acțiune și tipul frânei trenului**

Tipul trenului	Numărul și modul de așezare a locomotivelor în tren				Tipul frânei trenului			Viteza maximă (km/h)	Observații
	Legate la tren și frână			Împin-gătoare nelegată la tren și frână	Tip călători		Tip marfa		
	În capul trenului	Intercalată	Împin-gătoare		De mare putere cu acțiune rapidă	Cu acțiune rapidă	Cu acțiune încetată		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Călători	1	-	-	-	da	-	-	160	Locomotive diesel sau electrice comandate de la un singur post În cazul remorcerii cu două locomotive, când se defectează frâna automată a primei locomotive acționarea frânci automate a trenului se face de către mecanicul locomotivei a doua, când conducerea trenului pe cel mult două intervale de stații este preluată de mecanicul locomotivei a doua, viteza maximă a trenului fiind de 80 km/h
	1	-	-	-	da	-	-	140	
	2	-	-	-	da	-	-	140	
	2	-	-	-	da	-	-	120	
	1-2	-	-	-	-	da	-	100	
	3	-	-	-	-	da	-	80	
	1-3	-	1	-	-	da	-	70	
	1-2	1	-	-	-	da	-	70	Nu mai la trenuri mixte prevăzute în livretul de mers
	-	-	1	-	da	da	da	30	
	Marfă, militare, mixte, de coletărie și de serviciu	1-2	-	-	-	-	da cu schimbător de regim (G-P) și dispozitiv de frânare proporțională cu încărcătura	-	120
1-2		1	-	-	-	da cu schimbător de regim (G-P) și/sau dispozitiv de frânare proporțională cu încărcătura	-	100	În cazul remorcerii cu două locomotive, când se defectează frâna automată a primei locomotive, acționarea frânei automate a trenului se face de către mecanicul locomotivei a doua, când conducerea trenului pe cel mult două intervale de stații este preluată de mecanicul locomotivei a doua, viteza maximă a trenului fiind de 80 km/h
1-2		-	-	-	-	da sau combinată cu frână cu acțiune încetată	Da sau combinată cu frână cu acțiune rapidă	80	În cazul remorcerii cu două, respectiv trei locomotive, când se defectează frâna automată a primei locomotive, acționarea frânci automate a trenului se face de către mecanicul locomotivei a doua, în ordinea așezării în tren, viteza maximă fiind 60 km/h
3		-	-	-	-	da sau combinată cu frână cu acțiune încetată	Da sau combinată cu frână cu acțiune rapidă	70	
1-3		1-2	1	-	-	-	-	60	
1-3		1-2	-	-	-	-	-	60	
1-3		1-2	-	1	-	-	-	40	
1-3		-	1	-	-	-	-	40	
-		-	1	-	-	-	-	30	
-		-	-	-	-	-	-	-	

**NOTĂ:**

În toate cazurile de mai sus nu se va depăși viteza maximă a locomotivei care are viteza cea mai mică.  
La alegerea vitezelor din prezenta anexă, se va ține seama ca vagoanele să îndeplinească condițiile stabilite în ANEXA 2 la prezentul regulament.

**Vitezele maxime de circulație ale locomotivelor electrice, diesel și cu abur, când  
circulă izolat, în funcție de pantă**

Panta (‰)	Viteza maximă admisă (km/h)								
	Locomotive electrice		Locomotive diesel				Locomotive cu abur		
	060-EA 060-EB	060-EA1 060-EA2 060-EC 060-EC1	060-DA 060-DA1 060-DG	040-DHC 040-DT	040-DHB	040-DHA	231000 inclusiv 2201/2240	142000	230000
0-5	105	120	95	85	70	60	80	80	85
6-10	100	115	90	80	70	60	75	75	80
11-15	95	105	85	75	70	60	70	70	75
16-20	90	100	80	70	70	60	60	65	70
21-25	85	95	75	65	65	60	55	60	60
26-30	80	90	70	60	60	60	50	55	55
31-35	75	80	65	55	55	55	45	50	50



### Limitarea vitezei de circulație a trenului

Nr. crt.	Cazurile în care se limitează viteza de circulație a trenului	Viteza maximă (km/h)
0		2
1.	La darea înapoi a trenului oprit în linie curentă fără o înțelegere prealabilă cu împiegatul de mișcare din stația care a expedit trenul.	5
2.	La trecerea locomotivelor seriile 140100 și 50100 cu tenderul înainte peste aparatele de cale cu tangenta 1/8.	
3.	La circulația locomotivelor cu un singur vagon WTT, poștal sau de serviciu prin împingere în stații.	
4.	La manevra vagoanelor încărcate cu mărfuri periculoase.	10
5.	La trecerea peste aparatul de cale al liniei de primire, în cazul când trenul este primit în stații pe linie înfundată.	15
6.	Când trenurile circulă pe linie închisă.	
7.	În toate cazurile când se defectează semafoarele și semnalele luminoase, când acestea se depășesc pe baza semnalului luminos de chemare sau a ordinului de circulație.	
8.	La primirea trenului pe linie abătută în stații de pe secții cu conducere centralizată.	
9.	În cazul unui tren care își continuă mersul după oprire și așteptarea timpului pentru defrânare în fața unui semnal luminos de trecere, pe BLA, cu o lumină roșie, dubioasă sau stinsă, când la semnal nu a apărut o lumină permișivă.	
10.	La continuarea mersului, după oprirea la lumina roșie a semnalului de avarie, până la trecerea peste pasajul la nivel.	
11.	În cazul defectării unui semnal luminos de ieșire dintr-o stație centralizată electrodinamic, care nu este pe secții cu bloc de linie automat.	
12.	În cazul defectării unui semnal luminos de ieșire dintr-o stație aflată pe o secție de circulație înzestrată cu bloc de linie automat pe cale simplă.	
13.	Când trenurile circulă pe linie închisă și se urmărește la vedere.	
14.	La trecerea trenului pe lângă semafoarele de ramificație defecte pe liber sau pe oprire, care nu sunt puncte de secționare, și mecanicul a fost avizat prin ordin de circulație.	20
15.	La trecerea trenului peste aparatele de cale în abateri, când nu este indicată altă viteză.	
16.	Când toate mijloacele de comunicație sunt întrerupte atât pe cale simplă, cât și pe cale dublă.	
17.	La darea înapoi a trenului oprit în linie curentă, dacă s-a stabilit o înțelegere prealabilă cu împiegatul de mișcare din stația care a expedit trenul, respectiv agentul autorizat din punctele de secționare de pe secții cu conducerea centralizată a circulației.	
18.	La intrarea pe linie directă în stațiile situate pe secții cu conducere centralizată a circulației.	
19.	La reluarea circulației unui tren care a fost oprit în urma unui semnal „opriți toate trenurile” și nu s-au putut stabili cauzele care au impus darea acestui semnal, dacă după sunarea din nou a trenului în sensul de mers nu s-a auzit în timp de zece minute semnalul „opriți toate trenurile”.	
20.	La restricții de viteză, când la paleta cu două dungi negre în diagonală nu este indicată nici o viteză și nu s-a specificat în ordinul de circulație sau BAR o altă viteză.	
21.	După plecarea trenului de la semnalul de intrare pus pe liber, până la perceperea indicației de liber a semnalului de ieșire sau de trecere dat de împiegatul de mișcare, în cazul trenului fără oprire.	30
22.	În cazul locomotivelor cu abur cu biețele motoare și cuplare demontate și care circulă numai în trenuri speciale.	
23.	În cazul trenurilor convoaie în complexe feroviare, care circula pe secții cu declivități până la 15 ‰ și au în compunere cel puțin 60 % din vagoane cu frână automată în acțiune.	40
24.	În cazul circulației locomotivelor în acțiune sau în stare rece cu tenderul înainte, tenderul fiind fără boghiuri.	50
25.	În cazul circulației locomotivelor cu tenderul înainte, tenderul fiind cu boghiuri.	
26.	În cazul trenurilor de marfă care au în compunerea lor locomotive cu abur în stare rece cu biețele motoare demontate iar biețele cuplare montate. În cazul circulației locomotivelor LDH 25 M de 120-150 CP, dacă au biețele motoare demontate, remorcate în trenurile de marfă.	60
27.	La acoperirea cărucioarelor – turn, în dreptul discului galben.	100
28.	La indicatoarele de viteză amplasate de-a lungul liniei.	Viteza înscrisă pe indicator sau specificată în ordin de circulație V. st. *)
29.	La indicatoarele de viteză sporită în abateri.	
30.	La restricții de viteză.	
31.	La probele de parcurs ale locomotivelor și ale trenurilor	

\*) V. st. viteza stabilită de personalul tehnic care ia parte efectiv la probă, fără a depăși însă viteza maximă admisă de linie, locomotivă, tipul trenului și caracteristicile vehiculelor din tren.

**Vitezele restricționate la circulația în curbe pentru locomotive  
seria 50100 și 060 - DG**

Sensul de mers al locomotivei	Raza de curbura (m)	Viteza maximă de circulație (km/h)
50 100 cu coșul înainte	150-200	35
	201-300	50
50 100 cu tenderul înainte	150-200	10
	201-250	30
	mai mare de 250 și în aliniament	50
	< 170	10
060 - DG	170 - 200	30
	201 - 250	40
	251 - 300	50

**OBSERVAȚIE:**

Curbele cu raza mai mare de 300 m nu restricționează din acest punct de vedere viteza de circulație.