



CFR RBC Cerințe Beneficiar

Versiune 6.0.6 – 22 octombrie 2024

1	ISTORIA MODIFICĂRILOR	5
2	GENERALITĂȚI.....	6
2.1	Considerații inițiale	6
2.2	Cerințe generale.....	7
2.2.1	RAMS	7
2.2.2	Cerințe de mediu	8
2.2.3	Alte cerințe	8
3	OPERARE RBC	9
3.1	Generalități	9
3.1.1	CMI – Controller Machine Interface	9
3.1.2	Diverse	10
3.2	„Start of Mission” (SoM)	13
3.3	După “Start of Mission”	13
3.4	Tranziții de nivel.....	13
3.4.1	Tranziție automată de la – la nivelul 2	13
3.4.1.1	Tranziție automată de la nivelul 0/STM la nivelul 2	13
3.4.1.2	Tranziție automată de la nivelul 1 la nivelul 2.....	14
3.4.1.3	Tranziție automată de la nivelul 2 la nivelul 0/STM	15
3.4.1.4	Tranziție automată de la nivelul 2 la nivelul 1.....	16
3.4.2	Tranziții manuale de la – spre nivelul 2	16
3.5	T_NVCONTACT	16
3.6	Handover RBC-RBC	17
3.7	Autorizarea de Mișcare MA	17
3.7.1	Generalități.....	17
3.7.2	Emiterea unei MA	18
3.7.3	Scurtarea unei MA	20
3.7.4	Căderea legăturii CE - RBC.....	21
3.7.5	Diverse	21
3.7.6	MA în diferite moduri ETCS	21
3.7.6.1	MA Full Supervision (FS)	21
3.7.6.2	MA On Sight (OS).....	21
3.7.6.3	Staff Responsible (SR).....	22
3.7.6.4	Track Ahead Free (TAF)	22
3.8	Restricții temporare de viteză (TSR).....	22
3.9	ITN defectă pe bloc inclusiv amplasată pe 1AD în sensul intrării în stație	24

3.10	ITN defectă pe bloc amplasată pe 1AD în sensul ieșirii din stație.....	25
3.11	End of Mission (Terminarea misiunii)	25
3.12	Manevra (Shunting, SH).....	26
3.13	Zona neutră.....	26
3.14	Comunicații de date între RBC și OBU	27
3.15	Diverse.....	27
4	Operații Speciale.....	27
4.1	Mesaje de urgență.....	27
4.2	Managementul cheilor de securitate.....	27
5	Managementul Traficului în Condiții Speciale sau Degradate	28
5.1	Generalități	28
5.2	Trecerea peste un semnal care afișează indicația de oprire	29
5.2.1	Pe bloc.....	29
5.2.1.1	Semnal pe oprire din cauza becurilor arse la focurile permissive.....	29
5.2.1.2	Semnal pe oprire datorită unei instalații de la nivel defecte	29
5.2.1.3	Semnal pe oprire din cauza secțiunii ocupate.....	29
5.2.1.4	Semnal pe oprire în urma acțiunii IDM.....	29
5.2.1.5	Semnal pe oprire datorită blocului orientat invers.....	29
5.2.1.6	Semnal pe oprire datorită căderii interfeței dintre cele 2 stații (cazul BLAI)	30
5.2.1.7	Semnal pe oprire datorită lipsei de informație de stare în instalația CE.....	30
5.2.1.8	Semnal pe oprire datorită faptului că instalația CE este căzută sau datorită căderii comunicațiilor între CE și RBC	30
5.2.1.9	Semnal pe oprire datorită mai multor cauze	30
5.2.2	În stație.....	30
5.3	Rularea peste un bloc scos din funcție	30
5.4	Identificarea balizelor defecte	30
6	Funcții de Întreținere.....	31
6.1	Introducere.....	31
6.2	Pregătirea datelor.....	31
6.3	Întreținere	31
6.3.1	Întreținerea preventivă	31
6.3.2	Diagnoza	31
6.3.3	Întreținere corectivă	32
6.3.4	Tratarea alarmelor	32
6.4	Monitorizarea sistemului.....	32
6.5	Înregistrarea datelor juridice și de întreținere pentru echipamentul din cale	32

7	CERINȚE GENERALE PENTRU CMI.....	33
7.1	Generalități.....	33
7.2	Categorii de utilizatori.....	34
7.2.1	Controler	34
7.2.2	Inginerul de sistem	34
7.2.3	Personal de întreținere.....	34
7.3	Prezentarea și afișarea indicațiilor.....	34
7.3.1	Postul de lucru.....	34
7.3.2	Configurația liniilor.....	34
7.4	Accesul la comenzi.....	35
7.4.1	Grupuri de utilizatori.....	35
7.4.2	Verificarea autorizării.....	35
7.5	Afișarea alarmelor	35
8	DECLARAȚIE DE CONFORMITATE.....	35
9	Testare și acceptanță sistem RBC	36
9.1	Acceptanța Sistemului.....	36
9.2	Acceptanța funcțională	36
10	Valori naționale România.....	37

1 ISTORIA MODIFICĂRILOR

Variantă / Număr / dată	Modificare / descriere	Autor
V 2.0.3. / 9 Noiembrie 2007	Prima ediție	Erik Teodoru (ET)
V 2.1.9 / 29 Ianuarie 2008	A doua ediție	Erik Teodoru (ET)
V 2.2.7 / 03 Martie 2008	Versiune trimisă consultantului	Erik Teodoru (ET)
V 2.3.2 / 1 Mai 2008	Comentariile consultantului incorporate	Erik Teodoru (ET)
V 2.4.0 / 12 Mai 2008	Versiune finală transmisă consultantului	Erik Teodoru (ET)
V 2.5.0 / 18 Decembrie 2008	Modificări legate de profilul static de viteze, restricții temporare de viteză, autorizarea de mișcare, aspecte legate de semnale cu „roșu permisiv”	Erik Teodoru (ET)
V 2.6.0 / 24 August 2009 – V 2.6.5 / 17 Decembrie 2009	Versiuni intermediare de lucru	ET
V 3.0.0 / 7 Februarie 2010	Prima versiune complet în limba română	ET
V 3.0.1 / 16 Martie 2010	Adăugat cerințe pentru semnal de bloc trecut de IDM pe oprire	ET
V 3.0.2 / 6 Mai 2010	Clasificarea cerințelor (O, Op, LC și I). Inserție Addendum	ET
V 3.0.3 / 12 Mai 2010	Schiță finală	ET
V 3.0.4 / 15 Mai 2010	Introducere declarație de conformitate pentru conținutul telegramelor.	ET
V 3.0.5 / 29 Mai 2010	Revizie	ET
V 3.0.6 – 3.0.7	Corecție criterii	ET
V 3.0.8 / 3.0.9	Corecții editoriale, observații Dumitru Munteanu	ET
V 3.1.0 / 26.07.2010	Introducere zonă neutră	ET
V 3.1.1 / 24.08.2010 V 3.1.2-3.1.3 / 25.08.2010 V 3.1.4 / 26.08.2010	Revizie criterii	Tiberiu Angelescu (TA), Dumitru Munteanu (DM), ET
V 3.1.4 ALFA / 6.11.2012	Actualizare pe baza discuțiilor din proiect	ET, Gabriela Străuț (GS), Cristian Stan (CS)
V 3.1.4 BETA / 7.11.2012	Actualizare pe baza discuțiilor din proiect	ET, CS, GS
V 3.1.4 GAMA / 29.11.2012	Actualizare pe baza discuțiilor din proiect	ET, GS, Mihai Glodeanu (MG), Marian Ciubotaru (MC), Costin Țirlea (CT)
V 3.1.4.-1 / 10.12.2012	Actualizare pe baza discuțiilor din proiect	ET, GS



Variantă / Număr / dată	Modificare / descriere	Autor
V 3.1.4.-2 / 17.12.2012 V 3.1.4.-3 / 04.01.2013 V 3.1.4.-5 / 28.02.2013 V 3.1.4.-6 / 05.03.2013	Actualizare pe baza discuțiilor din proiect	ET, Cristian Popa (CP), MG, CS, GS
V 3.1.4-7 / 11.05.2013	Corecții redacționale	ET
V 3.1.4-8 / 28.06.2013	Actualizări pe baza analizei tehnice comune CFR-Thales-Siemens	ET
V 3.1.4- 9 / 11.07.2013	Actualizare pentru finalizarea CRS	CFR, Consorțiu
V 4.0.0 / 24.07.2013	Versiune unică pentru licitațiile de pe coridor. Renumerotare și eliminare articole „Șters intenționat”	ET, CS
V 3.1.4- 9d / 24.10.2013	Actualizări pe baza discuțiilor purtate în cadrul întâlnirii CFR-INOCSA-Thales, 10 octombrie 2013 1. Corecție figuri intrare/ieșire ETCS 2. Corelare afișare mesaje text pentru Bec ars / ITN defectă (RBC 179) 3. Menționarea cerinței CFR referitoare la confirmarea FIECĂREI OS MA, indiferent de modul în care se află OBU.	ET
V 5.0.0 / 17 decembrie 2013	Actualizare pe baza discuțiilor din proiect. Corecții redacționale.	ET, CS, MG
V 6.0.0 / 21 mai 2015	Actualizare pe baza experienței acumulate în proiectul Pilot ETCS/ERTMS nivel 2	MG, SB
V 6.0.1 / 07 aprilie 2017	Actualizare pe baza experienței acumulate în proiectele ETCS/ERTMS nivel 2 anterioare	MG, SB
V 6.0.2 / 01 octombrie 2020	Actualizare pe baza experienței acumulate în proiectele ETCS/ERTMS nivel 2 anterioare	MG, SB, CR (Cristian Răducanu)
V 6.0.3 / 30 mai 2022	Actualizare definiții	MG, CP
V 6.0.4 / 13 februarie 2023	Actualizare pe baza experienței acumulate în proiectele ETCS/ERTMS nivel 2 anterioare. Revizuire număr de mesaje text și indicare locație de transmitere RBC - OBU	MG, BS, CP, II (Iosub Iustinian)
V 6.0.5 / 16.01.2024	Actualizare pentru adaptare la noul STI CCS aprobat în data de 08.09.2023	MG
V 6.0.6 / 22.10.2024	Actualizare pentru clarificări și corectare erori	PC, II, MG

2 GENERALITĂȚI

2.1 Considerații inițiale

NOTA 1 Toate cerințele de mai jos, indiferent de încadrarea acestora în categoriile (O), (LC), (AE) sau (I) sunt obligatorii pentru a fi implementate în cadrul proiectului și dovedirea implementării corecte a

acestora este în sarcina Antreprenorului.(I)

NOTA 2 Notele și cerințele din prezentul document sunt cotate după cum urmează(I):

O – „Obligatoriu”. Îndeplinirea cerinței de conformitate trebuie să fie demonstrată în ofertă.

LC – cerință de conformitate obligatorie. Dovedirea îndeplinirii cerinței trebuie să fie făcută până la recepția la terminarea lucrărilor. Pentru toate cerințele cu „LC”, Ofertantul va prezenta în oferta tehnică soluția privind modul de realizare al fiecărei cerințe.

AE - cerință de conformitate obligatorie. Dovedirea îndeplinirii cerinței trebuie făcută după finalizarea soluției tehnice avute în vedere pentru echipamentele ERTMS terestre și înainte de orice cerere de oferte referitoare la acestea

I – Informativ.

NOTA 3 Alte elemente ce nu vor fi considerate:(I)

- cuplarea și decuplarea trenurilor se va face prin manevră. De aceea, descrierea operațiilor aferente nu face obiectul prezentului document.

RBC 1 În cazul în care Antreprenorul intenționează să introducă noi funcții și / sau să propună soluții îmbunătățite față de cele propuse în prezentul document, acestea trebuie să aibă aprobarea CFR.(LC)

2.2 Cerințe generale

2.2.1 RAMS

RBC 2 În cazul în care se vor instala mai multe RBC, fiecare dintre ele trebuie să satisfacă valorile precizate mai jos.(LC)

RBC 3 MTBSF. Pentru o avarie totală, MTBSF pentru RBC (inclusiv interfețele către instalațiile de centralizare electronică și GSM-R) trebuie să fie de minim 760.000 ore În ofertă trebuie să fie prezentate documente relevante care să demonstreze această valoare. Aceste documente trebuie să fie redactate de către organisme independente (Ex: EBA, Certifer, etc).(O)

RBC 4 MTTR. Pentru o avarie totală, MTTR pentru RBC (inclusiv interfețele către instalațiile de centralizare electronică și GSM-R) trebuie să fie de maxim 340 minute În ofertă trebuie să fie prezentate documente relevante care să demonstreze această valoare. Aceste documente trebuie să fie redactate de către organisme independente (Ex: EBA, Certifer, etc).(O)

RBC 5 Ofertantul trebuie să prezinte principiile de calcul ale MTBF și MTTR în oferta sa.(O)

RBC 6 Ofertantul trebuie să prezinte în oferta sa modul în care RBC se încadrează în valorile MTBF și MTTR de mai sus.(O)

RBC 7 Disponibilitate. Pentru RBC (inclusiv interfețele către instalațiile de centralizare electronică și GSM-R) trebuie să fie asigurată o disponibilitate de minim 99,955 %. În ofertă trebuie să fie prezentate documente relevante care să demonstreze această valoare.(O)

NOTA 4 Disponibilitatea se calculează cu formula:(I)

$$\frac{\text{MTBSF}}{\text{MTBSF} + \text{MTTR}}$$

RBC 8 Valorile de mai sus trebuie să fie valabile pe întreaga durată de viață a echipamentului (25 de ani).(LC)

RBC 9 SIL 4. Software-ul și echipamentele hardware trebuie să fie proiectate conform SIL 4, așa cum este descris în normele CENELEC relevante (EN 50126, EN 50128 și EN 50129). În ofertă trebuie să fie prezentate documente relevante care să demonstreze această valoare. Aceste documente trebuie să fie redactate de către organisme independente (Ex: EBA, Certifer, etc).(O)

RBC 10 Prin „software și echipamente hardware”, în sensul prezentului document, se înțelege RBC inclusiv interfețele către instalațiile de centralizare electronică și GSM-R.(LC)

2.2.2 Cerințe de mediu

RBC 11 Oferta pentru RBC trebuie să fie conformă cu EN 50129, paragraful B4 „Funcționarea cu influențe externe”. Pentru B.4.6, ofertantul trebuie să înainteze propunerea sa.(O)

RBC 12 Mediu-1. Toate echipamentele trebuie să satisfacă condiția de umiditate relativă: maximum 85% fără formare de condens.(LC)

RBC 13 Mediu-2. Toate echipamentele trebuie să lucreze în domeniul temperaturilor mediului ambiant:

a) - 40°C până la +70°C pentru echipamentele exterioare;

b) -10°C până la +50°C pentru echipamentele de interior. Se acceptă utilizarea sistemelor de climatizare, conform standardelor în vigoare, pentru situațiile în care echipamentul oferat nu se încadrează în limitele specificate. Eventuala climatizare este în acest caz, considerată una de siguranță și trebuie să funcționeze cu aceeași rezervare ca a echipamentului la care se adresează. (LC)

RBC 14 Trebuie să fie luate măsuri de protecție a echipamentului exterior împotriva:(LC)

- furturilor, vandalizării și sabotajelor;
- vibrațiilor;
- pătrunderii apei;
- pătrunderii prafului.

Pentru aceasta, containerele, dulapurile, picheții și cutiile de echipamente exterioare trebuie să fie prevăzute cu:

- un sistem de protecție adecvat împotriva umidității;
- un sistem eficient de încălzire;
- uși cu contacte pentru containere și dulapuri, care să semnalizeze deschiderea lor la postul central.

Echipamentele sensibile la apă trebuie să fie amplasate la cel puțin 1 metru deasupra nivelului solului.

RBC 15 RBC și interfețele cu instalațiile de centralizare electronică și instalațiile GSM-R trebuie să fie montate în containere sau în clădirea cu echipamente, după caz. (LC)

RBC 16 Ofertantul trebuie să ia în considerație faptul că echipamentul exterior va fi instalat în apropierea liniei de contact de 27 kV / 50 Hz.(LC)

RBC 17 CEM. Trebuie să fie asigurată compatibilitatea electromagnetică între soluția propusă cu sistemul INDUSI existent în cale și cu INDUSI 60/PZB 90, aflat pe locomotivele actuale. Ofertantul va prezenta documente doveditoare în acest sens.(O)

2.2.3 Alte cerințe

RBC 18 Maturitate soluție. Soluția propusă pentru ETCS RBC trebuie să fie realizată cu respectarea Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2023/1695 al Comisiei din 10 august 2023 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemele control-comandă și semnalizare ale sistemului feroviar din Uniunea Europeană și de abrogare a Regulamentului (UE) 2016/919, cu modificările și completările ulterioare.(LC)

NOTA 5 Prin soluție propusă se înțelege sistemul RBC pe care Antreprenorul intenționează să îl implementeze în cadrul proiectului.(I)

RBC 19 Este sarcina Antreprenorului în calitate de reprezentant împuternicit să obțină, în numele Beneficiarului:

- a. de la Agenția Feroviară Europeană decizia favorabilă privind soluțiile tehnice avute în vedere la echipamentele ERTMS, în conformitate cu alin. 2 și alin. 7, art. 18, din HG nr. 108/2020;(AE)
- b. de la organismul notificat pe care l-a selectat (NoBo), Certificatul de verificare „CE”, urmare a solicitării aplicării procedurii de verificare ”CE” în conformitate cu alin 1 și alin 7, art. 14 la HG nr. 108/2020 privind interoperabilitatea sistemului feroviar, pentru subsistemul structural CCS terestre;(LC)
- c. de la un organism de evaluare (AsBo), Raportul de evaluare al siguranței în conformitate cu art. 15 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 402/2016, în cazul în care urmare analizei schimbării adusă sistemului feroviar rezultă că aceasta este semnificativă;(LC)
- d. de la ASFR – Autorizația de punere în funcțiune în conformitate cu alin 1, art. 17 la HG nr. 108/2020 privind interoperabilitatea sistemului feroviar, pentru subsistemul structural CCS terestre.(LC)

RBC 20 Capacitate RBC. RBC trebuie să poată opera cu minim 40 de OBU aflate simultan pe zona controlată de acesta.(O)

RBC 21 eLDA. Între RBC și centrala CTS se va realiza o legătură de tip IP, prin IN-ul din MSC-uri pentru realizarea eLDA,.(LC)

RBC 22 Între RBC, CE-uri și MSC-uri trebuie să se folosească rețeaua de transport de tip IP/MPLS a GSM-R.(LC)

RBC 23 Realizarea handover-ului cu RBC-urile vecine se va face cu respectarea UNISIG Subsetul 039 și UNISIG Subsetul 098.(LC)

RBC 24 RBC trebuie proiectat astfel încât să permită circulația trenurilor de marfă și călători, cu viteză redusă de minim 5km/h, în toate cazurile (indiferent dacă semnalele de circulație au sau nu drum de alunecare fizic), fără ca trenurile să primească în mod nejustificat UES sau ordin de tranziție fără motiv la modul OS, la depășirea semnalelor.(LC)

3 OPERARE RBC

3.1 Generalități

3.1.1 CMI – Controller Machine Interface

RBC 25 CMI trebuie să fie de tipul MMI vital, similar cu cerințele prezentate în specificațiile pentru instalațiile CE, referitoare la MMI. Postul de operare CMI trebuie să fie redundant (rezervare caldă). Postul de rezervă trebuie să conțină același număr de monitoare ca și cel de bază și să ofere facilități de operare identice.(LC)

RBC 26 Playback CMI. Se va furniza ca parte a ofertei un echipament hardware și software-ul aferent, care să asigure facilitatea de playback pentru postul de operare CMI – RBC. Acesta va fi amplasat în locația dedicată pentru mentenanța RBC.(LC)

RBC 27 Implementarea simbolurilor grafice pentru CMI se va face în conformitate cu documentul Catalog de Simboluri versiunea 1.3.3. Catalogul de simboluri versiunea 1.3.3 reprezintă un minim de simboluri care trebuie afișat, orice alt simbol suplimentar propus de către Antreprenor (în cazul necesității aducerii de informații suplimentare la interfața om-mașină), trebuie aprobat de către Beneficiar.(LC)

NOTA 6 Controlerul, în acest document, este operatorul de trafic responsabil pentru RBC-urile din zona respectivă.(I)

RBC 28 Orice indicație destinată controlerului trebuie să fie afișată pe CMI.(LC)

RBC 29 În momentul în care un OBU intră în aria de responsabilitate a RBC, RBC trebuie să trimită numărul de tren primit de la OBU către CMI.(LC)

RBC 30 De la CMI trebuie să fie posibilă executarea comenzii UES, pentru toate modurile specificate în UNISIG că acceptă această comandă (SB, FS, SR, OS, UN, SE, SN), iar pentru cele în care nu se acceptă UES (NP, SH, SL, NL, TR, PT, SF, IS, RV), comanda trebuie respinsă de la început de către logica instalației. **(LC)**

RBC 31 REC: În cazul în care mecanicul apasă butonul REC (Railway Emergency Call) de pe cab radio, în fereastra Alarmer de pe CMI trebuie să fie afișat un mesaj text, care să conțină numărul operațional al trenului care a activat REC, data și ora. Acest mesaj trebuie să fie însoțit de un semnal acustic. **(LC)**

3.1.2 Diverse

RBC 32 Configurația căii(LC)

RBC trebuie să includă o bază de date care să conțină informații referitoare la configurația căii. Configurația căii trebuie să consistă minim din:

- Secțiuni de cale fără macazuri (identificare, lungime)
- Balize (identificare, poziție kilometrică)
- Macazuri (identificare, lungime, poziție kilometrică)
- ITN (identificare, lungime, poziție kilometrică)
- Declivități
- Profiluri statice de viteză pentru:
 - toate categoriile de trenuri prevăzute în STI OPE „PARTEA B – LISTA CATEGORIILOR DE TRENURI DIN PUNCTUL DE VEDERE AL EXPLOATĂRII ETCS” și
 - toate elementele din cale.

Se vor introduce toate categoriile de trenuri din UNISIG și se vor face corespondențele cu SSP-urile corespunzătoare de la sol, astfel:

Etichetă categorie de tren din punctul de vedere al exploatării ETCS	Tipul trenului	Tip frână	SSP aplicabil
PASS 1	tren de călători	P	I
PASS 2		P	
PASS 3		P	
TILT 1	tren de călători cu sistem de înclinare a caroseriei	P	
TILT 2		P	
TILT 3		P	
TILT 4		P	
TILT 5		P	
TILT 6		P	
TILT 7		P	
FP 1	tren de marfă	P	II
FP 2		P	
FP 3		P	
FP 4		P	
FG 1		G	III

FG 2		G	
FG 3		G	
FG 4		G	

Notă: SSP III va fi definit ca SSP de bază, conform SUBSET 026 din STI CCS.

- g. Zone în care nu este permisă terminarea MA sau zone în care trenurilor nu le este permis să oprească. Se vor defini ca făcând parte din aceste zone cel puțin zonele neutre, podurile metalice, alte eventuale mase mari metalice și tunelurile
- h. Caracteristicile liniei de contact
- i. Încărcătura maximă pe osie a liniei
- j. Poziții kilometrice determinate în urma măsurărilor topo
- k. Valori naționale
- l. Restricții temporare de viteză
- m. Indicatoare de fluier

NOTA 7 Pentru trenurile aflate în modul FS OS sau SR (cu poziție validă), următoarele cerințe sunt aplicabile pentru indicatorul de fluier, în conformitate cu art.142 din Regulamentul de semnalizare nr.004/2006:

- Un mesaj text fără confirmare va fi afișat pe DMI
- Distanța față de indicatorul de fluier la care mesajul va fi afișat se va calcula conform formulei descrise la RBC 201
- Mesajul text este (inclusive ghilimelele): „ATENTIE! Indicator fluier” și va fi afișat pe DMI față de următoarele locații:
 - o Treckeri la nivel din stație și linie curentă: unul la 1000 m și unul la 300 m înaintea trecerii la nivel în sensul de mers al trenului
 - o Poduri mai lungi de 30 m: la 1000 m înainte de pod în sensul de mers al trenului (nu se montează indicatoare pentru poduri mai scurte de 30 m)
 - o Tuneluri, indiferent de lungimea acestora: 1000 m înainte de tunel în sensul de mers al trenului. (LC)
- n. Zonele neutre ale liniei de contact (cu indicare: „decuplează disjunctorul” și/sau „coboară pantograful”, după caz.)
- o. Podurile metalice precum și alte eventuale mase mari metalice
- p. Poziția punctelor de oprire în linie curentă și a stațiilor
- q. Zonele în care mecanicul de locomotivă trebuie să dezactiveze frâna magnetică, frâna electromagnetică „EDDY” și frâna regenerativă
- r. Zonele în care mecanicul trebuie să comute aerul condiționat pe recirculare
- s. Zonele în care RBC-ul trebuie să permită OBU circulația în modul RV (Reversing).

Este în sarcina Antreprenorului introducerea corectă a tuturor datelor de mai sus în software-ul RBC, precum și obținerea tuturor informațiilor tehnice necesare configurării complete a configurației căii.

Toate datele de proiectare RBC menționate mai sus trebuie obținute de către Antreprenor din documentațiile as-build. Se admite introducerea provizorie de către Antreprenor, doar în scopul realizării etapelor intermediare de dezvoltare a software-ului RBC, a datelor precizate mai sus provenind și din alte surse (ex. proiect tehnic), cu obligația corelării acestora cu datele as-build, până la începerea testelor dinamice în teren de către Beneficiar. Toate eventualele costuri suplimentare generate de o versiune de software RBC intermediară (care nu cuprinde toate datele provenind din documentațiile as-build) trebuie prevăzute în ofertă și nu vor constitui baza unor solicitări ulterioare de plată adresate Beneficiarului, fiind tratate doar ca o etapă intermediară de realizare a software-ului final RBC.

Antreprenorul are obligația furnizării în format tabelar a tuturor datelor de configurare introduse în software-ul RBC, conform cerinței RBC 32, la livrarea primei versiune de software către Beneficiar și ori de câte ori se modifică aceste informații, pe toată durata de viață a instalației.

RBC 33 RBC trebuie să facă managementul informațiilor referitoare la ITN.(LC)

RBC 34 Date operaționale(LC)

RBC trebuie să utilizeze în mod dinamic un set de date operaționale. Datele operaționale trebuie să consistă minim din:

- Ultima poziție recepționată a tuturor trenurilor înregistrate
- Ultima viteză recepționată a tuturor trenurilor înregistrate
- Modul în care rulează trenurile
- Alte date recepționate de către tren

Trebuie să fie posibilă afișarea acestor date pe CMI.

RBC 35 La pornire, RBC trebuie să își verifice configurația și să ruleze un program de auto-testare.(LC)

RBC 36 Deranjamentele care ar putea conduce la o funcționare într-un mod degradat a RBC trebuie să fie raportate controlerului.(LC)

RBC 37 Sistemul de diagnoză trebuie să recunoască condițiile de deranjament ale sistemului RBC și ale interfețelor cu celelalte sisteme (CE, OBU, GSM-R).(LC)

RBC 38 TSR după restartarea sistemului

În cazul unui deranjament al sistemului și o repornire a sistemului, RBC trebuie să păstreze / memoreze toate restricțiile temporare de viteză. Restricțiile de viteză trebuie să fie păstrate chiar și la pierderea completă a alimentării echipamentului RBC. Se admite ștergerea acestora, doar la înlocuirea software-ului sistemului RBC.(LC)

RBC 39 Ultimele condiții memorate

RBC trebuie să păstreze memorate și să fie capabil să afișeze pe CMI, la pornire, datele specifice (configurația căii) sau altele, dacă este cazul.(LC)

RBC 40 După repornire-1(LC)

După repornire RBC trebuie să stabilească:

- Poziția trenurilor (după primirea rapoartelor de poziție transmise de către OBU-urile aflate în aria sa de responsabilitate)
- Starea obiectelor (de la instalațiile de centralizare)

RBC 41 După repornire-2(LC)

După repornirea RBC, acesta trebuie să ceară fiecărui OBU cu care mai are sesiunea de comunicații deschisă cu el să închidă sesiunea și să inițieze un nou „start of mission”.

RBC 42 După repornire-3(LC)

Când RBC este gata de a funcționa în condiții de siguranță, după repornire, trebuie să afișeze această stare controlerului și personalului de întreținere.

RBC 43 O poziție validă trebuie să fie obținută în urma trecerii locomotivei peste orice grup de balize din aria RBC. Sistemul OBU – RBC trebuie să fie capabil să recunoască o poziție validă, așa cum a fost definită anterior. Această cerință este valabilă pentru toate situațiile, nu doar „după repornire”.(LC)

RBC 44 RBC trebuie să cunoască grupurile de balize din zona proprie și pe cele din zonele de anunțare / tranziție aferente lui.(LC)

RBC 45 RBC trebuie să fie întotdeauna capabil să determine dacă o poziție raportată corespunde zonei proprii sau nu.(LC)

RBC 46 RBC trebuie să fie capabil să transmită către trenul corespunzător orice modificare apărută în instalația CE, ce afectează trenul respectiv, de exemplu prin emiterea de mesaje pentru oprirea condiționată/necondiționată de urgență, atunci când condițiile pentru mișcarea trenului nu mai sunt îndeplinite.(LC)

RBC 47 Atunci când RBC a înregistrat numărul trenului și i-a recunoscut poziția validă, acesta trebuie să fie indicat pe ecranul controlerului, în așa fel încât controlerul să poată identifica cu ușurință poziția acestuia. Indicația trenului afișată pe CMI trebuie să se bazeze pe informațiile primite de la OBU.(LC)

RBC 48 Zonele de anunțare / tranziție trebuie să fie indicate pe CMI.(LC)

RBC 49 Reacția sistemului la probleme legate de „linking” între două grupuri consecutive de balize lipsă/defecte în cale trebuie să fie „frânare de serviciu”.(LC)

3.2 „Start of Mission” (SoM)

RBC 50 RBC trebuie să accepte / înregistreze trenul și să-l afișeze în lista trenurilor, chiar dacă poziția raportată este invalidă sau necunoscută.(LC)

RBC 51 Atunci când un tren a fost înregistrat cu o poziție invalidă/necunoscută, RBC nu trebuie să emită permisiune de mișcare pentru acel tren decât în modul „Staff Responsible”.(LC)

RBC 52 Dacă trenul este acceptat de către RBC, înregistrarea trebuie să se facă conform *STI CCS*.(LC)

3.3 După “Start of Mission”

RBC 53 RBC nu trebuie să accepte / înregistreze un tren dacă poziția validă raportată indică faptul că OBU nu este în zona proprie sau în zonele de apropiere / tranziție. Se va trimite către tren un mesaj care să indice anularea (din punct de vedere al RBC) și sesiunea de comunicare va fi închisă. A se vedea de asemenea definițiile din paragraful 5.4.2.1, SUBSET 026.(LC)

RBC 54 Un tren înregistrat manual în RBC, în afara ariei controlate (zona proprie sau în zonele de apropiere / tranziție), nu trebuie să fie încetinit la intrarea în aria controlată a respectivului RBC.(LC)

3.4 Tranziții de nivel

RBC 55 Trenul nu trebuie să fie încetinit ca urmare a unei tranziții de nivel.(LC)

RBC 56 Intrarea într-o zonă de nivel 2 trebuie să se realizeze după un semnal de circulație. Ieșirea dintr-o zonă de nivel 2 trebuie să se realizeze înaintea unui semnal de circulație. (LC)

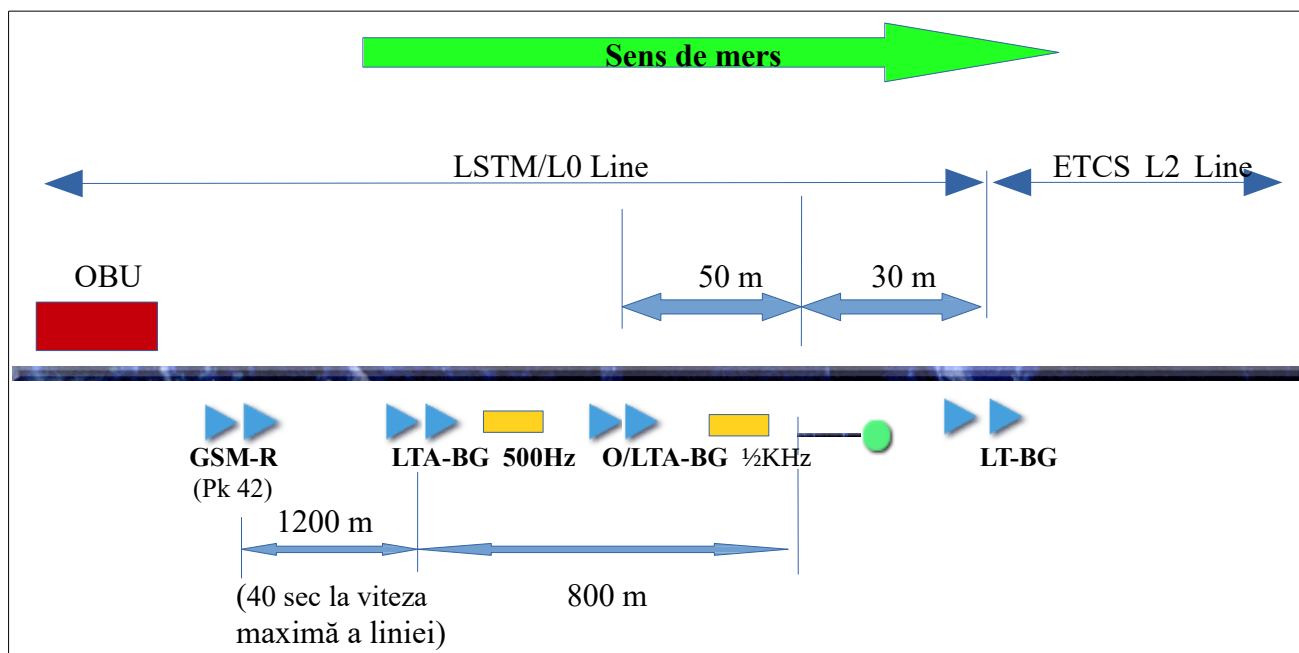
RBC 57 La proiectarea RBC se va ține cont de faptul că este necesar să se prevadă în capete „zone supravegheate” („supervised area”) care să asigure emiterea unor autorizări de mișcare conform celor impuse în prezentul document.(LC)

RBC 58 Trebuie ținut cont de faptul că informațiile necesare la ieșire din „zone supravegheate” se vor lua din sisteme implementate în afara proiectului. Zonele supravegheate sunt zonele adiacente ariei controlate de către RBC, de la care sistemul ETCS trebuie să culeagă informațiile, pentru a realiza tranzițiile de intrare/ieșire.(LC)

3.4.1 Tranziție automată de la – la nivelul 2

3.4.1.1 Tranziție automată de la nivelul 0/STM la nivelul 2

RBC 59 Granița dintre nivelul 0/STM și nivelul 2 trebuie să fie un semnal de circulație, conform figurii. Schimbarea de nivel trebuie să se facă după acest semnal.(LC)



NOTA 8 Figura va fi considerată orientativă, cu titlu de exemplu reprezentând numărul minim de BG, distanțele exacte vor rezulta în urma proiectării de către Antreprenor. (I)

RBC 60 Procedura de tranziție trebuie să fie cea prezentată în documentul *STI CCS* plus cerințele din prezentul document. (LC)

RBC 61 RBC trebuie să nu trimită aceeași Autorizare de Mișcare către 2 trenuri care se succed, rulând din zona de nivel 0/STM în zona de nivel 2. (LC)

RBC 62 Trenurile care intră din zone necontrolate de RBC (nivel 0/1/STM) trebuie să fie înregistrate automat, fără a fi necesară frânarea trenului în acest scop. (LC)

RBC 63 În cazul în care intrarea în nivelul 2 se face în modul OS, RBC trebuie să asigure timpul de confirmare pentru mecanic de 5 secunde, conform UNISIG, atât pentru mesajul de confirmare a tranziției de nivel de la STM la nivelul 2 cât și pentru mesajul de confirmare a tranziției la modul OS. (LC)

RBC 64 Chiar dacă nu este setat un parcurs pentru tren, anunțarea tranziției trebuie să se facă de către grupul de balize de anunțare (LTA), dar în acest caz nu se va emite MA către tren. (LC)

3.4.1.2 Tranziție automată de la nivelul 1 la nivelul 2

RBC 65 Granița dintre nivelul 1 și nivelul 2 trebuie să fie un semnal de circulație. (LC)

RBC 66 Semnalele de graniță vor fi conectate atât la ETCS nivel 1 (LEU) cât și la ETCS nivel 2 (RBC), prin instalația CE. (LC)

RBC 67 Dacă semnalul de graniță este un semnal de bloc aflat pe oprire datorită unui motiv pentru care RBC ar putea emite MA (becuri arse, ITN defectă, secțiune ocupată, etc), RBC trebuie să emită această MA, care va deveni activă în momentul efectuării tranziției. (LC)

RBC 68 Se admite emiterea unei MA de către sistemul ETCS nivel 1 peste zona ETCS nivel 2, în scopul prevenirii reducerii vitezei / frânării OBU datorită tranziției de nivel. (LC)

RBC 69 În orice situație, după efectuarea tranziției, în cazul în care se impune:

- reducerea, de către RBC, a MA dată de sistemul ETCS nivel 1 SAU
- introducerea unei TSR pe MA existent,

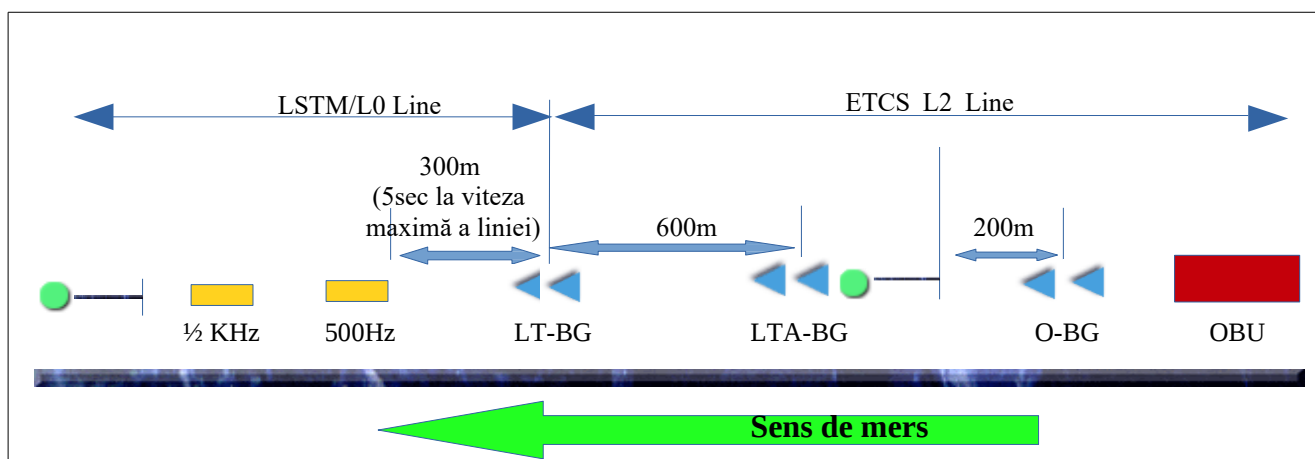
acest lucru trebuie să se producă imediat.(LC)

RBC 70 În cazul în care îndeplinirea condiției anterioare nu se poate realiza din cauza lipsei comunicării OBU cu RBC, se impune declanșarea funcționalității aferente T_NVCONTACT. A se vedea și capitolul „T_NVCONTACT”(LC)

RBC 71 Cerințele sunt aceleași cu cele prezentate în capitolul „Tranziție automată de la nivelul 0/STM la nivelul 2”.(LC)

3.4.1.3 Tranziție automată de la nivelul 2 la nivelul 0/STM

RBC 72 Granița dintre nivelul 2 și nivelul 0/STM trebuie să fie un semnal de circulație, conform figurii. Schimbarea de nivel trebuie să aibă loc înainte de acest semnal, astfel încât trenul să poată depăși semnalul în mod INDUSI iar mecanicul să poată vedea și respecta indicațiile semnalului.(LC)



NOTA 9 Figura va fi considerată orientativă, cu titlu de exemplu reprezentând numărul minim de BG, distanțele exacte vor rezulta în urma proiectării de către Antreprenor. (I)

RBC 73 Procedura de tranziție trebuie să fie cea prezentată în documentul *STI CCS* plus cerințele din prezentul document.(LC)

RBC 74 Tranziția către nivelul 0/STM trebuie să se facă înainte de semnal, conform desenului următor, astfel încât trenul să poată depăși semnalul cu INDUSI activ. MA emisă trebuie să aibă lungimea până la semnalul următor, peste limitele zonei de nivel 2, dar va dispărea (se va anula în OBU) în momentul tranziției către nivelul 0. (LC)

RBC 75 Pentru a respecta cap. 1.1 din „Instrucția pentru controlul vitezei trenurilor și Autostop – Echipamentul din cale”, ed. 1972, viteza V_LOA la ieșirile din nivel va fi în concordanță cu indicația primului semnal după efectuarea ieșirii din ETCS nivelul 2, astfel:

a. **V_LOA= 40km/h:**

- la dependență directă între stații(expeditoare-primitoare), pentru indicațiile 2+Galben, 3+Galben, 3+Verde, Verde+Galben , Galben+Galben, Chemare, Roșu sau stins, afișate la semnalul de intrare al stației primitoare;
- pe BLAI/BLA, fără TN pe secțiunea din fața următorului semnal (de trecere sau de intrare al stației primitoare), în cazul în care acest semnal indică oprirea sau este stins.
- pe BLAI/BLA, cu TN care nu este defectă, amplasată pe secțiunea din fața următorului semnal(de trecere sau de intrare al stației primitoare), în cazul în care acest semnal indică oprirea sau este stins..

b. $V_{LOA} = 20\text{km/h}$:

- pe BLAI/BLA, cu TN defectă, amplasată pe secțiunea din fața următorului semnal(de trecere sau de intrare al stației primitoare), în cazul în care acest semnal indică oprirea/stins/indicație permisivă.

c. V_{LOA} = viteza proiectată a liniei:

- la dependența directă între stații, pentru indicațiile Galben, Verde și Verde clipitor afișate la semnalul de intrare al stației primitoare;
- pe BLAI/BLA, fără TN pe secțiunea din fața următorului semnal(de trecere sau de intrare al stației primitoare), în cazul în care acest semnal se află pe indicație permisivă.
- pe BLAI/BLA cu TN care nu este defectă, amplasată pe secțiunea din fața următorului semnal(de trecere sau de intrare al stației primitoare), în cazul în care acest semnal se află pe indicație permisivă.
- Pe distanțe fără BLAI/BLA sau dependență directă cu stația vecină (stație prevăzută cu semnale mecanice, semafoare, etc.) se va considera un caz particular și soluția adoptată trebuie luată în comun de către Beneficiar și Antreprenor.

RBC 76 MA trebuie să fie emisă peste limitele zonei de nivel 2 astfel încât trenul să fie capabil să treacă de semnal fără restricții de viteză.(LC)

RBC 77 Detaliile de amplasare a balizelor pentru ieșirea OBU din nivelul 2 spre nivelul 0/STM vor fi detaliate ca date de proiectare pentru fiecare caz în parte.(LC)

3.4.1.4 Tranziție automată de la nivelul 2 la nivelul 1

RBC 78 Granița dintre nivelul 2 și nivelul 1 trebuie să fie un semnal de circulație.(LC)

RBC 79 Semnalele de graniță vor fi conectate atât la ETCS nivel 1(LEU) cât și la ETCS nivel 2 (RBC), prin instalația CE.(LC)

RBC 80 Dacă semnalul de graniță este pe oprire (indiferent dacă este semnal de stație sau de bloc), atunci MA se va termina la acest semnal.(LC)

RBC 81 Dacă semnalul de graniță afișează o indicație permisivă, atunci MA nu se va opri la acest semnal.(LC)

RBC 82 Telegrama ce anunță schimbarea de nivel (inclusiv poziția la care va avea loc schimbarea) trebuie să fie emisă de către RBC și de către grupul de balize care anunță tranziția (LTA-BG).(LC)

RBC 83 Tranziția (efectuată cel mai târziu în dreptul LT-BG) va fi efectuată înainte de semnalul de graniță.(LC)

3.4.2 Tranziții manuale de la – spre nivelul 2

RBC 84 Mecanicul de locomotivă trebuie să aibă posibilitatea conectării manuale la RBC și în afara ariei controlate de acesta.(LC)

3.5 $T_{NVCONTACT}$

RBC 85 Valoarea pentru variabila $T_{NVCONTACT}$ se stabilește la 15 secunde, iar reacția, indicată prin variabila $M_{NVCONTACT}$, este „frânare de serviciu”.(LC)

RBC 86 Valoarea pentru variabila $T_{NVCONTACT}$ se va înscrie și în balizele de anunțare a tranziției către nivelul 2 (LTA-BG) cât și în balizele de tranziție către nivelul 2 (LT-BG).(LC)

RBC 87 Recovery: RBC va fi conectat la ambele MSC-uri (București & Ploiești), pentru a

funcționa în „load-sharing”, adică în cazul defectării unui MSC, serviciile ETCS trebuie să comute pe celălalt MSC, fără intervenție umană, în mai puțin de 30 de secunde.(LC)

3.6 Handover RBC-RBC

RBC 88 Toate cerințele din prezentul document se aplică așa cum au fost precizate, atât în zona de handover cât și în interiorul ariei de responsabilitate a RBC-ului propriu. Informațiile afișate pe DMI nu trebuie să fie diferite, indiferent de locația trenului (aria de handover sau aria de responsabilitate proprie a RBC).(LC)

RBC 89 Trenul nu trebuie să fie încetinit ca urmare a executării „handover” între cele 2 RBC.(LC)

RBC 90 Granița între 2 RBC trebuie să fie un semnal de circulație. (LC)

RBC 91 Semnalele de bloc sunt montate la CFR câte 2 pe un catarg, „spate în spate”. În cazul în care granița între 2 RBC va fi constituită din semnale de bloc, unul din aceste semnale va reprezenta granița pentru prima zonă de nivel 2 și cel de-al doilea pentru a doua.(LC)

RBC 92 Sistemul RBC ofertat trebuie să îndeplinească cumulativ următoarele(O):

- să fie în operare comercială într-o administrație feroviară din Uniunea Europeană sau Elveția;
- să realizeze funcția de HANDOVER cu un RBC produs de un alt furnizor, pe baza cerințelor europene precizate în subsetul UNISIG Subsetul 039 și UNISIG Subsetul 098.

Notă: Prin sistemul RBC ofertat se înțelege sistemul pe care Antreprenorul îl va instala în prezentul contract.

Se acceptă ca dovada care trebuie prezentată în ofertă conform RBC 92, alineatul 2 „să realizeze funcția de HANDOVER cu un RBC produs de un alt furnizor, pe baza cerințelor europene precizate în subsetul UNISIG Subsetul 039 și UNISIG Subsetul 098 versiune 2.3.0 sau ulterioară” să fie bazată și pe o versiune anterioară 2.3.0.

3.7 Autorizarea de Mișcare MA

3.7.1 Generalități

RBC 93 RBC trebuie să se asigure că alocarea poziției trenului unei locații și linii este corectă și actualizată înainte de a emite o MA.(LC)

RBC 94 Parametrii pentru solicitarea unei noi MA de către OBU trebuie să fie dați de către RBC. T_MAR = 20 sec.(LC)

RBC 95 În stație, nu trebuie să fie permis ca OBU să aibă o MA fără ca aceasta să „oglindească” un parcurs zăvorât în instalația de centralizare electronică.(LC)

RBC 96 În cazul unei MA din OBU (cu parcursul corespunzător zăvorât), pentru care instalația CE anunță RBC asupra faptului că trenului nu îi mai este permisă intrarea pe parcurs, RBC trebuie să revoce imediat MA, cu o nouă EoA la semnalul care autorizase parcursul. RBC trebuie să se asigure, prin solicitarea unei confirmări din partea OBU, faptul că MA scurtată este utilizată de către OBU.(LC)

NOTA 10 Există mai multe motive pentru care intrarea pe parcurs nu mai este permisă, incluzând trecerea semnalului de start pe oprire de către IDM, anularea unui parcurs sau pierderea detecției parcursului din cauza unui deranjament. În cazul în care trenul este intrat pe parcurs și operatorul (IDM) aplică dezăvorârea forțată pentru ruta respectivă (comanda DFP), RBC trebuie să emită UES imediat, fără să ia în considerare timpul de 110s al comenzii DFP, pentru a trimite trenul în modul TRIP.(LC)

NOTA 11 În cazul dezăvorării unui parcurs zăvorât total, temporizarea de 110 sec din instalația CE asigură oprirea trenului până la dezăvorârea parcursului. Acest lucru este asigurat chiar și pentru situația în care, datorită pierderii comunicației radio, RBC nu este capabil să scurteze MA a OBU, dar

reacția OBU datorată T_NVCONTACT (15 sec) va duce la oprirea trenului prin aplicarea frânei de serviciu.(I)

NOTA 12 Deszăvorârea unui parcurs zăvorât prealabil se va face imediat, indiferent dacă peste acest parcurs este emisă sau nu o MA. Lungimea zonei de zăvorâre totală este calculată în așa fel încât să asigure oprirea trenului, atunci când este aplicată frâna de serviciu ca efect al T_NVCONTACT, înainte ca acesta să ajungă pe parcursul deszăvorât.(I)

NOTA 13 Situația în care trenul a depășit un semnal și restul de parcurs până la semnalul următor își pierde detecția ca urmare a unui deranjament este descrisă în cerințele RBC 124 și următoarele.(I).

RBC 97 Retragerea unei MA (din OBU) trebuie să fie executată de RBC prin intermediul unui mesaj pentru oprire de urgență, trimis de RBC. La primirea unui mesaj de oprire de urgență, OBU confirmă dacă revocarea MA a fost executată.(LC)

RBC 98 Trimiterea unui mesaj pentru oprire de urgență, ca o comandă independentă inițiată de către controler pentru un anume tren va fi implementată. (LC)

RBC 99 Trebuie să fie posibilă oprirea tuturor trenurilor dintr-o anumită zonă (nu mai mică decât o stație sau o linie curentă dintre 2 stații), prin intermediul unei comenzi unice executată în instalația de centralizare electronică.(LC)

RBC 100 Oprirea condiționată de urgență va fi utilizată la CFR.(LC)

3.7.2 Emiterea unei MA

RBC 101 RBC nu trebuie să emită niciodată o MA pentru un OBU dacă unul din elementele următoare lipsesc(LC):

- cerere pentru o MA din partea OBU
- parcurs setat în instalația CE
- nivel ETCS cunoscut (RBC trebuie să cunoască în ce nivel rulează OBU)
- raport asupra poziției din partea OBU
- direcția de rulare (în cazul în care OBU nu este în zona proprie a RBC, ci în zona de apropiere).

RBC 102 Lungimea unei MA se va da în conformitate cu indicațiile semnalelor / setării parcursurilor din instalația CE.(LC)

RBC 103 Deoarece linia din proiect este o linie convențională cu semnale, lungimea noii MA trebuie să fie în dependență cu lungimile parcursurilor.(LC)

RBC 104 În condiții normale (FS sau OS, fără reacție de frânare din partea sistemului), o MA trebuie să se termine întotdeauna la 10m înaintea unui semnal de circulație, măsurată de la semnal până la „front end” de pe locomotivă, în condițiile în care se poate asigura depășirea semnalelor de circulație pentru trenurile lente (minim 5km/h inclusiv). Se va implementa Release Speed din cale, atât la semnalele de bloc cât și la semnalele de circulație din stație (indiferent de existența drumului de alunecare), conform valorii naționale specificate în cerința RBC 325 (Valori Naționale).(LC)

RBC 105 MA EoA va fi întotdeauna un semnal de circulație, nu se va termina MA-ul niciodată în dreptul semnalelor de manevră.(LC)

RBC 106 Lungimea oricărei MA emise de către RBC va fi de maxim 6600m.(LC)

RBC 107 Pe baza parcursurilor realizate în instalația de centralizare electronică, RBC trebuie să stabilească MA cu o anumită lungime (conform RBC 106) și să o trimită către OBU.(LC)

RBC 108 Pentru indicarea momentului în care OBU trebuie să ceară o nouă MA / prelungirea MA, se va transmite o singură dată către OBU pachetul 57.(LC)

RBC 109 Punctul în care OBU trebuie să solicite o nouă MA (prelungirea actualei MA) trebuie să

fie înaintea punctului în care OBU ar trebui să înceapă să frâneze, în conformitate cu MRSP (Most Restrictive Speed Profile – cel mai restrictiv profil de viteză). „Timpul” dintre cele două puncte este de $T_{MAR}=20$ secunde.(LC)

RBC 110 Atunci când primește o solicitare pentru o MA din partea unui tren, RBC trebuie să solicite instalației CE realizarea unui parcurs pentru trenul în cauză.(LC)

RBC 111 Afișarea cererii de setare a parcurului pe MMI va înceta(LC):

- la acțiunea IDM, prin comandă normală dar înregistrată ACMA;
- atunci când semnalul în cauză este pus pe liber;
- la inversarea forțată din butoane a BLAI/BLA;
- la efectuarea schimbului de cabină pe locomotivă.

Altă cerere de punere a semnalului pe liber pentru același tren va fi afișată pe MMI numai dacă semnalul a trecut din aspect permisiv în STOP și comanda ACMA nu a fost folosită înainte.

RBC 112 Solicitarea trebuie să se facă prin clipirea etichetei semnalului în cauză pe ecranul MMI (al IDM).(LC)

NOTA 14 Instalația CE trebuie să fie capabilă să primească solicitări din partea RBC referitoare la inițierea de parcururi.(LC)

NOTA 15 Instalația CE nu va iniția singură parcurul solicitat Instalația CE, prin MMI trebuie doar să informeze IDM asupra solicitării.(I)

RBC 113 În cazul în care parcurul a fost setat anterior, RBC nu trebuie să emită o MA dacă OBU nu a solicitat deja o MA.(LC)

NOTA 16 Explicație: după punerea pe liber a unui semnal, este necesară o nouă solicitare de MA din partea OBU, deoarece este o prelungire a MA și nu o scurtare a acesteia.(I)

RBC 114 Atunci când RBC primește o solicitare: în cazul în care parcurul este deja setat, MA va fi emisă imediat, fără o solicitare suplimentară către instalația CE. În cazul în care parcurul nu este setat (nu este posibilă emiterea unei MA), RBC trebuie să trimită o solicitare către instalația CE pentru setarea unui parcur.(LC)

RBC 115 Cererea pentru o MA (și faptul că aceasta a fost rezolvată sau nu) trebuie să fie afișată pe CMI. Afișarea la postul CMI-RBC a cererii de MA provenite de la locomotivă trebuie să se realizeze prin schimbarea fundalului numărului de tren din culoarea curentă (albă sau roșie) în culoarea galbenă, pentru 3 secunde la fiecare cerere de MA recepționată.(LC)

RBC 116 CMI trebuie să afișeze lungimea fiecărei MA. MA trebuie să fie afișată permanent.(LC)

RBC 117 MA setată peste o secțiune cu macazuri (într-o stație) trebuie să ia în considerare toate profilurile statice de viteză (SSP) aferente pozițiilor „în abatere” ale macazurilor (valori mai mici pentru viteză, comparativ cu viteza „pe directă”).(LC)

RBC 118 Emiterea unei MA peste un semnal pe oprire: în cazul în care semnalul este un semnal ce dă indicația de „oprire permisivă” sau este un semnal de „oprire absolută” și afișează indicația de „chemare pe parcur zăvorât”, ceea ce presupune un parcur zăvorât acoperit de semnal, RBC trebuie să emită o MA corespunzătoare.(LC)

RBC 119 În funcție de situație, MA peste un semnal ce afișează indicația de OPRIRE poate fi FS sau OS. Emiterea acestei MA trebuie să se facă în conformitate cu paragraful 5.2.(LC)

NOTA 17 Instalațiile CE trebuie să memoreze motivul pentru care un semnal afișează indicația de oprire (STOP), în special în cazul semnalelor cu „oprire permisivă”. (LC)

RBC 120 În cazul în care pe o secțiune se află mai mult decât un vehicul motor (OBU) și se execută un parcur de către instalația CE, RBC trebuie să fie capabil de a trimite MA către OBU corespunzător, pe

baza raportului de poziție a OBU de pe linie.(LC)

RBC 121 RBC nu va emite niciodată o MA care nu este consistentă cu orientarea trenului.(LC)

3.7.3 Scurtarea unei MA

RBC 122 Nu se acceptă, în nicio situație, ca un tren să aibă o MA peste un parcurs / parte a unui parcurs nezăvorât(ă).(LC)

RBC 123 O schimbare a indicației unui semnal din „permisivă” în „STOP” trebuie să genereze emiterea unei noi MA, actualizată, din partea RBC.(LC)

RBC 124 În cazul în care OBU a trecut de un semnal (ce a avut indicație permisivă) și un macaz sau o instalație de trecere la nivel din restul de parcurs zăvorât (anterior autorizat de semnalul în cauză) își pierde controlul / detecția, RBC trebuie trimisă UES (pentru macazul peste care va circula trenul/ instalația de trecere la nivel).(LC)

NOTA 18 Această funcție se aplică și pentru macazul în mijlocul liniei de garare, înzăvorât pentru parcursul de ieșire.(I)

RBC 125 Reacția sistemului trebuie să se declanșeze doar dacă pierderea controlului / detecției elementului are loc „În fața trenului”.(LC)

RBC 126 Pentru această funcție nu se vor considera macazurile din drumul de alunecare și nici cele de acoperire a acestuia sau instalațiile de trecere la nivel din drumurile de alunecare ale parcursurilor. De asemenea, după depășirea de către tren a semnalului de start al parcursurilor, nu se va ține cont de eventuala ocupare nesecvențială a secțiunilor din parcurs și nici de pierderea controlului / detecției macazurilor de acoperire ale parcursurilor.(LC)

RBC 127 La defectarea Instalației de Trecere la Nivel, se va emite și un mesaj text fără confirmare: „Trecere la nivel defectă km.xxx+yyy” (în care xxx+yyy corespund poziției kilometrice a trecerii la nivel din schița cu semnalizarea).(LC)

NOTA 19 Informația preliminară trebuie să fie dată de către instalația CE. Aceasta înseamnă că instalația CE trebuie să detecteze starea obiectelor zăvorâte într-un parcurs, chiar dacă OBU a depășit semnalul ce autorizează parcursul.(LC)

NOTA 20 Un semnal poate fi trecut pe oprire de către IDM sau de către instalația de CE.(I).

NOTA 21 Ca efect, instalația CE trebuie să informeze RBC iar RBC trebuie să emită o nouă MA către OBU, MA ce va avea lungimea mai scurtă decât MA curentă.(LC)

NOTA 22 Această nouă MA este obligatorie, prin aceasta înțelegându-se că OBU trebuie să o accepte, chiar dacă acest lucru va conduce la o frânare de urgență.(I).

RBC 128 Pentru cazul cu macaz în mijlocul de garare, pentru configurarea RBC / CE se va ține cont de următoarele cerințe funcționale:(LC)

a) În cazul în care trenul garează pe prima secțiune fără macaz (dinaintea macazului, în sensul de mers), după 180 de secunde, parcursul se va dezăvorî.

b) Dezăvorîrea trebuie să conducă la anularea MA, care era până la semnal.

c) Reducerea MA trebuie să fie făcută în așa fel încât:

- OBU să rămână în modul în care se afla în momentul garării pe prima secțiune.

- La punerea semnalului de ieșire pe liber, întrucât această comandă zăvorăște *în spate* secțiunile liniei de garare, se va emite o MA (MA 1) de la semnal *în spate*, astfel încât OBU să poată ajunge la semnal, după cum urmează:

- dacă OBU se afla în modul FS, va primi MA 1 FS până la semnal.

- dacă OBU se afla în modul OS, nu se va emite MA 1. Mecanicul va acționa OVERRIDE

și se va deplasa către semnal în modul SR.

- dacă OBU se afla în modul SR, nu se va emite MA 1. Mecanicul se va deplasa către semnal în modul SR.

- În cazul în care oricare dintre cele 2 secțiuni dintre OBU și semnalul de ieșire este ocupată sau macazul nu are control, MA 1 nu se va emite.

- De asemenea, la punerea semnalului de ieșire pe liber, se va emite o MA (MA 2) de la semnal până la distanța maximă pe care o poate asigura sistemul.

În momentul în care OBU (în mod SR) va intra în fereastra TAF, RBC va emite TAF pentru MA 2.

Pentru realizarea funcției de odometrie cu precizie mărită, Antreprenorul poate să prevadă montarea de balize care să facă această funcționalitate.

3.7.4 Căderea legăturii CE - RBC

RBC 129 În cazul în care legătura dintre RBC și instalația CE lipsește, RBC trebuie să activeze UES pentru toate trenurile cu poziție validă din aria de acoperire a Centralizării Electronice. Prin căderea legăturii se înțelege întreruperea transmisiei de date între RBC și CE (chiar dacă informațiile sunt trimise de la CE dar nu ajung la RBC și viceversa), indiferent de motivul și/sau echipamentul care a produs acest deranjament.(LC)

RBC 130 RBC nu va emite MA pentru nici un semnal din stație sau de pe bloc.(LC)

RBC 131 Căderea legăturii dintre CE și RBC trebuie semnalizată atât pe CMI cât și pe MMI.(LC)

NOTA 23 Semnalele de stație și de bloc vor fi depășite cu ordin de circulație și cu acționarea butonului OVR.(I)

3.7.5 Diverse

RBC 132 Sistemul trebuie să asigure sincronizarea timpului afișat la interfața Om – Mașină de la CE și RBC (MMI și CMI).(LC)

RBC 133 Fiecare comunicație cu fiecare OBU va fi considerată individual. Pe CMI se va afișa un mesaj de alarmă la pierderea comunicației între OBU și RBC.(LC)

RBC 134 În cazul în care comunicația este căzută, RBC trebuie să considere comunicația restabilită în momentul în care primește un nou raport de poziție din partea OBU.(LC)

RBC 135 Atunci când comunicația cu OBU este restabilită, RBC trebuie să trimită o nouă MA numai în cazul în care apar elemente noi (dacă OBU a cerut deja o prelungire a MA și în instalația de centralizare a fost realizat un nou parcurs).(LC)

3.7.6 MA în diferite moduri ETCS

3.7.6.1 MA Full Supervision (FS)

RBC 136 Când sunt îndeplinite toate condițiile pentru rularea trenului (locație cunoscută a trenului, parcurs setat, zăvorât, direcția de deplasare), RBC trebuie să emită o MA în modul Full Supervision (FS).(LC)

RBC 137 Condițiile pentru MA FS trebuie să fie supervizate continuu.(LC)

RBC 138 RBC trebuie să intervină cu acțiuni adecvate, atunci când este cazul, de exemplu prin emiterea unui mesaj pentru oprire de urgență, atunci când condițiile pentru rularea trenului nu mai sunt îndeplinite.(LC)

3.7.6.2 MA On Sight (OS)

RBC 139 OS MA trebuie să fie emisă de către RBC doar dacă sunt cunoscute poziția trenului și direcția de deplasare și dacă parcursul este setat și zăvorât. De asemenea, trenul trebuie să fie în zona proprie

sau în cea de anunțare / tranziție.(LC)

RBC 140 Condițiile pentru TAF sunt definite în capitolul „Track Ahead Free (TAF)”.(LC)

RBC 141 Distanța de la care mecanicului trebuie să i se activeze fereastra de OS trebuie să fie de 200 m înaintea semnalului (aflat în stație sau pe bloc).(LC)

RBC 142 Confirmarea pentru OS MA trebuie să fie cerută mecanicului indiferent de modul în care se află OBU în momentul primirii OS MA (OBU poate fi în FS, OS sau SR atunci când primește OS MA).(LC)

RBC 143 Dacă mecanicul a confirmat mesajul privind tranziția la OS, dar trenul nu a depășit cu „front end” semnalul de bloc/stație corespunzător și între timp acest semnal își schimbă indicația la permisivă (fiind create condiții de schimbare a modului la FS), locomotiva trebuie să primească tranziția de mod la FS, fără să fie obligată în mod inutil să circule un sector de bloc/un parcurs în stație cu viteza redusă de 20km/h, similar circulației unui tren neechipat cu ETCS.(LC)

3.7.6.3 Staff Responsible (SR)

RBC 144 Distanța indicată pentru modul Staff Responsible (SR) trebuie să fie o valoare națională.(LC)

RBC 145 RBC trebuie să afișeze controlerului, prin CMI, faptul că OBU rulează în modul SR.(LC)

RBC 146 Condițiile pentru TAF sunt definite în capitolul „Track Ahead Free (TAF)”.(LC)

RBC 147 Toate semnalele de circulație vor fi prevăzute cu un grup de balize „STOP if in SR” (STOP dacă OBU este în modul SR). Pentru semnalele „spate-in-spate”, același grup de balize va fi folosit pentru ambele direcții.(LC)

3.7.6.4 Track Ahead Free (TAF)

RBC 148 Condițiile pentru transmiterea TAF de la RBC către OBU sunt(LC):

- OBU are o poziție validă aflată în intervalul cuprins între semnal și 700 de metri față de acesta, în sensul de mers
- RBC poate valida poziția
- RBC este capabil să trimită o MA (FS sau OS)
- OBU este în unul din modurile SB, OS sau SR
- OBU nu a depășit semnalul cu partea din față („front end”).

RBC 149 RBC va transmite și confirmarea TAF de către mecanic, care va fi afișată pe DMI atunci când OBU se află în fereastra TAF (începând cu 200 m până în semnalul din stație sau de pe bloc). Se va amplasa la această distanță un grup de balize format din 2 balize. Același grup de balize va face și funcția de resetare a erorilor acumulate în sistemul de la bordul locomotivei.(LC)

RBC 150 În momentul confirmării TAF de către mecanic, RBC va emite o MA până la semnal, urmată de MA emisă în conformitate cu indicația / starea semnalului.(LC)

RBC 151 În cazul în care pe aceeași secțiune se află două OBU, în fereastra TAF de 200m, ambele având poziție validă, RBC-ul va trimite TAF doar primului OBU aflat în fața semnalului referit.(LC)

3.8 Restricții temporare de viteză (TSR)

RBC 152 Controlerul trebuie să poată introduce și anula o TSR prin intermediul CMI. Trebuie să se afișeze pe CMI data, ora și numele operatorului care a introdus/anulat o restricție de viteză. Se va genera un log în CMI care va cuprinde informația solicitată mai sus, acesta va fi protejat la modificare/ ștergere prin crearea unui cont special de administrator al datelor juridice.(LC)

RBC 153 Numărul minim de TSR-uri active în același timp, introduse de către operatorul RBC prin

intermediul CMI, trebuie să fie cel puțin egal cu numărul total de elemente definite individual în software pe care se poate introduce TSR(secțiuni cu/fără macaz), în aria controlată de respectivul RBC.(LC)

RBC 154 Pentru utilizarea operativă din perioadele de caniculă, se va realiza o funcție în CMI-RBC care să permită operatorului introducerea însumată de TSR-uri cu aceeași valoare, fără a mai fi necesară selectarea individuală a tuturor elementelor software componente incluse.(LC)

RBC 155 Introducerea TSR trebuie să fie permisă chiar dacă zona respectivă este inclusă într-un MA.(LC)

RBC 156 Pentru o TSR trebuie să fie posibilă specificarea a cel puțin(LC):

- valoarea maximă a vitezei
- limitele TSR (început / sfârșit)

RBC 157 RBC trebuie să verifice și să valideze TSR introdusă de către controller (din punct de vedere al plauzibilității, așa cum este precizat la RBC 162.(LC)

RBC 158 Introducerea / scoaterea unei TSR trebuie să fie luată în considerare imediat de către sistem. Introducerea / scoaterea trebuie să fie transmisă imediat către OBU (MA existente trebuie să fie reactualizate).(LC)

RBC 159 Limitele TSR trebuie să poată fi definite prin selectarea secțiunii de cale fără macaz sau a macazului și/sau prin editarea poziției kilometrice de început și sfârșit a restricției de viteză.(LC)

RBC 160 RBC trebuie să permită revocarea (anularea) unei TSR de către controler.(LC)

RBC 161 Fiecare TSR trebuie să poată fi introdusă / activată și anulată în mod individual.(LC)

RBC 162 Trebuie să fie posibilă introducerea unei TSR, cu o rezoluție de 5km/h pornind de la 5km/h și până la 155km/h.(LC)

RBC 163 Suprapunerea TSR trebuie să fie posibilă.(LC)

RBC 164 Fiecare TSR trebuie să fie afișată în mod distinct pe CMI. La cererea Controlerului, se vor afișa limitele sale geografice pe planul schematic de pe CMI.(LC)

RBC 165 În cazul suprapunerii a 2 sau mai multe TSR pe o secțiune, se va indica pe CMI cea cu valoarea cea mai mică, în conformitate cu modul de indicare a TSR.(LC)

RBC 166 În cazul suprapunerii a 2 sau mai multe TSR, anularea uneia dintre restricții nu trebuie să conducă la anularea altei TSR.(LC)

RBC 167 Viteza corespunzătoare TSR trebuie să fie indicată la cererea controlerului.(LC)

RBC 168 În cazul restart-ului/pierderii alimentării RBC, TSR înregistrate nu trebuie să fie șterse sau pierdute. Singurul caz în care se admite pierderea TSR-urilor introduse este la schimbarea soft-ului RBC.(LC)

RBC 169 Modul de definire și afișare al TSR se va face în conformitate cu documentul Catalog de Simboluri versiunea 1.3.3.(LC)

RBC 170 TSR trebuie să fie dat corect și real, în condiții de siguranță circulației. Antreprenorul este răspunzător pentru determinarea „topo” a poziției exacte a elementelor din teren (inclusiv a indicatoarelor hectometrice), poziție necesară scrierii corecte a telegramelor, introducerii în condiții de siguranță circulației a TSR și a programării balizelor și RBC. Pentru aceasta va realiza o hartă digitală cu poziția lor, cu o eroare maximă de 20 cm. Această hartă va face parte din documentația de instalare și va fi furnizată Beneficiarului, înainte de începerea testelor, în format electronic (fișiere kml) și pe planșe de hârtie cu coordonate Grade, Minute, Secunde, de exemplu: 37°25'19.07"N, 122°05'06.24"W. Prin aceasta se înțelege inclusiv corelarea dintre kilometrajul indicat pe teren (prin borne kilometrice sau indicat pe stâlpi de catenară, etc) și pozițiile relative ale elementelor relevante de infrastructură (macazuri, semnale, treceri la

nivel cu calea ferată, etc), conform cerinței GEN 79.(LC)

3.9 ITN defectă pe bloc inclusiv amplasată pe 1AD în sensul intrării în stație

RBC 171 Atunci când primește de la instalația CE informația referitoare la „ITN defectă”, RBC trebuie să emită imediat o MA cu EoA la 50 m față de extremitatea cea mai apropiată a trecerii la nivel.(LC)

RBC 172 Dacă trenul se află la o distanță mai mică de 50m față de extremitatea cea mai apropiată a trecerii la nivel, în sensul de mers, RBC va transmite ordinul de aplicare imediată a frânei de urgență (UES).(LC)

RBC 173 Se va transmite către OBU un singur mesaj text fără confirmare „Trecere la nivel defectă, km.xxx+yyy”, astfel:

- Dacă trecerea la nivel este deja defectă atunci când OBU se află la distanța de 1100 de metri față de semnalul de bloc de acoperire al trecerii la nivel în sensul de mers, RBC va transmite către OBU mesajul text fără confirmare. Mesajul text va fi afișat pe DMI la distanța de 600 de metri față de semnalul de bloc de acoperire al trecerii la nivel, în sensul de mers;

- Dacă trecerea la nivel se defectează atunci când OBU se află în intervalul cuprins între 1100m și 600 de metri față de semnalul de bloc de acoperire al trecerii la nivel în sensul de mers, RBC va transmite imediat către OBU mesajul text fără confirmare. Mesajul text va fi afișat pe DMI la distanța de 600 de metri față de semnalul de bloc de acoperire al trecerii la nivel, în sensul de mers;

- Dacă trecerea la nivel se defectează atunci când OBU se află la orice distanță cuprinsă între 600 de metri față de semnalul de bloc de acoperire al trecerii la nivel în sensul de mers și extremitatea cea mai apropiată a trecerii la nivel, RBC va transmite către OBU mesajul text fără confirmare și acesta va fi afișat imediat pe DMI.

Acest mesaj trebuie să fie afișat pe DMI chiar și în cazul în care trenul primește UES datorită faptului că nu mai are timp să reducă viteza pentru tranziție la OS sau se află la o distanță mai mică de 50m față de extremitatea cea mai apropiată a trecerii la nivel.(LC)

RBC 174 Distanța de la care mecanicul trebuie să poată da confirmarea pe DMI, privind tranziția de la modul curent de circulație la modul OS, va fi de 250m, față de extremitatea cea mai apropiată a trecerii la nivel, în sensul de mers.(LC)

RBC 175 Lungimea zonei de circulate a trenului în modul OS, peste trecerea la nivel defectă, va fi definită astfel: 50m fata de extremitatea cea mai apropiata a trecerii la nivel plus lățimea pasajului plus 50m după trecerea la nivel.(LC)

RBC 176 După ce trenul depășește cu „front end” zona de circulație în modul OS, se va realiza în mod automat tranziția la modul FS (în cazul în care trenul se afla anterior în modul FS în fața trecerii la nivel defecte și mai sunt condiții pentru schimbarea modului curent). Dacă OBU se afla în modurile SR/OS în fața trecerii la nivel defecte OBU va păstra modul de circulație până la următorul semnal de circulate.(LC)

NOTA 24 Tranziția OS - FS în mod automat, în cazul prezentat, va fi tratată ca o excepție de la cerința CRS RBC 148, aplicabilă numai pentru această situație, în care nu se va mai solicita TAF, deoarece nu există un semnal de circulație până la care mecanicul să verifice starea de liber a liniei.(LC)

RBC 177 Dacă dispare motivul pentru care trecerea la nivel a fost considerată defectă(LC):

- Dacă trenul se află la o distanță mai mare de 600m față de semnalul de bloc de acoperire al trecerii la nivel, în sensul de mers, RBC trebuie să revoce EoA de la 50m față de extremitatea cea mai apropiată a trecerii la nivel, tranziția la modul OS peste barieră.

- Dacă trenul se află la distanța cuprinsă între 600m față de semnalul de bloc de acoperire al trecerii la nivel, în sensul de mers și 50m față de extremitatea cea mai apropiată a trecerii la nivel, RBC trebuie să revoce EoA de la 50m și tranziția la modul OS peste barieră;

- Dacă trenul se află la o distanță mai mică de 50m față de extremitatea cea mai apropiată a trecerii la nivel, în sensul de mers, trenul va continua circulația peste trecerea la nivel în modul OS.

RBC 178 Pentru realizarea corecției odometrice se va amplasa pe fiecare fir de circulație și pentru fiecare direcție de mers un grup de balize, format dintr-o singură baliză/grup, la distanța de 100m față de extremitatea trecerii la nivel.(LC)

3.10 ITN defectă pe bloc amplasată pe 1AD în sensul ieșirii din stație

RBC 179 După depășirea semnalului de ieșire pe liber, atunci când primește de la instalația CE informația referitoare la „ITN defectă”, RBC trebuie să emită imediat o MA cu EoA la 50 m față de extremitatea cea mai apropiată a trecerii la nivel.(LC)

RBC 180 Dacă trenul se află la o distanță mai mică de 50m față de extremitatea cea mai apropiată a trecerii la nivel, în sensul de mers, RBC va transmite ordinul de aplicare imediată a frânei de urgență (UES).(LC)

RBC 181 La defectarea ITN amplasată pe 1AD, RBC va transmite către OBU un singur mesaj text fără confirmare „Trecere la nivel defectă, km.xxx+yyy”, și acesta va fi afișat imediat pe DMI.

Acest mesaj trebuie să fie afișat pe DMI chiar și în cazul în care trenul primește UES datorită faptului că nu mai are timp să reducă viteza pentru tranziție la OS sau se află la o distanță mai mică de 50m față de extremitatea cea mai apropiată a trecerii la nivel.(LC)

RBC 182 Distanța de la care mecanicul trebuie să poată da confirmarea pe DMI, privind tranziția de la modul curent de circulație la modul OS, va fi de 250m, față de extremitatea cea mai apropiată a trecerii la nivel, în sensul de mers.(LC)

RBC 183 Lungimea zonei de circulate a trenului în modul OS, peste trecerea la nivel defectă, va fi definită astfel: 50m fata de extremitatea cea mai apropiata a trecerii la nivel plus lățimea pasajului plus 50m după trecerea la nivel.(LC)

RBC 184 După ce trenul depășește cu „front end” zona de circulație în modul OS, se va realiza în mod automat tranziția la modul FS (în cazul în care trenul se afla anterior în modul FS în fața trecerii la nivel defecte și mai sunt condiții pentru schimbarea modului curent). Dacă OBU se afla în modurile SR/OS în fața trecerii la nivel defecte OBU va păstra modul de circulație până la următorul semnal de circulate.(LC)

NOTA 25 Tranziția OS - FS in mod automat, în cazul prezentat, va fi tratată ca o excepție de la cerința CRS RBC 148, aplicabilă numai pentru această situație, în care nu se va mai solicita TAF, deoarece nu există un semnal de circulație până la care mecanicul să verifice starea de liber a liniei.(LC)

RBC 185 Dacă dispare motivul pentru care trecerea la nivel a fost considerată defectă(LC):

- Dacă trenul se află la distanța cuprinsă între semnalul de ieșire și 50m față de extremitatea cea mai apropiată a trecerii la nivel, RBC trebuie să revoce EoA de la 50m și tranziția la modul OS peste barieră;

- Dacă trenul se află la o distanță mai mică de 50m față de extremitatea cea mai apropiată a trecerii la nivel, în sensul de mers, trenul va continua circulația peste trecerea la nivel în modul OS.

RBC 186 Pentru realizarea corecției odometrice se va amplasa pe fiecare fir de circulație și pentru fiecare direcție de mers un grup de balize, format dintr-o singură baliză/grup, la distanța de 100m față de extremitatea trecerii la nivel.(LC)

3.11 End of Mission (Terminarea misiunii)

NOTA 26 Terminarea misiunii trebuie să fie raportată către RBC prin intermediul mesajului “End of Mission”.(LC)

RBC 187 Procedura “End of mission” trebuie să fie executată în conformitate cu documentul *STI*

CCS plus cerințele din prezentul document.(LC)

RBC 188 Numărul trenului și datele referitoare la tren trebuie să fie înlăturate de pe monitorul controlerului atunci când de-înregistrarea este completă.(LC)

3.12 Manevra (Shunting, SH)

RBC 189 Mișcările de manevră nu se execută sub controlul RBC.(LC)

NOTA 27 Pentru a intra în modul SH (manevră), mecanicul va solicita permisiunea RBC.(I).

RBC 190 OBU nu trebuie să poată părăsi incinta stației în timp ce se află în modul manevră (SH).(LC)

RBC 191 Balizele din dreptul semnalului de intrare din stații trebuie să conțină informația „STOP if in SH”, în sensul de ieșire, pentru a interzice trenului aflat în modul SH, care nu mai are conexiune cu RBC, să părăsească incinta stației.(LC)

RBC 192 RBC trebuie să transmită permisiunea de a efectua manevre către un OBU, atunci când primește solicitarea din partea acestuia, numai dacă OBU are poziție validă și se află în interiorul stației.(LC)

RBC 193 Nu se va transmite nici o listă cu balize către OBU.(LC)

NOTA 28 După primirea permisiunii, OBU va intra în modul SH și se va deconecta de la RBC.(I)

RBC 194 Se utilizează zone permanente de manevră, definite în interiorul stațiilor.(LC)

RBC 195 RBC trebuie să permită manevra în interiorul stațiilor, de la liniile echipate cu ETCS (incluse în RBC) către liniile neechipate cu ETCS(neincluse în RBC).(LC)

RBC 196 Acceptarea modului manevră de către RBC trebuie să se facă independent de punerea sau nu pe liber a semnalului de manevră aflat în fața trenului, precum și în zonele din interiorul stației care nu sunt prevăzute cu semnale de manevră.(LC)

NOTA 29 Modul SH (manevră) va fi selectat doar de către mecanicul de locomotivă.(I)

NOTA 30 Pentru un OBU, nu trebuie să fie permise mișcări de manevră până în momentul în care OBU a primit permisiunea din partea RBC / până în momentul în care se află în modul SH. (I)

RBC 197 Parcursurile de manevră nu trebuie să fie înregistrate în RBC.(LC)

RBC 198 OBU trebuie să permită intrarea în modul SH doar în momentul în care acesta (OBU) nu se mișcă.(LC)

NOTA 31 Pentru a ieși din modul SH (manevră), mecanicul trebuie să aleagă „exit shunting” („ieșire din mod manevră”). Aceasta trebuie să conducă la trecerea OBU în modul Stand By („În așteptare”).(I).

3.13 Zona neutră

RBC 199 Zonele neutre trebuie să fie indicate în configurația căii.(LC)

RBC 200 RBC trebuie să transmită către OBU indicarea locurilor în care mecanicul trebuie să închidă / deschidă disjunctorul și/sau să coboare pantograful, după caz.(LC)

RBC 201 MA emise trebuie să țină cont de următoarele(LC):

a) RBC va transmite pachetul „track conditions” cu informații despre zona neutră.

b) Distanța minimă între locul în care se transmite condiția de zonă neutră și începutul acesteia se calculează astfel:

$$D = V_{linie} [m/s] * 11 [s]$$

c) Pachetul va conține ordinul de deconectare obligatorie a disjuncteurului și/sau de coborâre a

pantografului, după caz.

d) Lungimea indicată în pachet se va calcula luând în considerare Regulamentul de Semnalizare nr. 004 Ediția 2006 cu formula:

$$L = 40 \text{ [m]} + \text{lungime zonă neutră} + 40 \text{ [m]}.$$

3.14 Comunicații de date între RBC și OBU

RBC 202 RBC trebuie să fie capabil să memoreze mesajele text trimise către OBU aflate în responsabilitatea sa (în zona proprie).(LC)

RBC 203 Sunt considerate doar mesajele text primite din momentul înregistrării OBU în RBC corespunzător.(LC)

RBC 204 Antreprenorul va furniza Beneficiarului, ca parte a contractului următoarele:

a. Un instrument pentru citirea în timp real a telegramelor transmise/recepționate între RBC și fiecare OBU înregistrat – Sniffer cu 6 sonde conectate pe fiecare flux E1 între MSC și RBC. Instrumentul va trebui să aibă capacitatea de a stoca automat telegramele recepționate, pentru o perioadă de minim 1 lună de zile. Instrumentul va fi disponibil începând cu perioada de teste CFR și va rămâne ulterior în proprietatea CFR.

b. Un instrument software pentru analiza offline a log-urilor din JRU RBC care conțin telegramele emise/recepționate de către RBC în urma schimbului de date cu OBU/RBC adiacent/centralizare electronică, pentru orice situație posibilă din proiect.(LC)

3.15 Diverse

RBC 205 RBC trebuie să poată lucra cu lungimi fixe de bloc / secțiuni de cale pentru separarea trenurilor.(LC)

RBC 206 Antreprenorul va amplasa pe teren toate panourile de semnalizare ERTMS de cale (de ex: tranziție de nivel, marcaj de rețea GSM-R pentru indicarea rețelei care trebuie să fie selectată, etc.), cu respectarea STI CCS și a standardului SR EN 16494.(LC)

4 OPERAȚII SPECIALE

4.1 Mesaje de urgență

RBC 207 RBC trebuie să fie capabil de a transmite un mesaj pentru oprire de urgență (condiționat și necondiționat) către OBU pe baza stării parcursurilor / informațiilor din instalația CE.(LC)

RBC 208 Emiterea unui mesaj pentru oprire de urgență trebuie să fie posibilă în orice moment.(LC)

RBC 209 RBC trebuie să trimită un mesaj pentru oprire de urgență către un OBU până când se primește confirmare din partea OBU. Confirmarea se referă la faptul că mesajul a ajuns la OBU, nu și faptul că mecanicul a confirmat acest mesaj.(LC)

RBC 210 Mesajul pentru oprire de urgență trebuie să fie revocat pentru ca RBC să poată emite o nouă MA către acel OBU. (LC)

RBC 211 Consecințele (schimbare de mod, scurtarea MA) fiecărui mesaj pentru oprire de urgență pentru fiecare OBU trebuie să fie indicate pe CMI.(LC)

4.2 Managementul cheilor de securitate

RBC 212 RBC trebuie să suporte managementul cheilor de securitate.(LC)

RBC 213 RBC trebuie să asigure păstrarea în mod sigur și confidențial a cheilor. Restabilirea cheilor secrete instalate în RBC trebuie să fie imposibilă (de către persoane neautorizate).(LC)

RBC 214 RBC trebuie să asigure folosirea cheilor de transport pentru protecția cheilor de autentificare (KMAC).(LC)

RBC 215 Generarea și managementul cheilor trebuie să fie conform UNISIG subset 038 și 114.(LC)

RBC 216 RBC trebuie să fie capabil de a stoca până la 5000 chei KMAC.(LC)

RBC 217 RBC trebuie să asigure proceduri sigure pentru instalarea cheilor de transport.(LC)

RBC 218 RBC trebuie să asigure instalarea și ștergerea cheilor fără întreruperea funcționării (de exemplu, fără restartarea sau rebootarea RBC-ului).(LC)

RBC 219 Cheile stocate în RBC nu trebuie să se piardă în cazul pierderii alimentării cu energie electrică sau în cazul schimbării software a RBC.(LC)

RBC 220 RBC trebuie să permită politici diferite de management al cheilor (de exemplu toate trenurile / un tren – o cheie).(LC)

RBC 221 Cheile de sesiune generate de RBC trebuie să fie puternice din punct de vedere criptografic, așa cum este specificat în documentele UNISIG.(LC)

RBC 222 Echipamentul hardware și software dedicat generării și managementului cheilor trebuie să fie inclus în ofertă, astfel încât Beneficiarul să nu mai fie nevoit să achiziționeze echipamente/soft suplimentar.(LC)

5 MANAGEMENTUL TRAFICULUI ÎN CONDIȚII SPECIALE SAU DEGRADATE

5.1 Generalități

NOTA 32 Pentru scopul acestui proiect, se va considera faptul că semnalele clasice rămân instalate pe teren..(LC)

NOTA 33 Sunt două tipuri principale de semnale de circulație: semnale de „oprire absolută” și semnale de „oprire permisivă”. (I)

NOTA 34 Când un tren se apropie de EoA, la o anumită distanță de aceasta va solicita RBC prelungirea MA. În cazul în care nu primește această prelungire, trenul va opri.(I)

NOTA 35 Un tren poate depăși o EoA(I):

- dacă primește o nouă MA (EoA este „translatată” SAU
- prin executarea procedurii de depășire a EoA.

NOTA 36 Sunt două tipuri principale ale indicației de chemare: CH1-“chemare cu parcursul zăvorât” (parcursul este setat și zăvorât în spatele semnalului) și CH2/CH3-“chemare fără parcurs zăvorât” (parcursul nu este zăvorât sau setat în spatele semnalului). Către RBC se va trimite doar chemarea cu CH1.(I)

NOTA 37 Instalația CE va trimite către RBC informația care a fost comandată și nu indicația care a fost afișată la semnal. Datorită acestui lucru, este posibil ca indicația afișată la un semnal să nu corespundă cu mesajul primit de la RBC. În această situație, mesajul de la RBC are prioritate. Condiția este valabilă pentru semnal care indică oprire permisivă.(I)

5.2 Trecerea peste un semnal care afișează indicația de oprire

5.2.1 Pe bloc

NOTA 38 Instalația CE trebuie să fie capabilă de a identifica exact cauza sau combinațiile de cauze care au dus la trecerea unui semnal de bloc pe oprire și să pună la dispoziția RBC toate datele necesare. (LC)

5.2.1.1 Semnal pe oprire din cauza becurilor arse la focurile permise

RBC 223 RBC trebuie să emită o nouă MA FS, practic identică cu cea anterioară, dar care conține, suplimentar, un mesaj text ce indică mecanicului faptul că are permisiunea de a trece peste semnalul ce afișează indicația de oprire datorită becurilor arse la focurile permise. Se acceptă de asemenea să se trimită doar un mesaj text către OBU (mesaj descris anterior), fără emiterea unei noi MA.

Se va transmite către OBU un singur mesaj text fără confirmare „Semnal defect”, astfel:

- Dacă focurile permise sunt arse atunci când OBU se află la distanța de 1100 de metri față de semnalul de bloc cu focurile permise arse, în sensul de mers, RBC va transmite către OBU mesajul text fără confirmare. Mesajul text va fi afișat pe DMI la distanța de 600 de metri față de semnalul de bloc cu focurile permise arse, în sensul de mers;

- Dacă focurile permise se ard atunci când OBU se află în intervalul cuprins între 1100m și 600 de metri față de semnalul de bloc cu focurile permise arse, în sensul de mers, RBC va transmite imediat către OBU mesajul text fără confirmare. Mesajul text va fi afișat pe DMI la distanța de 600 de metri față de semnalul de bloc cu focurile permise arse, în sensul de mers;

- Dacă focurile permise se ard atunci când OBU se află la orice distanță cuprinsă între 600 de metri față de semnalul de bloc cu focurile permise arse, în sensul de mers și semnalul de bloc cu focurile permise arse, RBC va transmite către OBU mesajul text fără confirmare și acesta va fi afișat imediat pe DMI.

Mesajul va dispărea de pe DMI în momentul în care OBU (cu „front end”) va trece de semnal. (LC)

NOTA 39 Focul roșu nu este foc permisiv. Cerința RBC 223 nu se aplică pentru acest foc.

5.2.1.2 Semnal pe oprire datorită unei instalații de la nivel defecte

RBC 224 Condițiile privind reacția RBC la o trecere la nivel defectă pe bloc au fost menționate în capitolul 3.9 (LC)

NOTA 40 Instalația CE trebuie să transmită către RBC informații referitoare la necesitatea activării modului OS peste trecerea la nivel. Informația poate avea următoarele 3 caracteristici: OS pe firul I, OS pe firul II sau OS pe ambele fire. (LC)

RBC 225 Funcția TCAF din instalația CE este o funcție care se activează PE FIECARE FIR DE CIRCULAȚIE, independent. În acest sens se va ține cont de faptul că este posibil ca, din punct de vedere RBC, pe un fir trecerea la nivel să fie considerată defectă (cel cu TCAF activat) în timp ce pe celălalt fir aceeași trecere la nivel să fie complet funcțională. (LC)

5.2.1.3 Semnal pe oprire din cauza secțiunii ocupate

RBC 226 În locații predefinite (la 200 m în fața semnalului), RBC trebuie să trimită o cerere TAF către OBU care se află într-unul din modurile OS sau SR. (LC)

5.2.1.4 Semnal pe oprire în urma acțiunii IDM

RBC 227 În cazul în care IDM a trecut semnalul de bloc pe oprire, RBC nu va emite o MA. Semnalul va fi depășit cu OVERRIDE. (LC)

5.2.1.5 Semnal pe oprire datorită blocului orientat invers

RBC 228 În cazul în care un semnal de bloc se află pe oprire datorită blocului orientat invers, RBC

nu va emite MA (pentru acest semnal). Semnalul va fi depășit cu OVERRIDE.(LC)

5.2.1.6 Semnal pe oprire datorită căderii interfeței dintre cele 2 stații (cazul BLAI)

RBC 229 În cazul în care un semnal de bloc se află pe oprire datorită căderii interfeței dintre cele două stații (cazul BLAI), RBC nu va emite MA (pentru acest semnal). Semnalul va fi depășit cu OVERRIDE.(LC)

5.2.1.7 Semnal pe oprire datorită lipsei de informație de stare în instalația CE

RBC 230 În cazul în care un semnal de bloc se află pe oprire datorită faptului că instalația CE este căzută sau datorită căderii comunicațiilor între CE și RBC, RBC nu va emite MA (pentru acest semnal). Semnalul va fi depășit cu OVERRIDE.(LC)

5.2.1.8 Semnal pe oprire datorită faptului că instalația CE este căzută sau datorită căderii comunicațiilor între CE și RBC

RBC 231 În cazul în care un semnal de bloc se află pe oprire datorită faptului că instalația CE este căzută sau datorită căderii comunicațiilor între CE și RBC, RBC nu va emite MA (pentru acest semnal). Semnalul va fi depășit cu OVERRIDE.(LC)

5.2.1.9 Semnal pe oprire datorită mai multor cauze

RBC 232 În cazul situațiilor mixte, RBC trebuie să ia cea mai restrictivă decizie (cea mai restrictivă MA trebuie emisă) și se vor transmite mesajele corespunzătoare situațiilor mixte.(LC)

5.2.2 În stație

RBC 233 RBC nu trebuie să emită o MA pentru(LC):

- un semnal pe oprire la care este afișată chemare fără parcurs zăvorât
- un semnal pe oprire fără indicație de chemare afișată.

Acest lucru este valabil chiar și când semnalul este pe oprire din cauza becurilor arse.

RBC 234 RBC trebuie să emită o MA OS pentru un semnal pe oprire ce afișează chemare cu parcurs zăvorât (CH1).(LC)

RBC 235 În cazul în care o ITN se defectează după ce a fost emisă o MA peste ea, semnalul trece pe oprire și acea MA trebuie retrasă / anulată. Dezăvorărea parcursului trebuie să respecte cerințele din prezentul document.(LC)

5.3 Rularea peste un bloc scos din funcție

RBC 236 Se vor respecta principiile și modul de scoatere din funcțiune a blocului de linie automat (integrat sau nu) așa cum sunt precizate în actul CFR 3/4/82.17.04.2019.(LC)

RBC 237 După acționarea comenzii AFBL de mai sus, RBC va emite MA FS corespunzător profilului static de viteză, fără a depăși 100km/h, începând cu semnalul de ieșire din stație către blocul scos din funcție (AFBL activ).(LC)

5.4 Identificarea balizelor defecte

RBC 238 Sistemul RBC trebuie să permită înregistrarea informațiilor referitoare la grupurile de balize defecte / lipsă.(LC)

NOTA 41 Aceste informații se transmit de către OBU.(I)

RBC 239 În cazul în care un tren întâlnește un grup de balize defecte/lipsă din cale, reacția va fi „no reaction”. Dacă sunt detectate două grupuri consecutive de balize defecte/lipsă din cale, reacția va fi „service break”. Pentru ambele cazuri menționate anterior, informațiile cu privire la balizele lipsă / defecte,

trebuie să fie afișate pe CMI și DMI.(LC)

RBC 240 În cazul în care un tren conectat la RBC întâlnește un grup cu balize inversate, reacția va fi „frânare de urgență”.(LC)

6 FUNCȚII DE ÎNTREȚINERE

6.1 Introducere

RBC 241 Ofertantul trebuie să prezinte în oferta sa un contract de întreținere cotate (la nivel de an), care va include și lista componentelor de schimb, durata de viață estimată (MTBF) și prețul unitar/modul.(O)

RBC 242 Conceptul de întreținere trebuie să includă funcții care să susțină(LC):

- Întreținerea preventivă
- Întreținerea corectivă
- Monitorizarea sistemului
- Înregistrarea datelor de întreținere
- Înregistrarea datelor juridice.

RBC 243 Ofertantul va include în ofertă cursuri de instruire a personalului CFR în vederea operării și mentenanței sistemului. Cursurile vor fi distincte pentru personalul de operare și personalul de întreținere. Cursurile trebuie să fie cotate distinct.(O)

RBC 244 Se va organiza școlarizarea a cel puțin 2 serii de câte 8-10 persoane. Personalul instruit trebuie să fie capabil ca după finalizarea cursurilor să efectueze procedurile de mentenanță prevăzute în manualele de mentenanță ca fiind în sarcina Beneficiarului.(LC)

6.2 Pregătirea datelor

RBC 245 Pentru acest proiect pregătirea datelor pentru configurația căii din RBC trebuie să fie responsabilitatea Contractorului.(LC)

RBC 246 Pregătirea datelor (ca aplicație specifică) constă în, minimum, crearea datelor fixe al configurației căii incluzând:(LC)

- datele profilurilor infrastructurii;
- condițiile de parcursuri și dependențele.

6.3 Întreținere

6.3.1 Întreținerea preventivă

RBC 247 Producătorul RBC trebuie să furnizeze toate informațiile necesare referitoare la măsurile preventive de întreținere ale echipamentelor RBC, precum intervalele de inspecție, durabilitatea echipamentelor hardware, procurarea pieselor de schimb, etc.(LC)

6.3.2 Diagnoza

RBC 248 Funcția de diagnoză trebuie să asiste personalul de întreținere în identificarea unităților defecte, la apariția unui deranjament.(LC)

RBC 249 Funcția de diagnoză trebuie să asiste personalul de întreținere în filtrarea mesajelor de diagnoză, ca tip și dată.(LC)

RBC 250 Funcția de diagnoză trebuie să permită exportarea datelor de diagnoză local și către server-ul central amplasat în OCC.(LC)

6.3.3 Întreținere corectivă

RBC 251 RBC trebuie să fie prevăzut cu un set de funcții pentru auto-testare. Aceste funcții trebuie să includă un test la pornire ca și teste „on-line” în timpul operării.(LC)

RBC 252 RBC trebuie să furnizeze mesaje de stare și diagnoză pentru personalul de întreținere al RBC, în vederea analizării disfuncționalităților componentelor și interfețelor RBC. Trebuie să fie considerat fiecare element hardware din RBC, incluzând și interfețele cu CE, OBU, RBC și GSM-R, relevant pentru reparare și înlocuire. Disfuncționalitățile temporare și deranjamentele permanente trebuie să fie evidențiate în asistarea personalului de întreținere.(LC)

RBC 253 După pornirea RBC (de exemplu, după terminarea unei reparații), un auto-test complet automat trebuie să asigure faptul că operarea RBC este sigură.(LC)

RBC 254 Întreținerea echipamentelor ETCS din cale și a GSM-R trebuie să fie asistată prin diagnoză(LC):

- deranjamentelor la grupurile de balize (erori de citire), raportate de către OBU
- deranjamente GSM-R, frecvența și localizarea întreruperii conexiunilor între RBC și OBU.

RBC 255 Toate mesajele furnizate de RBC trebuie să fie documentate cu descrieri detaliate și acțiuni necesare, într-un manual de întreținere.(LC)

RBC 256 Pentru fiecare echipament hardware RBC din proiect, Antreprenorul va pune la dispoziția Beneficiarului un set de rezervă cu software-ul aferent identic cu versiunea care rulează în RBC. Acest software este necesar Beneficiarului în cazul defectării suportului Hardware (stick, card memorie, etc). La actualizarea software-ului de către Antreprenor, acesta este obligat să înlocuiască setul de rezervă în conformitate cu versiunea software instalată.(LC)

6.3.4 Tratarea alarmelor

RBC 257 Mesajele critice de diagnoză trebuie să fie afișate însoțite de o alarmă acustică.(LC)

RBC 258 Confirmarea unei alarme acustice trebuie să conducă la încetarea alarmei acustice.(LC)

RBC 259 Atunci când condițiile ce au condus la generarea unei alarme dispar, starea alarmei trebuie să se schimbe până la confirmarea de către controler, moment în care va fi eliminată de pe ecran. (LC)

6.4 Monitorizarea sistemului

RBC 260 Funcția de întreținere trebuie să includă sub-funcții pentru indicarea de informații detaliate referitoare la sistem și interfețele acestuia, precum și a stării în timp real. Contractorul trebuie să prezinte CFR propunerea sa pentru un instrument de întreținere.(LC)

6.5 Înregistrarea datelor juridice și de întreținere pentru echipamentul din cale

RBC 261 RBC trebuie să includă o funcție pentru înregistrarea datelor juridice și a datelor necesare pentru diagnozele sistemului și playback.(LC)

RBC 262 Funcția de înregistrare trebuie să asigure salvarea minimum a următoarelor date(LC):

- Indicații afișate pe interfața operatorului
- Comenzi introduse prin interfața operatorului
- Telegramme schimbate între trenuri și RBC
- Date schimbate prin alte interfețe RBC (cu instalațiile de centralizare, etc.)
- Starea internă și variabilele de sistem
- Utilizatorii înregistratorului juridic (subsisteme interne și / sau operator)

RBC 263 Toate datele salvate trebuie să aibă asociate un timp și o dată.(LC)

RBC 264 Datele înregistrate trebuie să fie stocate în memorie pentru cel puțin șase luni.(LC)

RBC 265 RBC trebuie să stocheze toate datele juridice într-o manieră sigură astfel încât eventuale manipulări și / sau erori ale datelor să poată fi detectate.(LC)

RBC 266 Instrumentul de întreținere „funcție de înregistrare” trebuie să includă funcții pentru analiza datelor înregistrate, care să permită filtrarea datelor înregistrate pentru a se permite o evaluare eficientă a datelor pentru diagnoză și în scopuri juridice.(LC)

RBC 267 Instrumentul de analiză trebuie să asigure minim următoarele(LC):

- Afișarea unor date specifice din înregistratorul juridic
- Descărcarea datelor din înregistratorul juridic

7 CERINȚE GENERALE PENTRU CMI

7.1 Generalități

RBC 268 Prezentarea informațiilor trebuie să fie făcută în așa fel încât acestea să fie ușor de înțeles și suficiente, astfel încât utilizatorul să înțeleagă sarcinile pe care le are de îndeplinit.(LC)

RBC 269 CMI trebuie să fie diferit (fizic) de interfața om-mașină pentru instalațiile CE sau CTC.(LC)

RBC 270 Toate informațiile text afișate pe CMI trebuie să fie în limba română.(LC)

RBC 271 Fiecare introducere de date din partea utilizatorului trebuie să producă o reacție audio și / sau vizuală pentru a se confirma faptul că acțiunea a fost corect recunoscută.(LC)

RBC 272 În timpul proiectării de detaliu trebuie să fie posibilă alegerea tipurilor de sunete ce se vor utiliza, precum și momentele în care acestea trebuie să fie utilizate.(LC)

RBC 273 Informațiile ce solicită atenția utilizatorului trebuie să fie prezentate în așa fel încât să avertizeze utilizatorul asupra situației.(LC)

RBC 274 Mesajele critice trebuie să aibă o componentă vizuală și auditivă.(LC)

RBC 275 Utilizatorul trebuie să fie capabil de a recunoaște dintr-o privire starea sistemului precum și situația supervizării. Direcțiile de mers trebuie să fie etichetate pe CMI.(LC)

RBC 276 Utilizatorul trebuie să poată identifica cu ușurință situația în care display-ul este „înghețat”. Trebuie supervizat întregul lanț, de la obiect la configurația liniilor.(LC)

RBC 277 RBC trebuie să indice utilizatorului că este „ocupat” (lucrează), atunci când rezultatul acțiunii utilizatorului nu poate fi imediat arătat.(LC)

RBC 278 Indicația de „executat” („ready”) trebuie să fie afișată pe ecran utilizatorului doar atunci când acțiunea solicitată de RBC utilizatorului a fost executată.(LC)

RBC 279 Solicitarea de confirmare trebuie să fie în mod clar afișată utilizatorului.(LC)

RBC 280 CMI trebuie să ofere modalități pentru confirmare.(LC)

RBC 281 CMI trebuie să ofere modalitățile pentru consultare și introducere de date. Acestea trebuie să fie ușor de înțeles pentru utilizator.(LC)

RBC 282 Unitatea acustică trebuie să fie capabilă de a produce o varietate de sunete.(LC)

RBC 283 Utilizatorul nu trebuie să aibă posibilitatea de a ajusta volumul sonor. (LC)

RBC 284 Sunetele diferite trebuie să fie distinse cu ușurință și recunoscute de către utilizator.(LC)

RBC 285 CMI trebuie să afișeze zona operațională pe care controlerul o are sub comandă.(LC)

RBC 286 Toate trenurile aflate sub supervizarea RBC trebuie să fie afișate simultan pe configurația de linii, precum și într-un tabel cu identificarea stării supervizării trenurilor. De asemenea trebuie afișată permanent tabela restricțiilor de viteză incluse în RBC. În cazul în care toate aceste informații depășesc dimensiunile unui singur monitor, se admite afișarea informației privind supervizarea trenurilor pe monitoare separate.(LC)

RBC 287 MA trimisă către tren trebuie să fie reprezentată pe configurația de linii.(LC)

RBC 288 MA trebuie reprezentată permanent în formă grafică și la solicitarea controlerului în format tabelar.(LC)

RBC 289 Indicațiile referitoare la stările RBC trebuie să acopere cel puțin următoarele stări(LC):

- Operațional – este complet operațional
- Parțial operațional (lucrează în regim de 2oo2, una din componente este defectă sau oferă rezultate diferite de celelalte două)

RBC 290 Trebuie să fie posibilă definirea numărului și detaliilor referitoare la informațiile prezentate pe CMI. (LC)

7.2 Categoriile de utilizatori

7.2.1 Controler

RBC 291 Controlerul trebuie să fie capabil să introducă și să anuleze restricții de viteză (TSR), să oprească un tren anume și să autorizeze/retragă autorizarea RBC privind emiterea MA-urilor către trenurile înregistrate.(LC)

7.2.2 Inginerul de sistem

RBC 292 Inginerul de sistem trebuie să aibă acces nerestricționat la RBC.(LC)

7.2.3 Personal de întreținere

RBC 293 Accesul pe linie al personalului de întreținere trebuie să fie restricționat la funcțiile de întreținere și acest acces trebuie să fie făcut sub autoritatea controlerului.(LC)

7.3 Prezentarea și afișarea indicațiilor

7.3.1 Postul de lucru

RBC 294 Un post de lucru trebuie să fie echipat cu ecrane grafice de minim 32 inch, tastatură, mouse, precum și cu alte echipamente necesare asigurării activității controlerului.(LC)

RBC 295 RBC trebuie să fie capabil de a afișa faptul că un tren a primit mesaj pentru oprire de urgență (atunci când OBU trimite această confirmare către RBC).(LC).

7.3.2 Configurația liniilor

RBC 296 Culorile de bază pentru afișarea stării obiectelor trebuie să fie conforme cu catalogul de simboluri CMI v.1.3.3.(LC)

RBC 297 Plasarea unui obiect trebuie să fie posibilă oriunde în configurația liniilor.(LC)

RBC 298 În timpul proiectării de detaliu trebuie să fie posibilă definirea comenzilor disponibile la selectarea unui obiect specific.(LC)

RBC 299 Liniile și obiectele din aria RBC și zonele de anunțare/tranziție (semnale, balize, etc.)

trebuie să fie reprezentate pe CMI.(LC)

RBC 300 Mesajele de eroare trebuie să fie afișate chiar dacă obiectul defect se află sau nu afișat pe ecran în acel moment.(LC)

RBC 301 Controlerul trebuie să poată adăuga și elimina texte unei secțiuni, de exemplu pentru identificarea oricărui vehicul aflat pe secțiunea respectivă.(LC)

7.4 Accesul la comenzi

7.4.1 Grupuri de utilizatori

RBC 302 Trebuie să fie posibilă pre-definirea de grupuri de utilizatori. Se vor defini minim trei grupuri de utilizatori: operator RBC, administrator, observator RBC.

Profilul „administrator” trebuie să aibă doar posibilitatea gestionării utilizatorilor (operatorilor RBC, personal de mentenanță, etc.), fără drept de a opera RBC.

Profilul „operator RBC” trebuie să aibă doar posibilitatea operării RBC, schimbarea propriei parole, fără drept de management al altor utilizatori.

Profilul „observator RBC” trebuie să aibă doar vizualizării RBC, fără drept de operare sau management utilizatori.(LC)

RBC 303 Fiecare utilizator trebuie să poată aparține mai multor grupuri de utilizatori.(LC)

RBC 304 Fiecare grup de utilizatori trebuie să poată conține mai mulți utilizatori.(LC)

7.4.2 Verificarea autorizării

RBC 305 Verificarea autorizării trebuie să fie realizată ca procedură de logare bazată pe cont de acces și parolă.(LC)

RBC 306 Pentru fiecare grup de utilizatori trebuie să fie posibilă definirea de funcții și informații la care grupul de utilizatori să aibă acces.(LC)

RBC 307 Pentru fiecare post de lucru trebuie să fie posibilă definirea grupurilor de utilizatori ce au permisiunea de a opera acel post de lucru.(LC)

RBC 308 Din motive de siguranță utilizatorul nu trebuie să aibă permisiunea de a modifica setările display-ului.(LC)

7.5 Afișarea alarmelor

RBC 309 O alarmă specifică și starea acesteia trebuie să fie afișate pe monitor într-un mod convenabil.(LC)

RBC 310 În cazul în care o alarmă nu este alocată unei poziții anume, ea trebuie prezentată sub forma unui mesaj text.(LC)

RBC 311 Toate alarmele active trebuie să fie prezentate într-o listă de alarme, ce trebuie să poată fi afișată la cerere. De asemenea după ce acestea au fost confirmate de către operatorul RBC și remediate de personalul de mentenanță, trebuie să rămână afișate într-un istoric al alarmelor, care trebuie afișat pe CMI și la postul de mentenanță.(LC)

8 DECLARAȚIE DE CONFORMITATE

RBC 312 În cadrul testelor de acceptanță a sistemului ETCS nivel 2, se va efectua o verificare a conținutului telegramelor emise/recepționate de către RBC și de balize.(LC)

RBC 313 Declarație de conformitate. În cadrul testelor, Antreprenorul trebuie să ofere posibilitatea tehnică de a se citi efectiv conținutul telegramelor emise/recepționate de către RBC sau de

balize, pentru orice situație posibilă din proiect. În această situație, CFR solicită o declarație din partea Ofertantului prin care garantează posibilitatea de a se citi efectiv telegramele în timpul testelor.(O)

9 TESTARE ȘI ACCEPTANȚĂ SISTEM RBC

RBC 314 Ofertantul trebuie să asigure instalarea și punerea în funcțiune a sistemului.(LC)

RBC 315 După fiecare instalare, ofertantul trebuie să livreze un dosar care trebuie să conțină toate documentele pentru echipamentele instalate. Dosarul va conține planuri de cablare, instalare precum și setările folosite, etc.(LC)

RBC 316 La fiecare instalare și comisionare trebuie să participe și personal CFR.(LC)

9.1 Acceptanța Sistemului

Acceptanța sistemului se va face prin următoarele activități:

RBC 317 FAT (Teste de acceptanță la producător). În timpul FAT ofertantul este obligat să efectueze teste prin care să dovedească îndeplinirea tuturor funcționalităților software și să testeze elementele, unitățile și piesele individuale ale sistemului, pentru a se dovedi deplina conformitate cu specificațiile din documentele furnizate. Beneficiarul are dreptul să participe la toate FAT-urile realizate de furnizor, iar Antreprenorul are, în acest sens, obligația transmiterii în timp util a solicitării de participare și a planurilor de testare.(LC)

RBC 318 Teste la instalare. Testele efectuate la instalare sunt realizate pentru a asigura integritatea echipamentelor după livrare și instalare. De asemenea în urma efectuării acestora se validează configurația hardware, integrarea sistemelor RBC - CE - GSM-R și faptul că instalarea corespunde specificațiilor. Ofertantul este responsabil pentru procedura de testare a tuturor echipamentelor sistemului RBC.(LC)

9.2 Acceptanța funcțională

RBC 319 Antreprenorul va face teste de integrare, funcționale a sistemului integrat „end-to-end” înainte de a chema CFR-ul la teste. Acesta va solicita începerea testelor CFR numai dacă testele proprii s-au terminat cu succes și rezultatul pozitiv obținut va fi prezentat Beneficiarului, prin transmiterea dosarului de verificare internă, din care să reiasă testele efectuate și rezultatele obținute, cu cel puțin o lună înainte de începerea testelor CFR.(LC)

RBC 320 Ofertantul va prezenta, ca parte a ofertei, planul de testare a îndeplinirii tuturor cerințelor RBC din prezentul document, cu o descriere sumară a situațiilor de testare. Planul de testare va cuprinde atât testele care se vor efectua în laborator cu un simulator al mișcării trenului, cât și testele dinamice care se vor efectua pe teren, cu trenul de teste. Pentru aceasta Ofertantul va prezenta o matrice de conformitate în care fiecare cerință va fi prezentată și explicat modul de realizare și testare de către Ofertant, atât în laborator cât și în teren, precum și succesiunea realizării testelor.(O)

RBC 321 Antreprenorul va pune la dispoziție, pe toată durata contractului (în faza de derulare a activității Comisiei de Verificare tehnică din partea CFR) un simulator pentru OBU, care să ofere toate informațiile prezente pe DMI-ul aflat pe locomotivă. Acesta va fi conectat la RBC-ul instalat în proiect sau la un alt RBC, instalat în altă locație, pe care o va pune la dispoziție pentru efectuarea testelor Comisiei de verificare tehnică din partea CFR. În eventualitatea utilizării unui RBC instalat în altă locație, acesta trebuie să fie de același tip cu cel furnizat în proiect și să ruleze aceeași versiune de software, să aibă aceeași configurație, iar informațiile necesare trebuie furnizate de simulatoare/echipamente CE reale, care să ruleze același software ca instalațiile CE din proiect. Antreprenorul trebuie să asigure asistența personalului CFR pentru operarea simulatoarelor, pe durata contractului. (LC)

RBC 322 La efectuarea testelor cu locomotiva în regim dinamic, anterioare punerii în funcție a instalațiilor CE, Antreprenorul va asigura personalul necesar ocupării de la machetele de secțiuni a

circuitelor de cale, în concordanță cu deplasarea trenului.(LC)

RBC 323 În timpul executării testelor prezentate în ofertă, la punctul RBC 320, în cazul în care reprezentanții CFR constată că testul propus de către Antreprenor nu este concludent pentru dovedirea completă a îndeplinirii unei cerințe, CFR poate solicita Antrenorului completarea cu teste adiționale, fără costuri suplimentare.(LC)

RBC 324 Asigurarea trenului de testare cu personalul aferent, pentru efectuarea testelor de integrare și acceptanță ale sistemului ERTMS nivel 2, în regim dinamic, este obligatorie și este în sarcina exclusivă a Antreprenorului.

Trenul de testare trebuie asigurat pe întreaga durată a testării dinamice, pentru dovedirea îndeplinirii tuturor cerințelor, precum și pentru verificarea remedierii eventualelor neconformități. (LC)

10 VALORI NAȚIONALE ROMÂNIA

RBC 325 Valorile naționale pentru România, pe care Antreprenorul trebuie să le integreze în sistemul ERTMS livrat, sunt prezentate în tabelul de mai jos(LC):

Nr crt.	Variabila	SRS	Valori Naționale
1	Indicativ baliză	NIC C	336
2	Limita de viteză în modul Shunting	V_NVSHUNT	30 km/h
3	Limita de viteză în modul Staff Responsible	V_NVSTFF	20 km/h
4	Limita de viteză în modul On Sight	V_NVONSIGHT	20 km/h
5	Limita de viteză în mod Unfitted	V_NVUNFIT	100 km/h
6	Release Speed valoare	V_NVREL	20 km/h
7	Viteza limita pentru declanșarea funcției Override	V_NVALLOWOVTRP	20km/h
8	Limita de viteza Override de supravegheat atunci când funcția "override EoA" este activă	V_NVSUPOVTRP	20 km/h
9	Distanța pentru anularea frânării trenului când funcția Override (suprareglare) este declanșată	D_NVOVTRP	200 m
10	Timpul maxim pentru anularea frânării trenului când funcția Override (suprareglare) este declanșată	T_NVOVTRP	60 s
11	Distanța care va fi folosită la protecția de îndepărtare, protecția de mers înapoi și supravegherea la staționare	D_NVROLL	2 m
12	Distanța permisă de dat înapoi în modul Post Trip	D_NVPOTRP	200 m
13	Reacția sistemului dacă timpul maxim de monitorizare al canalului radio este depășit	M_NVCONTACT	Frânare de serviciu



14	Timpul maxim de la crearea în RBC a ultimei telegrame primite	T_NVCONTACT	15 s
15	Schimbarea Id-ului mecanicului permisă în timpul mersului	M_NVDERUN	YES
16	Distanța maximă de rulare permisă în modul Staff Responsible	D_NVSTFF	Infinit
17	Modificarea factorului de aderență pentru mecanic	Q_NVDRIVER_ADHES	Nu este permis
18	Permisiunea de a folosi frâna de serviciu în monitorizarea vitezei țintă	Q_NVSRBKTRG	YES
19	Qualifier Emergency Brake Release	Q_NVEMRRLS	0 (corespunzătoare „Release only at standstill possible”)
20	Distanța față de semnal pentru activarea funcției TAF	L_TAFDISPLAY	200 m
21	Timpul când OBU începe să solicite la RBC sa prelungească MA înainte de a începe să frâneze	T_MAR	20 s
22	Timpul pt transmiterea raportului de poziție de la OBU la RBC	T_CYCLOC	6s
23	Intervalul de timp pentru cererea MA (între două MA)	T_CYCRQST	10 s

Observație:

Valorile cu roșu din tabel nu sunt definite ca valori naționale în UNISIG, dar au fost stabilite de către CFR cu valorile corespunzătoare pentru România.

RBC 326 Antreprenorul va prezenta toate valorile folosite pentru restul variabilelor definite în capitolul 7.5 din SUBSET 026.(LC)