

Procedurile de admitere la cursurile CENAFER vor fi simplificate. Va fi achiziționat un simulator pentru mecanici locomotivă

13 mai 2021



Informațiile au fost furnizate zilele trecute de către șeful CENAFER Mircea Dorobanțu în cadrul unui eveniment organizat de Carieră Feroviară în România (CFiR).

Directorul CENAFER a precizat însă că nu poate spune mai multe deoarece noua procedura este în lucru. „Avem în vedere modificarea procedurii de admitere la curs astfel încât să fie mai simplă, nu pot spune mai multe căci e în lucru, va fi publicată pe site”, a zis el.

Tot la capitolul noutăți, Mircea Dorobanțu a anunțat intenția de achiziție în acest an a unui simulator pentru partea de tracțiune care să ofere viitorilor mecanici de locomotivă condiții de pregătire cât mai apropiate de cele reale.

„Avem intenția ca în acest an să reușim să achiziționăm un simulator tracțiune care să permită cursanților să se simtă ca într-o locomotivă reală”. În proporție de 90%, vom reuși să achiziționăm pentru mecanici, spune el.

Pandemia a avut și o parte bună, paradoxal. Nefiind necesară prezența fizică a cursanților, clasele au putut fi mai mari, satisfăcându-se astfel mai multe cereri, a explicat directorul CENAFER.

El a promis și o facilitare a accesului persoanelor fizice la cursuri. „Și cursuri pe persoane fizice se vor face când se vor satisface cerințele de la angajatori”, a spus el.

Activitatea CENAFER, legată de oameni și de sistemul feroviar

Alte idei prezentate de Dorobanțu:

- CENAFER nu poate sta izolat cu anumite principii învechite. „Activitatea noastră e legată de oameni și de sistemul feroviar. Este nevoie de personal de execuție calificat în sistemul feroviar. Acesta e un sistem foarte complex, peste 150 de ani, ajuns la maturitate. Nu e vorba de simple locuri de muncă, e nevoie de pricepere, devotament, spirit de echipă astfel încât sistemul să funcționeze”.
- Cursurile organizate de CENAFER sunt o ușă, o poartă. „Nu putem intra undeva dacă nu avem poartă, ușă, dar asta nu e suficient. E important să intrăm în sistemul feroviar și cunoștințele să le aplicăm”.
- Pregătirea trebuie să fie pentru noi înșine. „Impiegatul de mișcare e singur, dacă se întâmplă ceva? Ce face? De aceea e important să ne pregătim noi pentru noi”, spune el.

Cursurile organizate de CENAFER

Toate cursurile urmează principiul de bază pe calea ferată: siguranța circulației. Nu există diferențieri operatori privați sau operatori de stat din punct de vedere al pregătirii.

- Ramură mișcare comercial. CENAFER pregătește acur curs 11 săptămâni, manevrant vagoane 11 săptămâni, șef manevră 22 săptămâni, casier CF, magazinerul, conductorul de tren, șeful de tren, impiegatul de mișcare și operatorul de circulație.
- Ramură de linii: revizor cale puncte periculoase (are grijă de calea de rulare să fie în condiții normale, iar punctele periculoase să fie supravegheate, inclusiv lucrările din jurul CF), șeful de echipa lucrări, șeful de district linii – funcție foarte importantă, electromecanic, curs de 30 de săptămâni. CENAFER mai califică electromecanic tracțiune electrică activi în cadrul substațiilor de tracțiune microcentralelor de unde curentul electric e trimis în fir. Altă funcție e dispecerul energetic feroviar – supravegherea alimentării căii ferate.
- Ramura tracțiune: durează 36 săptămâni un curs de mecanic locomotivă, „curs ce pregătește acei oameni ce conduc trenul în conformitate cu regulamentele, dar și supravegheaza tehnic locomotiva”. Utilajele grele de cale sunt mașinării utilizate de curățare a pietrei sparte, mașini conduse de mecanici, Vagoanele sunt și ele întreținute, aici avem 3 săptămâni pentru revizor vagoane, mai spune Mircea Dorobanțu.

- Metrou. CENAFER pregătește și personal destinat metroului, frate mic al căii ferate. Sunt cursuri de 11 săptămâni pentru controlor acces metrou, casier și impiegați de mișcare.

Perspectivile angajării la calea ferată

Cei care optează pentru sistemul feroviar fac un pas înainte și acesta este lucru bun. Calea Ferată este un sistem cu perspectivă. Dacă după 150 de ani, calea ferată e însă recomandată, folosită, vă dați seama că e de viitor. Sistemul feroviar poate transporta cantități mari de marfă. O navetă de cărbune poate merge până la 3.000 de tone, imaginați-vă dacă am merge pe camioane pe 3000 de tone. La călători, din punct de vedere al poluării, calea ferată e pe primele locuri, în special dacă vorbim de transportul electrificat. Multe state fac linii de mare viteză. Cum să nu fie o perspectivă pentru angajați? Când se fac investiții în domeniu, e nevoie de oameni”, spune Dorobanțu.

El subliniază faptul că pe lângă partea de formare profesională, „sistemul feroviar trebuie să primească absolvenții cursurilor și este necesar ca toate companiile feroviare să aibă politica lor de personal”.

Sursa: Club Feroviar