



DOCUMENTUL DE REFERINȚĂ AL REȚELEI CFR - 2021

ANEXA 9.d1 **REGLEMENTĂRI PRIVIND MODUL DE DESFĂȘURARE A ACTIVITĂȚII DE MANEVRĂ/TRANSPORT FEROVIAR PE LFI "CN APM SA CONSTANTA AGIGEA NORD – COMVEX"**

Valabilitate: 13.12.2020 – 11.12.2021

Versiune: 10.0

Actualizare: 30.07.2019



COMPANIA NAȚIONALĂ DE CAI FERATE CFR SA

CN APM SA C-TA.

NR...../.....

SRCF CF Constanța

NR. 357/31.07.2018

APROBAT
Director,**Reglementări privind modul de desfășurare a activității de manevră/transport feroviar pe LFI CN APM SA Constanta Agigea Nord - Convex”****1.Modul în care se face accesul la stația CFR de racord Agigea Nord**

LFI C.N. APM S.A Constanta Agigea Nord-Convex denumita prescurtat LFI Agigea Nord-Convex se racordeaza la infrastructura feroviara din statia CF Agigea Nord, in cap Y al statiei, in prelungirea liniei 5 prin schimbatorul simplu nr.4A, centralizat, sina tip 49, traverse de lemn, raza 300, tg 1/9 si in prelungirea liniei 6 prin schimbatorul simplu nr. 2A, centralizat, sina tip 49 , traverse de lemn, raza 300, tg 1/9 proprietatea CNCF “ CFR “ S.A.

Ultimele aparate de cale apartinand CNCF “ CFR “ S.A sunt schimbatorii simpli nr.4A si nr.2A.

Punctele de racordare ale LFI CN APM SA Constanta Agigea Nord –Convex la infrastructura feroviara publica CNCF “CFR” SA sunt: pe firul I, semnalul YPF la km 231+198,10 care reprezinta km 0+000 al LFI CN APM SA Agigea Nord -Convex , iar pe firul II semnalul YP , la km 4+159,54 al LFI CN APM SA Agigea Nord-Convex.

LFI are ecartament normal de 1435 mm.

Racordul pe firul I dinspre statia CF Agigea Nord spre LFI CN APM SA Constanta Agigea Nord –Convex, prin schimbatorul simplu nr.4A, este acoperit de semnalele luminoase X5, X4, cap Y al statiei CF Agigea Nord, iar dinspre LFI CN APM SA Constanta Agigea Nord – Convex spre statia CF Agigea Nord, de semnalul luminos YPF si semnalul de manevra M8.

Racordul pe firul II dinspre statia CF Agigea Nord spre LFI CN APM SA Constanta Agigea Nord – Convex, prin schimbatorul simplu nr.2A, este acoperit de semnalele luminoase X7, X6, iar dinspre LFI CN APM SA Constanta Agigea Nord –Convex spre statia CF Agigea Nord, de semnalul luminos YP si semnalul de manevra M6.

Schimbatorii simpli nr.2 A si nr.4 A sunt centralizati si impreuna cu semnalele luminoase YP, YPF, X4,X5,X6,X7, M6, M8 sunt inclusi in instalatia de centralizare a statiei CF Agigea Nord si sunt manipulate de IDM DISPOZITOR AL ST.Agigea Nord.

Racordul la infrastructura feroviara nu este acoperit cu linii de evitare sau saboti de deraiere, fiind intocmite in acest sens “ Reglementari comune CN APM SA Constanta – CNCF “CFR” SA Sucursala Regionala Constanta privind masurile de siguranta suplimentare pentru exploatarea LFI CNAPM SA Constanta Agigea Nord-Convex nr”.48160/2018.

2 CLADIRI DE EXPLOATARE SI INSTALATII DE S.C. CE DESERVESC LINIA FERATA INDUSTRIALA.PERSONAL DE DESERVIRE**a) Cladiri de exploatare :**

- Incaperea personalului de avizare, primire si expediere a transporturilor se afla in cladirea dispecerului apartinand S.C. COMVEX S.A,
- Cladirea operatorului portuar,
- Cladirea biroului IDM dispozitor al LFI Agigea Nord-Convex

b) Instalatii SCB :

- semnale de circulatie :X, XF, XIIVP, Y1, Y2, YIII, YIV si X1, X2, XIII si XIV
- semnale de manevra : M1, M3, M5, M7, M9, M11, M13, M15, M19, M21, M2 si M4
- semnale repetitoare : R1XIVP cu R2XIVP, R1XF si R2XF

-SAT: la km1+340,20

-SAT : la km 1+180,02

schimbatoarele de cale centralizate electrodinamic :

- amplasate in **Liniile de circulatie** nr : 4A, 2A, 1, 5, 9, 13,15, 17, 19,21, 23,25 ;
- amplasate in **Grupa A** nr : 2, 4 , 6, 8, 10 ;
- amplasate in **Grupa N** nr : 5 si nr.5N ;

schimbatoarele de cale necentralizate :

- amplasate in **Grupa B** : 2B, 3B, 5B, 4B, 6B, 7B, 8B, 9B, 10B, 12B, 13B, 14B si 16B, 18B si 20B ;
- amplasate in **Grupa N** : 1N, 2N, 3N ;
- amplasate in **Grupa S** : 1S, 2S ;

c)Instalatii IFTE:

Liniile 1C, 2C, 1D, 2D si liniile din grupa A : 1A, 2A, 3A, 4A, 1AS, 2AS, 1EV sunt electrificate

d)Instalatii TC :

- legatura intre conductorul de manevra, IDM LFI Agigea Nord-Convex, IDM dispozitor din statia Agigea Nord, respectiv mecanicul locomotivei de manevra se face cu ajutorul statiilor radio-telefon.
- legatura telefonica directa cu IDM dispozitor st.Agigea Nord

e)**Personal de deservire**

- dispecer,
- operator portuar,
- responsabil SC,
- IDM
- personal OTF

3.Modul de circulație a trenurilor sau a convoaielor de manevră de la stația CFR de racord Agigea Nord pana pe LFI Agigea Nord si invers:

- pe baza semnalelor fixe de circulație ;
- pe baza ordinului de circulație întocmit de IDM al stației Ag.Nord respectiv IDM al LFI Agigea Nord-Convex

3.1.Circulația trenurilor din statia CF Agigea Nord pe LFI Agigea Nord-Convex(CPZC-gr.A) si invers

Accesul pe LFI Agigea Nord-Convex , se face in baza indicatiilor permise ale semnalelor de circulație X,XIVP,XF.

Accesul in statia CF Agigea Nord se face in baza indicatiilor permise ale semnalelor de circulație Y,YPF.

Intre stația CF Agigea Nord si LFI Agigea Nord-Convex si invers, circulația trenurilor se face dupa sistemul BLA(bloc de linie automat), cu tractiune electrica ,conform reglementarilor specifice in vigoare. În vederea asigurării condițiilor de siguranța circulației pentru circulația între LFI Agigea Nord-Convex și Agigea Nord se stabilesc urmatoarele :

1.Trenurile care se compun pe LFI Agigea Nord-Convex efectueaza revizia tehnica la compunere pe liniile CPZC-grupeii de circulație(A) din cadrul LFI Agigea Nord-Convex. Aratarea vagoanelor trenului se intocmeste de personalul OTF si se verifica de IDM LFI Agigea Nord-Convex

care verifica si asezarea corecta a manerelor schimbatoarelor de regim gol-incarcat conform R006 art.70 alin.13.In baza notei de frână întocmită de personalul OTF, IDM LFI Agigea Nord-Convex întocmește nota de repartizare a frânelor de mână.

Revizorul tehnic de vagoane executa revizia tehnica la compunere si proba franei numai dupa ce trenul a fost acoperit cu discuri rosii (reflectorizante -noaptea sau pe timp cu vizibilitate redusa) de catre personalul OTF(sef tren,sef manevra,iar in lipsa acestuia de catre RTV) din dispozitia IDM LFI Agigea Nord-Convex.Punerea la dispozitia RTV a trenului in vederea efectuarii reviziei tehnice si a probei de frana se face in scris de IDM sub semnatura sa si a RTV in registrul pentru revizia tehnica si proba franei aflat la IDM LFI Agigea Nord-Convex.

Dupa terminarea RTC si a probei de frana,RTV consemneaza acest lucru sub semnatura in registrul pentru revizia tehnica si proba franei.

2.Trenurile care sosesc pe liniile grupei de circulatie din cadrul LFI Agigea Nord-Convex(CPZC-gr.A) vor efectua revizia tehnică la sosire pe aceste linii.

3.Circulatia trenurilor la/dela LFI Agigea Nord-Convex (CPZC-gr.A) se face conform livretului de mers al trenurilor de marfa pe SRCF Constanta.

4. La compunerea trenurilor pe LFI Agigea Nord-Convex se respecta prevederile R005 art.94.

Observatii.

- In cazul cand este necesar depasirea la manevra a limitei incintei statiei CF Agigea Nord,sau a limitei LFI Agigea Nord-Convex se procedeaza similar R005 art.46 alin. 11) cu mentiunea ca portiunea de linie cuprinsa intre semnalele X-YPF si XF-YP se considera linie curenta.
- IDM dispozitor al LFI Agigea Nord- Convex retrage si opreste manevra in conformitate cu R005 art.77 cu cel putin 10 minute inainte de primirea/expedierea trenului din /in directia st.Agigea Nord.
- IDM dispozitor din statia CF Agigea Nord retrage si opreste manevra in conformitate cu PTE al statiei CF Agigea Nord-Fisa nr.2(similar directiei Agigea Ecluză) inainte de primirea/expedierea trenului din /in directia LFI Agigea Nord-Convex(CPZC-gr.A)
- Circulatia trenurilor pe distanta st. Agigea Nord -LFI Agigea Nord-Convex(CPZC-gr.A) si invers se afla sub conducerea operatorului RC de la RRC Constanta in conformitate cu reglementarile specifice in vigoare cu urmatoare mentiuni:
 - introducerea si ridicarea restrictiilor de viteza de pe liniile de circulatie LFI Agigea Nord-Convex(CPZC-gr.A) respectiv de pe linia curenta LFI Agigea Nord-Convex(CPZC-gr.A)-st.Agigea Nord sunt aduse imediat la cunostinta operatorului RC prin telefonograma pentru a fi avizate conform prevederilor instructionale.La intrarea in serviciul IDM dispozitori si operatorul RC fac verificarea restrictiilor de viteza.
 - in cazul inchiderilor de linii de circulatie de pe LFI Agigea Nord-Convex(CPZC-gr.A) cu scoaterea de sub tensiune a liniei de contact cu afectarea liniei curente LFI Agigea Nord-Convex(CPZC-gr.A)-st.Agigea Nord ,respectiv in cazul inchiderii linie curente LFI Agigea Nord-Convex(CPZC-gr.A)-st.Agigea Nord cu sau fara scoatere de sub tensiune,aprobarea de inchidere precum si redeschiderea este data de operatorul RC.In restul cazurilor operatorul RC este avizat verbal de catre IDM.
 - in cazul deranjamentelor , lucrarilor si reviziilor la instalatiile de SC aferente liniilor de circulatie de pe LFI Agigea Nord-Convex(CPZC-gr.A)operatorul RC este avizat verbal,cu exceptia deranjamentelor la instalatiile SAT de la trecerile la nivel in care caz operatorul RC este avizat in scris.
- In cazul defectarii instalatiilor CED respectiv CCP se procedeaza conform procedurilor specifice in vigoare ,instructiilor de manipulare a instalatiilor CED din st.Agigea Nord respectiv CCP de pe LFI Agigea Nord-Convex..

3.2. Date privind tonajele și vitezele maxime admise la circulație între stația CFR de racord Agigea Nord și LFI Agigea Nord-Convex ; procente de frânare în circulație, gabarite utilizate

Elemente de exploatare :

1. Sarcina admisă pe osie : 21,5 tone / osie

2. Tonajul maxim admis :

Sensul :	Tonaj maxim de remorcat	Locomotiva tren	Locomotiva DT	Locomotiva împingătoare
Agigea Nord – CPZC (gr.A)	2910	<u>060DA/EA</u> 2910		-
Agigea Nord – CPZC (gr.A)	1400	<u>040DHC</u> 1400	-	-
CPZC (gr.A)-Agigea Nord	1100	<u>060DA/EA</u> 1100	-	-
CPZC (gr.A)-Agigea Nord	2200	<u>060DA/EA</u> 1100	-	<u>060DA/EA</u> 1100
CPZC (gr.A)-Agigea Nord	3000	<u>060DA/EA</u> 1100	<u>060DA/EA</u> 900	<u>060DA/EA</u> 1000
CPZC (gr.A)-Agigea Nord	755	<u>040DHC</u> 755	-	-

3. Viteza maximă admisă : conform livret.

4. Felul frânării :

- frânare automată,

5. Procentul de masă frânată admis : conform livret.

6. Procent de masă frânată pentru mentinere pe loc : 10 %

7. Gabarit utilizat : gabarit liberă trecere.

3.3 Datele tehnice constructive ale LFI Agigea Nord-Convex și afectarea liniilor

Liniile de circulație

Nr. linie	Afectare	Lungime construct.	Aparate de cale (Nr,tip,raza,tg)	Tip și raza tip traverse	Raza minimă curbe (metri)	Declivitate max (‰)	Sarcina maximă (t/osie)
1C	Circulație	707,00	Nr.4A tip 49,raza 300,tg.1/9 aparține CNCF "CFR" SA.	Tip 49/ traverse de lemn și beton	460	14,59	21,5
2C	Circulație	1696,00	Nr.2A tip 49,raza 300,tg.1/9 aparține CNCF "CFR" SA.	Tip 49/ traverse de lemn și beton	190,5	14,71	21,5

1D	Circulație	1565,00	Nr.1 tip 49,raza190,tg.1/9 Nr.5 tip 49,raza 190,tg.1/9 Nr.9 tip 49,raza 190,tg.1/9 Nr.13 tip 49,raza 190,tg.1/9 Nr.25 tip 49,raza 190,tg.1/9	Tip 49/ traverse de lemn si beton	14,78	21,5
2D	Circulație	449,00	Nr.15 tip 49,raza 190,tg.1/9 Nr.17 tip 49,raza 190,tg.1/9 Nr.19 tip 49,raza 190,tg.1/9	Tip 49/ traverse de lemn si beton	3,64	21,5

Grupa A

Nr. linie	Afectare	Lungime Construct./ Lung.utila (metri)	Nr.ap.cale (Nr,tip,raza,tg)	Tip sina tip traverse	Raza minima curbe (metri)	Declivitate max (o/oo)	Sarcina maxima (t/osie)
1 A	Primire expediere	939,40/ 745,00	Nr.19 tip 49,raza 190,tg.1/9 Nr.6 tip 49,raza 190,tg.1/9	Tip 49/ traverse de lemn si beton	350	1,29	21,5
2 A	Primire expediere	846,40/ 743,00	Nr.23 tip 49,raza 190,tg.1/9 Nr.8 tip 49,raza 190,tg.1/9	Tip 49/ traverse de lemn si beton	410	1,00	21,5
3 A	Primire expediere	845,00/ 741,00	Nr.21 tip 49,raza 190,tg.1/9 Nr.10 tip 49,raza 190,tg.1/9 Nr.6 tip 49,raza 190,tg.1/9 Nr.4 tip 49,raza 190,tg.1/9 Nr.2 tip 49,raza 190,tg.1/9	Tip 49/ traverse de lemn si beton		1,32	21,5
4 A	Primire expediere	760,00/ 657,00	Nr.27 tip 49,raza 190,tg.1/9 Nr.10 tip 49,raza 190,tg.1/9	Tip 49/ traverse de lemn si beton		1,00	21,5
1AS	Așteptare	70,00/ 54,91	Nr.15 tip 49,raza 190,tg.1/9	Tip 49/ traverse de lemn si beton		0	21,5
2AS	Așteptare	70,00/ 54,91	Nr.4 tip 49,raza 190,tg.1/9	Tip 49/ traverse de lemn si beton		0	21,5
1EV	Evitare	70,00/ 54,91	Nr.2 tip 49,raza 190,tg.1/9	Tip 49/ traverse de lemn si beton		0,40	21,5

Grupa B

Nr. linie	Afectare	Lungime Construct. /Lung.utila (metri)	Nr.ap.cale (Nr,tip,raza,tg)	Tip sîna tip traverse	Raza minima curbe (metri)	Declivitate max (o /oo)	Sarcina maxima (t/osi e)
1B	Manevra	561,00/ 484,71	Nr.9B tip 49,raza 190,tg.1/9 Nr.8B tip 49,raza 190,tg.1/9	Tip 49/ traverse de lemn si beton	350		21,5
2B	Manevra	610,00/ 424,30	Nr.9B tip 49,raza 190,tg.1/9 Nr.20B tip 49,raza 190,tg.1/9	Tip 49/ traverse de lemn si beton	350	1,12	21,5
3B	Manevra	521,00/ 379,00	Nr.13B tip 49,raza 190,tg.1/9	Tip 49/ traverse de lemn si beton	350	1,12	21,5
4 B	Manvera	563,00/ 437,92	Nr.18B tip 49,raza 190,tg.1/9	Tip 49/ traverse de lemn si beton	356	1,12	21,5
5 B	Manevra	740,00/ 542,16	Nr.2B tip 49,raza 190,tg.1/9 Nr.3B tip 49,raza 190,tg.1/9 Nr.5B tip 49,raza 190,tg.1/9 Nr.7B tip 49,raza 190,tg.1/9 Nr.12B tip 49,raza 190,tg.1/9	Tip 49/ traverse de lemn si beton		1,12	21,5
1LT	Tragere	590,00/ 540,80	Nr.2B tip 49,raza 190,tg.1/9	Tip 49/ traverse de lemn si beton		0,05	21,5
1CV	Incarcare Descarcare	1420,00/ 1371,00	Nr.10B tip 49,raza 190,tg.1/9	Tip 49/ traverse de lemn si beton	450	0,00	21,5
2CV	Acumulare vagoane	722,00/ 700,00	Nr.6B tip 49,raza 190,tg.1/9	Tip 49/ traverse de lemn si beton	343	0,00	21,5

Grupa de linii N

Nr. linie	Afectare	Lungime const/utila (metri)	Nr.ap.cale (Nr,tip,raza,tg)	Tip sina tip traverse	Raza minima curbe (metri)	Declivitate max (o/oo)	Sarc. Max/osie (t)
1N	Evitare	63,00/ 56,00	Nr.7 tip 49,raza 190,tg.1/9	Tip 49/ traverse de lemn si beton		15	21,5
2N	Legatura	473,00/ 468,00	Nr.7 tip 49,raza 190,tg.1/9	Tip 49/ traverse de lemn si beton	160	5	21,5
3N	Manevra	341,00/ 305,00	Nr.1N tip 49,raza 190,tg.1/9 Nr.3N tip 49,raza 190,tg.1/9	Tip 49/ traverse de lemn si beton	160	10	21,5
4N	Manevra	337,00/ 300,00	Nr.1N tip 49,raza 190,tg.1/9 Nr.2N tip 49,raza 190,tg.1/9	Tip 49/ traverse de lemn si beton	300	7,3	21,5
5N	Incarcare Descarcare	177,00/ 130,00	Nr.3N tip 49,raza 190,tg.1/9	Tip 49/ traverse de lemn si beton		1,4	21,5
6N	Incarcare Descarcare	224,00/ 164,00	Nr.2N tip 49,raza 190,tg.1/9	Tip 49/ traverse de lemn si beton		1,1	21,5

Grupa de linii S

Nr. linie	Afectare	Lungime const/utila (metri)	Nr.ap.cale (Nr,tip,raza,tg)	Tip sina tip traverse	Raza minima curbe (metri)	Declivitate max (o/oo)	Sarc. max/osie (t)
Linia 1S	Manevra	3.669,120	Nr.1S tip 49,raza 190,tg.1/9 Nr.2S tip 49,raza 190,tg.1/9 Nr.3S tip 49,raza 190,tg.1/9	Tip 49/ traverse de lemn si beton T13	155	4,22	21,5
Linia 2S	Manevra	444,747	Nr.2S tip 49,raza 190,tg.1/9 Nr.3S tip 49,raza 190,tg.1/9	Tip 49/ traverse de lemn si beton T13	300	0,0	21,5

Total 4113,867 metri

4) Modul de efectuare a manevrei pe LFI Agigea-Nord Convex
a) Stabilirea tipurilor de manevre care se efectuează pe LFI :

- 1.compunere – descompunere a garniturilor de tren ;
- 2.introducerea – scoaterea vagoanelor în/din compunerea trenurilor ;
- 3.regararea trenurilor convoaie de manevră sau a vagoanelor;
- 4.introducerea și scoaterea vagoanelor la și de la fronturile de încărcare/descărcare;
- 5.ducere/aducere a vagoanelor între diferitele grupe de linii(primire-expediere, tehnice, reparații) ;
- 6.alte operatiuni de manevră;
- 7.pe LFI Agigea Nord-Convex sunt admise pentru manevra feroviara locomotive de tipul LE,DA, si LDH.

Pe LFI este admisă manevra în sistem simplificat (fără mecanic ajutor, cu personal autorizat pentru activitatea de manevra în conducere simplificată).

b) Delimitarea zonelor de manevră pe LFI :

- zona nr.1 : de la semnalul de intrare X, linia 1D , linia 4A până la axa grupei A,
- zona nr.2 : de la semnalul de intrare XF, linia 2D ,liniile 1A÷3A ,linia 1AS, până la axa grupei A,
- zona nr.3 : de la marca de siguranță a sch.de cale nr 5 și liniile 1N, 2N, 3N, 4N, 5N, 6N;
- zona nr.4 : de la axa grupei A,liniile 1A÷4A,2AS,1Ev, până la semnalele de manevra M2,M4;
- zona nr.5 : de la semnalul de manevra M2 și liniile 1B ,2B, 3B, 4B, și LT ;
- zona nr.6 : de la marca de siguranță a schimbătorului de cale 7B, liniile 5B , 1CV și 2CV ;
- zona nr.7 : de la marca de siguranță a schimbătorului nr.1S ,linia 1S până la varful schimbătorului de cale de cale nr.2S;
- zona nr.8 : de la marca de siguranță a schimbătorului de cale 2S, linia 1S , schimbătorul de cale 3S până la opritorul fix 09 ;
- Zona nr.9: de la marca de siguranță a schimbătorului nr.2S, linia 2S, până la marca de siguranță schimbătorului de cale nr.3S;

- coordonarea manevrei pe și între zonele de manevră de pe LFI se face de către IDM al LFI Agigea Nord-Comvex ;
- efectuarea manevrelor cu două locomotive în aceeași zonă de manevră este interzisă ;
- trecerea convoiului de manevră sau a locomotivei de manevră dintr-o zonă de manevră în altă zonă de manevră se face numai cu aprobarea IDM al LFI Agigea Nord-Comvex ;
- când necesitățile impun trecerea unui convoi de manevră sau a unei locomotive de manevră dintr-o zonă de manevră în alta, IDM al LFI Agigea Nord-Comvex va lua măsuri de oprire și retragere a manevrei în zona în care urmează să se treacă și numai după ce i s-a comunicat de către conducătorul manevrei sau mecanicul de locomotivă că manevra a fost retrasă și oprita dispune trecerea dintr-o zonă de manevră în alta.

c) Componența minimă a partidei de manevră :

- conducător manevra (șef tren,șef manevră) și minim un manevrant de vagoane.

d) Efectuarea și coordonarea manevrei pe LFI

Manevra se execută după un plan de manevră întocmit de IDM al LFI Agigea Nord-Comvex, în baza programelor zilnice de încărcări – descărcări stabilite a programului de circulație a trenurilor și a solicitărilor în scris făcute de reprezentantul OTF. Planul de manevră se transmite în scris, către șef de manevra al OTF care conține : tonajul maxim cu care se execută manevra, procent de masă frânată la menținerea pe loc, procent de masă frânată la manevră, operațiunile de manevră de executat, condiții speciale de trecere dintr-o zonă de manevră în alta, trecerile la nivel cu circulație rutieră nedirijată (IR),asigurarea vagoanelor contra fugirii după terminarea manevrei, respectarea normelor NSPM la manevră.

Înainte de începerea oricărei manevre, șeful de manevră :

- ia legătura personal cu mecanicul de locomotivă pentru identificare și comunicare a planului de manevră ;
- aduce la cunoștință personalului din partida de manevră și ia măsuri de organizare a lucrului prin repartizarea către aceștia de sarcini conform reglementărilor specifice în vigoare;
- verifică dacă convoiul are asigurată frânarea la procentul de masă frânată stabilit ,cu franele de mână ocupate de agenți,respectiv cu franele automate în acțiune.
- în toate cazurile la efectuarea manevrei peste trecerile la nivel cu circulație rutieră nedirijată(IR),conducătorul manevrei oprește convoiul de manevra și trimite un agent din partida de manevra pentru oprirea circulației rutiere și asigurarea pasajului la nivel.

e) Condiții tehnice care trebuie îndeplinite la manevra pe LFI Agigea Nord-Comvex(exclusiv grupa de linii N,1Cv,2Cv,S)

Viteza maxima la manevra este de 40 km/h, lungimea maxima admisă a convoiului de manevră este de 650 m, tonajul maxim 2910 tone, procentul de masă frânată la manevră 45%, iar procentul de masă frânată pentru menținerea pe loc de 10%.

f) Modul specific de asigurare pentru menținerea pe loc sau contra fugirii vehiculelor feroviare pe LFI Agigea Nord-Comvex.

Vehiculele feroviare care staționează pe LFI Ag. Nord-Comvex(Gr A sau B, Tragere) se asigură contra fugirii prin strângerea frânelor de mână bune pentru asigurarea procentului minim de menținere pe loc de 3%.

In caz de vant puternic ,vehiculele feroviare care staționează pe LFI Ag. Nord-Comvex(Gr A ,B, Grupa N,1CV,2CV, Tragere) se asigură contra fugirii prin strângerea tuturor frânelor de mână bune si cu saboti asezati la rotile extreme ale vagoanelor extreme. Starea de vant puternic o stabileste IDM dispozitor LFI Agigea-Nord Comvex conform Instructiei nr.311.

In toate cazurile verifica și raspunde de asigurarea contra fugirii a vagoanelor personalul OTF care a facut asigurarea.

Verifica asigurarea contra fugirii a vagoanelor staționate pe liniile grupei A si B, IDM dispozitor LFI Agigea Nord-Comvex.

LFI are în proprietate 10 saboti de mână din oțel, numerotați si inscriptionati, asezati pe rastel în încăperile de la postul de mișcare si în răspunderea IDM LFI Agigea Nord-Comvex.

g) Incompatibilități privind executarea manevrei pe LFI

Pe LFI Agigea Nord-Comvex nu este admisă efectuarea manevrei prin îmbrâncire.

Manevra se executa cu o singura locomotiva in actiune legata la convoiul de manevra si frana.

Nu se executa manevra cu locomotiva intercalata.

Nu se executa manevra simultan in doua zone alaturate pe aceiasi linie.

4.1.1 Manevra de introducere a vagoanelor din grupa A sau grupa B ale LFI Agigea Nord-Comvex pe liniile 1CV si 2 CV .

După compunerea convoiului de manevra, șeful de manevră va comunica IDM dispozitor al LFI Agigea Nord-Comvex despre aceasta, iar IDM al LFI precizeaza zona în care urmează să se efectueze manevra, pentru manevrarea convoiului la frontul de încărcare – descărcare stabilit.

Șeful de manevră ia loc pe vagonul cu ultima frână de mână bună din capul convoiului, după care comunică mecanicul de locomotivă că se poate începe manevra.

Lungimea maximă admisă a convoiului de manevră la introducere /scoatere este de 650 m, tonajul maxim admis pe convoi 2910 tone, viteza maximă la manevră de 10 km/h(5km/h la frontul de inc/desc), procentul minim de masă frânată la manevră 18 % iar procentul de masă frânată pentru menținerea pe loc de 10 %.

Punerea în mișcare a convoiului de manevră se va face în baza semnalelor date de către șeful de manevră pe baza planului de manevra a comunicărilor prin statia RTF si cu aprobarea IDM disp al LFI Agigea Nord-Comvex

Manevra se executa prin impingere.

Vagoanele introduse la linia 2CV , linie de acumulare vagoane, dupa dezlegarea locomotivei vor fi asigurate contra fugirii prin strangerea franelor de mana astfel incat sa se asigure procentul de masa franata pentru mentinere pe loc de 3%.

Vagoanele introduse la linia 1CV, linie de incarcare, in cazul in care locomotiva este dezlegata de la convoiul de manevra, vor fi asigurate contra fugirii prin strangerea tuturor franelor de mana bune si cu saboti asezati la rotile extreme ale primului ale primului si ultimului vagon.

Răspunderea pentru asigurarea convoiului de manevră contra fugirii revine șefului de manevră al OTF care a efectuat manevra .

După asigurarea vagoanelor contra fugirii, respectiv scoaterea locomotivei de pe convoi, șeful de manevră plantează discurile roșii între firele căii la liniile fronturilor de încărcare – descărcare la care a lăsat vagoane, acest lucru confirmând faptul că mișcările de manevră s-au încheiat și că personalul care operează la fronturi își poate începe activitatea.

4.1.2. Manevra de introducere a vagoanelor pe liniile din grupa N.

Caracteristicile tehnice ale convoaielor de manevra, atât pentru introducerea cât și pentru scoaterea vagoanelor pe / de pe LFI Agigea Nord-Comvex grupa N sunt următoarele: lungimea maximă a convoaielor este de 160 metri la linia nr. 3 și 130 metri la linia nr.4, tonajul maxim admis la manevra pe convoi este 1100 tone, viteza maximă la manevra este de 25 km/h pe liniile de legătură, 10 km/h la fronturile de încărcare/descărcare și de 5 km/h la linia cu pod bascul, procentul minim de masă frână la manevra este 45%, procent de masă frână pentru menținerea vehiculelor feroviare pe loc de 10%.

Șeful de manevra al OTF va solicita în scris întocmirea planului de manevra de către IDM dispozitor al LFI Agigea Nord-Comvex, apoi după primirea planului de manevra va prelucra direct cu mecanicul și cu agenții din partida sa planul de manevra.

Șeful de manevra va verifica înainte de punerea convoiului în mișcare, dacă acesta are frânarea la procentul stabilit cu frânele automate în acțiune respectiv cu frânele de mână ocupate de agenți, ridicarea sabotilor de mână și slăbirea franelor, după care va preda sabotii la Biroul de Mișcare al LFI Agigea Nord-Comvex.

După executarea acestor operații, șeful de manevra al OTF va raporta aceasta la IDM dispozitor al LFI Agigea Nord-Comvex, solicitând totodată consimțământul acestuia pentru ducerea convoiului în grupa N.

IDM dispozitor al LFI Agigea Nord-Comvex solicită depășirea la manevra a limitei incintei LFI Agigea Nord-Comvex (dacă este cazul), către IDM dispozitor al st. Agigea Nord, după care execută parcurs de manevra în instalația CCP și da dispozitiv de începere a manevrei.

Înainte de executarea parcurșului de manevra și darea semnalelor de punere în mișcare a convoiului, conducătorul manevrei va repartiza agenții la câte o frână de mână bună și se va posta pe prima platformă cu frână de mână bună de după locomotivă de unde va da semnale corespunzătoare.

Manevra se execută prin tragere-impingere.

Înainte de trecerile la nivel cu circulație neregulată, cât și înainte de atacare a fiecărui macaz necentralizat din parcurs, șeful de manevra va da semnale pentru oprirea convoiului, după care va proceda la verificarea pasajului, respectiv la manipularea și verificarea macazelor din parcurs. Acestea vor fi verificate, chiar dacă nu sunt manipulate.

Înainte de începerea manevrei pe LFI Agigea Nord-Comvex, grupa N, conducătorul manevrei va lua legătura cu șeful de tură al operatorului portuar, pentru a se asigura de oprirea manevrei care se efectuează pe LFI Agigea Nord-Comvex grupa N și pentru asigurarea gabariturii.

După gararea convoiului pe LFI Agigea Nord-Comvex grupa N, partida de manevra asigură vagoanele cu care nu se mai manevrează prin strangerea frânelor de mână pentru asigurarea procentului minim de masă frână pentru menținere pe loc de 10% și cu sabotii de mână așezați la roțile extreme ale primului și ultimului vagon de pe linia respectivă, după care vagoanele rămân în răspunderea operatorului portuar.

Vagoanele aflate la încărcare/descărcare se vor asigura contra fugirii prin strangerea tuturor frânelor de mână și cu sabotii de mână așezați la roțile osiilor extreme ale primului și ultimului vagon de pe linia respectivă.

De corectă asigurare contra fugirii a materialului rulant răspunde personalul OTF, care a făcut asigurarea.

4.1.3. Manevra de scoatere a convoaielor de manevră de la liniile 1CV și 2CV în grupa A sau B ale LFI Agigea Nord-Comvex.

În vederea scoaterii convoaielor de manevră, de la frontul de încărcare-descărcare de la linia 1CV sau 2CV, locomotivă izolată va fi introdusă la linia de încărcare – descărcare sau la linia 2CV procedându-se similar ca la manevra de introducere a convoaielor de manevră la front.

După gararea locomotivei la linia prevăzută în planul de manevră și legarea acesteia la convoi,

șeful de manevră verifică dacă convoiul are asigurată frânarea, la procentul de masă frânată la manevră , cu frâne automate în acțiune, respectiv cu frâne de mână bune ocupate de agenți.

Șeful de manevră ia loc pe primul vagonul cu frână de mână bună de după locomotiva ,dupa care comunica IDM dispozitor LFI Ag.Nord-Convex ca se poate incepe manevra.Manevra se executa prin tragere.

Punerea în mișcare a convoiului de manevră se va face în baza semnalelor date de către șeful de manevră si in baza cominicarilor prin statia RTF.

Înainte de trecerile la nivel cu circulație nedirijată, cât și înainte de atacare a fiecărui macaz necentralizat din parcurs, șeful de manevra va da semnale pentru oprirea convoiului, după care va proceda la verificarea pasajului, respectiv la manipularea și verificarea macazelor din parcurs. Acestea vor fi verificate, chiar dacă nu sunt manipulate.

Convoiul de manevră va fi oprit între mărcile de siguranță a uneia din liniile grupei A sau B a LFI Agigea Nord-Convex unde este asigurat contra fugirii cu frâne de mână bune pentru asigurarea procentului minim de masa franata de 3 %.

Sabotii de mână folosiți la asigurare se vor preda după terminarea manevrei către IDM al LFI Agigea Nord-Convex de unde au fost luați de șeful de manevră, predarea – primirea se va efectua în scris cu semnătura de predare – primire.

Verifică și răspunde de asigurarea contra fugirii a vagoanelor personalul OTF care a facut asigurarea.

Verifică asigurarea contra fugirii a vagoanelor staționate pe liniile grupei A și B, IDM dispozitor LFI Agigea Nord-Convex.

4.1.4.Manevra de scoatere a convoaielor de manevră de la liniile grupei N a LFI Agigea Nord-Convex .

Pentru scoaterea vagoanelor de pe LFI Agigea Nord-Convex grupa N, manevrarea locomotivelor izolate între stația CFR de racord Agigea Nord și LFI Agigea Nord-Convex grupa N și invers se efectuează similar cap.4.1.2.

Seful de manevra va verifica înainte de punerea convoiului în mișcare,dacă acesta are frânarea la procentul stabilit cu franele automate în acțiune respectiv cu franele de mână ocupate de agenți ,ridicarea sabotilor de mână și slabirea franelor de mână.

După executarea acestor operații, șeful de manevra al OTF va raporta aceasta la IDM dispozitor al LFI Agigea Nord-Convex, solicitând totodată consimțământul acestuia pentru începerea manevrei.

IDM dispozitor al LFI Agigea Nord-Convex solicita depășirea la manevra a limitei incintei LFI Agigea Nord-Convex (dacă este cazul), către IDM dispozitor al st.Agigea Nord , după care execută parcurs de manevra în instalația CCP și da dispoziție de începe a manevrei.

Înainte de executarea parcursului de manevra și darea semnalelor de punere în mișcare a convoiului, conducătorul manevrei va repartiza agentii la câte o frână de mână bună se va posta pe prima platformă cu frână de mână bună din capatul convoiului în sensul de împingere de unde va da semnale corespunzătoare.

Manevra se execută prin tragere-impingere

Înainte de trecerile la nivel cu circulație nedirijată, cât și înainte de atacare a fiecărui macaz din parcurs necentralizat, șeful de manevra va da semnale pentru oprirea convoiului, după care va proceda la verificarea pasajului, respectiv la manipularea și verificarea macazelor din parcurs. Acestea vor fi verificate, chiar dacă nu sunt manipulate.

După gararea convoiului pe LFI Agigea Nord-Convex ,grupa A sau B, partida de manevra asigură vagoanele cu care nu se mai manevrează prin strangerea franelor de mână pentru asigurarea procentului minim de masa franata pentru mentinere pe loc de 3% .

Verifică și răspunde de asigurarea contra fugirii a vagoanelor personalul OTF care a facut asigurarea.

Verifică asigurarea contra fugirii a vagoanelor staționate pe liniile grupei A și B, IDM dispozitor LFI Agigea Nord-Convex.

4.1.5 Manevra de introducerea a vagoanelor din grupa B ale LFI Agigea Nord-Comvex pe liniile grupei S .

După compunerea convoiului de manevra, șeful de manevră va verifica înainte de punerea convoiului în mișcare, dacă acesta are frânarea la procentul stabilit cu franele automate în acțiune respectiv cu franele de mână ocupate de agenți, ridicarea sabotilor de mână și slăbirea franelor de mână, după care va comunica IDM dispozitor al LFI Agigea Nord-Comvex ca se poate începe manevra. IDM al LFI Agigea Nord-Comvex precizează zona în care urmează să se efectueze manevra, pentru manevrarea convoiului la frontul de încărcare – descărcare stabilit.

Șeful de manevră repartizează agenții din partida la câte o frână de mână în stare corespunzătoare de funcționare, ia loc pe vagonul cu frână de mână în stare corespunzătoare de funcționare din capul convoiului, după care comunică mecanicului de locomotivă că se poate începe manevra.

Lungimea maximă admisă a convoiului de manevră la introducerea /scoatere este de 360 m și poate fi format din: 20 vagoane seria Uagps (15,84 m/vagon) cu lungime de 317 m respectiv 16 vagoane seria Tadgs (21,64 m/vagon) cu o lungime de 347 m, respectiv 20 vagoane Fals modificate (14,54m/vagon) cu o lungime de 292 m.

Tonajul maxim admis pe convoi 1600 tone, viteza maximă la manevră de 20 km/h (5km/h la cântar și frontul de încărcare/descărcare), procentul minim de masă frânată la manevră 33 % iar procentul de masă frânată pentru menținerea pe loc de 3 %.

Punerea în mișcare a convoiului de manevră se va face în baza semnalelor date de către șeful de manevră pe baza planului de manevra, a comunicărilor prin stația RTF și cu aprobarea IDM disp al LFI Agigea Nord-Comvex

Manevra se execută de regulă prin împingere.

Pe perioada executării operațiilor de descărcare locomotiva rămâne legată la convoiul de manevra.

În cazul în care locomotiva este dezlegată de la convoiul de manevra, vagoanele vor fi asigurate contra fugirii prin strangerea tuturor franelor de mână în stare corespunzătoare de funcționare și cu sabotii așezați la roțile extreme ale primului și ultimului vagon.

Răspunderea pentru asigurarea convoiului de manevră contra fugirii revine șefului de manevră al OTF care a efectuat manevra.

4.1.6. Manevra de scoatere a convoaielor de manevră de pe liniile grupei S pe liniile din grupa B ale LFI Agigea Nord-Comvex

După compunerea convoiului de manevra, șeful de manevră va verifica înainte de punerea convoiului în mișcare, dacă acesta are frânarea la procentul stabilit cu franele automate în acțiune respectiv cu franele de mână ocupate de agenți, ridicarea sabotilor de mână și slăbirea franelor de mână, după care va comunica IDM dispozitor al LFI Agigea Nord-Comvex ca se poate începe manevra. Șeful de manevră repartizează agenții din partida la câte o frână de mână în stare corespunzătoare de funcționare ia loc pe vagonul cu frână de mână în stare corespunzătoare de funcționare de după locomotivă, după care comunică mecanicului de locomotivă că se poate începe manevra.

Punerea în mișcare a convoiului de manevră se va face în baza semnalelor date de către șeful de manevră pe baza planului de manevra, a comunicărilor prin stația RTF și cu aprobarea IDM disp al LFI Agigea Nord-Comvex

Manevra se execută de regulă prin tragere.

4.1.7 Un mod de lucru efectiv la introducerea-scoaterea convoaielor de manevra pe/de liniile grupei S de pe liniile grupei B este următorul. este următorul:

Imediat ce primul convoi de manevra a fost manevrat de pe liniile grupei B, a fost cântărit și a trecut de marca de siguranță a schimbătorului de cale 2S pentru a fi manevrat la frontul de descărcare, conducătorul de manevra comunică acest lucru IDM dispozitor al LFI Ag. Nord-CONVEX, care dispune prin stația radiotelefon conducătorului de manevra al celui de-al doilea convoi manevrarea acestuia de pe liniile grupei B, pe linia 1S pentru cântărire și în continuare manevrarea acestuia până la garare pe linia 2S. După gararea și oprirea celui de al doilea convoi de manevra pe linia 2S, conducătorul de manevra comunică acest lucru IDM dispozitor LFI Ag. Nord-CONVEX. După ce

primul convoi de manevra a fost descarcat ,acesta este manevrat pe linia 1S pana la marca de siguranta a schimbatorului de cale nr.2S unde este oprit, lucru ce este comunicat de catre conducatorul manevrei prin statia radiotelefon catre IDM dispozitor LFI Ag.Nord-CONVEX, sau este manevrat in continuare din dispozitia acestuia la solicitarea conducatorului de manevra, pentru cantarire si scoatere pentru aducerea pe liniile grupei B.IDM dispozitor dupa ce a primit raportarea verbala de la conducatorul de manevra ca primul convoi a fost oprit dupa ce a fost scos de la descarcare si a fost garat pe linia 1S intre marcile de siguranta a schimbatoarelor de cale 2S si 3S sau ca primul convoi de manevra a depasit la scoatere marca de siguranta a schimbatorului de la nr.2S ,dispune prin statia radiotelefon conducatorului de manevra al celui de-al doilea convoi de manevra ce a fost garat si stationa pe linia 2S introducerea acestuia la frontul de descarcare. Pentru introducerea-scoaterea urmatoarelor convoaie de manevra de pe/pe liniile din grupa S se reiau operatiile de mai sus.

5.Modul de efectuare a manevrei pe LFI de tranzit

LFI Agigea Nord- Convex este linie de tranzit pentru :

- LFI PRODTRANSPORTS CEREALS incepe la km 0+000 al LFI Agigea Nord Convex, pe linia 1C si 1D, cuprinde semnalele YPF, X si M1 pana la schimbatorul nr.1, de la km 1+009,77 al LFI Agigea Nord Convex .

-LFI SC TTS OPERATOR SRL incepe la km 0+000 al LFI Agigea Nord-Convex, pe linia 1C si 1D, cuprinde semnalele YPF, X, M1, M5, M7, M11, pana la schimbatorul nr.9 de la km 1+833,80 al LFI Agigea Nord-Convex

.-LFI SC EUROPEAN METAL SERVICES SA. incepe la km 0+000 al LFI Agigea Nord -Convex, pe liniile 1C, 1D si linia 4 A cuprinde semnalele YPF, X, M1, M5, M7, M11,M13, XIVP, XIV, M2 pana la schimbatorul nr.3B, km 3+240,90 LFI Agigea Nord Convex.

6.Derularea transporturilor de mărfuri periculoase

Pe LFI Agigea Nord-Convex nu se încarcă/descarcă în/din vagoane, respectiv nu se depozitează mărfuri la teren marfuri periculoase prevăzute în Anexa I RID.

7.Modul în care se asigură accesul nediscriminatoriu al vehiculelor feroviare utilizate în cadrul operațiunilor de manevră sau de transport feroviar pentru deținătorii de LFI din amonte

Nu este cazul.

CN APM SA Constanta

Director Tehnic
Florin Laurentiu CHIRILA

Sef Serv.Patrimoniu
Constantin BRANDI

Marius Voineagu

SRCF Constanta

ing.PTE
Bulacu Tiberiu

Şef Serviciu RAI
Ilias Erol

Revizor Sector M
Mircea Ionel

Şef Divizie Trafic
Simion Ioan

Revizor Regional SC
Cristea Victor

Şef Revizorat Regional SC
Anton Radu