



DOCUMENTUL DE REFERINȚĂ AL REȚELEI CFR - 2023

ANEXA 9.d2 **REGLEMENTĂRI PRIVIND MODUL DE DESFĂȘURARE A ACTIVITĂȚII DE MANEVRĂ/TRANSPORT FEROVIAR PE LFI CN APM SA CONSTANȚA AGIGEA NORD - COMVEX**

Valabilitate: 11.12.2022 – 09.12.2023

Versiune: 12.0.0

Actualizare: 07.06.2022



COMPANIA NAȚIONALĂ DE CAI FERATE CFR SA

CN APM SA C-TA.

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

SRCF CF Constanța

NR.3515/27.07.2020

APROBAT

Director,

APROBAT

Director,

1. REGLEMENTARI PRIVIND MODUL DE DESFASURARE A ACTIVITATII DE MANEVRA/TRANSPORT FEROVIIAR PE LFI CN APM SA CONSTANTA AGIGEA NORD - COMVEX"

1.Modul în care se face accesul la stația CFR de racord Agigea Nord

LFI C.N. APM S.A Constanta Agigea Nord-Comvex denumita prescurtat LFI Agigea Nord-Comvex 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 –Comvex 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 -Comvex , iar pe firul II semnalul YP , la km 4+159,54 al LFI CN APM SA Agigea Nord-Comvex.

LFI are ecartament normal de 1435 mm.

Racordul pe firul I dinspre statia CF Agigea Nord spre LFI CN APM SA Constanta Agigea Nord –Comvex, 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 – Comvex 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 – Comvex, prin schimbatorul simplu nr.2A, este acoperit de semnalele luminoase X7, X6, iar dinspre LFI CN APM SA Constanta Agigea Nord –Comvex 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-Comvex 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-Comvex

b) Instalatii SCB :

- semnale de circulatie :X, XF, XIVP, 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 km 0+300;
- SAT : la km 1+180 ;
- SAT : la km 1+739.

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 conducatorul 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 (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-Comvex

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

Circulatia trenurilor între stația CF Agigea Nord si LFI Agigea Nord-Comvex , se face in baza indicatiilor permissive ale semnalelor de circulatie X4÷X7 respectiv X,XIVP,XF.

Circulatia trenurilor între LFI Agigea Nord-Comvex si stația CF Agigea Nord se face in baza indicatiilor permissive ale semnalelor de circulatie Y1÷YIV respectiv Y,YPF.

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

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

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 grupeii de circulatie din cadrul LFI Agigea Nord-Comvex(CPZC-gr.A) vor efectua revizia tehnică la sosire pe aceste linii.

3.Între stația Agigea Nord și LFI Agigea Nord-Comvex (CPZC-gr.A) si retur trenurile circula 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 procedeza 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 intre 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 procedurile specifice in vigoare cu urmatoarele mentiuni:
 - introducerea si ridicarea restrictiilor de viteza de pe bniile de circulatie LFI Agigea Nord-Convex(CPZC-gr.A) respectiv de pe linia curenta LFI Agigea Nord-Convex(CPZC-grA)-st.Agigea Nord sunt aduse imediat la cunostinta operatorului RC prin telefonograma pentru a fi avizate conform prevederilor instructionale.La intrarea in serviciu 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 procedeza 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 si vitezele maxime admise la circulatie intre statia CFR de racord Agigea Nord si LFI Agigea Nord-Convex ; procente de franare in circulatie, gabarite utilizate

Elemente de exploatare :

1. Sarcina admisa pe osie : 21,5 tone / osie.
2. Tonajul maxim admis:

Sensul :	Tonaj maxim de remorcat	Locomotiva tren	Locomotiva DT	Locomotiva impingatoare
Agigea Nord – CPZC (gr.A)	2910	<u>060DA/EA</u> 2910		-
Agigea Nord – CPZC (gr.A)	2200	<u>040DHC</u> 2200	-	-
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 maxima admisa conform livret.

4.Felul franarii:

- franare automata.

5.Procentul de masa franata admis conform livret.

6.Procent de masa franata pentru mentinere pe loc: 10 %.

7.Gabarit utilizat: gabarit libera trecere.

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

Liniile de circulatie

Nr. linie	Afectare	Lungime construct.	Aparate de cale (Nr,tip,raza,tg)	Tip sina tip traverse	Raza minima curbe (metri)	Declivitate max (o/oo)	Sarcina maxima (t/osie)
1C	Circulatie	707,00	Nr.4A tip 49,raza 300,tg.1/9 apartine CNCF "CF"R SA.	Tip 49/	460	14,59	21,5

				traverse de lemn si beton			
2C	Circulatie	1696,00	Nr.2A tip 49,raza 300,tg.1/9 apartine CNCF "CF"R SA	Tip 49/ traverse de lemn si beton	190,5	14,71	21,5
1D	Circulatie	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	Circulatie	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	Tip 49/		1,32	21,5

			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	traverse de lemn si beton			
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 sina 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/	Nr.2B tip 49,raza 190,tg.1/9	Tip 49/			

		542,16	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	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	224,00/	Nr.2N tip 49,raza 190,tg.1/9	Tip 49/		1,1	21,5

	Descarcare	164,00		traverse de lemn si beton			
--	------------	--------	--	---------------------------	--	--	--

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 admisa manevra in sistem simplificat (fara mecanic ajutor, cu personal autorizat pentru activitatea de manevra in conducere simplificata).

b) Delimitarea zonelor de manevră pe LFI :

- zona nr.1: de la semnalul de intrare X, linia 1D , linia 4A pana axa grupei A,
- zona nr.2: de la semnalul de intrare XF, linia 2D ,liniile 1A÷3A ,linia 1AS, pana la axa grupei A,
- zona nr.3: de la marca de siguranta a sch.de cale nr 5 si liniile 1N, 2N, 3N, 4N, 5N, 6N;
- zona nr.4: de la axa grupei A,liniile 1A÷4A,2AS,1Ev, pana la semnalele de manevra M2,M4;
- zona nr.5 : de la semnalul de manevra M2 si liniile 1B ,2B, 3B, 4B, si LT ;

- zona nr.6: de la marca de siguranta a schimbatorului de cale 7B, liniile 5B , 1CV si 2CV ;
- zona nr.7: de la marca de siguranta a schimbatorului nr.1S ,linia 1S pana la varful schimbatorului de cale de cale nr.2S;
- zona nr. 8: de la marca de siguranta a schimbatorului de cale 2S, linia 1S, schimbatorul de cale 3S pana la opritorul fix 09 ;
- Zona nr.9: de la marca de siguranta a schimbatorului .nr.2S, linia 2S, pana la marca de siguranta schimbatorului 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 in zona in care urmeaza sa se treaca si numai dupa ce i s-a comunicat de catre conducatorul manevrei sau mecanicul de locomotiva ca manevra a fost retrasa si oprita dispune trecerea dintr-o zona de manevra in alta.

c) Componența minimă a partidei de manevră :

- conducator manevra (șef tren,sef 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 si a solicitarilor in scris facute de reprezentantul OTF. Planul de manevră se transmite in scris, către sef 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 circulatie rutiera nedirijata (IR),asigurarea vagoanelor contra fugirii după terminarea manevrei, respectarea normelor NSPM la manevră.

Înainte de începerea oricarei manevre, șeful de manevră :

- ia legatura 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 reglementarilor specifice in vigoare;
- verifica daca convoiul are asigurata franarea la procentul de masa franata stabilit ,cu franele de mana ocupate de agenti,respectiv cu franele automate in actiune.
- in toate cazurile la efectura manevrei peste trecerile la nivel cu circulatie rutiera nedirijata(IR),conducatorul manevrei opreste convoiul de manevra si trimite un agent din partida de manevra pentru oprirea circulatiei rutiere si 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%.

În 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 și cu saboți așezați la roțile extreme ale vagoanelor extreme. Starea de vant puternic o stabilește IDM dispozitor LFI Agigea-Nord Comvex conform Instrucției nr. 311.

În toate cazurile verifică și răspunde de asigurarea contra fugirii a vagoanelor personalul OTF care a făcut asigurarea.

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

LFI are în proprietate 10 saboți de mână din oțel, numerotați și inscripționați, așezați pe rastel în încăperile de la postul de mișcare și 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 execută cu o singură locomotivă în acțiune legată la convoiul de manevră și frână.

Nu se execută manevra cu locomotivă intercalată.

Nu se execută manevra simultan în două zone alăturate pe aceeași linie.

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

După compunerea convoiului de manevră, șeful de manevră va comunica IDM dispozitor al LFI Agigea Nord-Comvex despre aceasta, iar IDM al LFI precizează 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 mecanicului 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 (5 km/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 manevră a comunicărilor prin stația RTF și cu aprobarea IDM disp al LFI Agigea Nord-Comvex

Manevra se execută prin împingere.

Vagoanele introduse la linia 2CV, linie de acumulare vagoane, după 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 roțile extreme 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, atat pentru introducerea cat si pentru scoaterea vagoanelor pe / de pe LFI Agigea Nord-Convex grupa N sunt urmatoarele: lungimea maxima a convoaielor este de 160 metri la linia nr. 3 si 130 metri la linia nr.4, tonajul maxim admis la manevra pe convoi este 1100 tone , viteza maxima la manevra este de 25 km/h pe liniile de legatura, 10 km/h la fronturile de incarcare/descarcare si de 5 km/h la linia cu pod bascul, procentul minim de masa franata la manevra este 45%, procent de masa franata pentru mentinerea vehiculelor feroviare pe loc de 10%.

Seful de manevra al OTF va solicita in scris intocmirea planului de manevra de catre IDM dispozitor al LFI Agigea Nord-Convex, apoi dupa primirea planului de manevra va prelucra direct cu mecanicul si cu agentii din partida sa planul de manevra.

Seful de manevra va verifica inainte de punerea convoiului in miscare, daca acesta are franarea la procentul stabilit cu franele automate in actiune respectiv cu franele de mana ocupate de agenti , ridicarea sabotilor de mana si slabirea franelor, dupa care va preda sabotii la Biroul de Miscare al LFI Agigea Nord-Convex.

Dupa executarea acestor operatii, seful de manevra al OTF va raporta aceasta la IDM dispozitor al LFI Agigea Nord-Convex, solicitand totodata consimtamantul acestuia pentru ducerea convoiului in grupa N.

IDM dispozitor al LFI Agigea Nord-Convex solicita depasirea la manevra a limitei incintei LFI Agigea Nord-Convex (daca este cazul), catre IDM dispozitor al st. Agigea Nord , dupa care executa parcurs de manevra in instalatia CCP si da dispozitie de incepe a manevrei.

Inainte de executarea parcursului de manevra si darea semnalelor de punere in miscare a convoiului, conducatorul manevrei va repartiza agentii la cate o frana de mana buna si se va posta pe prima platforma cu frana de mana buna de dupa locomotiva de unde va da semnale corespunzatoare.

Manevra se executa prin tragere-impingere.

Inainte de trecerile la nivel cu circulatie nedirijata, cat si inainte de atacare a fiecarui macaz necentralizat din parcurs, seful de manevra va da semnale pentru oprirea convoiului, dupa care va proceda la verificarea pasajului, respectiv la manipularea si verificarea macazelor din parcurs. Acestea vor fi verificate, chiar daca nu sunt manipulate.

Inainte de inceperea manevrei pe LFI Agigea Nord-Convex, grupa N, conducatorul manevrei va lua legatura cu seful de tura al operatorului portuar, pentru a se asigura de oprirea manevrei care se efectueaza pe LFI Agigea Nord-Convex grupa N si pentru asigurarea gabariturii.

Dupa gararea convoiului pe LFI Agigea Nord-Convex grupa N, partida de manevra asigura vagoanele cu care nu se mai manevreaza prin strangerea franelor de mana pentru asigurarea procentului minim de masa franata pentru mentinere pe loc de 10% si cu sabotii de mana asezati la rotile extreme ale primului si ultimului vagon de pe linia respectiva, dupa care vagoanele raman in raspunderea operatorului portuar.

Vagoanele aflate la incarcare/descarcare se vor asigura contra fugirii prin strangerea tuturor franelor de mana si cu saboti de mana asezati la rotile osiilor extreme ale primului si ultimului vagon de pe linia respectiva.

De corecta asigurare contra fugirii a materialului rulant raspunde personalul OTF, care a facut asigurarea.

4.1.3. Manevra de scoatere a convoaielor de manevra de la liniile 1CV si 2CV in grupa A sau B ale LFI Agigea Nord-Convex .

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

După gararea locomotivei la linia prevăzută în planul de manevra și legarea acesteia la convoi, șeful de manevra verifică dacă convoiul are asigurată frânarea, la procentul de masă frânată la manevra , cu frâne automate în acțiune, respectiv cu frâne de mână bune ocupate de agenți.

Șeful de manevra ia loc pe primul vagonul cu frână de mână bună de dupa 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 manevra se va face în baza semnalelor date de către șeful de manevra si in baza cominicarilor prin statia RTF.

Inainte de trecerile la nivel cu circulatie nedirijata, cat si inainte de atacare a fiecarui macaz necentralizat din parcurs, seful de manevra va da semnale pentru oprirea convoiului, dupa care va proceda la verificarea pasajului, respectiv la manipularea si verificarea macazelor din parcurs. Acestea vor fi verificate, chiar daca nu sunt manipulate.

Convoiul de manevra va fi oprit între mărcile de siguranța 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 %.

Saboții de mână folositi la asigurare se vor preda după terminarea manevrei către IDM al LFI Agigea Nord-Convex de unde au fost luați de șeful de manevra, 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 si B, IDM dispozitor LFI Agigea Nord-Convex.

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

Pentru scoaterea vagoanelor de pe LFI Agigea Nord-Convex grupa N, manevrarea locomotivelor izolate intre statia CFR de racord Agigea Nord si LFI Agigea Nord-Convex grupa N si invers se efectueaza similar cap.4.1.2.

Seful de manevra va verifica inainte de punerea convoiului in miscare, daca acesta are franarea la procentul stabilit cu franele automate in actiune respectiv cu franele de mana ocupate de agenti ,ridicarea sabotilor de mana si slabirea franelor de mana.

Dupa executarea acestor operatii, seful de manevra al OTF va raporta aceasta la IDM dispozitor al LFI Agigea Nord-Comvex, solicitand totodata consimtamantul acestuia pentru inceperea manevrei.

IDM dispozitor al LFI Agigea Nord-Comvex solicita depasirea la manevra a limitei incintei LFI Agigea Nord-Comvex (daca este cazul), catre IDM dispozitor al st.Agigea Nord , dupa care executa parcurs de manevra in instalatia CCP si da dispozitie de incepe a manevrei.

Inainte de executarea parcursului de manevra si darea semnalelor de punere in miscare a convoiului, conducatorul manevrei va repartiza agentii la cate o frana de mana buna se va posta pe prima platforma cu frana de mana buna din capatul convoiului in sensul de impingere de unde va da semnale corespunzatoare.

Manevra se executa prin tragere-impingere

Inainte de trecerile la nivel cu circulatie nedirijata, cat si inainte de atacare a fiecarui macaz din parcurs necentralizat, seful de manevra va da semnale pentru oprirea convoiului, dupa care va proceda la verificarea pasajului, respectiv la manipularea si verificarea macazelor din parcurs. Acestea vor fi verificate, chiar daca nu sunt manipulate.

Dupa gararea convoiului pe LFI Agigea Nord-Comvex ,grupa A sau B, partida de manevra asigura vagoanele cu care nu se mai manevreaza prin strangerea franelor de mana 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 si B, IDM dispozitor LFI Agigea Nord-Comvex.

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

După compunerea convoiului de manevra, șeful de manevră va verifica inainte de punerea convoiului in miscare,daca acesta are franarea la procentul stabilit cu franele automate in actiune respectiv cu franele de mana ocupate de agenti ,ridicarea sabotilor de mana si slabirea franelor de mana ,dupa care va comunica IDM dispozitor al LFI Agigea Nord-Comvex ca se poate incepe manevra. IDM al LFI Agigea Nord-Comvex precizeaza zona în care urmează să se efectueze manevra, pentru manevrarea convoiului la frontul de încărcare – descărcare stabilit.

Șeful de manevră repartizeza agentii din partida la câte o frână de mână in stare corespunzatoare de functionare, ia loc pe vagonul cu frana de mana in stare corespunzatoare de functionare din capul convoiului, după care comunică mecanicului de locomotivă că se poate începe manevra.

Lungimea maximă admisă a convoiului de manevră la introducere /scoatere este de 360 m si 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 cantar si frontul de inc/desc-cuva), 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 manevră, a comunicarilor prin statia RTF si cu aprobarea IDM disp al LFI Agigea Nord-Comvex

Manevra se executa de regula prin impingere.

Pe perioada executarii operatiilor de descarcare locomotiva ramane legata la convoiul de manevra.

În cazul în care locomotiva este dezlegată de la convoiul de manevră, vagoanele vor fi asigurate contra fugirii prin strangerea tuturor franelor de mână în stare corespunzătoare defuncționare și cu saboti 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-Convex

După compunerea convoiului de manevră, șeful de manevră va verifica înainte de punerea convoiului în mișcare, dacă acesta are franarea 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-Convex ca se poate începe manevra. Șeful de manevră repartizează agenții din partidă 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 manevră, a comunicărilor prin stația RTF și cu aprobarea IDM disp al LFI Agigea Nord-Convex

Manevra se execută de regulă prin tragere.

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

Imediat ce primul convoi de manevră 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 manevră comunică acest lucru IDM dispozitor al LFI Ag. Nord-CONVEX, care dispune prin stația radiotelefon conducătorului de manevră 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 gară pe linia 2S. După gararea și oprirea celui de-al doilea convoi de manevră pe linia 2S, conducătorul de manevră comunică acest lucru IDM dispozitor LFI Ag. Nord-CONVEX. După ce primul convoi de manevră a fost descărcat, acesta este manevrat pe linia 1S până la marca de siguranță a schimbătorului de cale nr. 2S unde este oprit, lucru ce este comunicat de către conducătorul manevrei prin stația radiotelefon către IDM dispozitor LFI Ag. Nord-CONVEX, sau este manevrat în continuare din dispoziția acestuia la solicitarea conducătorului de manevră, pentru cântărire și scoatere pentru aducerea pe liniile grupei B. IDM dispozitor după ce a primit raportarea verbală de la conducătorul de manevră ca primul convoi a fost oprit după ce a fost scos de la descărcare și a fost garat pe linia 1S între marcele de siguranță a schimbătoarelor de cale 2S și 3S sau ca primul convoi de manevră a depășit la scoatere marca de siguranță a schimbătorului de la nr. 2S, dispune prin stația radiotelefon conducătorului de manevră al celui de-al doilea convoi de manevră ce a fost garat și staționează pe linia 2S introducerea acestuia la frontul de descărcare. Pentru introducerea-scoaterea următoarelor convoaie de manevră de pe/pe liniile din grupa S se reiau operațiile 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 începe la km 0+000 al LFI Agigea Nord Convex, pe linia 1C și 1D, cuprinde semnalele YPF, X și M1 până la schimbătorul nr. 1, de la km 1+009,77 al LFI Agigea Nord Convex.

-LFI SC TTS OPERATOR SRL incele la km 0+000 al LFI Agigea Nord-Comvex, 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-Comvex.

.-LFI SC EUROPEAN METAL SERVICES SA. incele la km 0+000 al LFI Agigea Nord -Comvex, 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 Comvex.

6. Derularea transporturilor de mărfuri periculoase

Pe LFI Agigea Nord-Comvex 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