

**S.C. GASPECO L&D S.A.**

Punct Lucru TIMISOARA,

Nr. Inreg. 72/23.10.2017

APROBAT  
Director,



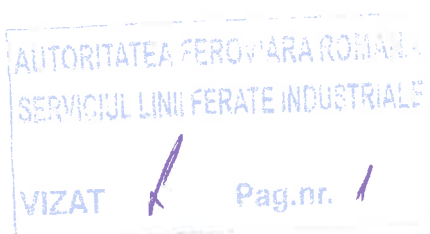
## **Reglementări privind modul de desfășurare a activității de manevră/transport feroviar pe LFI**

### **1. Agentul economic care asigură desfășurarea operațiunilor de manevră și/sau de transport feroviar**

Desfășurarea operațiunilor de manevra este asigurată cu partida de manevră și mijloacele de remorcare aparținând **S.C. GRUP FERVIAR ROMAN S.A.** Componenta minima a partidei de manevră este de un mecanic de locomotivă, un șef de manevră și un manevrant, autorizați și pentru lucru in regim simplificat și aparține **S.C. GRUP FERVIAR ROMAN S.A.**

### **2. Modul în care se face accesul la stația CFR de racord**

Accesul de pe LFI in stația CFR Timisoara Vest este direct și se face pe baza semnalului de intrare M2 si a schimbatorului nr.2 in interdependența cu M6 cand vine de pe evitare, legate la CED aflate in interdependența cu instalațiile de siguranța din stația CFR Timisoara Vest. In cazul defectarii sau scoaterii din funcțiune a instalațiilor de siguranța – CED, accesul in stația CFR Timisoara Vest se face in baza "Ordinului de circulație " inmanat de IDM din stația CFR Timisoara Vest, și a semnalelor de mana, dupa ce convoiul a oprit in dreptul indicatorului "Așteapta" amplasat in dreptul semnalului luminos M2 si macazele au fost aduse manual in poziția de primire a convoiului ( se procedeaza conform Instructiei de manipulare a instalatiilor)



### 3. Modul de circulație a trenurilor sau a convoaielor de manevră între stația CFR de racord și LFI

Deschiderea parcurșului și manipularea macazelor se efectuează de către IDM de serviciu din stația CFR Timisoara Vest, manevra se execută numai în pauzele libere de circulație sub directa supraveghere a IDM de serviciu și în baza planului de manevră întocmit de acesta, unde se va preciza concret operațiile de manevră ce se vor executa și modul de asigurare a vehiculelor feroviare. Manevra se execută pe baza semnalelor de manevră și a semnalelor date de agenții din partida de manevră

### 4. Modul de efectuare a manevrei pe LFI

#### a. Stabilirea tipurilor de manevre care se efectuează pe LFI

- introducere și scoatere a vagoanelor la și de la fronturile de încărcare-descărcare;

Manevra de introducere și scoatere a vagoanelor pe/de LFI, se execută de către " S.C. GRUP FERVIAR ROMAN S.A. Timisoara, autorizată pentru efectuarea transportului de marfă, care au propria partidă de tren și locomotivă, în baza semnalelor de mâna date cu instrumente portative. Manevra se va efectua numai prin tragere și împingere cu vagoane legate de locomotivă și frană.

#### b. Delimitarea zonelor de manevră pe LFI

Pe LFI există o singură zonă de manevră.

#### c. Componenta minimă a partidei

Componenta minimă a partidei de manevra este de un mecanic de locomotivă, un șef de manevra și un manevrant, autorizați și pentru lucru în regim simplificat și aparține S.C. GRUP FERVIAR ROMAN S.A

#### d. Efectuarea și coordonarea manevrei pe LFI

Conducatorul manevrei pe LFI va fi șeful de manevră ce aparține societății ce asigură manevra, care va avea și obligația de a ridica discurile roșii.

Coordonarea manevrei interioare pe LFI se efectuează de către Responsabilul SC al LFI.



**f. Condiții tehnice care trebuie îndeplinite la manevra pe LFI**

- tonaj maxim la manevră 160t;
- lungimea maxima a convoiului la manevră este de 80 m;
- viteza maxima la manevră 5km/h;
- procent de franare la manevră este de 6%, pe un drum de 100 m;
- procent de franare pentru mentinerea pe loc este de 3%;
- sarcina maxima pe osie este de 20,5 t;
- gabarite utilizate: gabaritul de libera trecere pe intreaga lungime a LFI, gabaritul de vagon de incarcare, gabaritul de locomotiva;
- este permisa manevra în regim simplificat în urmatoarele condiții:
  - mecanicul de locomotiva și șeful de manevra autorizați în acest scop;
  - sa fie dotați cu statii de emisie-receptie
- instalatii specifice pentru incarcare/descarcare marfuri:
  - un front de incarcare/descarcare gaz petrolier lichefiat, inzestrat cu 3 guri de descarcare.

**g. Modul specific de asigurare pentru menținerea pe loc sau contra fugirii vehiculelor feroviare pe LFI**

Pentru menținerea pe loc a vagoanelor aflate la frontul de incarcare/descarcare asigurarea se face prin strângerea unui numar necesar de frane de mână bune și cu 2 saboți de mână așezați la roțile extreme ale primului și ultimului vagon de pe linia respectivă, procentul de frânare pentru menținerea pe loc este de 3%.

Saboții de mana , în număr de 8, sunt confecționați din bronz, inscripționați de la 1 la 8, vopsiți în galben și aparțin S.C. GASPECO L&D S.A. punct de lucru Timisoara.

În timpul executării manevrei răspunderea pentru strangerea/slabirea frânelor de mână în vederea asigurării vehiculelor feroviare contra fugirii revine conducătorului manevrei iar după terminare revine Responsabilului SC al S.C. GASPECO L&D S.A. punct lucru Timisoara.

Se interzice introducerea în convoi a vagoanelor cu probleme.

**h. Incompatibilități privind executarea manevrei pe LFI**

Se are în vedere următoarele aspecte:

- este interzisă manevra cu mai mult de o locomotivă de manevră activă în aceeași zonă de manevră;
- este interzisă manevra pe LFI cu alte mijloace (cu brațele, cu locotractorul, cu alte mijloace mecanice etc. după caz, în funcție de opțiunea solicitantului);
- este interzisă manevra prin îmbrâncire pe LFI;

## 5. Modul de efectuare a manevrei pe LFI de tranzit

### a. Coordonarea manevrei pe LFI de tranzit

LFI nu este linie ferată de tranzit.

### b. Incompatibilități privind executarea manevrei pe LFI de tranzit

Nu este cazul.

## 6. Derularea transporturilor de mărfuri periculoase

Categoriile de marfuri periculoase manevrate și afectarea fronturilor la care acestea se pot încarca/descarca/depozita sunt:

- - butan, cod ONU 1011 la frontul F1;
- - hidrocarburi gazoase în amestec lichefiat, cod ONU 1965 la frontul F1;
- - propan cod ONU 1978 la frontul F1,

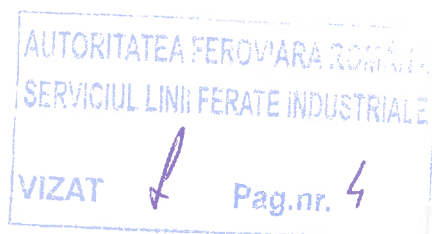
Activitatea de manevra se efectuează sub directă supraveghere a "Consilierului pentru marfuri periculoase".

Responsabilitatea pentru asigurarea vagoanelor contra fugirii revine partidei de manevra. După terminarea manevrei pe LFI, responsabilitatea asigurării vagoanelor revine personalului desemnat cu paza acestora, care va fi instruit în acest sens de către responsabilul SC-LFI. Asigurarea se face prin strangerea tuturor franelor de mână bune și cu saboți de mână așezați la roțile extreme ale primului și ultimului vagon de pe linia respectivă.

Coordonarea activității de manevra pe LFI se face de către șeful de manevra aparținând S.C. GRUP FERVIAR ROMÂN S.A care va repartiza sarcinile către manevrantul din subordine. Fixarea vagoanelor la frontal de încărcare - descărcare se va face în funcție de solicitarea responsabilului SC al S.C. GASPECO L&D S.A. punct de lucru Timisoara, care întocmește planul de manevră pe LFI.

Verificarea respectării la manevră a prevederilor instrucționale și a reglementărilor în vigoare se face de către Responsabilul SC, care în cazul în care constată deficiențe sau sisteme greșite de lucru, va sesiza conducerea societății, respectiv conducerea societății de care aparține personalul care execută manevra.

În timpul desfășurării manevrei, când Responsabilul SC constată o încălcare a prevederilor instrucționale, va lua măsuri potrivit competenței sau va da semnale de oprire, din proprie inițiativă, pentru evitarea producerii unor accidente sau incidente feroviare.



Pe LFI a fost reglementat modul de avizare a accidentelor și incidentelor feroviare, în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

**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**

LFI nu deservește și alți agenți economici.

Întocmit,  
Responsabil SC

*Bill*

