

SC UNICOM HOLDING SA
Punct de lucru Dornesti
Nr. 47 din 17/08/2021

APROBAT
Sef Depozit Punct de Lucru Dornesti
Ing. Ilie Chifan



**Reglementari
privind modul de desfasurare
a activitatii de manevra / transport Feroviar pe
LFI S.C. UNICOM HOLDING S.A., Punct de lucru Dornesti,
cale normala si cale larga**

1. Agentii economici care asigura desfasurarea operatiunilor de manevra feroviara si/sau transport Feroviar;

Operatiunile de manevra /transport Feroviar pe LFI UNICOM HOLDING S.A, Punct de lucru Dornesti si pentru aducerea/ducerea vagoanelor de la/la statia de racord CFR Dornesti pe/de pe LFI UNICOM HOLDING S.A, Punct de lucru Dornesti, se efectueaza pe baza de contracte (anexate) cu operatori de transport feroviar care detin licenta de transport feroviar si certificate de siguranta in termen de valabilitate respectiv:

- OTF – CFR Marfa;
- OTF – GFR;
- OTF UNICOM Tranzit ;
- OTF CARGO TRANS VAGON S.A.

2. Modul in care se face accesul la statia CFR de racord.

Accesul la statia de racord CFR Dornesti se face indirect, prin intermediul unor linii CF de tranzit astfel:

- Accesul pe cale normala ecartament 1435 mm, este asigurat prin intermediul liniei de tranzit CF de cale normala nr.30, proprietate CFR, respectiv prin intermediul punctului de racord schimbatorul de cale nr.24 (proprietate SNTFM CFR Marfa S.A.) Accesul in statia Dornesti se asigura pe liniile CF de tranzit de cale normala nr. 14, CN (proprietate SNTFM CFR Marfa SA) sau liniile 15 CN si 16 CN (proprietate GFR, prin TDJ 46/48, peste diagonala 31-52 cu acces la liniile statiei pe la postul de macazuri nr.1, prin capatul X al statiei CFR Dornesti;
- Accesul pe cale larga ecartament 1524 mm, este asigurat prin intermediul liniei CF de cale larga nr.13 CL (proprietate SNTFM CFR Marfa SA) respectiv schimbatorul de cale nr.36 (proprietate SC UNICOM HOLDING SA), pe diagonal 36-8 (peste schimbatorul de cale 26, proprietate CFR Marfa; schimbatorul 20, proprietate TVM; schimbatorul 14, proprietate TVM si schimbatorul 8 proprietate CFR, pe la postul de macazuri nr.2, capatul Y al statiei CFR Dornesti, cu acces la liniile de CL din statia Dornesti).



Pe LFI se afla amplasati doi saboti de deraiere astfel:

- sabotul de deraiere S6, amplasat pe cale normala (linia nr.30, proprietate CFR) la km CFR 480+090;
- sabotul de deraiere S4, amplasat pe cale larga, pe LFI 1 CL, la km LFI 0 + 97 (km CFR 480 + 044).

Pe LFI de tranzit se afla amplasati doi saboti de deraiere astfel:

- sabotul de deraiere S 17, amplasat pe cale normala pe LFI 15 CN (proprietate GFR, la km LFI 0 + 442,09;
- sabotul de deraiere S 19, amplasat pe cale normala pe LFI 16 CN(proprietate GFR, la km 0 + 415,31;

Cheile sabotilor de deraiere S4 si S6 se pastreaza intr-un tablou cu stifturi la cabina 2 a statiei CFR Dornesti, iar cheile sabotilor de deraiere S17 si S19 se pastreaza intr-un tablou cu stifturi la cabina 1 a statiei CFR Dornesti.

Accesul pe liniile statiei se face pe baza semnalelor transmise cu instrumente portative si comunicari prin radiotelefon intre partida de manevra si IDM impreuna cu acarii de la posturile de macazuri de la cabina 1 si respectiv cabina 2.

In cazul nefunctionarii instalatiei SBW se procedeaza conform prevederilor din "Instructia de manipulare a instalatiei de asigurare cu incuietori cu chei si bloc pentru controlul pozitiei macazurilor si semnalelor din statia CFR Dornesti", manevra efectuandu-se in baza ordinului de circulatie emis de catre statia Dornesti.

3. Modul de circulatie a trenurilor sau a convoaielor de manevra intre statia CFR de racord si LFI, inclusiv pe LFI de tranzit.

Circulatia convoaielor de manevra intre statia CFR Dornesti si LFI UNICOM HOLDING se efectueaza in baza planului de manevra intocmit de impieagaatul de miscare dispozitor al statiei CFR Dornesti, transmis conducatorului manevrei si a semnalelor date de acarii de la posturile de macazuri din parcursul comandat si ale agentilor din partida de manevra. Sistemul de remorcare utilizat este de tip diesel, simpla tractiune.

Caracteristicile tehnice ale trenurilor/convoaielor de manevra, pentru ambele sensuri sunt:

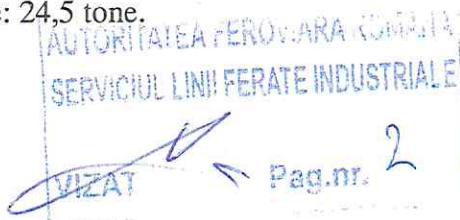
I. CALE LARGA

a - pe linia de tranzit LFI TVM CL (diagonala 8-36);

- tonajul maxim admis pe convoi : 2400 tone;
- lungimea maxima admisa a convoiului de manevra: 370 m;
- viteza maxima a convoiului de manevra : 20 km/h;
- procentul minim de masa franata necesar la manevra: 25%;
- procentul minim de masa franata necesar la mentinerea pe loc: 4 %;
- sarcina maxima pe osie: 24,5 tone.

b – pe linia de tranzit LFI 13 CL, apartinand SNTFM CFR Marfa SA”

- tonajul maxim admis pe convoi: 2400 tone;
- lungimea maxima admisa a convoiului de manevra : 370 m;
- viteza maxima a convoiului de manevra: 10 km/h;
- procentul minim de masa franata necesar la manevra: 22%;
- procentul minim de masa franata necesar la mentinerea pe loc: 3 %;
- sarcina maxima pe osie: 24,5 tone.



c – pe LFI 2 CL si LFI 4 CL apartinand SC UNICOM HOLDING SA, Punct de lucru Dornesti:

- tonajul maxim admis pe convoi: 1000 tone;
- lungimea maxima admisa a convoiului de manevra: 225 m;
- viteza maxima a convoiului de manevra: 10 km/h;
- procentul minim de masa franata necesar la manevra: 7%;
- procentul minim de masa franata necesar la mentinerea pe loc: 4 %;
- sarcina maxima pe osie: 24,5 tone.

II. CALE NORMALA

d –pe linia de tranzit LFI 15 CN si a LFI 16 CN apartinand SC TEF SRL:

- tonajul maxim admis pe convoi: 2400 tone;
- lungimea maxima admisa a convoiului de manevra: 400 m;
- viteza maxima a convoiului de manevra: 20 km/h;
- procentul minim de masa franata necesar la manevra: 30%;
- procentul minim de masa franata necesar la mentinerea pe loc: 7 %;
- sarcina maxima pe osie: 21,5 tone.

e –pe linia de tranzit LFI 14 CN apartinand SNTFM CFR Marfa SA”

- tonajul maxim admis pe convoi: 2400 tone;
- lungimea maxima admisa a convoiului de manevra: 490 m;
- viteza maxima a convoiului de manevra: 20 km/h;
- procentul minim de masa franata necesar la manevra: 24%;
- procentul minim de masa franata necesar la mentinerea pe loc: 4 %;
- sarcina maxima pe osie: 21,5 tone.

f – pe LFI 2 CN si LFI 3 CN apartinand SC UNICOM HOLDING SA, Punct de lucru Dornesti:

- tonajul maxim admis pe convoi: 1200 tone;
- lungimea maxima admisa a convoiului de manevra: 225 m;
- viteza maxima a convoiului de manevra: 10 km/h;
- procentul minim de masa franata necesar la manevra: 7%;
- procentul minim de masa franata necesar la mentinerea pe loc: 4 %;
- sarcina maxima pe osie: 21,5 tone.

Verificarea personalului agentului economic care efectueaza manevra in statia CFR Dornestisi pe LFI se face inainte de a fi admis in statie, in conformitate cu PTE a statiei CFR Dornesti. Pe LFI nu sunt amplasate treceri la nivel cu calea ferata care se intersecteaza cu drumuri nationale ,judetene. Pe LFI 1 CL este amplasata o trecere la nivel care se intersecteaza cu un drum communal la km 0 + 319. Pe LFI 2 CN + CL incalcatata este amplasata o trecere la nivel din incinta LFI, la km 0 +438.

In cazul efectuării manevrei se vor asigura trecerile la nivel cu un agent la acoperire desemnat de catre conducatorul manevrei.



4. Modul de efectuare a manevrei pe LFI.

a- Pe LFI se efectueaza urmatoarele tipuri de manevre:

- introducere si scoatere a vagoanelor la si de la fronturile de incarcare-descarcare;
- introducere si scoatere a vagoanelor in vederea transvarzarii;
- alte operatiuni de manevra.

b- Delimitarea zonelor de manevra pe LFI

Pe LFI apartinand SC UNICOM HOLDING SA, Punct de lucru Dornesti se constituie o singura zona de manevra.

c –Componenta minima a partidei de manevra.

Partida de manevra va fi compusa dintr-un conducator de manevra (care poate fi sef de manevra, IDM, sau alt agent instruit si autorizat sa execute functia de sef manevra) si minim un manevrant de vagoane.

d- Efectuarea si coordonarea manevrei pe LFI.

Organizarea si coordonarea operatiunilor de manevra pe LFI UNICOM HOLDING SA, Punct de lucru Dornesti se realizeaza de responsabilul SC – LFI, care va intocmi planul de manevra .

Planul de manevra se transmite sefului de manevra, care la randul sau il prelucreaza cu mecanicul de locomotiva si cu personalul din partida de manevra. Convoiul de manevra care intra pe LFI din statia CFR de racord, se manevreaza direct la fronturi, manevra se executa la introducere numai prin impingere si la scoatere numai prin tragere pe baza semnalelor date de agentii din partida de manevra si a planului de manevra intocmit de IDM al statiei CFR Dornesti.

In cazul in care se face manevra de introducere/scoatere a vagoanelor pe/de pe LFI, planul de manevra se intocmeste de IDM al statiei CFR Dornesti, odata cu planul de manevra pentru iesirea/intrarea convoiului de manevra din/in statia CFR Dornesti spre/dinspre LFI.

Conditiiile speciale in care se desfasoara manevrele pe LFI.

Pe LFI manevra se executa numai cu toate vehiculele din convoi legate intre ele si la conducta generala de aer.

Inainte de darea semnalului de incepere a manevrei pe LFI, conducatorul manevrei verifica personal sau prin raportari ale personalului din partida de manevra daca:

- circulatia rutiera prin pasajele de la km 0+ 319,57 si km 0+ 438 a fost oprita.
- personalul care lucreaza la incarcarea-descarcarea vagoanelor a fost avizat si s-a retras in siguranta.

- zonele cu gabarit redus au fost eliberate de persoane si obstacole.

Nu se admite manevra prin imbrancire si manevra cu alte mijloace.

Pe LFI este asigurat gabaritul de libera trecere, gabaritul de incarcare, gabaritul de locomotive si gabaritul sporit de vagon 0-VM, 1-VM, 2-VM.

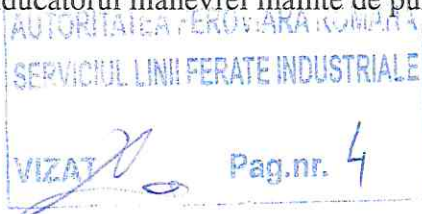
Pe linia L4 LFI CL din incinta este gabarit redus de la km 0 +625,26 – km 0 + 756,26.

Pe LFI L3 CN din incinta este gabarit redus de la km 0 + 103 – km 0 + 234.

Zonele periculoase de pe LFI sunt cele de pe zona fronturilor 1 si 2 de incarcare – descarcare + transvarzare.

Opritorii fiksi sunt amplasati pe linia L3 LFI CN la km 0 + 251,03, iar pe linia L4 LFI CL la km 0 +766,66.

Pe LFI gabaritul de libera trecere este asigurat de catre personalul societatii. Gabaritul de libera trecere se verifica de catre conducatorul manevrei inainte de punerea in miscare a convoiului de manevra.



Ridicarea discurilor rosii se va face doar daca sunt indeplinite conditiile de gabarit, ca personalul care a operat la front a fost retras si ca se poate incepe manevra la front. Dupa terminarea manevrei la front, partida de manevra are obligatia sa asigure contra fugirii vagoanelor care raman acolo si sa planteze discuri rosii intre firele caii, la frontul respectiv.

Numai dupa plantarea discurilor rosii intre firele caii se poate incepe activitatea de incarcare/descarcare a vagoanelor la fronturi.

e – Conditii tehnice care trebuie indeplinite la manevra pe LFI.

Caracteristicile tehnice ale convoaielor de manevra, care circula pe cale normala sunt urmatoarele:

- tonajul maxim admis pe convoi: 1200 tone;
- lungimea maxima admisa a convoiului de manevra: 225 m;
- viteza maxima a convoiului de manevra: 10 km/h;
- procentul minim de masa franata necesar la manevra: 7%;
- procentul minim de masa franata necesar la mentinerea pe loc: 4 %;
- sarcina maxima pe osie: 21,5 tone.
- pe LFI este asigurat gabaritul de libera trecere , gabaritul de incarcare vagon, gabaritul de locomotive, gabaritul sporit de vagon 0-VM, 1-VM, 2-VM. Pe linia L3 LFI cale normala din incinta este gabarit redus de la km 0 + 103 – km 0 + 234 si opritor fix la km 0 + 251,03.
- locuri periculoase pe zona frontului 1 de incarcare – descarcare + transvarzare = 131 m.

Caracteristicile tehnice ale convoaielor de manevra, care circula pe cale larga sunt urmatoarele:

- tonajul maxim admis pe convoi: 1000 tone;
- lungimea maxima admisa a convoiului de manevra : 225 m;
- viteza maxima a convoiului de manevra: 10 km/h;
- procentul minim de masa franata necesar la manevra: 7%;
- procentul minim de masa franata necesar la mentinerea pe loc: 4 %;
- sarcina maxima pe osie: 24,5 tone.
- pe LFI este asigurat gabaritul de libera trecere , gabaritul de incarcare vagon, gabaritul de locomotive, gabaritul sporit de vagon 0-VM, 1-VM, 2-VM. Pe linia L4 LFI cale larga din incinta este gabarit redus de la km 0 + 625 – km 0 + 756 si opritor fix la km 0 + 766,66.
- locuri periculoase pe zona frontului 2 de incarcare – descarcare + transvarzare = 131 m.

Pe LFI este admisa manevra in regim simplificat (fara mecanic ajutor) in conditiile de dotare tehnica a locomotivelor si a personalului si autorizare speciala pentru acest mod de lucru al personalului.

f- Modul specific de asigurare pentru mentinerea pe loc sau contra fugirii vehiculelor feroviare pe LFI.

Asigurarea vagoanelor se face cu frane de mana si saboti de mana, procentul de masa franata pentru mentinere pe loc este de 4 %.

Societatea detine 6 saboti de mana, din care 2 sunt de bronz, inscriptionati cu denumirea societatii si numerotati, depozitati atunci cand nu se folosesc pe rastele la rampa 1 si 2. Sabotii de mana sunt inscrisi intr-un registru special, de evidenta si modul de pastrare a sabotilor de mana pe LFI raspunde responsabilul SC pe LFI.

Asigurarea convoaielor de manevra si a vagoanelor izolate revine conducatorului de manevra, care raspunde pentru mentinerea vagoanelor asigurate care raman in stationare pe LFI.

Paza sabotilor si a mentinerii pe loc a vagoanelor in incinta societatii dupa terminarea manevrei revine personalului societatii.



Responsabilul SC al LFI are sarcina de a instrui personalul societatii pentru a mentine vagoanele asigurate, pe toata durata cat acestea se afla la fronturile de incarcare-descarcare sau sunt depozitate la diferite linii.

g –Incompatibilitati privind executarea manevrei pe LFI.

Este interzis manevra cu mai mult de o locomotiva de manevra activa in aceeaasi zona de manevra.

Este interzisa manevra pe LFI cu alte mijloace (cu bratele, cu locotractorul, cu alte mijloace mecanice, etc.). Este interzisa manevra prin imbrancire pe LFI.

In conditiile in care accesul la dispozitivul LFI se face pe linie incalcată, nu se poate executa simultan manevra pe cale normala si pe cale larga.

Modul de efectuare a manevrei pe LFI de tranzit.

h- Coordonarea manevrei pe LFI de tranzit.

Pe LFI de tranzit activitatea de manevra este condusa de catre IDM al statiei CFR Dornesti, conform solicitarii facute de responsabilul SC al LFI SC UNICOM HOLDING SA, Punct de lucru Dornesti, dar numai cu acordul responsabilului SC al LFI de tranzit, respectiv SNTFM CFR Marfa, SC TEF SA sau TVM SRL.

i – Incompatibilitati privind executarea manevrei pe LFI de tranzit.

Este interzisa manevra cu mai mult de o locomotiva de manevra activa in aceeaasi zona de manevra.

Este interzisa manevra pe LFI de tranzit cu alte mijloace (cu bratele, cu locotractorul, cu alte mijloace mecanice, etc.).

Este interzisa manevra prin imbrancire pe LFI de tranzit.

5. Derularea marfurilor periculoase.

Pe LFI se manevreaza urmatoarele marfuri periculoase incarcate-descarcate si transvarzate la fronturile 1 si 2, astfel:

- motorina (carburant Diesel) cod ONU 1202;
- Etanol, Benzina , cod ONU 1203;
- Metanol ,cod ONU 1230;
- Etanol, cod ONU 1170;
- MTBE, cod ONU 2398;
- Biodiesel, cod ONU 3082;
- CLU sau pacura, cod ONU 1268.

Supravegherea manevrarii acestor marfuri periculoase se face de responsabilul SC al LFI S si de catre consilierul de siguranta pentru transportul Feroviar al marfurilor periculoase al societatii care detine certificatul CMP Nr. 0411, in termen de valabilitate.

6 – Modul in care se asigura accesul nediscriminatoriu al vehiculelor feroviare utilizate in cadrul operatiunilor de transport feroviar pentru detinatorii de LFI din amonte.

- Nu este cazul.

Intocmit

Responsabilul SC LFI UNICOM HOLDING- SA, Punct de lucru Dornesti

Boiciuc Ioan

