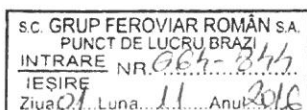
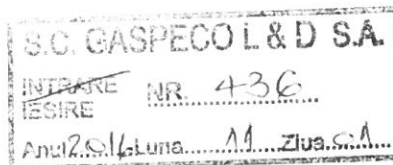


SC GASPECO L&D	PROCEDURA OPERAȚIONALĂ	COD PO
STATIA DE	REGLEMENTARI PRIVIND MODUL DE DESFASURARE A ACTIVITATII DE MANEVRA PE LFI GASPECO L&D STATIA DE IMBUTELIERE GPL NEGOIESTI	Revizie: 0
IMBUTELIERE		Pagina : 1/7
NEGOIESTI		Exemplar



Proprietar LFI

Director Operati&Tehnic



Data intrarii in vigoare : 01.11.2016

Responsabil SC

Alexe Maria

Exemplar nr.:

Copie controlată

Copie informativă

1. Nominalizarea operatorului de manevra

Operatiunea de manevra pe LFI Gaspeco L&D Statia de imbuteliere GPL Negoiesti se executa de catre OTF/OMF Grup Feroviar Roman folosind locomotive operatoare-tip LDH sau LDE si partida de manevra apartinand operatorului. Partida de manevra efectueaza urmatoarele operatiuni de manevra:

- Manevra de introducere a vagoanelor goale /incarcate la frontul de incarcare/descarcare;
- Manevra de scoatere a vagoanelor incarcate /goale de la frontul de incarcare/descarcare.

2. Modul de circulatie a convoaielor de manevra pe LFI

Circulatia convoaielor de manevra pe LFI se face in conformitate cu prevederile Regulamentului Tehnic de Exploatare al LFI Gaspeco L&D Statia de imbuteliere GPL Negoiesti, respectiv Regulamentului Tehnic de Exploatare si PTE-ul statiei SC OMV PETROM pentru linia de tranzit.

Manevra se executa de partida de manevra a OTF/OMF Grup Feroviar Roman pe baza dispozitiei verbale date de IDM dispozitor al statiei LFI SC OMV PETROM, in baza anuntari telefonice efectuate de beneficiar.

Tonajul maxim admis cu care se executa manevra este de 1500 tone.

Lungimea maxima a convoiului de manevra este de 360 m.

Viteza maxima admisa la manevra este de 20 km/h, respective 5 km/h la frontul de descarcare si peste pod bascula. Viteza reala cu care se manevreaza se poate reduce de la caz la caz, in functie de limitarile impuse aparatelor de cale, linie, spatiul rezervat manevrei, astfel incit sa se poata asigura oprirea vehiculelor la locul stabilit fara a produce vatamarea materialului rulant.

Manevra se executa pe baza semnalelor optice si acustice date cu instrumente portative de catre partida de manevra.

Procentul minim de masa franata necesar la manevra este de 20%.

Declivitatea maxima a LFI este de 2%, iar franele de mana trebuie sa asigure cel putin procentul de masa franata de 4% necesar pentru mentinerea pe loc.

Partida de manevra, dupa introducerea vagoanelor la frontul de descarcare /incarcare asigura vagoanele contra fugirii cu toate franele de mana in buna stare de functionare si cu sabotii de mana asezati la rotile extreme al primului si ultimului vagon din grup.

Dupa terminarea manevrei de catre OTF si predarea convoiului de manevra de asigurarea acestuia raspunde operatorul de serviciu al depozitului LFI Gaspeco L&D Statia de imbuteliere GPL Negoiesti.

3. Componenta minima a partidei de manevra

Partida de manevra ce apartine OTF/OMF este formata din sef manevra/sef de tren si un manevrant de vagoane.

Este admisa manevra cu locomotiva condusa in sistem simplificat cu personal autorizat pentru activitatea de manevra in conducere simplificata.

Comunicarea partidei de manevra cu impiegatul de miscare dispozitor al OMF si mecanicul de locomotiva se face prin intermediul statiilor de emisie/ receptie.

4. Modul de efectuare a manevrelor

a) Circulatia convoiului de manevra se face din statia SC OMV PETROM pe linia industriala Gaspeco L&D Statia de imbuteliere GPL Negoiesti. Manevra este efectuata de partida de manevra apartinand OTF/OMF (prestatorul de servicii al SC OMV PETROM) si consta in manevrarea vagoanelor de pe/pe una din liniile statiei LFI Petrobrazii si introducerea/scoaterea lor pe linia industriala si schimbarea vagoanelor la fronturi.

Vagoanele ce sosesc in statia SC OMV PETROM pentru Gaspeco L&D Statia de imbuteliere GPL Negoiesti se acumuleaza la una din liniile ale statiei LFI SC OMV PETROM, manevra efectuandu-se cu respectarea prevederilor din RTE si PTE-ul statiei LFI si a comenzii de alegere a vagoanelor data de SC OMV PETROM. Parcursul de manevra se efectueaza si se verifica de partida de manevra al OTF.

Manevra de introducere a convoiului de manevra se efectueaza prin tragere-impingere cu vagoanele legate intre ele si la locomotiva, pe baza semnalelor date de catre agentii din partida de manevra pe baza dispozitiei verbale si a planului de manevra stabilit de IDM dispozitor al OMF sefului de manevra (aceasta dispozitie i se va da dupa primirea avizarii scrise intocmite de magazinerul comercial al OTF). Seful de manevra intocmeste planul de manevra.

Seful de manevra va prelucra verbal planul de manevra cu manevrantul din partida de manevra si cu mecanicul de locomotiva si se convinge ca a fost inteles de acestea. Dispune manevrantului din partida pregatirea in vederea inceperii manevrei si se convinge vizual si prin raportari ca sunt indeplinite toate conditiile pentru manevra. Executa manevra, dispune si raspunde de modul de asigurare contra fugirii al vagoanelor manevrate. Verifica modul de legare a vagoanelor din convoiul format, se convinge ca procentul de frinare automat este asigurat.

Convoiul se va manevra prin impingere spre rampa Gaspeco L& D unde va fi oprit obligatoriu la portile de intrare-iesire din rafinaria SC OMV PETROM.

Nu se admite manevra prin imbrincire, manevra cu bratele sau manevra cu alte mijloace si este exclusa tamponarea vagoanelor intre ele. Nu este permisa manevra cu doua sau mai multe locomotive in actiune in aceeasi zona de manevra.

In incinta LFI Gaspeco L&D Statia de imbuteliere GPL Negoiesti la km 0+283 exista un pod bascul de 100 tone. In dreptul podului bascul manevra se va efectua cu viteza maxima de 5 km./h

Personalul OTF/OMF intocmeste situatia convoiului, folosind formularul "lista de predare-primire a vagoanelor". IDM dispune telefonic sefului de manevra de alegere a vagoanelor goale/incarcate pentru incinta LFI Gaspeco L&D Statia de imbuteliere GPL Negoiesti si schimbare a frontului de incarcare/descarcare. Seful de manevra primeste comanda de alegere a vagoanelor goale/incarcate. Magazinerul comercial al statiei SC OMV PETROM intocmeste lista de predare a vagoanelor ce urmeaza a fi introduse pe linia industriala Gaspeco L&D Statia de imbuteliere GPL Negoiesti. Convoiul de manevra va circula in statie pe linia industriala pe cale de manevra nesemnalizat, cu locomotiva semnalizata conform instructiei de semnalizare.

La efectuarea manevrei peste trecerile la nivel cu calea ferata din incinta Gaspeco L&D Statia de imbuteliere GPL Negoiesti,acestea vor fi acoperite de partida de manevra a OMF conform R 005.

La trecerea peste schimbatoarele de cale nr. 80, 82, al statiei in capatul x la km.-51+543 convoiul va opri obligatoriu la varful schimbatoarelor, seful de manevra luand masuri de manipulare corspunzatoare a acestora si numai dupa aceea va da semnale optice si acustice pentru punerea in miscare a convoiului.

Portile de acces vor fi deschise doar dupa controlul efectuat de reprezentantul firmei de paza, caruia i se va inmina sub semnatura o copie a listei de predare a vagoanelor.

Inainte de inceperea manevrei la frontal de incarcare/descarcare seful de manevra va verifica daca oamenii si utilajele au fost scoase din gabarit, daca gabaritul de libera trecere a fost asigurat, daca sunt piese si material care atarna din vagoane.

Dezlegarea locomotivei de manevra se va face dupa aigurarea contra fugirii a vagoanelor.

5. Manevra interioara pe LFI Gaspeco L&D Statia de imbuteliere GPL Negoiesti

Pe liniile Gaspeco L&D Statia de imbuteliere GPL Negoiesti asigurarea gabaritului de libera trecere se face de catre personalul societatii care executa si operatiile de incarcare /descarcare.

Coordonarea manevrei pe LFI Gaspeco L&D Statia de imbuteliere GPL Negoiesti se face de catre seful de manevra apartinand OMF. Mecanicul de locomotive isi insuseste planul de manevra

Inainte de inceperea manevrei la frontal de incarcare/descarcare din incinta Gaspeco L&D Statia de imbuteliere GPL Negoiesti seful de manevra va verifica daca oamenii si utilajele au fost scoase din gabarit, daca gabaritul de libera trecere a fost asigurat, daca sunt piese si material care atarna din vagoane.

Convoiul de vagoane cu care se manevreaza are toate vagoanele legate la aer, iar procentul de masa frinata automat minim de 30% asigurat. Se realizeaza proba de continuitate a convoiului manevrat.

Manevra de schimbare a frontului se efectueaza cu vagoane goale de siguranta atasate la locomotiva cu frina automata in actiune, care sa asigure raminerea locomotivei in afara zonei marcate de indicatorul <<Accesul interzis locomotivelor>>.

Seful de manevra se asigura ca locomotiva nu depaseste indicatorul <<Accesul interzis locomotivelor>>. Dupa atasarea convoiului la primul vagon din rampa sau din afara rampei, seful de manevra se asigura ca sabotii de mina au fost ridicati si ca frinele de mina au fost slabite, verifica daca elementele instalatiei si impamintarile sunt decuplate si scoase din gabarit si personalul din rampa GASPECO L&D s-a retras din zona de manevra, dupa care dispune punerea in miscare a convoiului, pina la cuplarea cu urmatorul vagon, repetind operatia pentru restul vagoanelor . Inainte de iesirea convoiului de manevra de pe liniile rampei, seful de manevra se asigura ca vagoanele sunt corect legate intre ele si ca sabotii de deraiere de la intrare in rampa se afla in pozitia <<Rasturnat de pe sina>>. Manevra de introducere a vagoanelor in rampa se executa cu viteza maxima de 5 km/h,cu vagoane de siguranta atasate la locomotiva astfel incit locomotiva sa nu depaseasca indicatorul <<Accesul interzis locomotivelor>>. Seful de manevra comunica permanent cu personalul operativ din rampa Gaspeco L&D in vederea pozitionarii corecte a vagoanelor la posturile de descarcare/incarcare. Dupa potrivirea primului vagon

incarcat la postul de descarcare ,manevrantul vagoane il asigura contra fugirii prin stringerea frinei de mina si asezarea a doi saboti de mina proprietate Gaspeco L&D, cite unul la rotile extreme pe acelasi fir al liniei , seful de manevra verifica corectitudinea asigurarii,dupa care dispune dezlegarea de restul vagoanelor din convoi, operatia repetidu-se si pentru celelalte posturi de descarcare. Dupa asigurarea ultimului vagon in rampa Gaspeco L&D, seful de manevra dispune dezlegarea acestuia de restul convoiului si tragerea acestuia in fata la o distanta de siguranta obligatorie de minim 10 m. Seful de manevra dispune manevrantilor acoperirea vagoanelor din rampa Gaspeco L&D cu discuri rosii la ambele capete , amplasate la minim 5 m.

Seful de manevra raporteaza IDM din statia LFI SC OMV PETROM prin statia RTF terminarea manevrei de schimbare a frontului pe LFI Gaspeco L&D Statia de imbuteliere GPL Negoiesti.

Seful de manevra executa manevra, dispune si raspunde de modul de asigurare contra fugirii al vagoanelor manevrate.

Seful de manevra verifica modul de legare a vagoanelor din convoiul format,se convinge ca procentul de frinare automat este asigurat.

Seful de manevra gestioneaza sabotii de mina pentru asigurare care sunt proprietatea LFI Gaspeco L&D Statia de imbuteliere GPL Negoiesti.

Manevrantul de vagoane isi insuseste planul de manevra adus la cunostinta de seful de manevra. Verifica gabaritul liniilor LFI Gaspeco L&D Statia de imbuteliere GPL Negoiesti pe care se va executa manevra si raporteaza sefului de manevra indeplinirea conditiilor de siguranta feroviara pe parcursurile de manevra.Executa operatiunile de manevra dispuse de seful de manevra si raporteaza acestuia fiecare operatiune realizata. Se asigura ca locomotiva nu depaseste indicatorul <<Accesul interzis locomotivelor>>.Asigura contra fugirii vagoanele stationate pe liniile 1 si 2 din rampa cu frine de mina strinse si saboti de mina la capetele fiecarui vagon, precum si cele din prelungirea rampei,prin stringerea numarului de frine de mina necesare realizarii procentului de masa frinata de minim 6% si cu sabot de frina ,amplasat la roata extrema a primului vagon dinspre rampa. Dezleaga locomotiva de la grupul de vagoane oprite numai dupa ce acestea au fost asigurate contra fugirii. Mecanicul de locomotive isi insuseste planul de manevra

6.Modul de circulatie a trenurilor sau a convoaielor de manevra intre Statia CFR de record si LFI de tranzit.

Legatura cu statia CFR Brazi se face prin dispozitivul de cale ferata industriala apartinand LFI Petrobrazi statie de tranzit pentru LFI Gaspeco L&D Statia de imbuteliere GPL Negoiesti.LFI Petrobrazi se racordeaza la reseaua nationala de cale ferata prin doua schimbatoare de cale proprietate Statia CFR Brazi.

- O linie de record nr.70 ,cu acces la liniile statieiCFR Brazi ,prin schimbatorul de cale nr.25,cu acces la linia 9 in capatul X al statiei CFR Brazi ,la km.50+742.

- O linie de record nr.71,cu acces la liniile statiei CFR Brazi,prin schimbatorul de cale nr.17,cu acces la linia nr.10 in capatul X al statiei CFR Brazi,la km.50+757.

Punctele care delimiteaza zona CFR de zona LFI Petrobrazi sunt sabotii de deraiere centralizati S1,S3 care devin km.0+000 pentru LFI Petrobrazi si semnalele luminoase M19,Y9,Y10,Y11,Y12,Y13,semnalele care

cuprind liniile 9-13 si asigura acoperirea dispozitivului de linii al statiei CFR Brazi, fata de dispozitivul LFI Petribrazi.

Liniile de transit utilizate de societatea Gaspeco L&D Statia de imbuteliere GPL Negoiesti, cuprinde portiunea dintre sabotii centralizati S1,S3 proprietate CFR Brazi si schimbatorul 82 proprietate LFI Petrobrazi peste liniile 70, 71, 67, 66, 216, 76, 77, 64, 61, 60, 59, 57, 21, 22, 39, 37, 30, 29, 94, 132, 129, 145, 144, 143, 142, 141, 155, 156, 139, 127, 68, 46, 45, 44, 43, 14, 13, 12, 11, 34, 42, 41, 96, 78, 81, 88, 90, 91, 92 cu caracteristicile tehnice limitative:

declivitate maxima = 9,39 ‰, viteza maxima 40 km/h, procent minim de frinare la manevra = 6 ‰ pentru drumul de frinare $d = 100$ m, procent minim de frinare pentru mentinere pe loc = 4 ‰, tonaj maxim = 3250 tone, sarcina maxima pe osie = 20,5 tone/osie.

Comunicarea intre prestatorul de servicii feroviare OTF/OMF, al LFI Petrobrazi , respective a IDM dispozitor al statiei CFR Brazi , se face prin telefon CFR nr. 353204 in gara CFR Brazi si nr. 305160 in rafinarie. Prestatorul de servicii feroviare OTF/OMF, are in dotare o statie radio-telefon RTF. Comunicarile facute prin radio-telefon se vor repeta de cel caruia i-au fost adresate si confirmate pentru intelegerea lor.

Gabaritele utilizate: gabarit de libera trecere, gabarit CFR de vagon de incarcare si gabarit CFR de locomotive.

Circulatia dus-intors intre Statia Brazi si LFI Petrobrazi, se face numai pe baza de consimtamint scris intre IDM dispozitor din Statia CFR Brazi si prestatorul de servicii feroviare OTF/OMF, dupa sistemul de cale libera in registrul de cai libere.

Convoitul de manevra va fi semnalizat atat la ducere cit si la intoarcere , din LFI Petrobrazi , pe timp de zi si de noapte, cu disc reflectorizant de culoare rosie cu margine alba, aplicate pe locomotive si pe ultimul vagon.

In toate cazurile de vint puternic se iau masuri suplimentare de asigurare a vehiculelor feroviare.

La trenurile care sosesc pe triaj, asigurarea contra fugirii se face prin stringerea frinelor de mina necesare mentinerii pe loc si cu sabotii de mina asezati la rotile osiilor extreme ale ultimului vagon in capul spre panta. Nu se va dezlega locomotiva inainte de efectuarea asigurarii. Dupa asigurarea trenului agentul autorizat al prestatorului de servicii feroviare OTF/OMF, va raporta IDM dispozitor al prestatorului de servicii feroviare OTF/OMF ca poate scoate locomotive de la tren. Asigurarea trenului se face de personal autorizat al prestatorului de servicii OTF/OMF. Sabotii de mina folositi pentru asigurarea vehiculelor feroviare se aseaza pe ciuperca sinei cu limba bine fixate sub roata vagonului si manipulate numai de personalul autorizat al prestatorului de servicii feroviare OTF/OMF.

7. Specificatii .Indatoriile prestatorului de servicii.

Se va circula cu deosebita atentie pe lina furtunele de incarcare/descarcare din rampa, evitandu-se atingerea acestora si a altor componente ale instalatiei.

La trecerea pe linga portile de acces , partida de manevra se va posta doar pe platforma vagonului , gabaritul fiind redus.

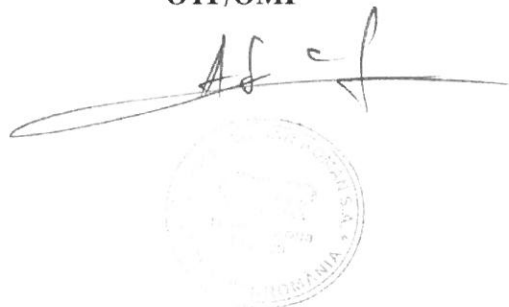
Traversarea liniilor de cale ferata din rampa Gaspeco L&D se va face numai dupa asigurarea in prealabil ca nu se apropie vehicule feroviare in miscare, perpendicular pe axa caii, fara a se atinge partile componente ale instalatiei de incarcare.

Se interzice manevrarea vagoanelor din rampa daca personalul operativ al rampei nu a iesit din gabaritul vagonului.

Se interzice manevrarea vagoanelor din rampa daca instalatia de incarcare nu este in totalitate retrasa din gabaritul vagonului. In cazul in care depisteaza scapari de gaze, seful de manevra opreste manevra, se va indeparta de vagonul cu probleme , impreuna cu partida de manevra si va anunta Seful de tura SC OMV PETROM si personalul Gaspeco L&D.

Sa fie autorizat de catre AFER ,pentru fiecare serviciu prestat.Sa asigure si sa verifice permanent aplicarea normelor de protectie a muncii specifice .Sa asigure verificarea la inceperea programului de lucru daca salariatii se prezinta odihniti si in stare normala .Personalul cu responsabilitati in siguranta circulatiei este obligat sa aiba saupra sa in timpul serviciului instrumentele portative de semnalizare si rechizitele din dotare.

OTF/OMF

A handwritten signature in black ink is written over a circular stamp. The signature appears to be 'AS el'. The stamp is a circular official seal with text around the perimeter, including 'ROMANIA' at the bottom and 'OMV PETROM' at the top. The center of the stamp contains a map of Romania and some illegible text.