



RAPORT DE INVESTIGARE

privind incidentul feroviar produs la data de 25.09.2024 pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, pe secția de circulație Giurgiu Nord – Videle, între stațiile CFR Rădulești și Videle (linie simplă, electrificată) produs prin lovirea contrașinei situată pe podul de la km.62+409, de către plugul locomotivei GM 1025 care remorca trenul de călători Interregio nr.460025 (aparținând operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători” SA)



Cuprins

A. PREAMBUL.....	3
A.1. Introducere	3
A.2. Procesul investigației	3
B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE	3
C. RAPORTUL DE INVESTIGARE	4
C.1. Descrierea incidentului.....	4
C.2. Circumstanțele incidentului.....	4
C.2.1. Părțile implicate.....	4
C. 2.2. Compunerea și echipamentele trenului.....	5
C.2.3. Descrierea echipamentelor feroviare implicate la locul producerii incidentului.....	5
C2.4 Mijloace de comunicare	6
C.2.5 Declanșarea planului de urgență feroviar	6
C.3. Urmările incidentului	6
C.3.1. Pierderi de vieți omenești și răniți	6
C.3.2. Pagube materiale	6
C.3.3. Consecințele incidentului în traficul feroviar.....	6
C.3.4. Consecințele incidentului asupra mediului	6
C.4. Circumstanțe externe.....	6
C.5. Desfășurarea investigației.....	6
C.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat.....	6
C.5.2. Sistemul de management al siguranței.....	7
C.5.3. Funcționarea instalațiilor tehnice, infrastructurii și a materialului rulant.....	7
C.5.3.1. Date constatate cu privire la linii.....	7
C.5.3.2. Date constatate cu privire la materialul rulant și instalațiile acestuia.....	9
C.5.5.3. Interfața om-mașină-organizație.....	11
C.6. Analiză și Concluzii	11
D. CAUZELE PRODUCERII INCIDENTULUI	12
D.1 Cauza directă și factorii care au contribuit.....	12
Cauze subiacente:	12
Cauze primare:	13
E. MĂSURI CARE AU FOST LUATE.....	13
F. RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ	13

A. PREAMBUL

A.1. Introducere

În conformitate cu prevederile Regulamentului de investigare a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.117/2010, denumit în continuare Regulament de Investigare, Agenția de Investigare Feroviară Română – AGIFER asigură investigatorul principal pentru anumite incidente produse în circulația trenurilor.

Acțiunea de investigare s-a desfășurat împreună cu reprezentanții operatorilor economici implicați, independent de orice anchetă judiciară și nu are ca scop stabilirea vinovăției sau a răspunderii civile, penale sau patrimoniale, responsabilității individuale sau colective.

Investigația a fost efectuată în conformitate cu prevederile Regulamentului de investigare și are ca obiectiv prevenirea producerii accidentelor și incidentelor feroviare, prin determinarea împrejurărilor și identificarea cauzelor care au dus la producerea acestui incident feroviar și, dacă este cazul, stabilirea recomandărilor de siguranță necesare pentru îmbunătățirea siguranței feroviare.

Utilizarea acestui RAPORT DE INVESTIGARE în alte scopuri decât cele referitoare la prevenirea producerii accidentelor și incidentelor feroviare și îmbunătățirea siguranței feroviare, poate conduce la interpretări eronate care nu corespund scopului prezentului document.

A.2. Procesul investigației

Având în vedere fișa de avizare a Revizoratului General de Siguranță a Circulației din cadrul Sucursalei Regionale „CFR” București din data de 25.09.2024, privind incidentul feroviar produs la data de 25.09.2024, ora 17:30, pe raza de activitate a **Sucursalei Regionale CF București**, pe secția de circulație Giurgiu Nord – Videle, între stațiile CFR Rădulești și Videle(linie simplă, electrificată) prin lovirea contrașinei situată pe podul de la km.62+409, de către plugul locomotivei GM 1025 care remorca trenul de călători Interregio nr.460025 (aparținând operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători” SA) și luând în considerare faptul că evenimentul feroviar se încadrează ca incident în conformitate cu prevederile art.8, grupa A, pct.1.14 din Regulamentul de investigare, prin Nota nr.I.258/2024 a Directorului General Adjunct a fost desemnat ca investigator principal un investigator din cadrul AGIFER.

După consultarea prealabilă a părților implicate în incidentul feroviar, conform prevederilor din același regulament, investigatorul principal, prin decizia nr.1210/39/30.09.2024, a numit membrii comisiei de investigare formată din reprezentanți ai operatorilor economici implicați în acest incident, respectiv CNCF „CFR” SA și SNTFC „CFR Călători SA.

B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE

La data de 25.09.2024, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, secția de circulație Giurgiu Nord – Videle, pe distanța dintre stațiile CFR Rădulești și Videle(linie simplă, electrificată), trenului de călători Interregio nr.460025 (aparținând operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători” SA), a lovit contrașina situată pe podul de la km.62+409 de către plugul locomotivei GM 1025 care a asigurat remorcarea trenului. Urmare a producerii acestui incident nu au fost înregistrate trenuri întârziate. Nu au fost înregistrate victime omenești sau răniți.

Cauza directă o constituie denivelarea locala in profilul longitudinal al caii. Acest lucru s-a produs în condițiile cedării prinderii cadrului șină-traversă sub acțiunea forțelor transmise căii de materialul rulant în mișcare. Aceste defecte au implicații directe în menținerea în parametrii de exploatare a valorilor nivelului longitudinal al căii.

Factorii care au contribuit:

- starea tehnică necorespunzătoare a traverselor de lemn care sub acțiunea forțelor transmise de roțile materialului rulant care nu au permis menținerea în parametrii de exploatare a valorilor nivelului longitudinal al căii;

Cauze subiacente:

- nerespectarea prevederilor art.25, alin.(2) și alin.(4) din din „Instrucția de norme și toleranțe pentru construcția și întreținerea căii – linii cu ecartament normal nr. 314/1989”, referitoare la defectele care impun înlocuirea traverselor de lemn;
- nerespectarea prevederilor art.3 din Instrucția 305/1997 referitor la efectuarea reviziile chenzinale.

Cauze primare:

Neaplicarea prevederilor procedurii operaționale cod PO SMS 0-4.07, ”Respectarea specificațiilor tehnice, standardelor și cerințelor relevante pe întreg ciclul de viață a liniilor în procesul de întreținere”, parte a sistemului de management al siguranței al CNCF "CFR" SA, referitoare la dimensionarea personalului Districtului de Linii nr.3 Videle din cadrul Secției L1 București, în raport cu volumul de lucrări.

Grad de severitate

Conform clasificării incidentelor prevăzută la art.8 din Regulamentul de investigare, având în vedere activitatea în care s-a produs, evenimentul se clasifică ca incident feroviar conform prevederilor **art. 8, Grupa A, pct.1.14.**

Recomandări de siguranță.

Nu au fost identificate recomandări de siguranță.

C. RAPORTUL DE INVESTIGARE

C.1. Descrierea incidentului

La data de 25.09.2024, trenul de călători nr.460025 a fost expedit din stația CFR Giurgiu Nord având ca destinație stația CFR București Nord. Trenul de călători nr.460025 a trecut prin stația CFR Rădulești la ora 16.58, iar la km.62+409 mecanicul de locomotivă al trenului a auzit un zgomot anormal pe podețul metalic. Mecanicul de locomotivă a luat măsuri de oprire și a constatat plugul de animale lovit pe partea stângă. Mecanicul de locomotivă a avizat IDM din stația CFR Videle după care și-a continuat mersul până în stația CFR Videle unde a întocmit raport de eveniment.

La verificarea pe teren a fost constatată o urmă de lovire în capătul contrașinei și o urmă de luciu metalic pe suprafața de rulare.

C.2. Circumstanțele incidentului

C.2.1. Părțile implicate

Infrastructura și suprastructura căii ferate unde s-a produs incidentul feroviar sunt în gestionarea CNCF „CFR” S.A. Activitatea de întreținere a suprastructurii feroviare este efectuată de personal specializat al aparținând Secției L1 București, District L3 Videle. Locomotiva GM 1025 aparține operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA - Depoul București Călători.

Vagoanele din compunerea garniturii trenului de călători nr.460025 aparțin operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA.

C. 2.2. Compunerea și echipamentele trenului

Trenul de călători Interregio nr.460025 a fost remorcat cu locomotiva GM 1025 aparținând Depoului București Calatori, condusă la momentul producerii incidentului în echipa completa de mecanic de locomotivă și mecanic ajutor angajați ai Depoului București Calatori și a fost compus din 3 vagoane clasă, 12 osii, cu o lungime de 103 m, având conform înscrierilor din Foaia de Parcurs Seria A nr.3212:

- tonajul brut - 148 tone;
- tonajul necesar de frânat automat/de mână – 170 tone/15 tone;
- tonajul frânat real automat/de mână – 215 tone/63 tone.

C.2.3. Descrierea echipamentelor feroviare implicate la locul producerii incidentului

C.2.3.1 Linii

Descrierea traseului căii

Pe secția de circulație Giurgiu – Videle (linie simplă neelectrificată), în zona producerii incidentului, traseul în plan orizontal are o declivitate de -4,31, în sensul de mers al trenului.

Descrierea suprastructurii căii

Suprastructura căii, în zona producerii incidentului pe distanța HM Rădulești - Videle, este alcătuită din șine tip 49 montate pe traverse normale de lemn și de beton T13, prindere indirectă tip K, linia fiind sudată.

C.2.3.2 Instalații

Secția de circulație Rădulești - Videle, linie simplă electrificată, este dotată cu instalații CED .

C.2.3.3 Locomotiva

Caracteristici tehnice ale locomotivei LDE 621 – EGM nr. 92 53 064 1025-7 (GM1025), aparținând S.N.T.F.C. „CFR Calatori” S.A.:

- Putere: 2100 CP;
- Lungime totala: 17.000 mm;
- Greutate: 114 tone alimentata la 2/3;
- Formula osiilor: Co - Co;
- V max.: 120 km/h;
- Înălțimea maxima: 4.500 mm;
- Lățimea maxima: 3.090 mm;
- Ecartament: 1435 mm;

Data, tipul ultimei reparații planificate:

Anul efectuării	Tipul reparației planificate	Locul efectuării
2005	RK	SC Electroputere Craiova

De la ultima reparație planificată, efectuată în 2005 și până la data producerii incidentului, locomotiva GM 1025 a parcurs un număr de 1442563 km. Data, tipul ultimei revizii planificate efectuate până la momentul producerii incidentului și locul efectuării acestuia:

Data efectuării	Tipul reviziei planificate	Locul efectuării
17-18.09.2024	RT	SCRL Brașov - Secția Dep. BC

C2.4 Mijloace de comunicare

Comunicarea între mecanicul de locomotivă și impiegații de mișcare a fost asigurată prin stații radio-emisie-recepție, aflate în stare bună de funcționare.

C.2.5 Declanșarea planului de urgență feroviar

Declanșarea planului de intervenție pentru înlăturarea pagubelor și restabilirea circulației trenurilor s-a realizat prin circuitul informațiilor prevăzut în Regulamentul de investigare, la locul producerii incidentului reprezentanți ai CNCF „CFR” SA (administratorul de infrastructură feroviară publică). Nu a fost necesară solicitarea și utilizarea mijloacelor de intervenție.

C.3. Urmările incidentului

C.3.1. Pierderi de vieți omenești și răniți

În urma producerii incidentului feroviar nu s-au înregistrat pierderi de vieți omenești sau răniți.

C.3.2. Pagube materiale

În urma producerii incidentului feroviar s-au înregistrat pagube materiale la infrastructura feroviară și la locomotiva GM 1025, locomotiva de remorcare a trenului de călători nr.460025.

Valoarea estimativă a pagubelor, conform devizelor transmise de părțile implicate până la momentul întocmirii prezentului raport, este de 5902.40 lei cu TVA.

C.3.3. Consecințele incidentului în traficul feroviar

În urma producerii acestui incident feroviar nu au fost înregistrate întârzieri în circulația trenurilor.

C.3.4. Consecințele incidentului asupra mediului

În urma producerii acestui incident feroviar nu au fost urmări asupra mediului.

C.4. Circumstanțe externe

La data de 25.09.2024, în intervalul orar 16:00 – 19:00, vizibilitatea în zona producerii incidentului a fost bună, cer înnorat, vânt slab cu o viteză de aproximativ 5 km/h, fără precipitații, temperatura în aer + 10°C. Vizibilitatea indicațiilor semnalelor luminoase a nu a influențat producerea incidentului.

C.5. Desfășurarea investigației

C.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat

C.5.1.1. Rezumatul mărturiilor personalului operatorului de transport feroviar.

Din cele declarate de **mecanicul de locomotivă** care a condus și a deservit locomotiva GM 1025 în remorcarea trenului de călători nr.460025 din data 25.09.2024, pe distanța Giurgiu – București Nord se pot reține următoarele:

- la data de 25.09.2024 la trecerea peste podul mecanic la km. 162+409 s-a auzit un zgomot anormal și puternic;
- mecanicul de locomotivă al trenului a luat măsuri de oprire și de asigurare al trenului;
- după ce a coborât să verifice locomotiva a constatat faptul că plugul locomotivei din postul de conducere nr.1 sens mers, stânga îndoit;
- a avizat prin stația radiotelefon IDM din stația Videle;

C 5.1.2. Rezumatul mărturiilor personalului de întreținere și reparații linii

Din cele declarate de **șeful de district**, salariat la CNCF „CFR” SA – **secția L1 București**, Districtul 3 Videle , se pot reține următoarele:

- ultima revizie a fost efectuată în luna august;
- a constatat că sunt traverse de lemn deteriorate în zona km.62+409 care nu mai asigură prinderea și a luat legătura pentru aprovizionare cu secția de linii verbal;

- a primit traverse, înlocuindu-le în funcție de ordinea urgențelor;
- nu a luat nici o măsură de siguranță circulației deoarece viteza era limitată la 30 km/h;

Din cele declarate de **revizorul de cale**, salariat la CNCF „CFR” SA – **secția L1 București**, Districtul 3 Videle , se pot reține următoarele:

- ultima revizie a căii împreună cu șeful de echipă și șeful de district a fost în prima chenzină lunii august;
- în cadrul reviziei a constatat că pe zona contrașinelor de pe podul de la km.62+409 sunt traverse de linii care nu asigură prinderea;
- a avizat acest lucru verbal șeful de district;
- Din cele declarate de **șeful de echipă**, salariat la CNCF „CFR” SA – **secția L1 București**, Districtul 3 Videle , se pot reține următoarele:
- a participat la revizia chenzinală în prima parte a lunii august;
- în cadrul reviziei a constatat faptul că sunt traverse necorespunzătoare;
- nu a luat măsuri de siguranță circulației care se impun datorită neaprovizionării cu traverse;

C.5.2. Sistemul de management al siguranței

A. Sistemul de management al siguranței la nivelul administratorului infrastructurii feroviare publice.

La data producerii incidentului feroviar, CNCF „CFR” SA, în calitate de administrator de infrastructură feroviară, avea implementat sistemul propriu de management al siguranței feroviare, și deținea, Autorizația de siguranță nr.AS21003, eliberată de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR prin care se confirmă îndeplinirea cerințelor stabilite prin legislația națională și acceptarea Sistemului de Management al Siguranței al gestionarului de infrastructură feroviară și permite acestuia să gestioneze și să exploateze o infrastructură feroviară, în conformitate cu Directiva (UE) 2016/798/UE privind siguranța feroviară și cu legislația națională aplicabilă, cu valabilitate de la data de 28.12.2021 până la data de 27.12.2026.

B. Sistemul de management al siguranței al operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători” S.A.

La momentul producerii incidentului feroviar, SNTFC „CFR Călători” SA în calitate de operator de transport feroviar de călători, deținea certificatul unic de siguranță cu numărul de identificare UE:RO 1020210174 emis la data de 10.11.2021, valabil de la data emiterii până la data de 09.11.2026, care confirmă acceptarea sistemului de management al siguranței al întreprinderilor feroviare, inclusiv prevederile adoptate de întreprinderea feroviară în vederea îndeplinirii cerințelor specifice necesare pentru exploatarea în condiții de siguranță pe rețeaua de cale ferată, în conformitate cu Directiva (UE) 2016/798/UE și cu legislația națională aplicabilă.

În conformitate cu certificatul unic de siguranță deținut la momentul producerii incidentului, SNTFC „CFR Călători” SA este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar pe secția de circulație unde s-a produs incidentul conform listei actualizate, la data de 28.02.2022, a secțiilor de circulație acceptate în cadrul evaluării pentru eliberarea certificatului unic de siguranță.

C.5.3. Funcționarea instalațiilor tehnice, infrastructurii și a materialului rulant

C.5.3.1. Date constatate cu privire la linii

Date caracteristice ale căii pe zona pe care s-a produs deraierea:

- Secția de circulație Giurgiu-Videle
- Secția L1 București, Districtul nr.3 Videle
- Linia electrificată, CFJ

- Declivitate: -4,31‰, panta în sensul de mers al trenului.
- Traversă de lemn normale și beton T13.
- Sina tip 49.
- Prindere șină - traversă indirectă: tip K.
- Circulația trenurilor se face cu restricție de viteză de 30 km/h .

Descriere:

Trenul nr. 460 aparținând SNTFC Călători era format din 3 vagoane. Punctul „0” s-a constatat o urma de lovire în capătul contrașinei și o urmă de rulare pe suprafața de rulare pe o distanță de 4.62 m de către plugul de animale, pe partea stângă sens mers. Trenul nr. 460025 a trecut prin HM Rădulești circulând către stația Videle. În aceste puncte s-au efectuat măsurători la ecartament și nivel.

Măsurători:

Măsurătorile la ecartament și nivelul transversal al căii au fost efectuate cu tipar de tipul Geismar nr. 38555 având verificarea metrologică în termen de valabilitate. Măsurători din traversă în traversă de la travers T18 la T-13 punctul „0” fiind locul lovirii contrașinei corespunzător treversei T0, în sensul de mers al trenului :

Traversă	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
E (mm)	-4	-2	1	3	3	5	4	2	1	1	1	1	2	3	4
N (mm)	0	0	0	1	2	3	5	6	6	7	7	7	6	5	2

Traversă	15	16	17	18	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11
E (mm)	4	4	4	2	0	-4	-4	-1	-1	0	1	2	2	2	3
N (mm)	1	-2	-5	-7	0	2	0	-3	-3	-4	-5	-5	-5	-5	-4

Traversă	-12	-13
E (mm)	3	2
N (mm)	-3	-3





- Starea traverselor:
 - T 18 – T16 : traverse lemn corespunzatoare, prindere activa si completa pe ambele fire;
 - T 15,T11,T10: traverse beton T13,prindere activa pe ambele fire;
 - T 14- T12: traverse lemn corespunzatoare, prindere activa si completa pe ambele fire
 - T 9- T6: traverse lemn corespunzatoare, prindere activa si completa pe ambele fire ;
 - T 5: traversa normala lemn corespunzatoare, prindere inactiva pe firul stâng;
 - T 4- T-1: traverse normale lemn necorespunzatoare, prindere inactiva pe ambele fire;
 - T-2: traversa normala lemn, prindere activa si completa pe ambele fire;
 - T-3- T-13: traverse putrede cu prindere inactivă;

Prisma de piatră spartă este incompleta, colmatată cu pământ și vegetație. Contrașina afectată are o lungime de 8,7 metri având urme de frecare pe o lungime de 4,62 m pe suprafață de rulare, a fost demontată pentru asigurarea gabaritului și a circulației. Conrașina de pe terasament aflată înaintea celei lovite are o lungime de 20 m, cu lăsături oarbe constatate la trecerea trenului.

C.5.3.2. Date constatate cu privire la materialul rulant și instalațiile acestuia

Constatări efectuate la locomotiva EGM 194

Locomotiva EGM 1025 a fost construită în anul 1975, ultima reparație RK în anul 2005 și a parcurs până în prezent aproximativ 1.442.563 kilometri. Ultimul RT a fost efectuat în 17-18.09.2024 la Depoul București Calatori de către SCRL Brașov – Secția București Calatori și de atunci a parcurs aproximativ 1345 km. La verificarea locomotivei EGM în Depoul București Călători la data de 26.019.2024, s-a constatat:

- apărător de animale post 1 deformat și prezintă o urmă de lovitură la buza apărătorului la aproximativ 60 cm. de capătul acestuia dinspre partea stângă a locomotivei, precum și o urmă/ zgârietură/deformare semicirculară pe o lungime de 43 cm.

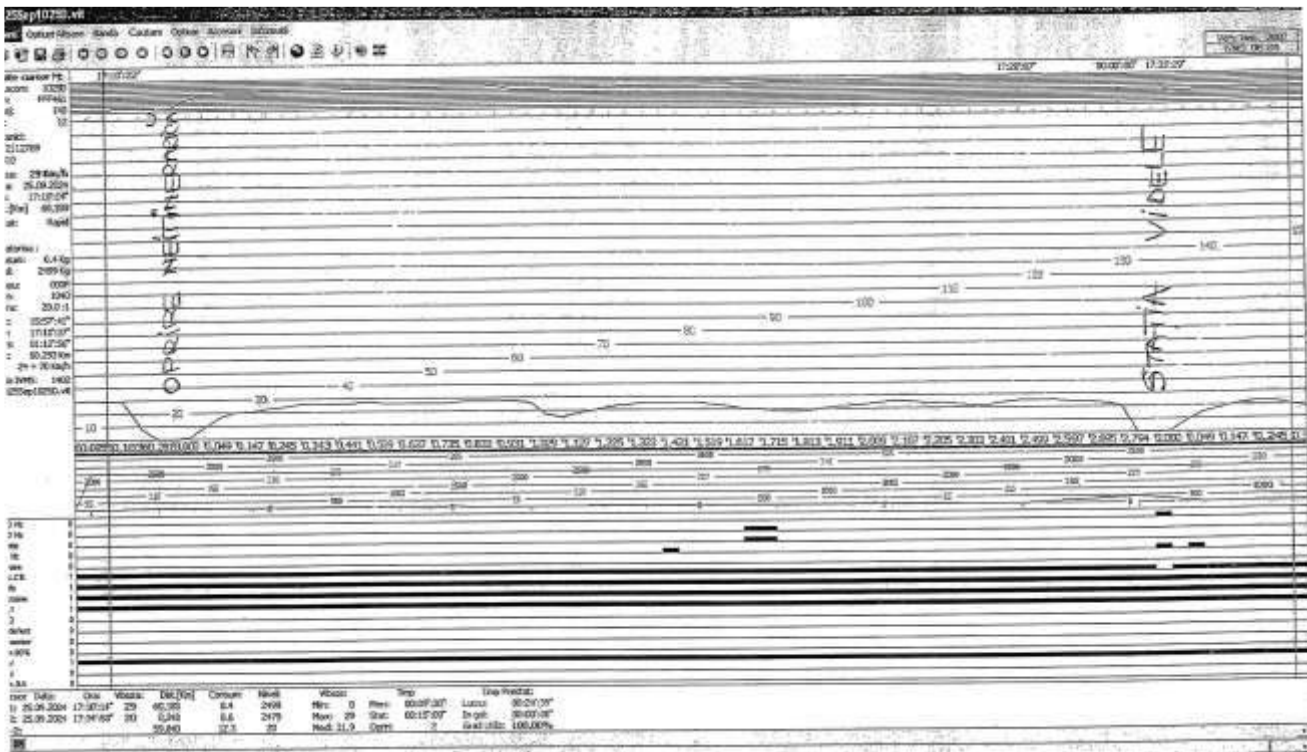


Constatări cu privire la circulația trenului

Din examinarea diagramei instalației de măsură și înregistrare a vitezei cu memorie nevolatilă tip IVMS, montată pe locomotiva EGM 1025 (Fig. nr.1), pentru data de 25.09.2024, pe distanța Ruse – București Nord, au reieșit următoarele:

- Din stația **Ruse** trenul nr. 460 a plecat la ora 14.59'35'' (livret 14.15').
- In stația **Giurgiu Nord** a oprit la ora 15.24'41'' (livret 14.40') si a plecat la ora 15.57'41'' (livret 15.00').
- Prin stația **Rădulești Hm.** a trecut la ora 16.58'58'' (trecere livret 15.55') cu viteza maxima 66 Km/h (livret 70 Km/h).
- După trecere prin stația Rădulești Hm. trenul a mai parcurs o distanta de 5452 metri, a oprit neitineraric la ora 17.10'37'', după care pana la stația Videle a circulat astfel :

- viteza trenului a scăzut de la 66 km/h la 26 km/h (ora 16.59'22'') pe o distanță de 294 m;
- a circulat cu viteze cuprinse între 26 Km/h – 29 Km/h (ora 17.10'22'') pe o distanță de 5097 metri;
- de la 29 Km/h viteza a scăzut la 0 Km/h (ora 17.10'37'') pe o distanță de 61 metri;
- între orele 17.10'37'' – 17.13'20'' trenul a staționat;
- La ora 17.13'20'' s-a pus în mișcare, a circulat cu viteza maximă de 27 km/h și a oprit în stația **Videle** la ora 17.21'00'' (livret 16.19').
- Din stația **Videle** a plecat la ora 17.33'29'' (livret 16.30').
- Între stațiile Rădulești Hm. – Videle, mecanicul a respectat restricția de viteză de 30 Km/h.
- În stația București Nord a sosit la ora 19.19' (livret 17.17').
- Pe întregul parcurs, trenul a circulat cu respectarea vitezelor maxime de circulație admise, respectiv a restricțiilor și limitărilor de viteză.



C.5.5.3. Interfața om-mașină-organizație

Mecanicul de locomotivă implicat în producerea incidentului feroviar a efectuat serviciul în regim de turnus, echipa completă de mecanic de locomotivă și mecanic ajutor, fără depășirea duratei de lucru reglementată, acesta fiind autorizat/atestat profesional pentru serviciul la care a fost comandat și deținea avize medicale și psihologice în termen de valabilitate, fiind declarat apt. În timpul investigării nu au fost depistate circumstanțe medicale și personale cu influență asupra incidentului feroviar, inclusiv existența stresului fizic, psihologic sau deficiențe privind proiectarea echipamentului cu impact asupra interfeței om – mașină – organizație.

C.6. Analiză și Concluzii

Descrierea finală a lanțului de evenimente:

La data de 25.09.2024, trenul de călători nr.460025 a fost expedit din stația CFR Giurgiu Nord având ca destinație stația CFR București Nord. Trenul de călători nr.460025 a trecut prin stația CFR Rădulești la ora 16.58, iar la km.62+409 mecanicul de locomotivă al trenului a auzit un zgomot anormal pe podețul metalic. Mecanicul de locomotivă a luat măsuri

de oprire și a constatat plugul de animale lovit pe partea stângă. Mecanicul de locomotivă a avizat IDM din stația CFR Videle după care și-a continuat mersul până în stația CFR Videle unde a întocmit raport de eveniment.

La verificarea pe teren a fost constatată o urmă de lovire în capătul contrașinei și o urmă de luciu metalic pe suprafața de rulare.

Interpretare și analiză:

După colectarea și analizarea probelor, a informațiilor și a mărturiilor personalului implicat și a martorilor, comisia de investigare a concluzionat următoarele:

1. În zona producerii lovirii traversele de lemn, în zona plăcilor metalice, aveau defecte care nu permiteau strângerea și fixarea plăcilor de traverse în proporție de 75% (crăpături și putrezirea traverselor pe toată lungimea sau pe zona blochetului). Aceste defecte, au avut implicații directe în menținerea în parametrii de exploatare a valorilor nivelului longitudinal al căii. În urma recensământului de traverse din anul 2023 au fost solicitate secției L1 București traverse speciale și normale de lemn. Acestea fiind achiziționate centralizat nu au putut să fie puse în totalitate la dispoziția districtului pentru înlocuire la termen.
2. Personalul normat la nivelul districtului este de 1 șef district, 2 picheri, 2 șefi de echipă, 1 primitor distribuitor, 5 revizori de cale, 73 meseriași de cale (total 84 de salariați). La data producerii incidentului personalul existent la nivelul districtului este de 1 șef de district, 1 piccher, 2 șefi de echipă, 1 primitor distribuitor, 3 revizori de cale și 5 meseriași de cale.
3. Ultima revizie chenzinală a fost efectuată în luna august(chenzina I). Datorită lucrărilor existente pe raza districtului nu a fost efectuată la termen revizia chenzinală pe luna septembrie. Revizorul de cale și șeful de echipă au înștiințat verbal despre starea traverselor din cale aflate în zona podețului de la km. 62+ 409.Șeful de district la rândul lui a avizat verbal conducerea secției referitor la lipsa materialelor.

D. CAUZELE PRODUCERII INCIDENTULUI

D.1 Cauza directă și factorii care au contribuit

Concluzii:

Cauza directă: o constituie denivelarea locala în profilul longitudinal al caii. Acest lucru s-a produs în condițiile cedării prinderii cadrului șină-traversă sub acțiunea forțelor transmise căii de materialul rulant în mișcare. Aceste defecte, au implicații directe în menținerea în parametrii de exploatare a valorilor nivelului longitudinal al căii.

Factorii care au contribuit:

- starea tehnică necorespunzătoare a traverselor de lemn care sub acțiunea forțelor transmise de roțile materialului rulant care nu au permis menținerea în parametrii de exploatare a valorilor nivelului longitudinal al căii.;

Cauze subiacente:

- nerespectarea prevederilor art.25, alin.(2) și alin.(4) din din „Instrucția de norme și toleranțe pentru construcția și întreținerea căii – linii cu ecartament normal nr. 314/1989”, referitoare la defectele care impun înlocuirea traverselor de lemn;
- nerespectarea prevederilor art.3 din Instrucția 305/1997 privind fixarea termenelor și a ordinii în care trebuie efectuate reviziile căii referitor la efectuarea reviziilor chenzinale.

Cauze primare:

Neaplicarea prevederilor procedurii operaționale cod PO SMS 0-4.07, ”Respectarea specificațiilor tehnice, standardelor și cerințelor relevante pe întreg ciclul de viață a liniilor în procesul de întreținere”, parte a sistemului de management al siguranței al CNCF ”CFR” SA, referitoare la dimensionarea personalului Districtului de Linii nr.3 Videle din cadrul Secției L1 București, în raport cu volumul de lucrări..

E. MĂSURI CARE AU FOST LUATE

Ca urmare a producerii incidentului feroviar, Divizia Linii București a luat măsuri de aprovizionare a Districtului de linii nr.3 Videle cu materiale necesare realizării mentenanței căii și menținerea liniilor în stare corespunzătoare pentru circulația și manevrarea trenurilor în condiții de siguranță feroviară ;

F. RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ

Nu au fost identificate recomandări de siguranță.

Prezentul Raport de Investigare se va transmite Autorității de Siguranță Feroviară Română, administratorului de infrastructură feroviară CNCF „CFR” SA și operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători” SA .

Membrii comisiei de investigare: