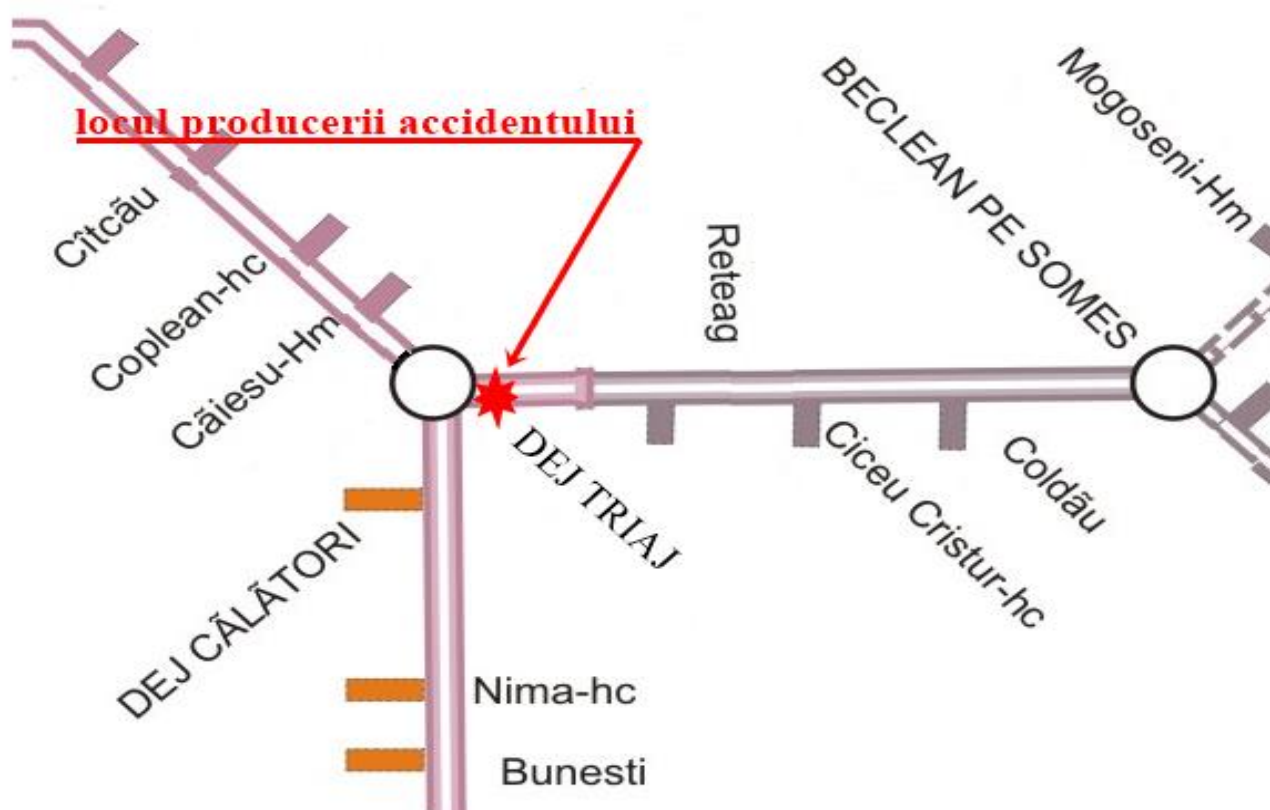




Nr.1110/ 230 /2018

**NOTĂ**  
**privind accidentul feroviar produs la data de 25.04.2018,**  
**în stația CFR Dej Triaj, Grupa A**

La data de **25.04.2018**, ora **00:50** pe raza de activitate a **Sucursalei Regionale CF Cluj**, secția de circulație Dej Călători - Beclean pe Someș (linie dublă electrificată), în stația CFR Dej Triaj, Grupa A, la trecerea peste aparatul de cale nr.15A, a trenului de marfă nr.42695-2 (aparținând Operatorului de Transport Feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA), remorcat cu locomotiva DA 510, s-a produs deraierea vagonului nr.31530070031-3 (al 5-lea de la semnal), de primul boghiu în sensul de mers.

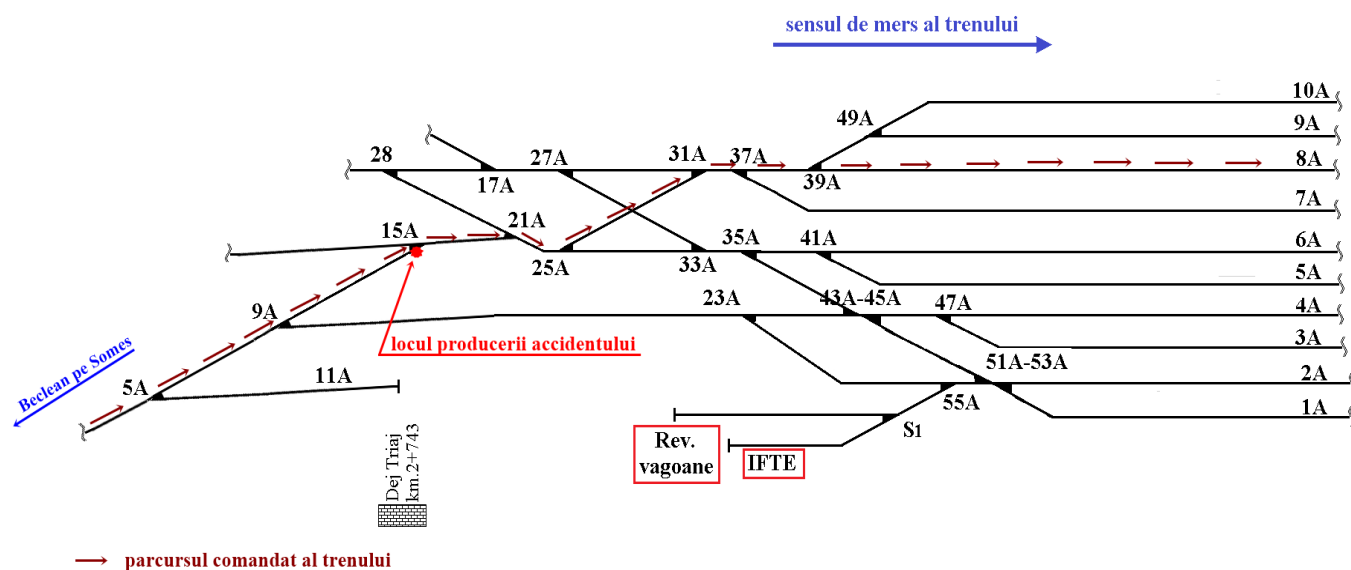


În urma producerii acestui accident feroviar, nu au fost înregistrate victime omenești sau răniți și nu a fost afectată circulația trenurilor.

Având în vedere avizarea acestui accident feroviar, avizare efectuată conform prevederilor reglementărilor specifice, la fața locului s-a deplasat personal de specialitate din cadrul Agenției de

## Descrierea traseului căii ferate

Accidentul s-a produs în stația CFR Dej Triaj, pe schimbătorul de cale 15 A, atacat pe la călcâi, trenul de marfă nr.42695-2 venind dinspre Beclean pe Someș, având parcurs la linia 8A.



## Suprastructura căii

Deraierea s-a produs pe un aparat de cale care are următoarele caracteristici geometrice: tip 49; tangenta  $tg=1/9$ ; raza  $R=300$  m; ace flexibile, deviație stânga, fixător de macaz simplu. Acest schimbător de cale este montat pe traverse de lemn, cu prindere indirectă de tip K.

Profilul longitudinal al traseului căii, în zona producerii accidentului, este în declivitate, rampă în sensul de mers al trenului

Viteza maximă de circulație a trenurilor în zona producerii deraierii este de 10 km/h.

## Descrierea accidentului feroviar

La data de 24.04.2018, trenul de marfă nr.42695-2, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA, a fost expeditat din stația CFR Valea lui Mihai și avea ca destinație stația CFR Dej Triaj

Trenul de marfă nr.42695-2 era compus din 38 vagoane goale, de tip TALS și a fost remorcat de locomotiva DA 510 aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA, aceasta fiind condusă și deservită de personal aparținând aceluiași operator de transport feroviar.

În jurul orei 00:50, în circulația trenului de marfă nr.42695-2, pe zona șinelor de legătură a schimbătorului de cale nr.15A (schimbătorul de cale a fost atacat pe la călcâi pe direcția „abatere”), din stația CFR Dej Triaj, s-a produs deraierea vagonului nr.31530070031-3, al 34-lea vagon din compunerea trenului, de ambele osii ale primului boghiu în sensul de mers.

Prima urmă de deraiere a fost identificată pe șina de legătură (firul exterior al curbei), la o distanță de 7140 mm de călcâiul acelor (distanță măsurată de la călcâiul acului în sens invers de mers al trenului), materializată pe nivelul superior al ciupercii șinei, printr-o urmă de rulare a roții

din partea stângă (în sensul de mers al trenului) a osiei conducătoare de la vagonul nr.31530070031-3. Această roată a rulat cu buza roții pe nivelul superior al ciupercii șinei o distanță de aproximativ 590 mm, distanță după care a căzut în exteriorul căii (între șinele de legătură).

La o distanță de 2170 mm de prima urmă de deraiere (distanță măsurată în sens invers de mers al trenului) sunt poziționate joante izolante nelipite.

Roata din partea dreaptă a aceleiași osii a căzut între firele căii la o distanță de 4510 mm față de călcâiul acului (distanță măsurată de la călcâiul acului în sens invers de mers al trenului).



Trenul de marfă nr.42695-2 a circulat având primul boghiu al vagonului nr.31530070031-3 deraiat o distanță de aproximativ 75 m.

### **Urmările accidentului**

#### Suprastructura căii

În urma producerii acestui accident suprastructura căii a fost afectată pe o distanță de aproximativ 75 m, incluzând și zona schimbătorilor de cale nr.15A și nr.21A.

#### Instalații feroviare

Nu au fost afectate elementele componente ale instalațiilor.

#### Perturbații în circulația feroviară

În urma producerii deraierii, circulația și manevra feroviară peste schimbătorul de cale nr.15A a fost închisă. După ridicarea vagonului deraiat și verificarea suprastructurii căii începând cu ora 17:10 a fost redeschisă circulația cu restricția de viteză de 10 km/h.

Urmarea producerii acestui accident feroviar nu au fost înregistrate întârzieri de trenuri.

#### Persoane vătămate

În urma producerii accidentului nu s-au înregistrat morți sau răniți.

#### Măsuri luate și lucrări executate pentru restabilirea circulației feroviare

Vagonul a fost repus pe linie în data 25.04.2018, la orele 05:40 cu mijloace proprii.

\*

\* \*

Deraierea vagonului nr.31530070031-3 din compunerea trenului de marfă nr.42695-2, reprezintă o faptă din categoria celor prevăzute la art.7, alin.(1), lit.b) din *Regulamentul 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 HG nr.117/2010.

Având în vedere cele prezentate, în temeiul art.19, alin.(2) din *Legea nr.55/2006 privind siguranța feroviară*, coroborat cu art.48, alin.(1) din *Regulamentul de investigare a accidentelor și incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România*, aprobat prin HG nr.117/2010, la nivelul Agenției de Investigare Feroviară Română a fost constituită o comisie de investigare pentru strângerea și analizarea informațiilor cu caracter tehnic, stabilirea condițiilor, inclusiv determinarea cauzelor și, dacă este cazul, emiterea unor recomandări de siguranță în scopul prevenirii unor accidente similare și îmbunătățirii siguranței feroviare.

\*

\* \*

Comisia de investigare, constituită conform prevederilor HG nr.117/2010, a declanșat procedura de investigare, astfel încât, toate elementele identificate până în prezent se vor constitui ca probe pentru aceasta.

Activitatea de colectare a probelor și analizare a acestora este în curs de derulare, iar condițiile de producere, cauzele, factorii favorizanți și eventualele recomandări de siguranță, ce se impun pentru îmbunătățirea siguranței feroviare, vor face obiectul *Raportului de Investigare Final*.

București, 26 aprilie 2018

**Director General**  
dr. ing. Vasile BELIBOU