

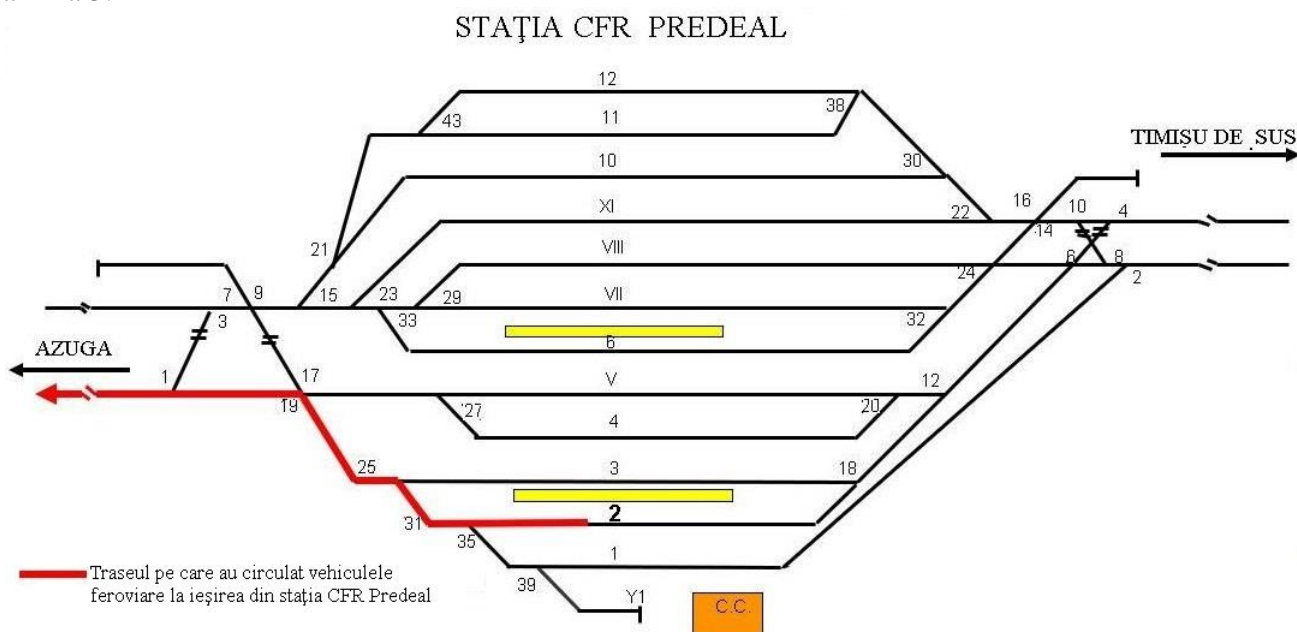


Nu au fost înregistrate victime omenești sau răniți ca urmare a producerii acestui accident feroviar.

În urma avizării producerii acestui incident feroviar, avizare efectuată conform prevederilor reglementărilor specifice, la fața locului s-a deplasat personal din cadrul Agenției de Investigare Feroviară Română - AGIFER, Autorității de Siguranță Feroviară Română – ASFR, administratorului de infrastructură feroviară publică CNCF „CFR” SA și operatorului de transport feroviar SC Unicom Tranzit SA.

### Descrierea traseului căii ferate

Incidentul s-a produs în stația CFR Predeal, la manevra a 9 vagoane, pe capătul X, de la linia 2 la linia 5.



Pe traseul avut de cele 9 vagoane, de la axul stației până la depășirea semnalului de ieșire, declivitatea în profilul longitudinal al căii crește de la 1,2 ‰ la 16,7 ‰ (pantă în sensul de mers).

### Suprastructura căii

Suprastructura căii ferate pe linia 2 din stația CFR Predeal este alcătuită din șine tip 49, montate pe traverse de beton tip T13 și prindere indirectă tip K.

### Descrierea accidentului feroviar

La data de 24.05.2018, în stația CFR Predeal, pentru recompunea trenului de marfă nr.50499-2 (sosit în stație în două cupluri), în vederea expedierii către stația CFR Constanța Port, a fost necesară efectuarea operațiilor de manevră, pe capătul X al stației, a 9 vagoane încărcate, tip Rils, de la linia 2 la linia 5 ocupată. Operațiile de manevră au fost executate cu locomotiva EA 386 aparținând operatorului de transport feroviar SC Unicom Tranzit SA, de către personal aparținând aceluiași operator de transport feroviar.

În timpul manevrării grupului de 9 vagoane, în jurul orei 19:55, s-a produs scăparea acestor vehicule feroviare și înscrierea lor pe firul II de circulație către stația CFR Azuga. Ca urmare a măsurilor de frânare, luate de către mecanicul de locomotivă atât cu frâna directă cât și cu frâna reostatică de pe locomotiva EA 386, convoiul de manevră a fost oprit, în jurul orei 20:08, în stația CFR Bușteni, la km.132+200

Convoiul de manevră, compus din locomotiva EA 386 și 9 vagoane, a circulat de la scăparea lui și până la oprire pe o distanță de circa 10 km.

## **Urmările accidentului**

### Suprastructura căii

În urma producerii acestui incident suprastructura căii ferate nu a fost afectată.

### Perturbații în circulația feroviară

Ca urmare a producerii acestui incident feroviar a fost înregistrată întârzierea a 4 trenuri de călători cu un total de 44 minute.

### Persoane vătămate

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

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

Convoiul de manevră a fost retras, de la locul opririi (km.132+200), în stația CFR Bușteni la linia II pentru verificarea lui.

\*  
\*       \*

Scăparea celor 9 vagoane de la linia nr.2 a stației CFR Predeal și înscrierea acestora pe firul II de circulație către stația CFR Azuga reprezintă o faptă din categoria celor prevăzute la art.8, grupa A, alin.(1.4) 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.(1) din *Legea nr.55/2006 privind siguranța feroviară*, coroborat cu art.49, 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 incidente similare și îmbunătățirii siguranței feroviare.

\*  
\*       \*

Comisia de investigare, constituită conform prevederilor HG nr.117/2010, a declanșat procedura de investigare, astfel că, 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, 31 mai 2018

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