

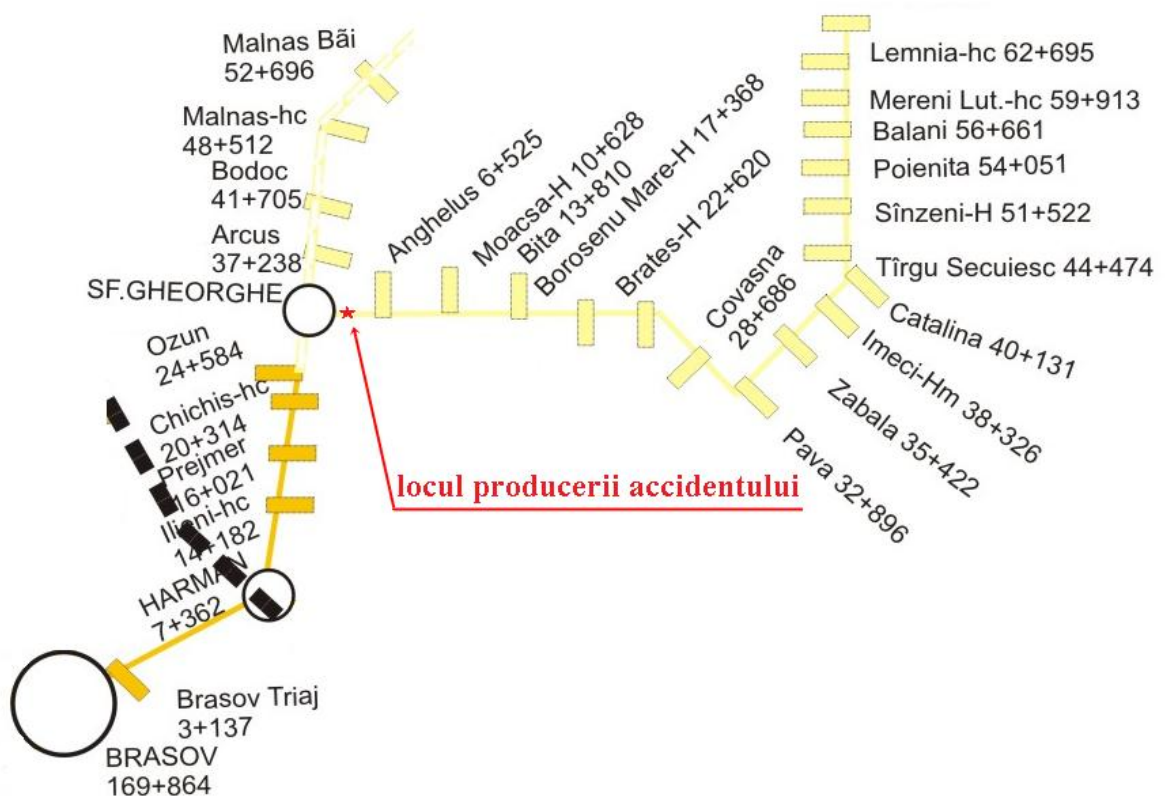


Nr. 1110 / 113 / 2018

NOTĂ

privind accidentul feroviar produs la data de 05.03.2018, în stația CFR Sfântu Gheorghe

La data de **05.03.2018**, ora 18:10, pe raza de activitate a **Sucursalei Regionala CF Brașov**, în stația CFR Sfântu Gheorghe, în circulația trenului de marfă nr.99866 (aparținând operatorului de transport feroviar Rail Force SRL), s-a produs deraierea vagonului nr. 335449600253 (primul din compunerea trenului) de ambele osii ale primului boghiu și al locomotivei DHC 742 de cel de al doilea boghiu, în sensul de mers al trenului.

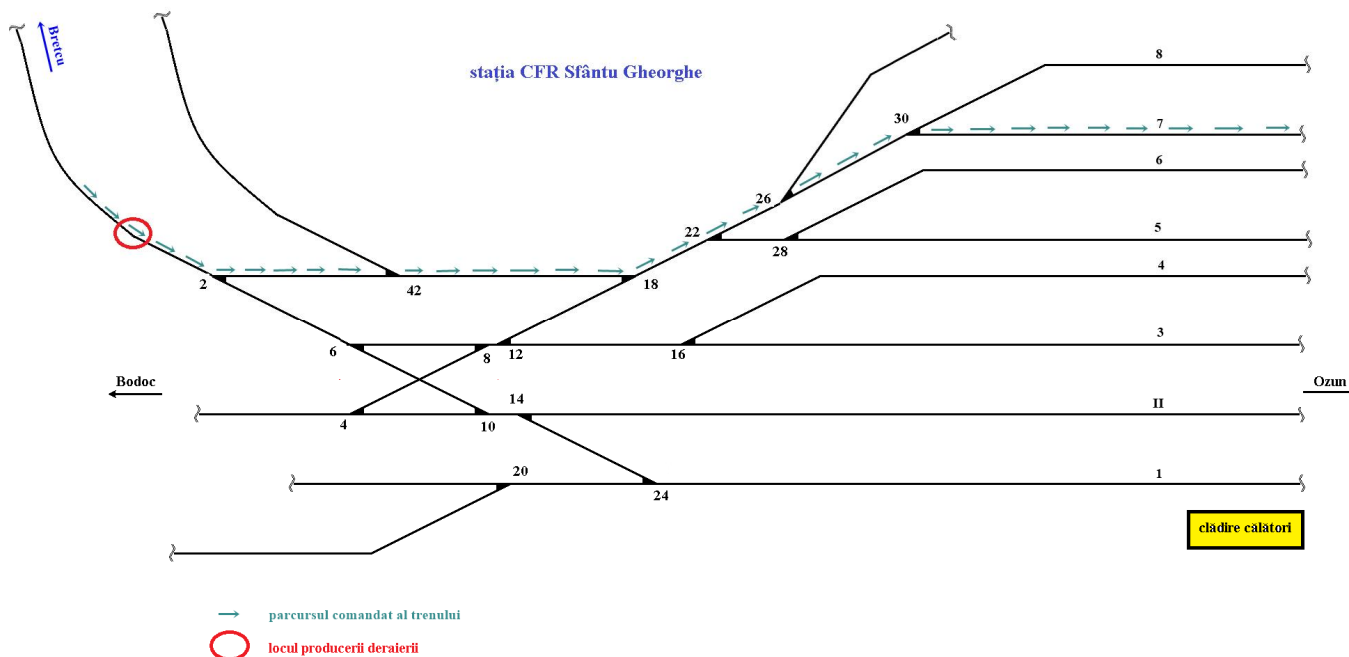


Ca urmare a producerii acestui accident feroviar, nu au fost înregistrate victime omenești sau răniri.

Având în vedere avizarea producerii acestui accident feroviar, efectuată conform prevederilor reglementărilor specifice, la fața locului s-a deplasat personal de specialitate din cadrul ASFR, Agenției de Investigare Feroviară Română - AGIFER, CNCF „CFR” SA, gestionarului de infrastructură feroviară neinteroperabilă SC RC TRANS SRL, operatorului de transport feroviar Rail Force SRL și al poliției Transporturi Feroviare Brașov.

Descrierea traseului căii ferate

Accidentul s-a produs pe secția de circulație neinteroperabilă Brețcu – Sfântu Gheorghe, între halta de mișcare Moacșa și stația CFR Sfântu Gheorghe, la km.0+428, în capătul Y al stației CFR Sfântu Gheorghe, între semnalul de intrare și vârful schimbătorului nr.2 din stație.



Descrierea traseului căii ferate

Referitor la geometria traseului căii

Accidentul feroviar s-a produs între halta de mișcare Moacșa și stația CFR Sfântu Gheorghe, la km 0+428.

În zona producerii deraierii proiecția în plan orizontal a traseului căii ferate este o curbă cu deviație stânga ale cărei elemente geometrice vor fi furnizate de SC RC TRANS SRL, societate responsabilă cu mentenanța infrastructurii.

Profilul transversal al căii în zona producerii deraierii este rambleu cu înălțimea de aproximativ 0,50 m.

Referitor la starea prisme de piatră spartă

Prisma de piatră spartă este completă și colmatată în proporție de 80%.

Suprastructura căii în zona producerii deraierii

În zona producerii deraierii suprastructura căii este tip 49, cale cu joante, montată pe traverse de lemn, sistem de prindere indirectă tip K.

Viteza maximă de circulație a trenurilor pe linia această linie este de 40 km/h.

Descrierea accidentului feroviar

La data de 05.03.2018, trenul de marfă nr.99866, aparținând operatorului de transport feroviar Rail Force, a fost expedit din halta de mișcare Moacșa și avea ca destinație stația CFR Sfântu Gheorghe.

Trenul de marfă era compus din 6 vagoane articulate (încărcate cu prefabricate din lemn) și era remorcat cu locomotiva DHC 742 aparținând operatorului de transport feroviar Rail Force aceasta fiind condusă de personal aparținând aceluiași operator de transport feroviar.

În jurul orei 18:10, în circulația trenului de marfă nr. 99866, către stația CFR Sfântu Gheorghe, la km.0+428, s-a produs deraierea vagonului nr. 335449600253 (primul din compunerea trenului) de ambele osii ale primului boghiu și a locomotivei DHC 742 de cel de al doilea boghiu, în sensul de mers al trenului

Prima urmă de deraiere a fost identificată la km.0+428 pe flancul activ al ciupercii șinei din partea stângă în sensul de mers al trenului, urmă produsă prin căderea între firele căii a roții din partea stângă a osiei conducătoare de la vagonul nr. 335449600253, primul după locomotivă.

Vagonul a rulat cu roțile din partea stângă a primului boghiu între firele căii și cu roțile din partea dreaptă pe șine o distanță de 18,50 m. La joanta situată la km.0+409,5, pe firul drept, în sensul de mers, roțile din partea dreaptă ale aceluiași boghiu au escaladat flancul activ al ciupercii șinei, rulând cu buzele roților pe nivelul superior al ciupercii șinei o distanță de 1,15 m respectiv 1,48 m, după care au căzut în exteriorul căii.

La vârful schimbătorului de cale nr.2 primul boghiu al locomotivei DHC 742 s-a încadrat pe parcursul comandat, în abatere, iar roțile din partea stângă a celui de al doilea boghiu au căzut între ac și contraac (schimbătorul de cale fiind atacat pe la vârful).

Vagonul a rulat în stare deraiată o distanță de aproximativ 39,50 m.

Urmările accidentului

Suprastructura căii

În urma producerii acestui accident suprastructura căii a fost afectată pe o distanță de aproximativ 39,50 m, cât și macazul schimbătorului de cale nr.2.

Instalații feroviare

Nu au fost afectate elementele componente ale instalațiilor.

Perturbații în circulația feroviară

În urma producerii deraierii, circulația și manevra feroviară pe zona deraiată au rămas închise până la repararea suprastructurii căii.

Persoane vătămate

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

Măsuri luate și lucrări executate pentru restabilirea circulației feroviare

Locomotiva a fost repusă pe linie în data de 06.03.2018 la orele 01:10, iar vagonul a fost repus pe linie în data 06.03.2018, la orele 02:20 cu ajutorul vinciurilor hidraulice care aparțin trenului de intervenție specializat (TIS).

*

* *

Deraierea vagonului din compunerea trenului de marfă nr.99866, 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.(1) 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, 07 martie 2018

Director General
dr. ing. Vasile BELIBOU