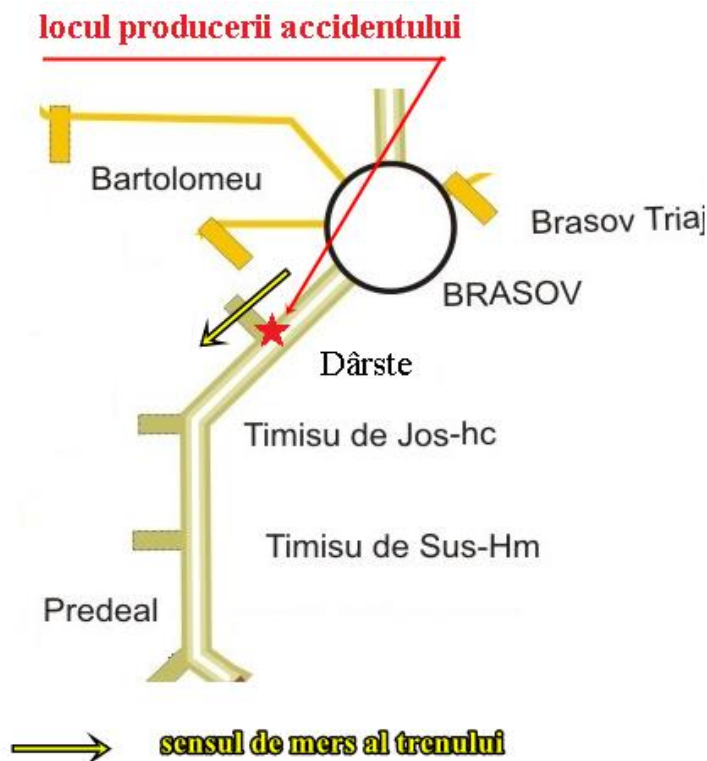




NOTĂ

privind accidentul feroviar produs la data de 29.03.2019, pe secția de circulație Brașov-Predeal, în zona cap Y al stației CFR Dârste pe diagonala 4-8

La data de **29.03.2019**, ora 05:35, pe raza de activitate a **Sucursalei Regionale CF Brașov**, secția de circulație Brașov-Predeal, linie dublă electrificată, în zona capătului Y al stației CFR Dârste pe diagonala 4-8, în circulația trenului de călători Regio nr.12392 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA), s-a produs deraierea de trei osii ale primului boghiu în sensul de mers, al locomotivei EA 268.

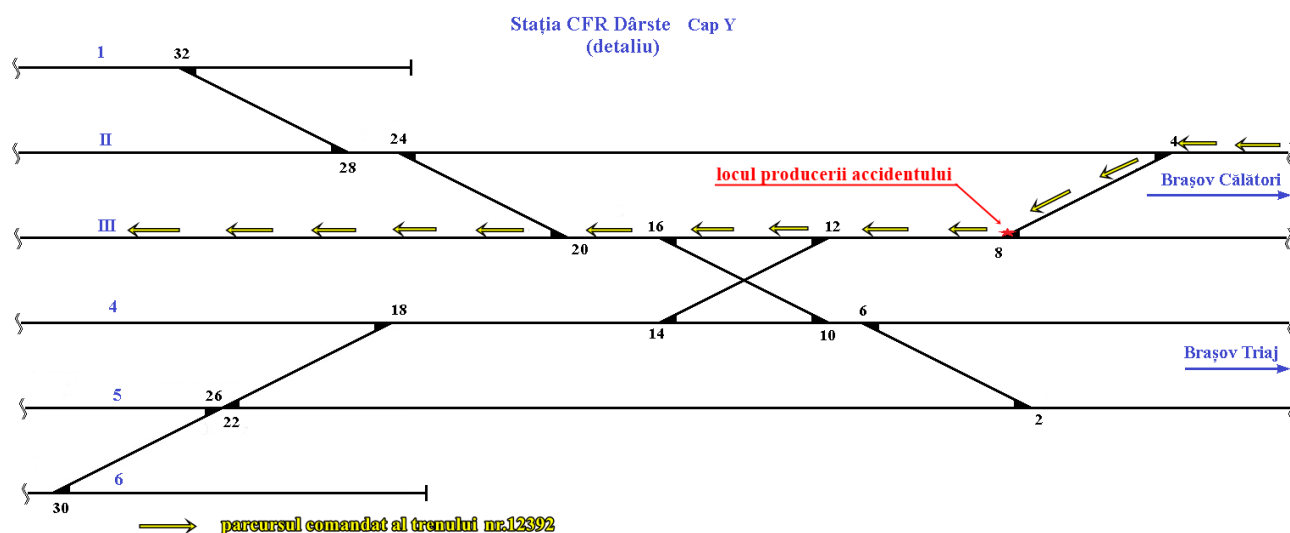


Ca urmare a producerii acestui eveniment feroviar, nu au fost înregistrate victime omenești sau răniți.

Având în vedere avizarea producerii acestui accident feroviar, avizare efectuată conform prevederilor reglementărilor specifice, la fața locului s-a deplasat personal de specialitate din cadrul Agenției de Investigare Feroviară Română - AGIFER, Autorității de Siguranță Feroviară Română-ASFR, administratorului de infrastructură feroviară publică CNCF „CFR” SA, operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA, și Poliției TF Brașov.

Descrierea traseului căii ferate

Accidentul s-a produs în stația CFR Dârste, în capătul Y al stației, în cuprinsul șinelor de legătură ale schimbătorului de cale nr.8, imediat după joanta de vârf a inimii de încrucișare.



Suprastructura căii

În zona adiacentă producerii accidentului, suprastructura căii este alcătuită din șine tip 60 montate pe traverse de lemn normale și fixate cu sistem de prindere indirectă tip K.

Schimbătorul de cale nr.8 în cuprinsul căruia s-a produs deraierea, are următoarele caracteristici: tip 60, tangenta tg 1:9, raza $R = 300$ m, deviație stânga, ace flexibile și este prevăzut cu fixător dublu cu cleme elastice. Acest schimbător este montat pe traverse de lemn, cu prindere indirectă de tip K.

Viteza maximă de circulație a trenurilor peste schimbătorul de cale nr.8, în abateră, este de 30 km/h.

Descrierea accidentului feroviar

La data de 29.03.2019, trenul de călători Regio nr.12392 aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA, a fost expediat din stația CFR Brașov și avea ca destinație stația CFR București Nord.

Trenul de călători Regio nr.12392, era compus din 3 vagoane de călători și a fost remorcat de locomotiva EA 268.

Locomotiva trenului era condusă și deservită de personal aparținând aceluiași operator de transport feroviar.



Schimbătorul de cale nr.8 a fost atacat în poziție pe „abatere”, pe la călcâi.

Prima urmă de deraiere a fost constatată în dreptul joantei dintre vârful inimii de încrucișare și șinele de legătură, pe flancul activ al ciupercii șinei de legătură (partea stângă sens de mers al trenului). Aceasta este o urmă specifică de escaladare produsă de roata din partea stângă a primei osii a primului boghiu al locomotivei EA 268. Locomotiva a rulat cu buza roții din partea stângă pe suprafața superioară a ciupercii șinei o distanță de 3,70 m, după care a căzut în exteriorul căii.

Locomotiva a circulat deraiată de primul boghiu o distanță de aproximativ 36 m.

După repunerea locomotivei pe șine, aceasta a fost îndrumată pentru verificări la depoul Brașov.

Pe distanța Dârste-Brașov (Grupa Tranzit), locomotiva EA 268 a remorcat trenul de intervenție specializat și a circulat pe linia 314 C. La km 169+071, roata din partea dreaptă a unei osii a primului boghiu a escaladat flancul activ al ciupercii șinei și a căzut în exteriorul căii. Concomitent cu căderea roții din partea dreaptă s-a produs și căderea roții din partea stângă a aceleiași osii. După parcurgerea unei distanțe de aproximativ 15 m, în zona inimii de încrucișare a schimbătorului de cale B, roțile deraiate ghidate de contrașina și inima de încrucișare ale schimbătorului de cale B, au revenit la poziția normală de rulare pe șine. Schimbătorul de cale B are următoarele caracteristici: tip 49, tangenta tg 1:9, raza $R = 300$ m, deviație dreapta, ace flexibile. Acest schimbător este montat pe traverse de lemn, cu prindere indirectă de tip K.

Urmările accidentului

Suprastructura căii

În urma producerii primei deraieri, suprastructura căii a fost afectată pe o distanță de aproximativ 36 m, inclusiv schimbătorul de cale nr.8 din stația CFR Dârste.

Instalații feroviare

Nu au fost afectate elementele componente ale instalațiilor.

Perturbații în circulația feroviar

În urma producerii acestui eveniment feroviar au întârziat 8 trenuri de călători cu un total de 142 minute întârziere.

Locomotiva EA 268 a fost ridicată pe șine cu trenul de intervenții specializat dotat cu vinciuri hidraulice la ora 10:15.

După producerea acestui accident, circulația pe firul II dintre stațiile CFR Brașov și Dârste și schimbătorul de cale nr.4, din stația CFR Dârste a fost deschisă la ora 10:25, cu viteza stabilită.

Circulația peste schimbătorul de cale nr.8, firul I dintre stațiile CFR Brașov și Dârste și diagonala 4-8 a fost deschisă la ora 18:00, cu viteza stabilită.

Persoane vătămate

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

Deraierea locomotivei EA 268 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.49 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 demarat 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, 01 aprilie 2019

Director General
dr. ing. Vasile BELIBOU