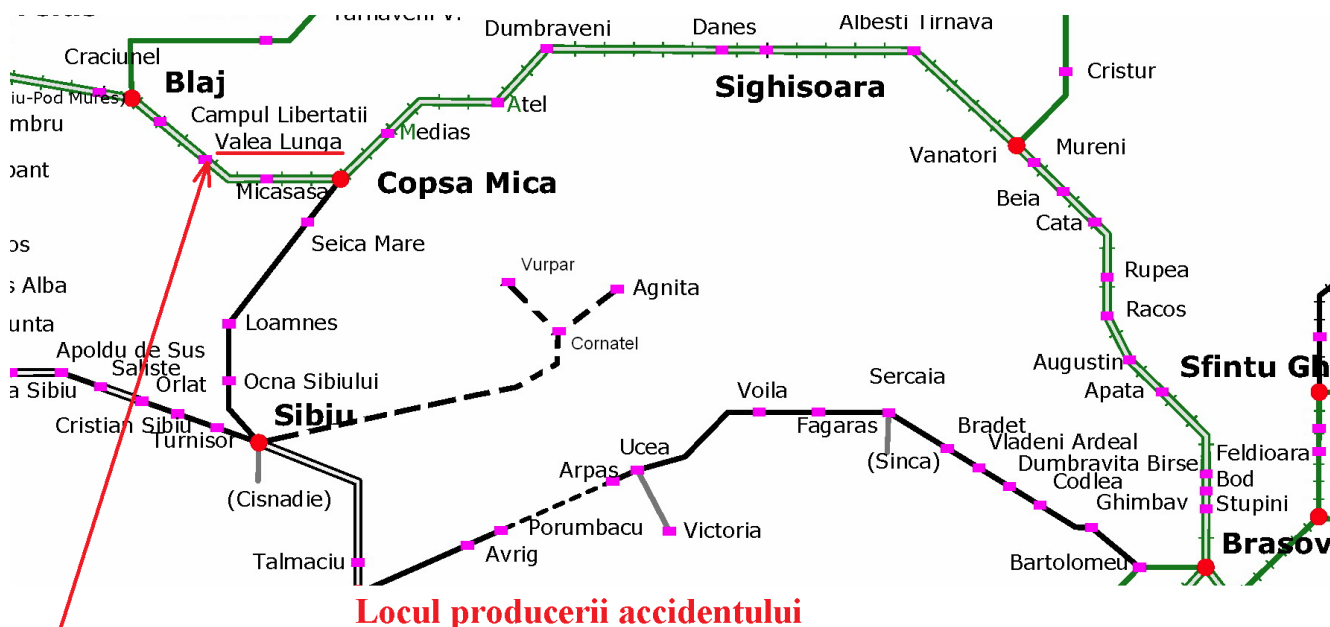




NOTĂ

privind accidentul feroviar produs la data de 07.05.2019 în HM. CFR Valea Lungă în circulația trenului de marfă nr.33901

În data de **07.05.2019**, ora **23:36**, pe raza de activitate a **Sucursalei Regionale CF Brașov**, secția de circulație Brașov – Teiuș (linie dublă, electrificată), în HM. CFR Valea Lungă, pe firul I, mecanicul trenului de marfă nr.33901, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM “CFR MARFĂ” SA, a avizat prin stația radiotelefon pe impiegatul de mișcare că la locomotiva EA 698 s-a produs un incendiu.



Urmare a producerii acestui accident feroviar, nu au fost înregistrate victime omenești.

În urma avizării producerii acestui accident feroviar, avizare efectuată conform prevederilor reglementărilor specifice, la fața locului s-a deplasat personal din cadrul Agenției de Investigare Feroviară Română, SNTFM “CFR MARFĂ” SA, Inspectoratul pentru Situații de Urgență Blaj, Poliția Blaj, SMURD Blaj și ai administratorului de infrastructură feroviară publică CNCF „CFR” SA.

Pentru stingerea incendiului au intervenit pompierii din cadrul Inspectoratului pentru Situații de Urgență al județului Alba, Detașamentul de Pompieri Blaj.

Pentru intervenția pompierilor în vederea stingerii incendiului la ora 00:11 a fost scoasă total de sub tensiune linia de contact pe distanța Mediaș - Teiuș.

Incendiul a fost lichidat de pompieri la ora 04:40.

La ora 06:00 s-a repus sub tensiune firul I Valea Lungă – Blaj, circulația trenurilor fiind redeschisă la ora 06:15, cu restricția de viteză de 50 km/h în zona afectată.

Au întârziat 4 trenuri de călători cu 702 minute.

Descrierea traseului căii ferate

Accidentul feroviar s-a produs în zona aparatelor de cale de la ieșirea din HM. CFR Valea Lungă, trenul având parcurs de trecere prin HM. pe firul I.

Suprastructura căii

Caracteristicile firului I:

- treverse de beton tip T17;
- tip șină: 60;
- prismă - piatra spartă nouă;

Descrierea accidentului feroviar

La data de 07.05.2019, trenul de marfă nr.33901, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM “CFR MARFĂ” SA, compus din locomotiva EA 698 inactivă în corpul trenului și 36 vagoane, din care un vagon gol și 35 vagoane încărcate cu fosfat, 2328 tone, 150 osii, frânat automat necesar/real 1414t/1828t, frânat de mână necesar/real 283t/649t, remorcat cu locomotiva EA 330, condusă și deservită de personal aparținând SNTFM “CFR MARFĂ” SA, a fost expedit din stația CFR Sighișoara la ora 17:33.

Pe distanța cuprinsă între stația CFR Sighișoara și locul accidentului, trenul de marfă nr.33901 a oprit în HM Danes. În această HM. a sosit la ora 21:25 fiind expedit la ora 22:00, circulând fără oprire până la HM. CFR Valea Lungă, unde avea comandă de trecere pe linia III directă, cu acces la firul I de circulație.

La trecerea în zona macazelor în capătul Y, al HM. CFR Valea Lungă, personalul de locomotivă aflat pe locomotiva EA 698, inactivă în corpul trenului, a observat degajare de fum în sala mașinilor, în zona compresorului nr.1, fapt pentru care a comunicat mecanicului de locomotivă aflat pe locomotiva EA 330, solicitând oprirea trenului.

După oprirea trenului, personalul de locomotivă a încercat stingă incendiul produs în zona compresorului nr.1, sub locomotivă, de unde se propagau flăcările, cu instinctoarele aflate în dotarea locomotivei EA 330, însă acest lucru nu a fost posibil, fapt pentru care au apelat numărul unic de urgență 112 și au solicitat intervenția pompierilor. Până la sosirea pompierilor personalul de locomotivă a avizat IDM din stație și a detașat cele două locomotive de la tren, apoi au dezlegat și distanțat cele două locomotive între ele.

Pentru stingerea incendiului care se localizase în zona compresorului nr.1, sub locomotivă, pompierii militari au intervenit cu apă.

Urmările accidentului

Suprastructura căii

În urma producerii accidentului nu au fost înregistrate pagube la suprastructura căii.

Instalații feroviare

Nu au fost afectate elementele componente ale instalațiilor.

Material rulant

Ca urmare a producerii acestui accident feroviar la locomotiva EA 698 s-au constatat următoarele:

- afectarea termică, în proporție diferită (50%-70%) a cablurilor, blocurilor de aparate, blocurilor redresoare, camera de înaltă tensiune, compresoare, acoperiș;



- Saboții de frâna prezentau urme de expunere termică, în proporție diferită;
- cutia locomotivei prezenta vopseaua afectată termic pe ambele părți;
- bandajele roților prezentau urme de afectare termică în proporție diferită;
- toate geamurile locomotivei erau cu sticla spartă;

Perturbații în circulația feroviară

Linia de contact a fost scoasă de sub tensiune pe distanța Mediaș - Teiuș la ora 00:11, iar linia curentă Valea Lungă - Blaj a fost închisă la ora 00:16;

La ora 06:00 s-a repus sub tensiune firul I Valea Lungă – Blaj, iar circulația trenurilor a fost redeschisă la ora 06:15.

Urmare acestei situații au întârziat 4 trenuri de călători cu 702 minute.

Persoane vătămate

În urma producerii accidentului nu s-au înregistrat victime.

Măsuri luate și lucrări executate pentru restabilirea circulației feroviare

Nu a fost cazul pentru luarea de măsuri sau lucrări suplimentare pentru restabilirea circulației.

*
* *
*

Incendiul produs la locomotiva EA 698, inactivă în corpul trenului de marfă nr.33901, reprezintă o faptă din categoria celor prevăzute la art.7, alin.(1), lit.e) 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 demarat 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, 08 mai 2019

Director General
dr. ing. Vasile BELIBOU