

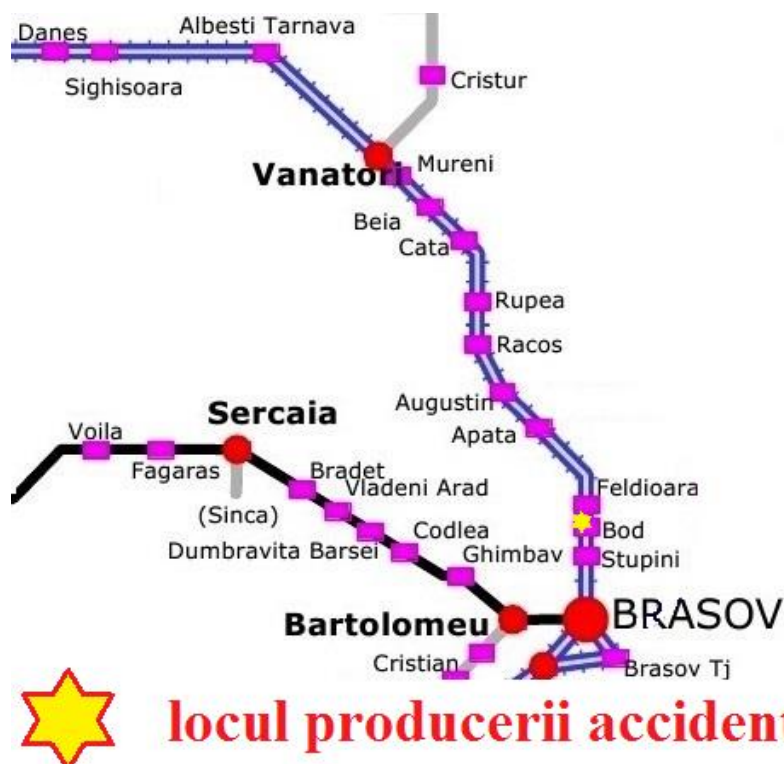


Nr.1110/ 493 /2019

## NOTĂ

**privind accidentul feroviar produs la data de 14.09.2019,  
în stația halta de mișcare Bod, pe schimbătorul de cale nr.14,  
prin deraierea de prima osie a locomotivei EA 1093**

La data de **14.08.2019**, ora 06:20, pe raza de activitate a **Sucursalei Regionale CF Brașov**, în halta de mișcare **Bod**, în circulația trenului de marfă nr.90920 (aparținând operatorului de transport feroviar RAIL SC FORCE SRL Brașov), remorcat cu locomotiva EA 1093, în cuprinsul schimbătorului de cale nr.14, pe parcursul de primire cu acces la linia 4 abătută, din firul II al liniei curente Feldioara-Bod, s-a produs deraierea de prima osie a locomotivei EA-1093, în raport cu sensul de mers.



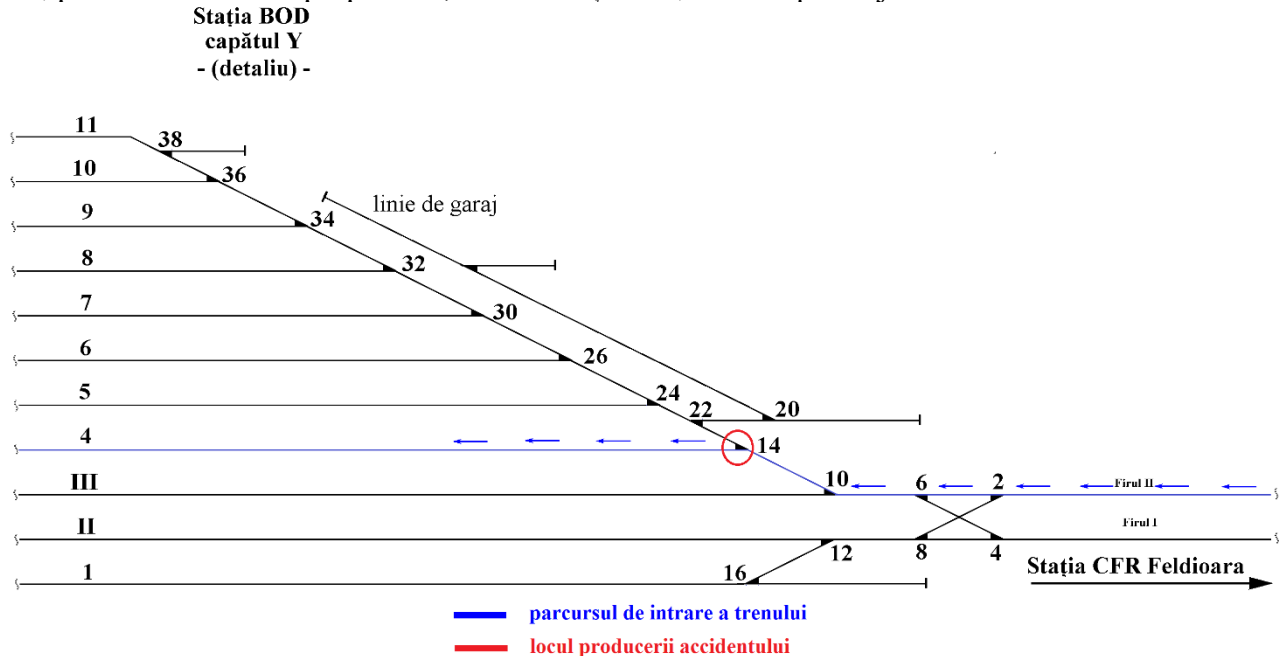
Ca urmare a producerii acestui accident feroviar, nu au fost înregistrate victime omenești sau răniți.

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

Feroviară Română - AGIFER, administratorului de infrastructură feroviară publică CNCF „CFR” SA și operatorului de transport feroviar RAIL FORCE SRL BRAȘOV.

### Descrierea traseului căii ferate

Accidentul s-a produs în halta de mișcare Bod, în capătul Y al stației, în cuprinsul schimbătorului de cale nr.14, pe zona macazului propriu-zis, la o distanță de 4,40 m de prima joantă.



### Suprastructura căii

Deraierea s-a produs pe schimbătorul de cale nr.14 care a fost atacat pe la vârf în poziția „abatere”.

Schimbătorul de cale nr.14 are următoarele caracteristici geometrice: tip 49; raza  $R= 300$  m; tangenta  $tg=1/9$ ; ace flexibile; deviație stânga, traverse din lemn, prindere indirectă tip K.

Prisma de piatră spartă este completă.

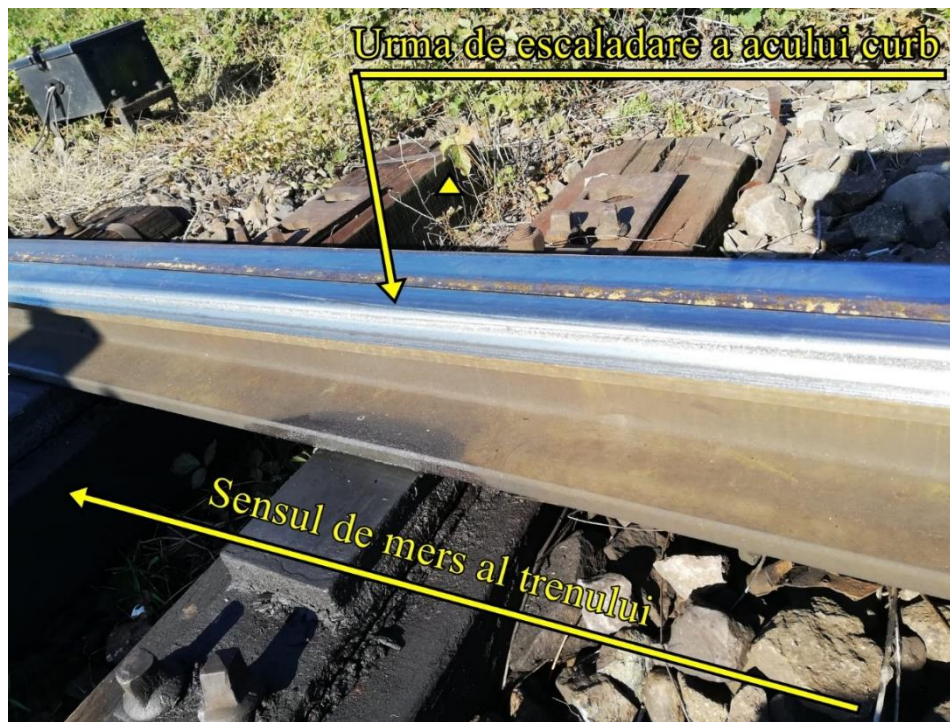
Viteza maximă de circulație a trenurilor peste schimbătorul de cale nr.14, pe abatere, este de 30 km/h.

### Descrierea accidentului feroviar

La data de 14.08.2019, trenul de marfă nr.90920 aparținând operatorului de transport feroviar SC RAIL FORCE SRL Brașov, circula între stațiile Feldioara și Bod în condițiile din livret al trenului de marfă nr.70326.

Trenul de marfă nr.90920 a fost remorcat de locomotiva EA-1093 și era compus din 39 vagoane, seria Eas, încărcate cu bușteni și locomotiva inactivă BB654.

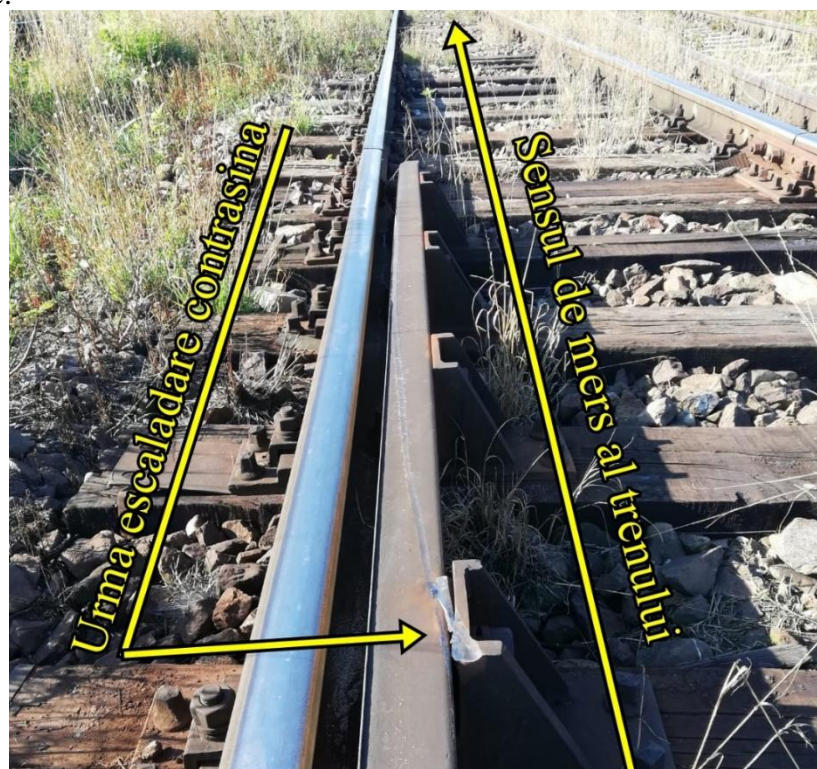
În jurul orei 06:20, la primirea trenului de marfă nr.90920, în halta de mișcare Bod pe linia 4 abătută, la trecerea peste schimbătorului de cale nr.14, pe zona macazului propriu-zis, la aproximativ 4,50 m după joanta de vârf a schimbătorului (în raport cu sensul de mers), s-a produs escaladarea flancului activ al acului curb de către roata din partea dreaptă a primei osii de la locomotiva EA 1093 (în sens de mers) și căderea acesteia între acul curb și contraacul drept ale schimbătorului de cale. Concomitent cu căderea roții din partea dreaptă s-a produs și căderea roții corespundente din partea stângă între contraacul curb și acul drept ale schimbătorului de cale nr.14.



Locomotiva EA 1093 a circulat cu prima osie deraiată, în sensul de mers, o distanță de aproximativ 18,39 m.

Roata, deraiată, din partea stângă a lovit cu buza bandajului capătul de contrașină aflat pe abaterea schimbătorului de cale nr.14 și 9 elemente de prindere ale acestei contrașine. În dreptul punctului în care inima schimbătorului de cale are o lățime de 70 mm, roata din partea stângă a escaladat contrașina revenind la poziția normală de rulare.

Concomitent, roata din partea dreaptă a escaladat șina cot a inimii de încrucișare, a rulat cu buza bandajului o distanță de aproximativ 1,37m pe inima de încrucișare a schimbătorului de cale nr.14 și a revenit în poziția normală de rulare.



Trenul de marfă nr. 90920 a circulat având deraiată prima osie a primului boghiu al locomotivei EA 1093, în sensul de mers al trenului, pe o distanță de aproximativ 27m.

## **Urmările accidentului**

### Suprastructura căii

În urma producerii acestui accident suprastructura căii nu a fost afectată.

### Instalații feroviare

În urma producerii acestui accident, instalațiile feroviare nu au fost afectate.

### Perturbații în circulația feroviară

În urma producerii acestui accident feroviar nu a fost afectată circulația feroviară.

### Persoane vătămate

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

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

Osia deraiată a locomotivei EA 1093 a revenit singură în poziția normală de rulare, fără a fi necesară intervenția mijloacelor de ajutor.

În urma lucrărilor de reparații a infrastructurii, circulația feroviară pe linia curentă firul II dintre haltele de mișcare Feldioara și Bod, respectiv liniile III directă și 4 abătută, s-a redeschis la data de 14.08.2019, ora 13:20.

Deraierea locomotivei ce remorca trenul nr. 90920, 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 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, 19 august 2019

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