



Nr.1110 / 566 / 2019

## NOTĂ

**privind accidentul feroviar produs la data de 15.09.2019,  
în halta de mișcare Bod, pe schimbătorul de cale nr.14,  
prin deraierea de prima osie a locomotivei EA 386**

La data de **15.09.2019**, ora 13:18, pe raza de activitate a **Sucursalei Regionale CF Brașov**, secția de circulație Brașov-Sighișoara, (linie dublă electrificată) în halta de mișcare **Bod**, în circulația trenului de marfă nr.50418 (aparținând operatorului de transport feroviar UNICOM TRANZIT S.A.), remorcat cu locomotiva EA 386, 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 locomotivei EA-386 de primul boghiu, în sensul de mers al trenului.



★ **locul producerii deraierii**

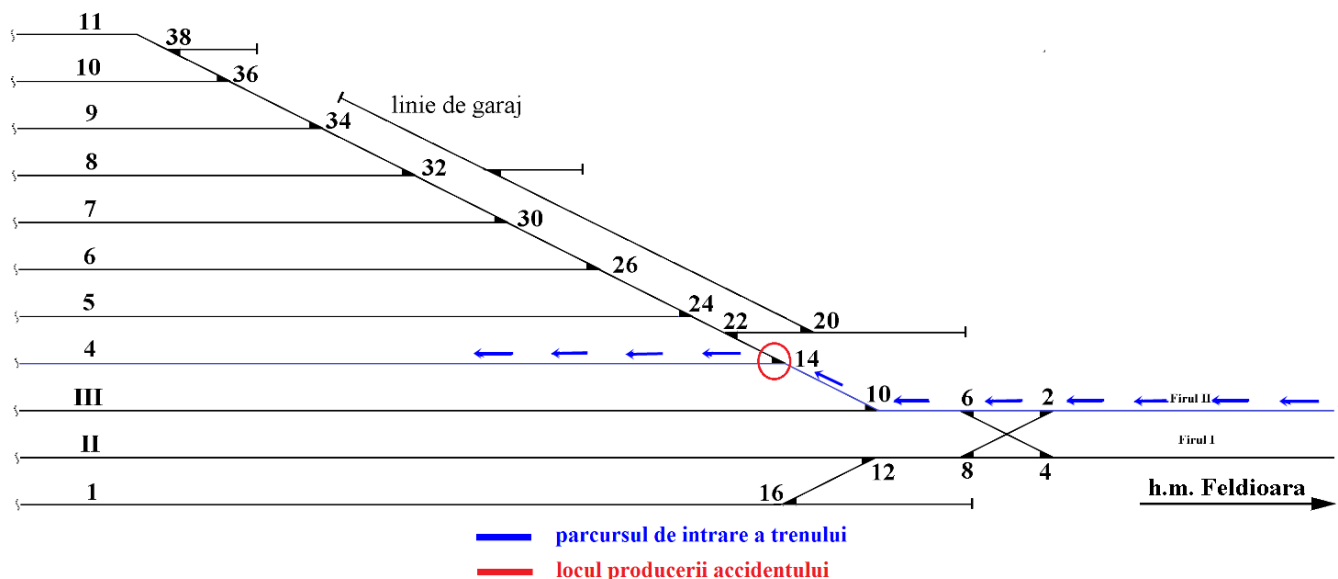
Ca urmare a producerii acestui accident feroviar, nu au fost înregistrate victime omenești sau răniți.

Având în vedere avizarea producerii acestui accident feroviar, efectuată conform prevederilor reglementărilor specifice, la fața locului s-a deplasat personal din cadrul Agenției de Investigare Feroviară Română - AGIFER, administratorului de infrastructură feroviară publică CNCF „CFR” SA și operatorului de transport feroviar UNICOM TRANZIT S.A.

## Descrierea traseului căii ferate

Accidentul s-a produs în halta de mișcare Bod, în capătul Y, pe schimbătorului de cale nr.14, în cuprinsul macazului, la o distanță de 3,86 m de prima joantă.

h.m. BOD  
capătul Y  
- (detaliu) -



Declivitatea în profilul longitudinal al căii este de 0,9 ‰, rampă în sens de mers al trenului.

## 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 și parțial colmatată.

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 15.09.2019, trenul de marfă nr.50418, aparținând operatorului de transport feroviar UNICOM TRANZIT S.A., circula între stațiile Feldioara – Bod, pe firul II, în condițiile din livret al trenului de marfă nr.50223-2.

Trenul de marfă nr.50418 a fost remorcat de locomotiva EA-386 și era compus din 40 vagoane, seria Eas, încărcate cu bușteni.

În jurul orei 13:18, la primirea trenului de marfă nr.50418, în halta de mișcare Bod pe linia 4 abătută, la trecerea peste schimbătorului de cale nr.14, pe zona macazului propriu-zis, la aproximativ 3,86 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 386 (în sens de mers), rularea cu buza roții pe suprafața superioară a acului curb pe o distanță de 3,47 m, urmată de căderea între acul curb și contraacul drept ale schimbătorului de cale. Concomitent cu căderea roții din partea dreaptă s-a produs și căderea roții corespondente din partea stângă între contraacul curb și acul drept ale schimbătorului de cale nr.14.



Roata deraiată din partea dreaptă a lovit șuruburile orizontale ale joantei de vârf a inimii de încrucișare, a escaladat șina cot din partea dreaptă antrenând și celelalte două roți ale boghiului care au căzut după inima de încrucișare a schimbătorului de cale nr.14, în exteriorul liniei 4, partea dreaptă în sensul de mers.

Roțile corespondente, din partea stângă, au lovit cu buza bandajului capătul de contrașină de pe linia abătută, precum și suporturile metalice consecutive de prindere ale acestei contrașine de traverse, au rulat pe acestea și au căzut între firele căii spre călcâiul schimbătorului.

Trenul de marfă nr.50418 a circulat având deraiat primul boghiu al locomotivei EA 386, în sensul de mers al trenului, o distanță de aproximativ 72 m.



## **Urmările accidentului**

### Suprastructura căii

În urma producerii acestui accident suprastructura căii a fost afectată pe o distanță de aproximativ 70 m, în cuprinsul schimbătorului de cale nr.14 și linia 4 abătută.

### Instalații feroviare

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

### Perturbații în circulația feroviară

În urma producerii deraierii, circulația și manevra feroviară între Feldioara – Bod, firul II, respectiv liniile 3 și 4 din halta de mișcare Bod au fost închise în data de 15.09.2019, de la ora 13:18 până la ora 18:30, oră la care circulația a fost reluată cu viteza stabilită.

Circulația peste schimbătorul nr.14 a rămas închisă pâna la finalizare lucrărilor de reparații a suprastructurii căii.

Urmare a producerii acestui accident feroviar a întârziat trenul de călători IR nr.1746 (SNTFC „CĂLĂTORI” SA) cu un număr de 13 min.

### Persoane vătămate

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

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

Locomotiva a fost repusă pe linie în data 15.09.2019, la orele 19:40 cu ajutorul trenului de intervenții cu vinciuri hidraulice.

Deraierea locomotivei EA 386 ce remorca trenul nr. 50418, 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, 17 septembrie 2019

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