



Nr.1110 / 600 / 2019

NOTĂ

privind accidentul feroviar produs la data de 30.09.2019, pe secția de circulație Strehaia – Orșova, între stația Drobeta Turnu Severin Mărfuri și halta de mișcare Valea Albă, km 350+962

La data de **30.09.2019**, ora 08:15, pe raza de activitate a **Sucursalei Regionale CF Craiova**, secția de circulație Strehaia-Orșova (linie simplă electrificată), între stația CFR Drobeta Turnu Severin Mărfuri și halta de mișcare Valea Albă, la km 350+962, în circulația trenului de marfă nr.33321-2 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR MARFĂ” S.A.), tren compus din locomotiva de remorcare EA 043, 41 vagoane tip G încărcate și locomotivele intercalate (EA 239 și EA 869), s-a produs deraierea de ambele osii și răsturnarea vagonului nr.215315038442, al 10-lea de la locomotivă, deraierea de ambele osii a vagonului nr.215315024160, al 11-lea de la locomotivă și deraierea de prima osie, în sensul de mers al trenului, a vagonului nr.21535021075, al 12-lea de la locomotivă.



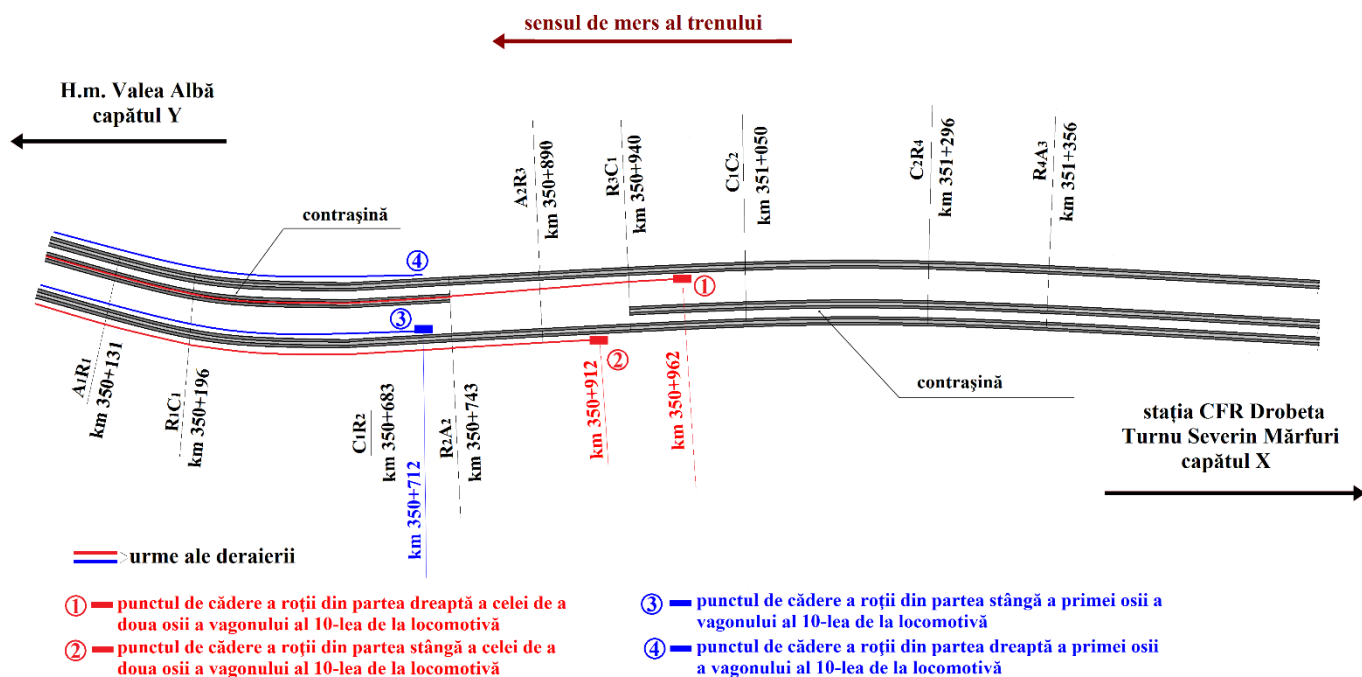
Ca urmare a producerii acestui accident feroviar, nu au fost înregistrate victime omenești sau răniți.

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, Autorității de Siguranță Feroviare Române-ASFR, administratorului de infrastructură feroviară publică CNCF „CFR” SA, operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR MARFĂ” S.A. și al poliției Transporturi Feroviare Craiova.

Descrierea traseului căii ferate

Prima urmă de deraiere s-a produs între stația Drobeta Turnu Severin Mărfuri și halta de mișcare Valea Albă, la km 350+962, pe zona de traseu în curbă cu deviație stânga, raportat la sensul de mers al trenului, curbă cu două raze $R_1=195$ m, $R_2=200$ m, fără racordare între ele, supraînălțarea $h=95$ mm și supralărgirea $s=20$ mm. Această curbă se racordează cu aliniamentele adiacente prin intermediul a două curbe de racordare $L_{r1}=50$ m și $L_{r2}=60$ m.

Profilul transversal al căii în zona producerii deraierii este tip rambleu, cu înălțimea de peste 3,50 m.



Declivitatea în profilul longitudinal al căii este de 26,00 ‰, rampă în sens de mers al trenului.

Suprastructura căii

Suprastructura căii ferate în zona producerii accidentului este alcătuită din șine tip 49, cale cu joante, traverse de lemn normale, prindere SKL12 intercalată cu prindere indirectă de tip K, contrașină la interiorul curbei din șină tip 60.

Prisma de piatră spartă este completă și colmatată, cu vegetație în cuprinsul ei.

Viteza maximă de circulație pe zona producerii accidentului era restricționată la 15 Km/h de la km.350+900 la km.352+400.

Descrierea accidentului feroviar

La data de 30.09.2019, trenul de marfă nr.33321-2, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR MARFĂ” S.A., a fost expedit din stația CFR Ciumeghia și avea ca destinație stația CFR Chiajna.

Trenul de marfă nr.33321-2 era compus din locomotiva de remorcare EA 043, 41 vagoane tip „G”, încărcate cu sticle de plastic cu apă minerală, și locomotivele intercalate (EA 239 și EA 869). Locomotivele de remorcare și intercalate ale trenului erau conduse și deservite de personal aparținând aceluiași operator de transport feroviar.

În timpul circulației trenului, pe o zonă de traseu în curbă cu deviație stânga, în sensul de mers al trenului, la km.350+962, s-a produs părăsirea flancului activ al șinei din partea dreaptă (firul exterior al curbei) de către roata din dreapta a celei de-a doua osii a vagonului nr.215315038442, al 10-lea vagon de la locomotivă și căderea în interiorul căii. După ce a rulat în această stare aproximativ 50 m, roata din partea stângă a celei de-a doua osii a escaladat flancul activ al șinei din partea stângă (firul interior al curbei) și a căzut în exteriorul căii. Osia a rulat în stare deraiată pe prinderea verticală și pe traverse până la km 350+743 când a întâlnit contrașina de la firul interior a următoarei curbe cu deviație dreapta, în sensul de mers al trenului, având raza $R=210$ m, supraînălțarea $h=80$ mm și supralărgirea $s=20$ mm. Această curbă se racordează cu aliniamentele adiacente prin intermediul a două curbe de racordare $L_{r1}=65$ m și $L_{r2}=60$ m. Roata deraiată din dreapta a escaladat contrașina rulând pe aceasta, iar roata deraiată din stânga a rulat pe traverse.

La km 350+712, în cuprinsul acestei curbe cu deviație dreapta, în sensul de mers al trenului, în același plan s-a constatat părăsirea flancului activ al șinei de pe exteriorul căii de către roata din stânga a primei osii a vagonului nr. 21535038442, al 10-lea de la siguranță, și căderea între firele căii. Roata corespondentă din dreapta a escaladat flancul activ al șinei și a căzut în exteriorul căii.

Trenul a circulat cu vagonul nr.21535038442, al 10-lea de la siguranță, deraiat de ambele osii, până la schimbătorul de cale nr.2 din halta de mișcare Valea Albă. Vagonul nr. 21535038442, al 10-lea de la siguranță, a rulat deraiat peste schimbătorii de cale nr.2 și nr.10, cu acces la linia 1, antrenând în deraiere vagoanele nr.215315024160 și nr.215315021075, al 11-lea și al 12-lea de la locomotivă.

După trecerea peste schimbătorii de cale nr.2 și nr.10 s-a produs răsturnarea vag. nr.215315038442, al 10-lea de la siguranță, pe partea stângă în sens de mers, deraierea de ambele osii ale vag. nr. 215315024160, al 11-lea de la siguranță și deraierea de prima osie la vag. nr. 215315021075, al 12-lea de la siguranță, după care trenul s-a oprit ca urmare a măsurilor luate de mecanicul de locomotivă.

Trenul de marfă nr.33321-2 a circulat având deraiat vag. nr.215315038442, al 10-lea de la siguranță, până la răsturnarea acestuia și deraierea celorlalte două vagoane, o distanță de aproximativ 1600 m.



Urmările accidentului

Suprastructura căii

În urma producerii acestui accident suprastructura căii a fost afectată pe o distanță de aproximativ 1600 m, atât linia cât și schimbătorii de cale nr.2 și nr.10 din halta de mișcare Valea Albă.

Instalații feroviare

În urma producerii acestui accident au fost lovite și degradate instalațiile feroviare, după cum urmează:

- semnalul X1 al stației Valea Albă;
- inductor 500 Hz la semnalul de intrare Y al stației Valea Albă;
- inductor 1000/2000 Hz semnal de intrare Y al stației Valea Albă;
- inductor 1000/2000 Hz semnal ieșire X1;

- picheți tip PA1 – 4 buc.;
- picheți tip UI28 – 2 buc.;
- funii scurte bobină joante – 8 buc.;
- funii lungi bobină joante -8 buc.;
- suporți inductori – 3 perechi.

Perturbații în circulația feroviară

În urma producerii accidentului, linia dintre stația CFR Drobeta Turnu Severin Mărfuri și halta de mișcare Valea Albă a fost închisă din data de 30.09.2019 ora 08:25, până în data de 01.10.2019 ora 05:14, oră la care circulația a fost reluată cu vechile restricții de viteză. Macazul nr.10 din halta de mișcare Valea Albă urmează a fi redat în exploatare.

Urmare a producerii acestui accident feroviar, până la redeschiderea liniei și reluarea circulației trenurilor s-a făcut transbordarea călătorilor de la halta de mișcare Prunișor la stația CFR Drobeta Turnu Severin Mărfuri respectiv la stația CFR Drobeta Turnu Severin și invers s-a făcut transbordarea călătorilor pentru un număr de 12 trenuri.

În urma producerii acestui accident feroviar au fost anulate 7 trenuri, au circulat suplimentar 13 trenuri și au fost întârziate 10 trenuri cu 626 minute

Persoane vătămate

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

Măsuri luate și lucrări executate pentru restabilirea circulației feroviare

Repunerea pe linie a vagoanelor deraiate s-a făcut cu ajutorul trenului de intervenții cu vinciuri hidraulice.

Vagonul nr.215315021075, al 12-lea de la siguranță, a fost repus pe linie în data de 30.09.2019 la ora 13:20. Vagonul nr. 215315024160, al 11-lea de la siguranță, a fost repus pe linie în data de 30.09.2019 la ora 19:28. Vagonul nr. 215315038442, al 10-lea de la siguranță a fost repus pe linie în data 01.10.2019 la ora 02:28.

*

*

*

Deraierea de ambele osii și răsturnarea vagonului nr.215315038442, al 10-lea de la locomotivă, deraierea de ambele osii a vagonului nr.215315024160, al 11-lea de la locomotivă și deraierea de prima osie, în sensul de mers al trenului, a vagonului nr.21535021075, al 12-lea de la locomotivă, 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, 02 octombrie 2019

Director General
Dr. ing. Vasile BELIBOU