

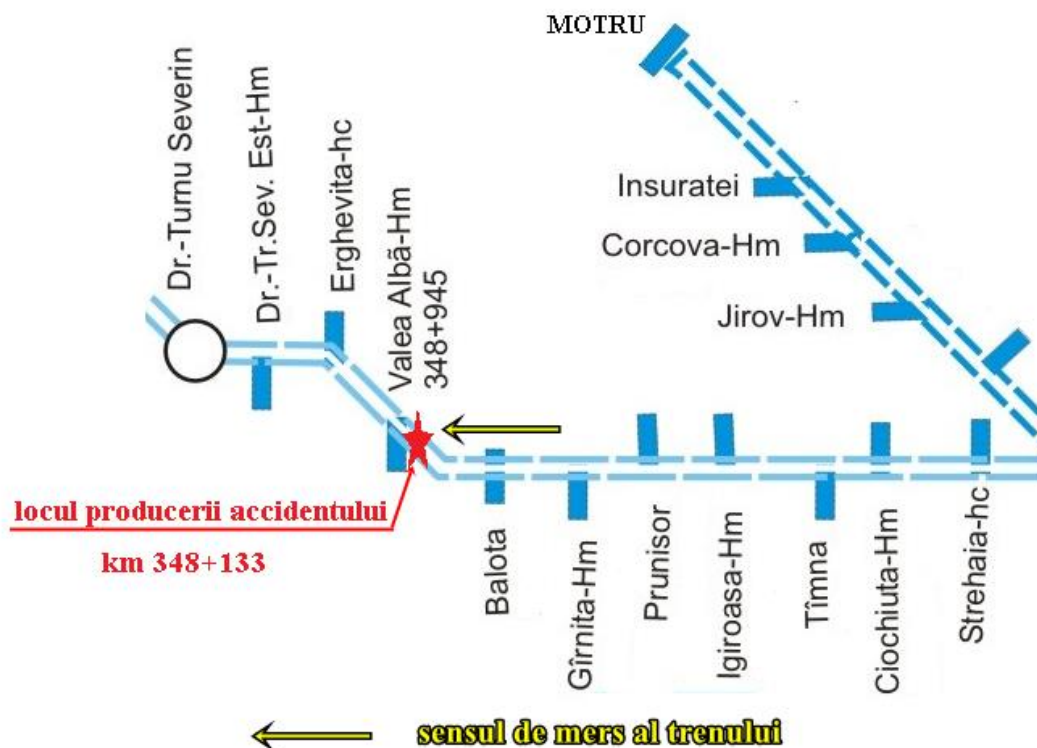


Nr.1110 / 675 / 2019

NOTĂ

privind accidentul feroviar produs la data de 05.11.2019, pe secția de circulație Strehaia – Orșova, între stația CFR Balota și halta de mișcare Valea Albă, km 348+133

La data de **05.11.2019**, ora **21:20**, pe raza de activitate a **Sucursalei Regionale CF Craiova**, secția de circulație Strehaia-Orșova (linie simplă electrificată), între stația CFR Balota și halta de mișcare Valea Albă, la km 348+133, în circulația trenului de marfă nr.80352-1 (aparținând operatorului de transport feroviar SC GRUP FERROVIAR ROMÂN SA), tren compus din locomotiva de remorcare EA 1023, 25 vagoane cisternă încărcate cu benzină și locomotiva împingătoare EA 835, s-a produs deraierea de primul boghiu în sensul de mers al trenului a vagonului nr. 84537850319-5, al 24-lea de la locomotivă.



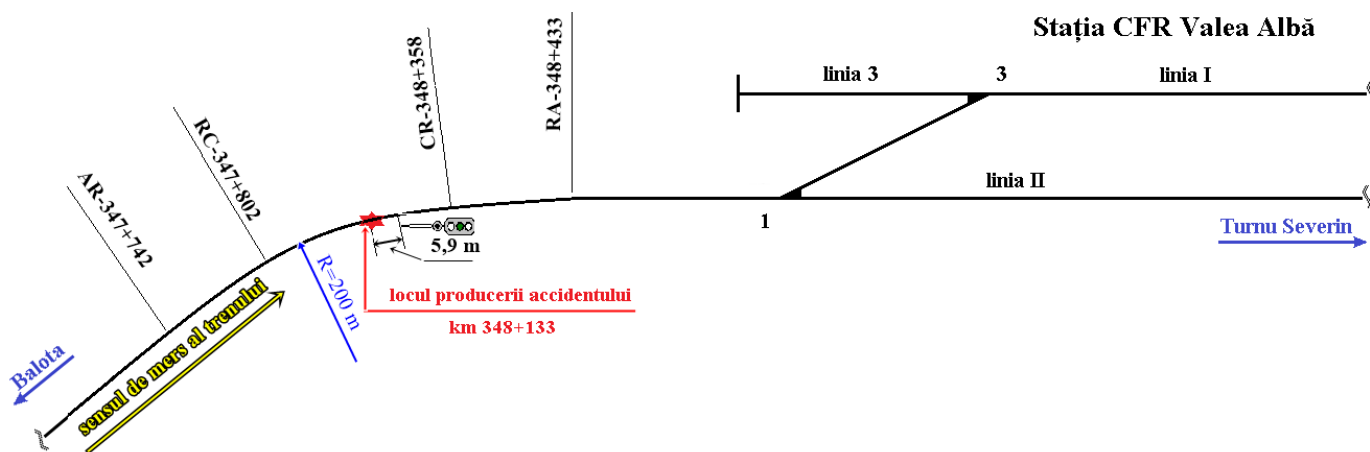
Ca urmare a producerii acestui accident feroviar, nu au fost înregistrate victime omenești sau răniți.

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 SC GRUP FERROVIAR ROMÂN SA și al Poliției Transporturi Feroviare Drobeta Turnu Severin.

Descrierea traseului căii ferate

Prima urmă de deraiere s-a produs între stația CFR Balota și halta de mișcare Valea Albă, la km 348+133, pe zona de traseu în curbă cu deviație dreapta, raportat la sensul de mers al trenului, curbă care are raza $R=200$ m, supraînălțarea $h=80$ mm și supralărgirea $s=20$ mm. Această curbă se racordează cu aliniamentele adiacente prin intermediul a două curbe de racordare $L_{r1}=60$ m și $L_{r2}=75$ m.

Profilul transversal al căii în zona producerii deraierii este tip debleu, cu înălțimea de până la 0,5 m.



Declivitatea în profilul longitudinal al căii este de 23,20 ‰, pantă în sens de mers al trenului.

Suprastructura căii

Suprastructura căii ferate în zona producerii accidentului este cale cu joante alcătuită din șine tip 49, traverse de lemn normale. Fixarea șinelor de plăcile metalice este realizată atât cu sistemul de prindere elastică SKL12 cât și cu sistemul de prindere indirectă tip K. La firul interior curba, datorită razei, este prevăzută cu contrașină alcătuită 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 30 Km/h de la km.345+200 la km.353+200, datorită stării necorespunzătoare a geometriei căii.

Descrierea accidentului feroviar

La data de 05.11.2019, trenul de marfă nr.80352-1, aparținând operatorului de transport feroviar SC GRUP FEROVIAȚ ROMÂN SA, a fost expedit din stația CFR Brazi și avea ca destinație stația CFR Arad Vest.

Trenul era remorcat de locomotiva EA 1023, avea în componere 25 vagoane cisternă încărcate cu benzină și locomotiva împingătoare EA 835. Ambele locomotive erau conduse și deservite de personal aparținând aceluiași operator de transport feroviar, respectiv SC GRUP FEROVIAȚ ROMÂN SA.

În timpul circulației trenului, pe o zonă de traseu în curbă cu deviație dreapta, în sensul de mers, la km.348+133, s-a produs părăsirea suprafeței de rulare a șinei de pe firul interior al curbei de către roata din partea dreaptă a primei osii a primului boghiu al vagonului nr. 84537850319-5 (al 24-lea de la locomotive) și căderea acesteia în interiorul căii. După ce roata din partea dreaptă a rulat în această stare aproximativ 47 m, roata din partea stângă a aceleiași osii a escaladat flancul activ al ciupercii șinei (șina de pe firul exterior al curbei), a rulat pe suprafața ciupercii șinei spre flancul inactiv al acesteia, după care a căzut în exteriorul căii.

Trenul de marfă nr.80352-1 a circulat cu cel de-al 24-lea vagon de la siguranță deraiat o distanță de aproximativ 170 m, după care trenul s-a oprit ca urmare a măsurilor luate de mecanicul de locomotivă.



Urmările accidentului

Suprastructura căii

În urma producerii acestui accident suprastructura căii a fost afectată pe o distanță de aproximativ 170 m.

Instalații feroviare

Nu au fost afectate instalațiile feroviare ca urmare a producerii accidentului.

Perturbații în circulația feroviară

Circulația feroviară pe linia curentă dintre stația CFR Balota și halta de mișcare Valea Albă a fost închisă de la data de 05.11.2019, ora 21:20, până la data de 06.11.2019 ora 09:15, când în urma lucrărilor de refacere a suprastructurii căii circulația feroviară a fost reluată cu restricție de viteză de 15 km/h pentru primul tren, după care restricția de viteză a fost ameliorată la 30 km/h de la km.345+200 la km.353+200.

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 pentru trenul 15591 și în sens invers pentru trenul 15592.

În urma producerii acestui accident feroviar au întârziat 5 trenuri cu 361 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 vagonului nr. 84537850319-5 s-a făcut cu ajutorul trenului de intervenții cu vinciuri hidraulice la data de 06.11.2019, ora 07:15.

*

*

*

Deraierea de prima osie a vagonului nr. 845378503195, penultimul din componerea trenului, 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, 07 noiembrie 2019

Director General
Dr. ing. Vasile BELIBOU