

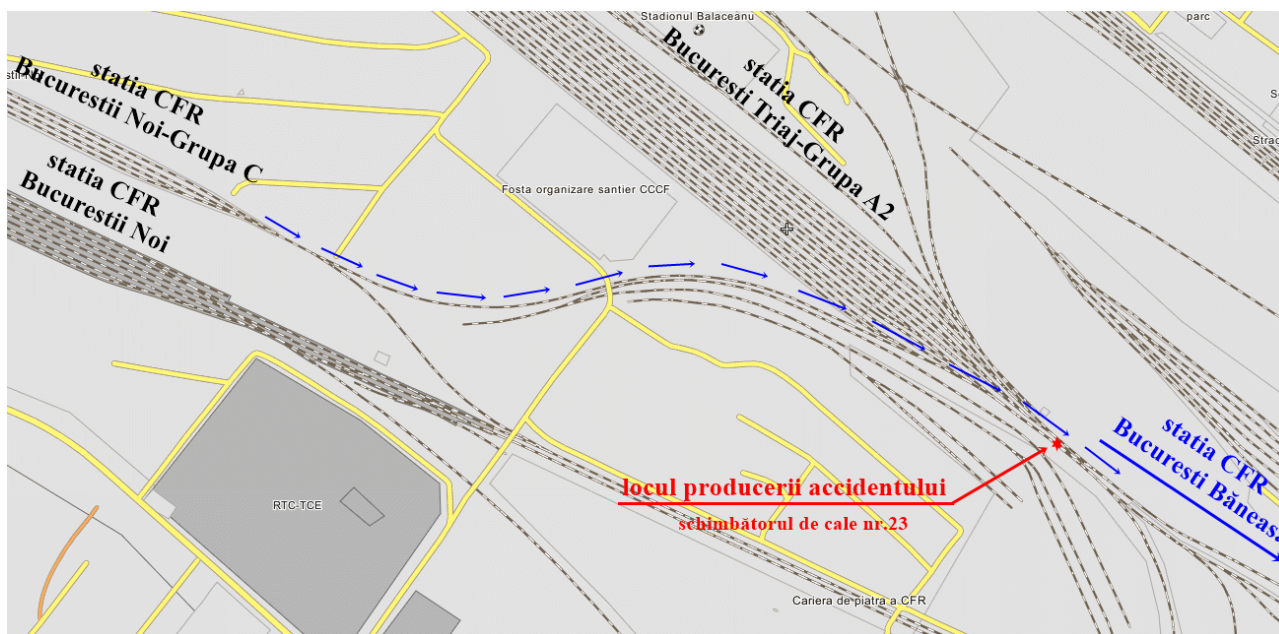


Nr.1110/ 70 /2020

NOTĂ

privind accidentul feroviar produs la data de 02.02.2020, în stația București Triaaj, Post 17

La data de 02.02.2020, ora 10:45, pe raza de activitate a **Sucursalei Regionale CF București**, în stația București Triaaj, Post 17, în circulația trenului de marfă nr.30616-1 (aparținând operatorului de transport feroviar DB Cargo Romania SRL), s-a produs deraierea locomotivei EA 014 de primul boghiu în sensul de mers al trenului, pe schimbătorul de cale nr.23.



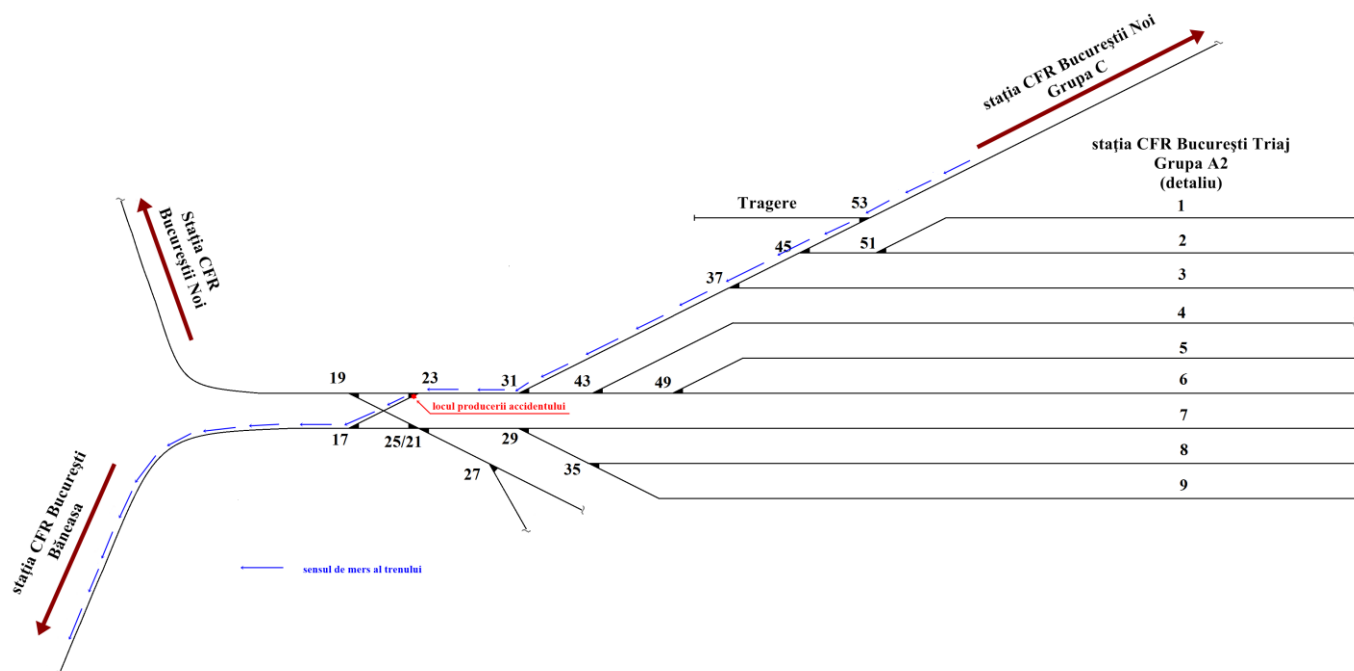
În urma producerii acestui accident feroviar nu au fost înregistrate victime omenești sau răniți și nu a fost afectată circulația feroviară.

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, ai administratorului de infrastructură feroviară publică CNCF „CFR” SA, ai operatorului de transport feroviar DB Cargo Romania SRL și al poliției Transporturi Feroviare București.

Descrierea traseului căii ferate

Accidentul s-a produs în stația CFR București Triaaj, Post 17, pe zona șinelor de legătură din cuprinsul schimbătorului de cale nr.23. Schimbătorul de cale nr.23 face parte din bretea combinată nr.23-17-21/25-19 și era manevrat în poziție „pe abatere” pentru a permite trecerea trenului prin diagonala 23-17 din bretea, spre stația CFR București Băneasa.

Deraierea s-a produs în zona joantei prin care se realizează legătura între acul curb și șina de legătură de pe firul exterior al curbei, prin escaladarea flancului activ al ciupercii șinei de legătură de pe firul exterior al curbei schimbătorului de cale de către o roată de la una din osiile primului boghiu, în sensul de mers, al locomotivei.



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

Suprastructura căii

Breteaua combinată 23-17-21/25-19 este alcătuită din traversarea cu jonctiune dublă (TJD nr.21/25) și trei schimbătoare de cale simple: sch.nr.17, sch.nr.19 și sch.nr.23.

Aparatele de cale din construcția bretelei combinate 23-17-21/25-19 sunt **tip 49**, au tangenta **tg:1/9**, raza **R=190 m**.

Schimbătorul de cale nr.23 face parte din breteaua combinată 23-17-21/25-19 și are următoarele caracteristici geometrice: tip 49; raza $R=190\text{ m}$; tangenta $tg=1/9$; ace articulate; deviație stânga.

Breteaua este montată pe traverse de lemn, fixarea pieselor metalice de traverse fiind realizată prin intermediul sistemului de prindere indirectă tip K.

Prisma de piatră spartă era completă, dar colmatată în unele zone.

Viteza maximă de circulație a trenurilor peste schimbătorul de cale nr.23, în abatere era restricționată la 5 km/h, datorită stării tehnice necorespunzătoare a unor traverse de lemn din cuprinsul sch. nr.31, nr.23 și nr.17 din capătul X al stației.

Descrierea accidentului feroviar

La data de 02.02.2020, trenul de marfă nr.30616-1 aparținând operatorului de transport feroviar DB Cargo Romania SRL, a fost expedit din stația CFR Craiova și avea ca destinație stația CFR Constanța Ferryboat.

Trenul de marfă nr.30616-1 (aparținând operatorului de transport feroviar DB Cargo Romania SRL), era compus din 26 vagoane, vagoane încărcate cu autoturisme și a fost remorcat de locomotiva EA 014.

În jurul orei 10:45, în circulația trenului de marfă nr. 30616-1, către stația CFR Bucureștii Băneasa, pe schimbătorul de cale nr.23 din stația București Triaj, Post 17, atacat pe la vârful, s-a produs deraierea locomotivei EA 014 de primul boghiu în sensul de mers al trenului.



Prima urmă de deraiere a fost identificată pe șina de legătură de pe firul exterior al curbei schimbătorului de cale nr.23, la o distanță de 136 mm de la joanta de călcâi a acului curb spre inima simplă de încrucișare. Deraierea s-a produs prin escaladarea flancului activ al ciupercii șinei de către buza bandajului unei roți din partea dreaptă a primului boghiu de la locomotivă (în raport cu sensul de mers al trenului).

Locomotiva a rulat cu buza roții din partea dreaptă pe suprafața de rulare a ciupercii șinei dinspre flancul activ spre flancul inactiv al acestei șine pe o lungime de 4090 mm urmată de urmă de frecare a flancului inactiv a ciupercii șinei și de cădere în exteriorul căii de rulare. Corespunzător acestei urme de cădere în exteriorul căii, în partea stângă a fost identificată urmă de cădere a roții în interiorul căii de rulare, pe tija șurubului vertical al sistemului de prindere tip K al șinei corespunzătoare firului interior al curbei sch.nr.23.

După prima urmă de cădere în exteriorul căii de rulare au fost identificate alte două urme pe fața laterală inactivă a ciupercii șinei de legătură de pe firul exterior al curbei schimbătorului de cale, specifice deraierii altor două roți ale primului boghiu al locomotivei.

Trenul de marfă nr.30616-1 a circulat având deraiat primul boghiu de la locomotivă pe o distanță de aproximativ 11 m.

Urmările accidentului

Suprastructura căii

În urma producerii acestui accident suprastructura căii ferate a fost afectată pe o distanță de aproximativ 11 m.

Instalații feroviare

Nu au fost afectate elementele componente ale instalațiilor.

Perturbații în circulația feroviară

În urma producerii deraierii, circulația și manevra feroviară între Racordare Pajura - stația CFR Bucureștii Noi, Grupa C a fost închisă la data de 02.02.2020 ora 10:45 până la data de 03.02.2020 ora 14:48, oră la care circulația a fost reluată cu vechile restricții de viteză prevăzute în BAR București.

Urmarea producerii acestui accident feroviar nu au fost înregistrate întârzieri la trenuri de calatori.

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 locomotivei deraiate a fost făcută, după solicitarea vagonului specializat cu vinciuri hidraulice din Depoul București Triaaj, aparținând SRLU București, acțiunea fiind finalizată la data de 02.02.2020 ora 17:16.

Precizăm că, la data de 24.01.2020, aceeași locomotivă (EA 014) a deraiat de prima osie în sensul de mers, pe zona macazului propriu-zis a schimbătorului de cale nr.31, manevrat în poziție „pe abatere”, schimbător aflat tot în stația București Triaaj, Post 17.

*

* *

Deraierea locomotivei EA 014 aflată la remorcarea trenului de marfă nr.30744, 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.20, din O.U.G. nr.73/2019 *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 analiza 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 declanșat 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, 04 februarie 2020

Director General
dr. ing. Vasile BELIBOU