

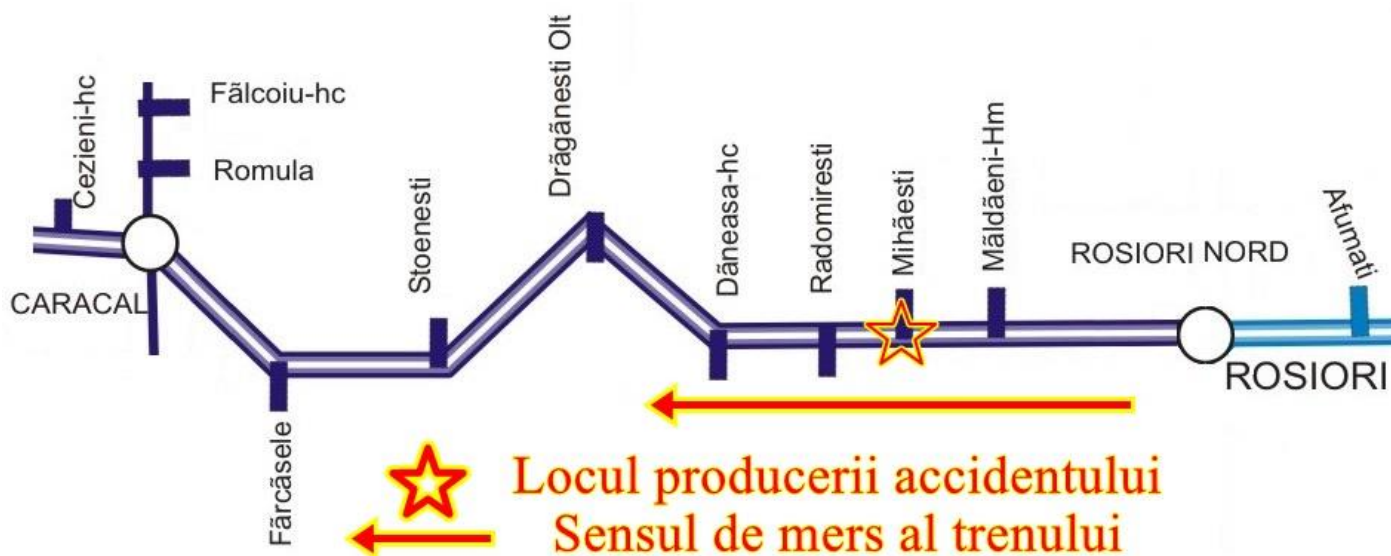


Nr.1110 / 100 / 2020

NOTĂ

privind accidentul feroviar produs la data de 12.02.2020, în stația CFR Mihăești

La data de **12.02.2020**, ora 12:55, pe raza de activitate a **Sucursalei Regionale CF Craiova**, secția de circulație Roșiori Nord-Caracal, în stația CFR **Mihăești**, în circulația trenului de marfă nr.20270-1 (aparținând operatorului de transport feroviar Rail Cargo Carrier România SRL), remorcat cu locomotiva ES 114, în cuprinsul schimbătorului de cale nr.3, pe parcursul de intrare la linia IV, directă firului II, dinspre linia curentă Măldăeni-Mihăești firul I (linie dublă electrificată), s-a produs deraierea vagoanelor nr.31814962064-9, nr.35564962056-2 și nr.33684953310-2 (primele 3 din compunerea trenului).

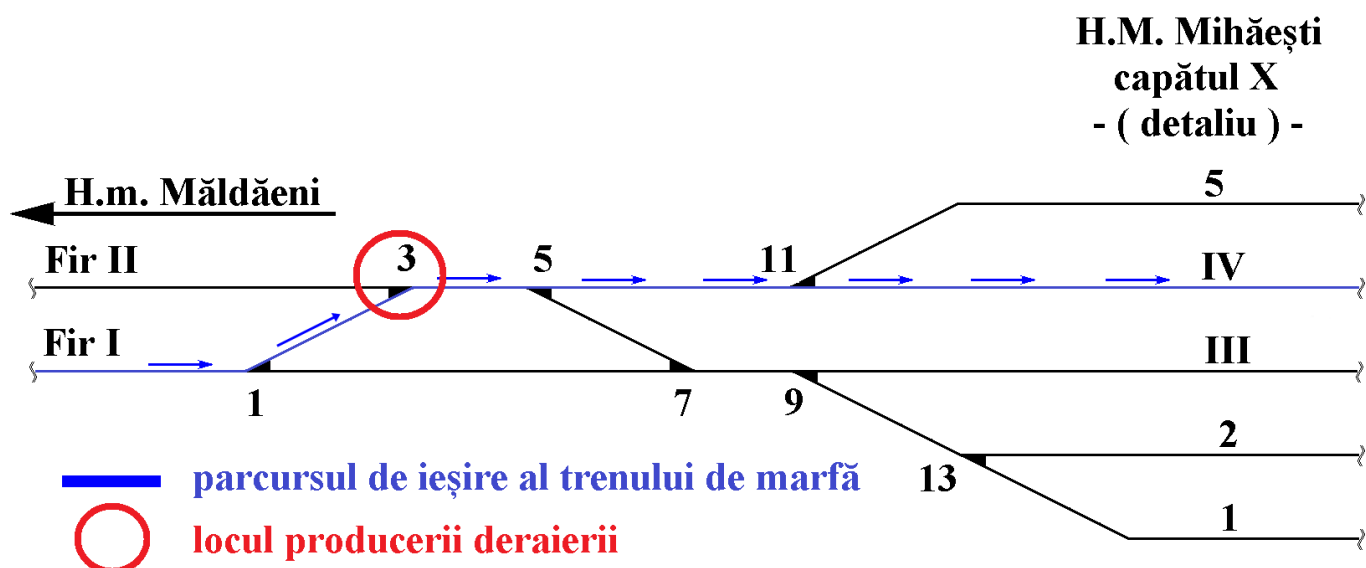


În urma producerii acestui accident feroviar nu au fost înregistrate victime omenești sau răniți.

Având în vedere avizarea producerii acestui accident feroviar, avizare efectuată conform prevederilor reglementărilor specifice, la fața locului s-a deplasat personal de specialitate din cadrul Agenției de Investigare Feroviară Română - AGIFER, al administratorului de infrastructură feroviară publică CNCF „CFR” SA, al operatorului de transport feroviar Rail Cargo Carrier România SRL și ai Poliției Transporturi Feroviare Drăgănești Olt.

Descrierea traseului căii ferate

Accidentul feroviar s-a produs în stația CFR Mihăești, la intrarea trenului la linia IV, în cuprinsul schimbătorului de cale nr.3 (atacat pe la călcâi), pe zona șinelor de legătură, la o distanță aproximativă de 10,300 m de joanta de călcâi a schimbătorului în abateră.



Profilul transversal al căii în zona producerii deraierii este tip rambleu, cu înălțimea de până la 1,0 m. În profilul longitudinal traseul căii ferate are declivitatea de 2,4‰, rampă în sensul de mers al trenului.

Suprastructura căii

Schimbătorul de cale nr.3, pe care s-a produs deraierea, este tip 65 și are următoarele caracteristici geometrice: raza $R=300$ m; tangenta $tg=1/9$; ace flexibile; deviație stânga.

Schimbătorul de cale este montat 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 și nu era colmatată.

În stația CFR Mihăești, viteza maximă de circulație a trenurilor în abateră peste schimbătoarele de cale, pe zona producerii accidentului, este de 30 km/h.

Descrierea accidentului feroviar

La data de 12.02.2020, trenul de marfă nr.20270-1 aparținând operatorului de transport feroviar Rail Cargo Carrier România SRL, a fost expedit din stația CFR Giurgiu Nord având ca destinație Curtici Frontieră.

Trenul de marfă nr.20270-1 era compus din 18 vagoane tip Sggmrss încărcate cu containere, 106 osii, 1202 tone, 567 metri și era remorcat de locomotiva ES 114.



În halta de mișcare Mihăești, trenul de marfă nr.20270-1 avea parcurs de trecere dinspre firul I pe linia IV directă în direcția haltei de mișcare Radomirești pe firul II de circulație.

Pentru realizarea parcursului de trecere prin capătul X al haltei de mișcare Mihăești dinspre firul I pe linia IV directă, macazurile nr.1 și nr.3 au fost manevrate în poziție „pe abatere”, iar macazurile nr.5 și nr.11 în poziție „pe directă”.

În jurul orei 12:55, în timpul trecerii pe diagonala 1-3, pe zona șinelor de legătură a sch.nr.3, la o distanță aproximativă de 10,300 m de joanta de călcâi a schimbătorului în abatere, s-a produs deraierea celui de al doilea boghiu al vagonului nr.31814962064-9 și deraierea vagoanelor nr.35564962056-2 și nr.33684953310-2 de primul boghiu, în sensul de mers.

Deraierea s-a produs prin părăsirea flancului activ al ciupercii șinei de legătură de pe direcția abatere (șina din partea dreaptă a sensului de mers, corespunzătoare firului interior al curbei schimbătorului de cale) de către roțile din partea dreaptă, urmată de escaladarea flancului activ al ciupercii șinei de legătura de pe firul exterior al curbei sch.nr.3 de către roțile corespondente din partea stângă.

Roțile deraiate au rulat în continuare pe șuruburile verticale ale sistemului de prindere tip K de fixare a pieselor metalice ale sch.nr.3 de traverse până la călcâiul acelor.

La călcâiul acelor roțile au lovit și au rupt proțapii dintre ace și contraace, au escaladat pe aceștia, după care au revenit în poziție normală pe șine, rulând normal până la frânarea trenului de către mecanicul de locomotivă.

Trenul de marfă nr.20270-1 a circulat în stare deraiată o distanță de aproximativ 16 m.

Urmările accidentului

Suprastructura căii

În urma producerii acestui accident a fost afectată suprastructura căii pe o distanță de aproximativ 16 m.

Instalații feroviare

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

Persoane vătămate

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

Măsuri luate și lucrări executate pentru restabilirea circulației feroviare

La ora 15:30 prima parte a trenului, formată din locomotiva și primele 3 vagoane, a fost garată la linia IV din stația CFR Mihăești, iar a doua parte a trenului, compusă din 15 vagoane, a fost retrasă în halta de mișcare Măldăeni la ora 15:45.

Circulația și manevra trenurilor în capătul X al haltei de mișcare Mihăești a fost închisă în data de 12.02.2020 la ora 12:55, afectând circulația trenurilor între haltele de mișcare Măldăeni și Mihăești fir I și II.

Circulația și manevra feroviară pe linia curentă firul I dintre haltele de mișcare Măldăeni-Mihăești și peste sch.nr.1 în poziție „pe directă”, s-a reluat cu viteza stabilită la ora 15:48.

În urma lucrărilor de consolidare a suprastructurii căii afectată de deraierea materialului rulant circulația și manevra feroviară pe linia curentă firul II dintre haltele de mișcare Măldăeni-Mihăești și peste sch.nr.3 în poziție „pe directă”, s-a reluat cu restricție de viteză de 15 km/h, la ora 18:44.

Diagonala 1-3 a rămas închisă până la finalizarea lucrărilor de reparație a sch.nr.3.

În urma producerii acestui accident feroviar au fost întârziate 6 trenuri de călători cu 575 minute.

*

*

*

Deraierea vagoanelor nr.31814962064-9, nr.35564962056-2 și nr.33684953310-2 (primele 3 din compunerea 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.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 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 că, 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, 13 februarie 2020

Director General
Dr. ing. Vasile BELIBOU