

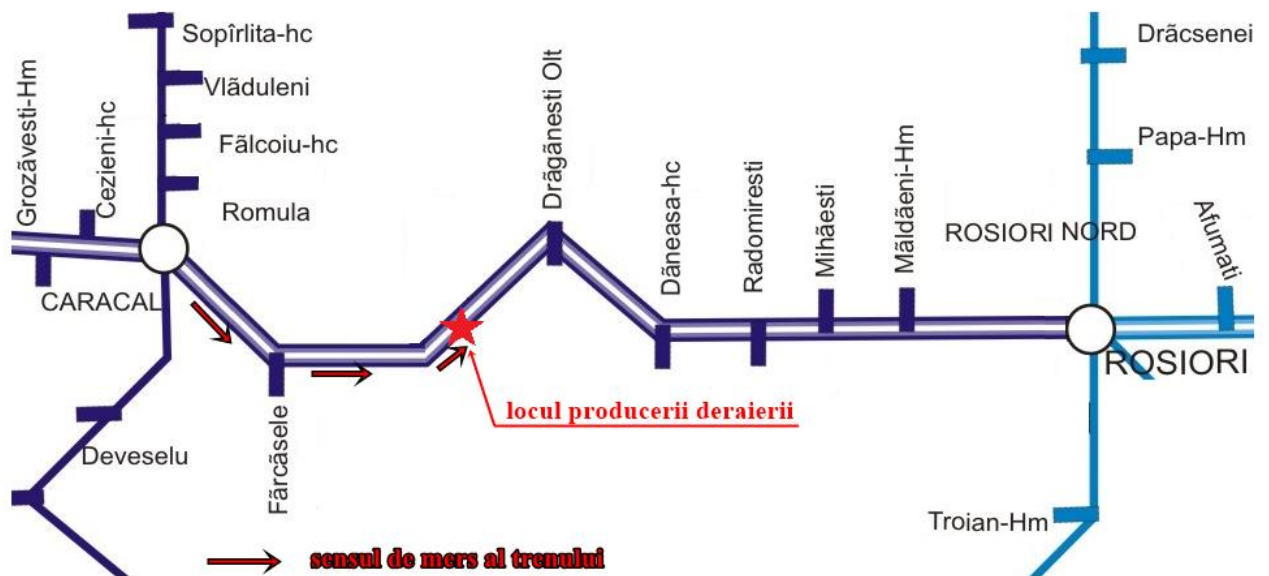


Nr. 1110 / 133 / 2020

NOTĂ

privind accidentul feroviar produs la data de 17.02.2020,
între h.m. Fărcășele și stația CFR Drăgănești Olt

La data de 17.02.2020, ora 02:30, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Caracal - Roșiori Nord (linie dublă electrificată), pe linia curentă firul II dintre h.m. Fărcășele și stația CFR Drăgănești Olt, la km142+400, în circulația trenului de marfă nr.34372 (aparținând operatorului de transport feroviar Constantin Grup), s-a produs deraierea a 13 vagoane din compunerea trenului, respectiv a vagoanelor al 7-lea și de la al 9-lea ÷ 20-lea. Din cele 13 vagoane deraiate **5 vagoane s-au răsturnat (vagonul al 9-lea, vagonul al 10-lea, vagonul al 12-lea, vagonul al 14-lea și vagonul al 15-lea).**





Deraierea și răsturnarea vagoanelor, din compunerea trenului de marfă nr.34372, a afectat și suprastructura feroviară a liniei curente corespunzătoare firului I de circulație.

Trenul era remorcat de locomotiva EA 108 și avea în compunere 37 vagoane tip Uagps, toate încărcate cu cereale. În compunerea trenului, după primele 5 vagoane aflate după locomotiva de remorcare, era intercalată locomotiva LDE 077, care circula la roată, legată la tren și frână.

Trenul de marfă nr.34372 circula de la stația CFR Sântana la stația CFR Călărași Nord.



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

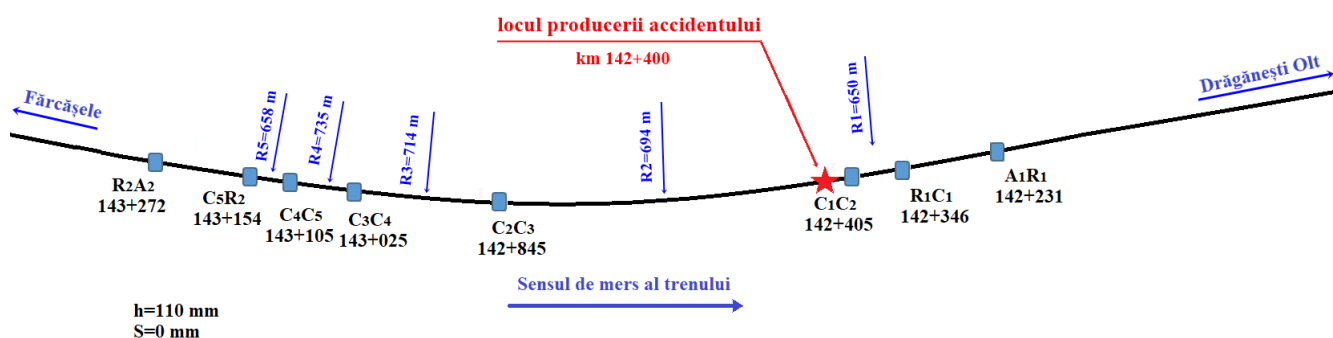
Având în vedere avizarea producerii acestui accident feroviar, avizare efectuată conform prevederilor reglementărilor specifice, la fața locului s-a deplasat personal de specialitate din cadrul Agenției de Investigare Feroviară Română - AGIFER, al administratorului de infrastructură feroviară

publică CNCF „CFR” SA, ai operatorului de transport feroviar Constantin Grup, SMURD și ai Poliției TF Craiova.

Descrierea traseului căii ferate

Accidentul feroviar s-a produs pe linia curentă firul II de circulație dintre h.m. Fărcașele și stația CFR Drăgănești Olt, aproximativ la km 142+400, pe o zonă de traseu în curbă, cu deviație stânga în sensul de mers al trenului (trenul a circulat în sens invers kilometrării liniei). Curba este compusă din 5 raze circulare de același sens, fără racordări între ele și are punctele caracteristice A_1R_1 km 142+231, R_1C_1 km 142+346, C_1C_2 km 142+405, C_2C_3 km 142+845, C_3C_4 143+025, C_4C_5 143+105, C_5R_2 143+154; R_2A_2 143+272, are razele circulare $R_1=650$ m, $R_2=694$ m, $R_3=714$ m, $R_4=735$ m, $R_5=658$ m și supraînălțarea $h=110$ mm.

În cuprinsul zonei în care s-a produs deraierea, se află podul metalic de la km 142+378, pod care este alcătuit din grinzi metalice nituite care se sprijină pe elemente de infrastructură din beton armat prin intermediul reazemelor mobile și fixe. **Podul se constituie ca pasaj inferior pentru intersecția căii ferate cu DN 6.**



Punctul în care s-a produs deraierea se află în cuprinsul curbei circulare cu raza $R_1=650$ m.

În zona producerii deraierii profilul transversal al căii este rambleu de peste 5 m.

În profil longitudinal traseului căii este în declivitate de declivitatea $\delta=5,99$ ‰ (pantă în sensul de mers al trenului).

Suprastructura căii

Suprastructura căii ferate pe zona producerii accidentului este constituită din șină tip 65, cale sudată. Pe zona podului și pe zonele de racordare ale căii de pe pod cu terasamentele adiacente șinele sunt fixate pe grinzi de lemn speciale pentru poduri și respectiv, pe traverse de lemn normale, prin intermediul sistemului de prindere indirectă tip K.

Pe zona terasamentelor șinele tip 65 sunt fixate pe traverse de beton atât prin intermediul sistemului de prindere indirectă tip K, cât și prin intermediul sistemului de prinde elastică tip SKL 24.

Prisma de piatră spartă era completă.

Vitezele de circulație în zona deraierii la data producerii accidentului:

- linia curentă firul I: 100 km/h pentru trenurile de călători și 70 km/h pentru trenurile de marfă. Începând cu 20.10.2017, pe zona km 138+000÷145+500, viteza a fost restricționată la 50 km/h pentru trenurile de călători și marfă.
- linia curentă firul II (linie pe care s-a produs deraierea): 100 km/h pentru trenurile de călători și 70 km/h pentru trenurile de marfă. Începând cu data de 30.10.2017, pe zona km 139+050÷144+100, viteza a fost restricționată la 70 km/h pentru trenurile de călători și 60 km/h pentru trenurile de marfă.

Urmările accidentului

Suprastructura căii

În urma producerii acestui accident a fost afectată suprastructura căii ferate pe o lungime de aproximativ 200 m pe fiecare fir de circulație.



Instalații feroviare

Nu au fost afectate elementele componente ale instalațiilor feroviare.

Perturbații în circulația feroviară

În urma producerii accidentului, începând cu ora 02:52 din data de 17.02.2020, circulația feroviară între h.m. Fărcașele și stația CFR Drăgănești Olt a fost închisă pe ambele linii curente.

Începând cu ora 06:00 din data de 17.02.2020 între stațiile CFR Caracal ÷ Drăgănești Olt s-a asigurat transbordarea călătorilor.

Persoane vătămate

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

Măsuri luate și lucrări executate pentru restabilirea circulației feroviare

În vederea ridicării vagoanelor, eliberării gabaritului de liberă trecere și începerii lucrărilor de refacere a suprastructurii feroviare, la data de 17.02.2020, ora 06:35, din stația CFR Craiova a fost îndrumat, spre locul producerii accidentului feroviar, trenul de intervenție specializat dotat cu instalație de vinciuri hidraulice și maca de 125 tf.

De asemenea, de la Sucursala Regională CF București, a fost solicitat și trenul de intervenție cu macaraua de 250 tf.

*

*

*

Deraierea vagoanelor din compunerea trenului de marfă nr.34372, 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.

Investigația este realizată independent de orice anchetă judiciară și nu se ocupă în nici un caz cu stabilirea vinovăției sau a răspunderii.

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, 21.02.2020

Director General
dr. ing. Vasile BELIBOU