



Nr.1110/ 198 / 2023

NOTĂ

privind incidentul feroviar produs în data de 08.06.2022 în stația CFR Sighișoara

În data de **08.06.2023**, în jurul orei **04:30**, pe raza de activitate a **Sucursalei Regionale CF Brașov**, secția de circulație Brașov – Copșa Mică (linie dublă electrificată), în stația CFR Sighișoara, s-a produs un incident în circulația trenului de marfă nr.66691-007 (aparținând operatorului de transport feroviar SC Grup Feroviar Român SA). Incidentul a constat în faptul că, trenul având parcurs de intrare la linia 5 abătută (din direcția Albești Târnava), a depășit semnalul de ieșire X5 care avea indicația „OPREȘTE fără a depăși semnalul!” (o unitate luminoasă de culoare roșie spre tren), a talonat macazul nr.26 atacat pe la călcâi și s-a angajat pe parcursul de intrare al trenului nr.57700-005 (aparținând operatorului de transport feroviar SC CER FERSPED SA) ce circula din direcția Daneș – *figura nr.1*.



Figura nr.1 – locul producerii incidentului și direcțiile de deplasare a celor două trenuri

După producerea incidentului, **acesta nu a fost avizat** în conformitate cu prevederile 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, respectiv „de îndată”. Incidentul a fost avizat în data de **08.06.2023**, în jurul orei **16:00**.

După avizarea producerii acestui incident feroviar, la fața locului s-a deplasat personal de specialitate din cadrul Agenției de Investigare Feroviară Română – AGIFER și al administratorului de infrastructură feroviară publică CNCF „CFR” SA.

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

Descrierea incidentului feroviar

În data de **08.06.2023**, trenul de marfă nr.66691-007 (aparținând operatorului de transport feroviar SC Grup Feroviar Român SA), ce circula din direcția Albești Târnava – *figura nr.1*, a avut parcurs de intrare cu oprire în stația CFR Sighișoara, la linia nr.5 – *figura nr.2*. Semnalul de ieșire al liniei X5, afișa spre tren o unitate luminoasă de culoare roșie cu indicația – *OPREȘTE fără a depăși semnalul!*. Trenul a fost primit în stație în baza indicației semnalului de intrare care a afișat spre tren o unitate luminoasă de culoare galbenă cu indicator luminos de viteză cu cifra „2”, cu indicația - *Liber cu viteza redusă afișată de indicatorul luminos de viteză (20 km/h)*. *ATENȚIE! Semnalul următor ordonă oprirea*. Viteza de circulație pe linia nr.5 era restricționată la valoarea de 10 km/h. Trenul urma să oprească la linia nr.5 din stația CFR Sighișoara în vederea încrucișării cu trenul de marfă nr.57700-005 .

Trenul de marfă nr.66691-007 a avut în componere 25 vagoane încărcate cu ciment, tonaj brut 1958 t, 100 osii, lungime 535 m și a fost remorcat cu locomotiva electrică tip EA nr.534. Trenul trebuia să circule pe relația Hoghiz – Dej Triaj.

Trenul de marfă nr.57700-005 aparținând operatorului de transport feroviar SC CER FERSPED SA, ce circula din direcția Daneș – *figura nr.1*, a avut parcurs de intrare cu oprire în stația CFR Sighișoara, la linia nr.4 - *figura nr.2*. Semnalul de intrare a afișat spre tren o unitate luminoasă de culoare galbenă cu indicator luminos de viteză cu cifra „2”, cu indicația - *Liber cu viteza redusă afișată de indicatorul luminos de viteză (20 km/h)*. *ATENȚIE! Semnalul următor ordonă oprirea*.

Trenul de marfă nr.57700-005 a avut în componere 19 vagoane încărcate cu bușteni, tonaj brut 969 t, 76 osii, lungime 293 m și a fost remorcat cu locomotiva electrică tip SIEMENS nr.004. Trenul a fost expedit din stația CFR Curtici pentru stația CFR Sfântu Gheorghe.

După intrarea în stație, trenul nr.66691-007 nu a respectat indicația semnalului de ieșire X5 de a opri, a talonat macazul nr.26 (situat la circa 75 m după semnal), și s-a angajat pe parcursul de intrare al trenului nr.57700-005, după care s-a oprit – *figura nr.2*. Din primele informații obținute ca urmare a declarațiilor impieगतului de mișcare (IDM), în timpul scurs după depășirea semnalului de ieșire și ocuparea secțiunii 1AD, mecanicul nu a răspuns la solicitările impieगतului de mișcare (IDM) efectuate prin stația de emisie/recepție de a opri.

Din primele informații colectate de comisia de investigare a AGIFER, a reieșit că în aceeași perioadă, IDM a solicitat mecanicului trenului nr.57700-005 să oprească. Acesta i-a comunicat că a oprit deja.

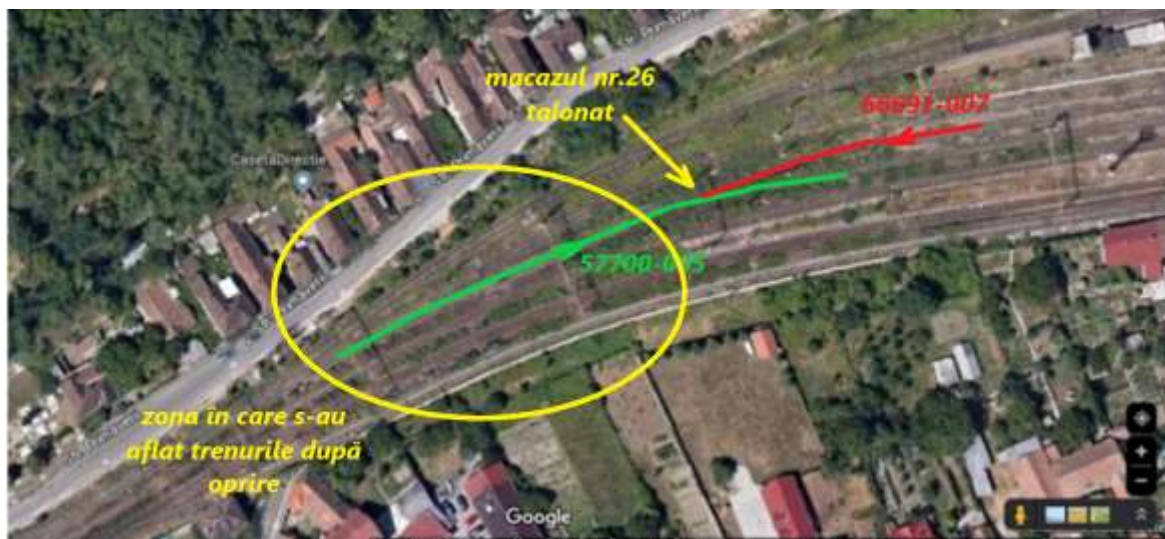


Figura nr.2 – parcurserile celor două trenuri și zona unde trenurile s-au aflat după oprire

După producerea incidentului de depășire a semnalului de ieșire de către trenul nr.66691-007 și oprire a celor două trenuri, IDM a inițiat procedurile pentru darea înapoi a trenului nr.66691-007 și primirea la linia nr.4 din stație a trenului nr.57700-005. După efectuarea acestor operații, IDM dispozitor nu a avizat incidentul și a expediat cele două trenuri pentru continuarea mersului. Urmare a faptului că incidentul nu a fost avizat de îndată nu s-au îndeplinit nici toate celelalte proceduri obligatorii prevăzute de *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 una dintre acestea fiind verificarea stării fizice a mecanicului de locomotivă implicat.

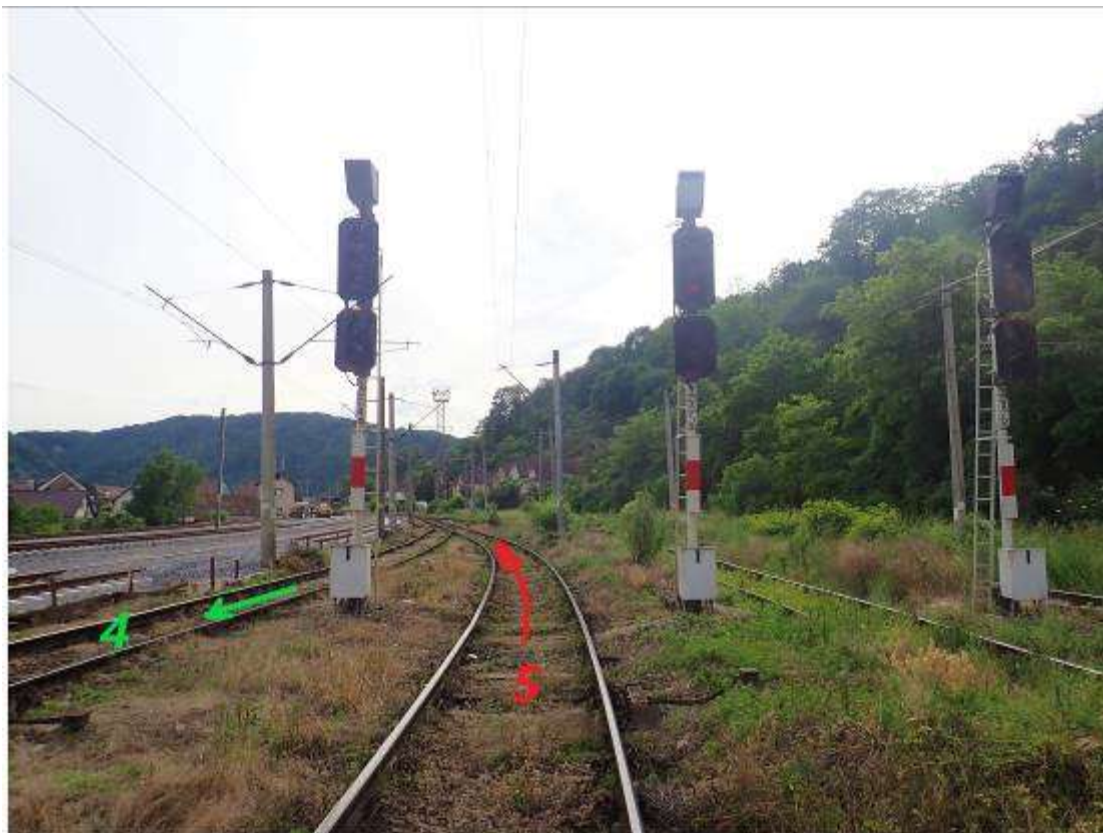


Foto nr.1 – liniile nr.4 și nr.5 - semnalul de ieșire X5

Urmările accidentului

Suprastructura căii

În urma producerii acestui incident nu au fost afectate elementele componente ale suprastructurii căii. La macazul nr.26, pe acul drept (partea dreaptă a sensului de mers al trenului nr.66691-007, la o distanță de circa 3 m de călcâi, s-au constatat urme de frecare ale acului de către bandajul roții care au condus la talonarea macazului – *foto nr.2*.



Foto nr.2

Instalații feroviare

Ca urmare a producerii incidentului nu au fost deteriorate instalațiile feroviare. La verificarea făcută în data de **08.06.2023**, în jurul orei **18:00**, electromecanismul de macaz nr.26 s-a găsit în bună stare de funcționare, cu carcasa plumbuită și sigilată. La proba cu corp de 4 mm, nu s-au înregistrat situații de înzăvorâre sau de pierdere a controlului. Inductorul din cale al semnalului de ieșire X5 era în stare de funcționare, fiind activ. Vizibilitatea semnalului de la o distanță de 200 m a fost constatată în parametri.

Perturbații în circulația feroviară

Urmare a producerii acestui incident feroviar, nu au fost înregistrate perturbații în circulația feroviară.

Persoane vătămate

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

*

*

*

Incidentul produs în circulația trenului de marfă nr.66691-007, **a fost încadrat preliminar** de către Revizorul Regional de Siguranță Feroviară Brașov la art.8, grupa A (incidente în circulația trenurilor), pct.1.1 – „*expedieri sau plecări de trenuri când calea este ocupată – tren contra tren sau tren după tren, fără respectarea prevederilor din reglementările specifice*” conform *Regulamentului 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 și ținând cont de faptul că acest incident, în condiții ușor diferite, ar fi putut conduce la producerea unui accident grav și luând în considerare gravitatea/relevanța/ impactul acestuia pentru rețeaua de transport feroviar din România, în temeiul art.20 alin.(3) din OUG nr.73/2019 privind siguranța feroviară, coroborat cu prevederile art.49 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, la nivelul Agenției de Investigare Feroviară Română, prin decizie a Directorului General, s-a constituit o comisie de investigare pentru strângerea și analizarea informațiilor cu caracter tehnic, stabilirea condițiilor, inclusiv determinarea factorilor cauzali, contributivi și sistemici și, dacă este cazul, emiterea unor recomandări de siguranță în scopul prevenirii unor accidente similare și îmbunătățirii siguranței feroviare.

*

*

*

Toate elementele identificate până în prezent se vor constitui ca probe pentru activitatea de investigare desfășurată de comisia de investigare care se va constitui conform prevederilor HG nr.117/2010.

Activitatea de colectare a probelor și analizare a acestora este în curs de derulare, iar condițiile de producere, factorii și eventualele recomandări de siguranță ce se impun pentru îmbunătățirea siguranței feroviare vor face obiectul *Raportului de Investigare Final*.

București, 12 iunie 2023

Cu stimă,

Director General
Laurențiu-Cornel DUMITRU