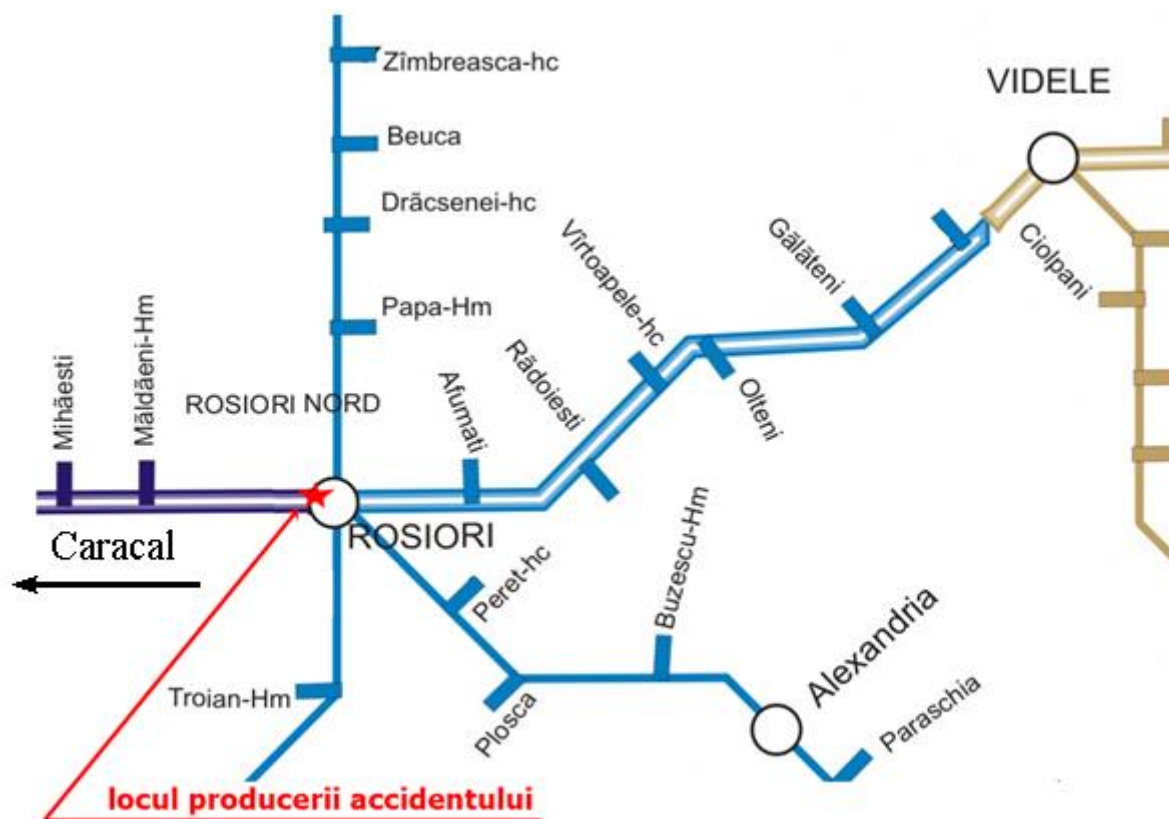




NOTĂ

privind accidentul feroviar produs la data de 30.06.2018, pe secția de circulație Caracal – Roșiori Nord, în stația CFR Roșiori Nord, la km 100+840, pe schimbătorul de cale nr. 16

La data de **30.06.2018**, în jurul orei ora 10:02, pe raza de activitate a **Sucursalei Regionala CF Craiova**, secția de circulație Caracal-Roșiori Nord, linie dublă electrificată, în stația CFR Roșiori Nord, pe schimbătorul de cale numărul 16, în circulația trenului de marfă nr.60250, remorcat cu locomotiva EA 030, aparținând operatorului de transport feroviar SC LTE-Rail Romania SRL, s-a produs un accident feroviar prin deraierea a patru vagoane din compunerea trenului (, al 16-lea, al 17-lea, al 24-lea și al 25-lea de la siguranță).



Ca urmare a 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, operatorului de transport feroviar SC LTE-Rail Romania SRL, Autorității de Siguranță Feroviară -ASFR și ai Poliției TF Roșiori.

Descrierea traseului căii ferate

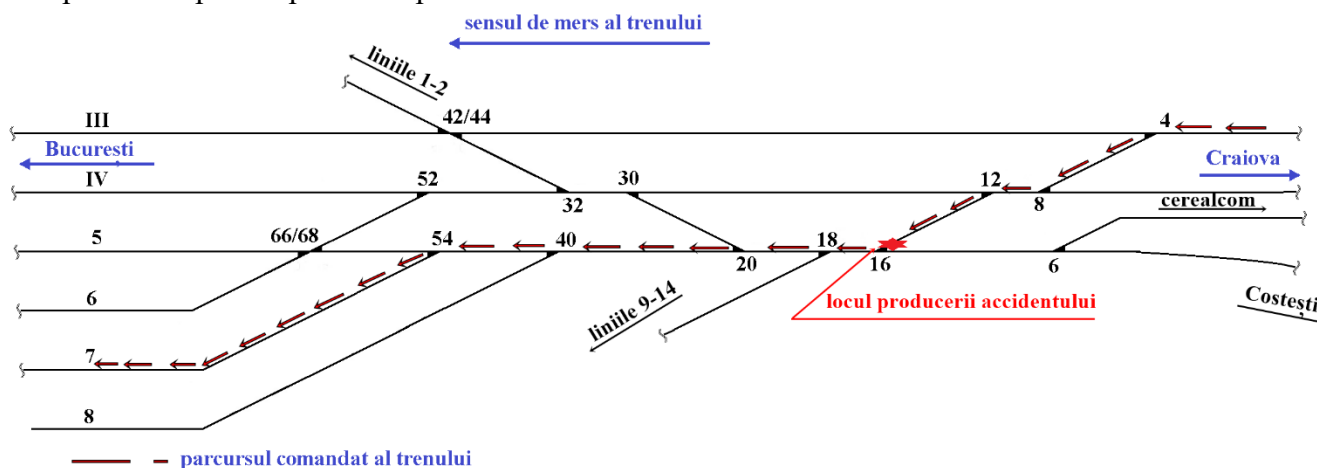
Accidentul s-a produs în stația CFR Roșiori Nord, în capătul Y al stației, pe aparatul de cale numărul 16.

În parcursul făcut pentru trenul de marfă nr.60250, de pe firul II dinspre HM Măldăeni spre linia 7 Roșiori Nord, schimbătoarele de cale nr.4, 8, 12 și 16 au fost manipulate în poziție „pe abătută”, astfel că, în sensul de mers al trenului, schimbătorul de cale nr.16 a fost atacat pe la călcâi.

Suprastructura căii

Pe zona producerii accidentului, respectiv pe aparatul de cale nr. 16, suprastructura căii ferate avea următoarele caracteristici:

- șină tip 49;
- raza $R=300m$; deviație stânga; ace flexibile (Af); inimă fixă Oa
- tangenta tg. =1/9;
- prindere indirectă tip K;
- traverse de lemn normale și speciale;
- deviație stânga;
- prisma de piatră spartă completă.



Viteza maximă de circulație a trenurilor pe zona producerii accidentului era de 30 km/h, nerestricționată.

Descrierea accidentului feroviar

La data de 30.06.2018, trenul de marfă nr.60250, aparținând operatorului de transport feroviar SC LTE-Rail Romania SRL, a fost expedit din stația CFR Pestiș și avea ca destinație stația CFR Roman.

Trenul era compus din 31 vagoane, seria Eaos, Fas și Eacs, încărcate cu țagle. Trenul era remorcat de locomotiva EA 030, fiind condus și deservit de personal aparținând aceluiași operator de transport feroviar.

În jurul orei 10:02, la intrarea în stația CFR Roșiori Nord dinspre HM Măldăeni, pe firul II, a trenului de marfă mai sus menționat, având parcurs la linia 7, s-a produs deraierea a patru vagoane, astfel:

► vagonul nr.338767358173 (al 16-lea de la siguranță) – găsit în zona cuprinsă între schimbătorii de cale nr.16 și nr.54, deraiat de ambele boghiuri, după cum urmează:

- prima osie (boghiul I) în sensul de mers al trenului cu roata din stânga pe exteriorul căii și roata din dreapta în interiorul căii;
- a doua osie (boghiul I) în sensul de mers cu roata din stânga pe ciuperca șinei și roata dreaptă între firele căii;
- osiile 3 și 4 (boghiul II) deraiate, având toate roțile pe partea stângă în sensul de mers, în exteriorul căii.

► vagonul nr.885353004694 (al 17-lea de la siguranță)- găsit în cuprinsul liniei 5, deraiat astfel:

- boghiul I deraiat de toate roțile pe partea stângă în sensul de mers, în exteriorul căii;
- osia 3 (boghiul II) se afla pe șine;

- osia 4 (boghiul II) deraiată, cu roțile din partea stângă în sensul de mers în exteriorul căii și cu roțile din partea dreaptă în interiorul căii.
 - vagonul nr. 855353100677 (al 24-lea de la siguranță)- găsit în cuprinsul schimbătorului de cale nr. 16, deraiat astfel:
- osia 1 (boghiul I) având roata din partea dreaptă în sensul de mers căzută între acul drept și contraacul curb ale schimbătorului de cale nr. 16 și roata din partea stângă având buza bandajului pe ciuperca șinei contraacului drept;
- osia 2 (boghiul I) având roata din partea dreaptă în sensul de mers căzută între acul drept și contraacul curb ale schimbătorului de cale nr. 16 și roata din partea stângă în poziție normală, pe suprafața de rulare a acului curb;
- osiile 3 și 4 (boghiul II) deraiate de toate roțile, cele din partea stângă aflându-se între contraacul drept și acul curb, cele din partea dreaptă aflându-se între contraacul curb și acul drept.
 - vagonul nr. 845354883173 (al 25-lea de la siguranță)- găsit în cuprinsul schimbătorului de cale nr. 16, deraiat astfel:
- osiile 1 și 2 (boghiul I) cu roțile din partea stângă în sensul de mers în poziție normală, pe suprafața de rulare a șinelor de legătură ale schimbătorului de cale nr. 16 iar cu roțile din partea dreaptă căzute în interiorul căii;
- osiile 3 și 4 (boghiul II) se aflau pe linie.



Vagonul 338767358173 (al 16-lea de la siguranță)



Vagonul 885353004694 (al 17-lea de la siguranță)



Vagonul 855353100677 (al 24-lea de la siguranță)



Vagonul 845354883173 (al 25-lea de la siguranță)

Trenul a circulat deraiat pe o distanță de aproximativ 140 m, după care s-a oprit ca urmare a ruperii cuplei dintre vagoanele 15 și 16 și a conductelor de aer.

Urmările accidentului

Suprastructura căii

În urma producerii acestui accident au fost afectate elementele componente ale suprastructurii căii pe circa 140 m, pe aparate de cale și linie simplă.

Instalații feroviare

Nu au fost afectate elementele componente ale instalațiilor.

Perturbații în circulația feroviară

Urmarea producerii acestui accident feroviar nu au fost înregistrate întârzieri la trenurile de călători.

Persoane vătămate

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

Măsuri luate și lucrări executate pentru restabilirea circulației feroviare

Ridicarea osiilor deraiate ale vagoanelor mai sus menționate a fost efectuată cu vinciurile hidraulice ale trenului de intervenție specializat (TIS), aparținând SRCF Craiova și a fost finalizată la data de 01.07.2018, în jurul orele 10:05.

*

* *

Deraierea celor patru vagoane din compunerea trenului de marfă 60250, 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.(2) 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 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, 02 iulie 2018

Director General
dr. ing. Vasile BELIBOU