



Nr.1110/ 436 /2018

NOTĂ

privind accidentul feroviar grav produs la data de 12.08.2018, pe linia curentă firul I dintre haltele de mișcare Malu Mare - Banu Mărăcine, în circulația trenului de marfă nr.80315

La data de **12.08.2018**, ora 08:17, pe raza de activitate a **Sucursalei Regionala CF Craiova**, secția de circulație Caracal-Craiova, între haltele de mișcare Malu Mare -Banu Mărăcine, pe firul I de circulație, pe viaductul Cârcea, la km 200+306, în circulația trenului de marfă nr.80315 (aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SC Grup Feroviar Român SA), s-a produs un accident feroviar grav prin deraierea locomotivei și a primelor 10 vagoane, urmată de căderea la baza culeei nr.1 și a pilei nr.1 a tablierului metalic al primei deschideri a viaductului și a 7 vagoane (vagoanele al 2-al ÷ 8-lea de la locomotivă).



localizarea geografică a locului producerii accidentului feroviar grav

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

Având în vedere avizarea producerii acestui accident feroviar, 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 Grup feroviar Român SA SA și ai Poliției TF Craiova.

Descrierea traseului căii ferate

Traseul căii ferate dintre haltele de mișcare Malu Mare-Banu Mărăcine firul I și II de circulație, în zona producerii accidentului feroviar, este în aliniament.

Pe acest traseu, la km 200+306, în zonă de palier, se află amplasat viaductul care traversează Valea Cârcea.

Viaductul are 3 deschideri de câte 50 m (două culee și două pile) și are lungimea totală de 167,19 m.

Suprastructura căii

Suprastructura este alcătuită din grinzi metalice cu îmbinări nituite, care se sprijină pe o infrastructură (culee și pile) din beton armat, infrastructură construită pentru cale dublă.

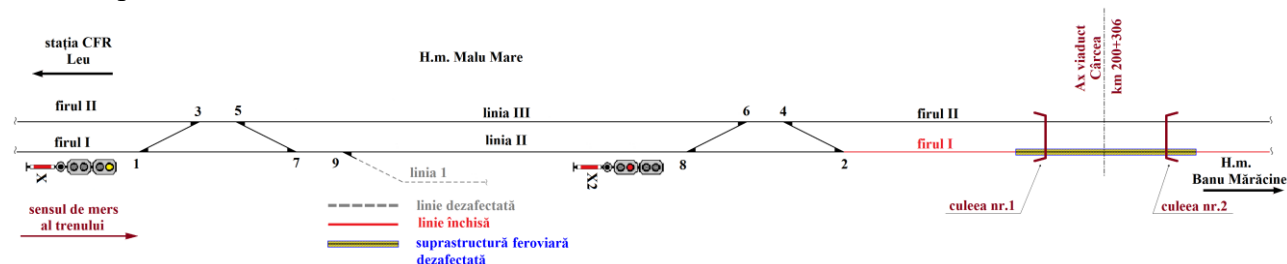
Suprastructura căii pe viaduct este cale cu joante, alcătuită din șine tip 65 montate pe grinzi speciale de poduri. Fixarea șinelor pe grinzile speciale de poduri este realizată prin intermediul sistemului de prindere indirectă tip K.

Pe terasamentele adiacente, culeelor suprastructura căii este de asemenea cale cu joante, alcătuită din șine tip 65 montate pe traverse de lemn normale.

Descrierea accidentului feroviar

Trenul de marfă nr.80315 aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SC Grup Feroviar Român SA a fost expedit de la stația CFR Slobozia Veche și avea ca destinație stația CFR Curtici. Trenul era remorcat cu locomotiva EB 208 și avea următoarea compunere: 23 vagoane încărcate cu combustibil biodiesel, 92 osii, tonaj brut/tonaj necesar de frânat=1741/1200, lungime tren=372 metri.

Între stația CFR Leu și H.m. Malu Mare trenul de marfă nr.80315 a circulat pe linia curentă firul I. În halta de mișcare Malu Mare trenul de marfă nr.80315 trebuia să oprească la linia II directă (în fața semnalului de ieșire X2, care indica „OPREȘTE fără a depăși semnalul”), pentru a aștepta trecerea pe linia III a două trenuri de călători.



Trenul nu a oprit la linia II directă, depășind semnalul de ieșire X2, care ordona oprirea, continuându-și mersul pe linia curentă firul I spre halta de mișcare Banu Mărăcine. Linia curentă firul I, Malu Mare-Banu Mărăcine era închisă pentru circulația feroviară de la data de 26.07.2018 deoarece se executau lucrări de consolidare a viaductului de la km 200+306.

Executarea lucrărilor de consolidare a tablierului metalic al viaductului de la km 200+306, au presupus demontarea suprastructurii căii pe întreaga lungime a viaductului (au fost demontate șinele și grinzile de lemn) și de asemenea, demontarea suprastructurii căii pe terasamentele adiacente culeelor viaductului respectiv a șinelor și a traverselor de lemn normale, existente pe zona contrașinelor interioare de capăt ale viaductului.

Trenul a trecut peste zona terasamentului din spatele culeei nr.1 de pe care șinele și traversele normale erau scoase, a lovit zidul de gardă al culeei nr.1 și a circulat pe tălpile superioare ale lonjeroanelor.

După ce locomotiva și primul vagon au trecut de prima deschidere și se aflau pe cel de al doilea tablier metalic al viaductului, primul tablier metalic a căzut la baza infrastructurii, antrenând în cădere vagoanele de la al 2-lea până la al 8-lea de la locomotivă.



tablierul al 2-lea – locomotiva și primul vagon



vagoanele nr.2-nr.9 (vagoanele nr.5, nr.7 și tablierul stau peste vagonul nr.6)

Vagonul al 9-lea a rămas înclinat pe culeea nr.1 cu tendință de cădere spre baza acesteia, iar vagonul al 10-lea a rămas deraiat pe terasamentul din spatele culeei nr.1.



Urmările accidentului

Persoane vătămate

Urmarea producerii acestui accident feroviar nu s-au înregistrat morți sau răniți.

Instalații feroviare

Un stâlp metalic de susținere a firului liniei de contact corespunzător firului I de circulație a fost îndoit, fapt ce a condus la avarierea liniei de contact pe o lungime de aproximativ 300 m.

Cablul pentru alimentarea blocului de linii automat și dependență corespunzător firului I de circulație, a fost secționat.

Circulația feroviară

Liniile curente, firul I și II de circulație, dintre haltele de mișcare Malu Mare-Banu Mărăcine au rămas închise.

Circulația trenurilor interregionale, care tranzitau stația CFR Craiova, a fost deviată pe ruta București-Piatra Olt.

Între stațiile CFR Leu-Craiova, Sucursala Regională CF Craiova asigură transbordarea în mijloace auto a călătorilor care circulă cu trenurile regio.

Măsuri luate și lucrări executate pentru restabilirea circulației feroviare

După efectuarea unei expertize tehnice, Compania Națională de Căi Ferate „CFR” SA în calitate de administrator a infrastructurii feroviare publice, va dispune măsurile necesare pentru reluarea circulației feroviare pe linia curentă firul II dintre Malu Mare - Banu Mărăcine, în condiții SC.

Referitor la protejarea mediului

Operatorul de transport feroviar de marfă implicat în producerea accidentului feroviar grav acționează pentru extragerea conținutului din primul vagon și din vagoanele căzute de pe tablierul metalic al primei deschideri a viaductului.

Măsurile pentru refacerea terenului afectat de scurgerile din vagoane vor fi stabilite de către reprezentanții agenției zonale a mediului.

*
* *

Deraierea locomotivei de remorcare și a primelor 10 vagoane din compunerea trenului de marfă nr.80315, reprezintă o faptă din categoria celor prevăzute la art.7, alin.(2), lit.a) 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.(1) 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, 14 august 2018

Director General
dr. ing. Vasile BELIBOU