



NOTĂ

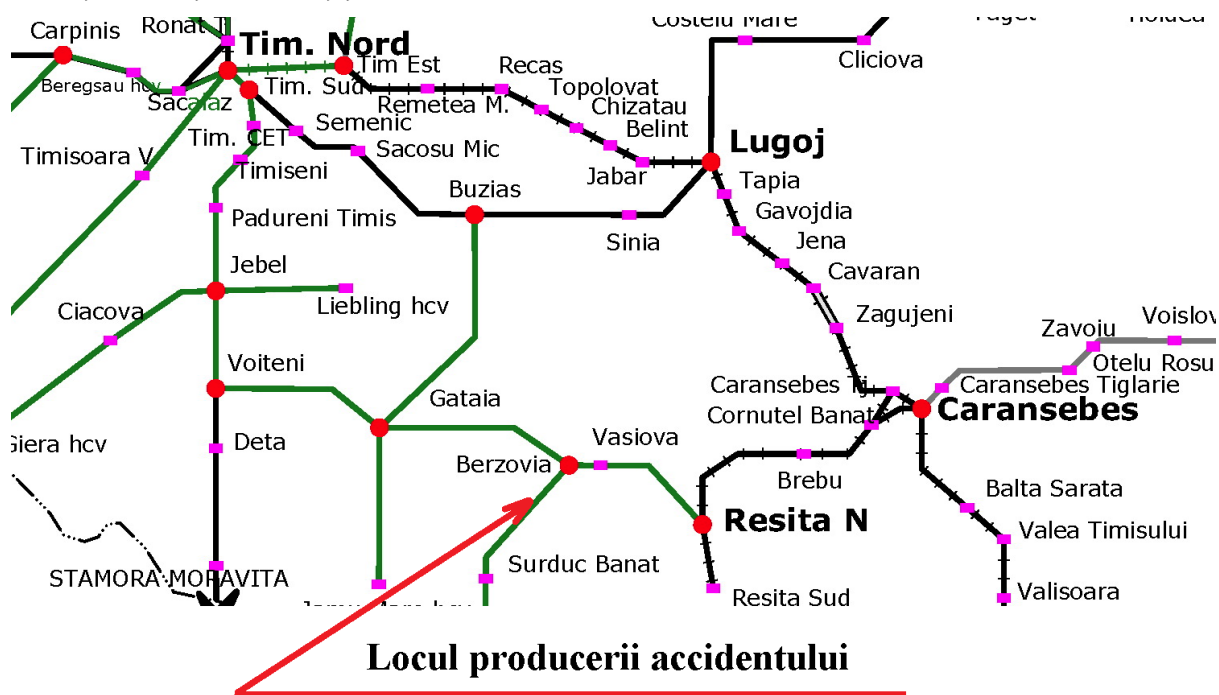
privind accidentul feroviar produs la data de 22.12.2018, între halta de mișcare Surduc Banat și stația CFR Berzovia

La data de 22.12.2018, ora 02:00, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, linia curentă simplă Surduc Banat – Berzovia, km 13+325, în circulația trenului de marfă nr.69498S, aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SC TIM RAIL CARGO SRL, compus din 9 vagoane cisternă încărcate, s-a produs deraierea ultimelor 4 vagoane din compunerea trenului.



Nu au fost înregistrate victime omenești sau răniți ca urmare a producerii acestui accident feroviar.

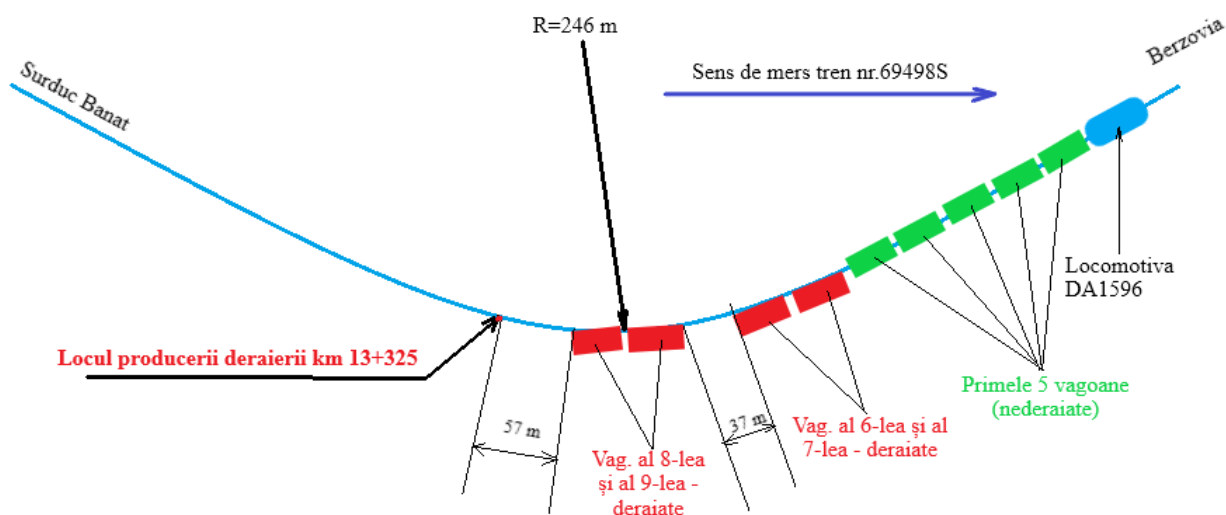
În urma avizării producerii acestui accident feroviar, avizare efectuată conform prevederilor reglementărilor specifice, la fața locului s-a deplasat personal din cadrul Agenției de Investigare Feroviară Română, administratorului de infrastructură feroviară publică CNCF „CFR” SA, operatorului de transport feroviar SC TIM RAIL CARGO SRL, Autorității de Siguranță Feroviară Română și ai Poliției TF Reșița.



Descrierea traseului căii ferate

Accidentul feroviar s-a produs la km13+325, între halta de mișcare Surduc Banat și stația CFR Berzovia, pe o curbă circulară cu deviație stânga, în sensul de mers al trenului, cu raza de $R=246$ m, supraînălțarea $h=90$ mm, supralărgirea $s=20$ mm.

Schiță deraiere 22.12.2018, tren nr. 69498S
Surduc Banat - Berzovia (km 13+325)



Declivitatea în profilul longitudinal al căii este de 10,0 ‰, pantă în sensul de mers al trenului.

Suprastructura căii

Suprastructura căii ferate pe zona producerii accidentului este alcătuită din șine tip 49, cale cu joante, traverse de lemn, prindere indirectă.

Viteza maximă de circulație a trenurilor (atât cele de călători, cât și cele de marfă), pe zona unde s-a produs accidentul, era stabilită la 50 km/h.

Descrierea accidentului feroviar

La data de 22.12.2018, trenul de marfă nr.69498S, aparținând operatorului de transport feroviar SC TIM RAIL CARGO SRL, compus din 9 vagoane de tip Uagps încărcate cu cereale, remorcat cu locomotiva DA1596, a fost expediat din halta de mișcare Grădinari Caraș având ca destinație stația CFR Timișoara Nord.

La km 13+325, între halta de mișcare Surduc Banat și stația CFR Berzovia, pe o curbă circulară cu deviație stânga, în sensul de mers al trenului, s-a produs deraierea vagonului nr.33539334603-6, al 6-lea în compunerea trenului, prin căderea în interiorul căii a roților din partea stânga, respectiv escaladarea și căderea în exteriorul liniei a roților situate pe partea dreaptă.

Acest vagon a antrenat în deraiere și următoarele trei vagoane (vagoanele situate al 7-lea, al 8-lea și al 9-lea) din compunerea trenului.

Ca urmare a circulației în stare deraiată a vagoanelor aflate al 6-lea și al 7-lea în compunerea trenului trenul s-a produs ruperea ecliselor aparatului de legare dintre cel de al 7-lea și cel de al 8-lea vagon, fapt ce a condus la întreruperea conductei generale de aer a trenului, urmată de frânarea de urgență acestuia.

Distanța parcursă de cele 4 vagoane în stare deraiată este de circa 130 m, de la prima la ultima urmă de deraiere (între km 13+325 și 13+195).

Urmările accidentului

Suprastructura căii

În urma producerii accidentului, a fost puternic afectată linia curentă Surduc Banat – Berzovia pe o lungime de circa 130 m.

Instalații feroviare

Nu au fost afectate elementele componente ale instalațiilor.

Material rulant

Ca urmare a producerii acestui accident feroviar au fost avariate ultimele 4 vagoane din tren (vagoanele aflate în compunerea trenului de la al 6-lea la al 9-lea), astfel:

- vagonul al 6-lea (nr.33539334603-6) deraiat de toate osiile;
- vagonul al 7-lea (nr.33539335758-7) deraiat de toate osiile, iar ultima osie în sensul de mers (corespunzătoare roților 1-2) sărită din cadrul de boghiu și poziționată în urma acestui vagon la o distanță de circa 5 metri;
- vagonul al 8-lea (nr.33539332142-7) deraiat de toate osiile și oprit la circa 37 de metri de vagonul din fața sa;
- vagonul al 9-lea (nr.33539335082-2) deraiat de primul boghiu în sensul de mers (boghiul corespunzător roților 5-6 și 7-8).



Perturbații în circulația feroviară

Linia curentă Surduc Banat – Berzovia a fost închisă începând cu data de 22.12.2018, ora 02:00.

Întrucât, ca urmare a deraierii celor 4 vagoane suprastructura căii a suferit avarii majore, iar pentru remedierea acestora sunt necesare lucrări ample de reparații, linia este închisă și la această dată.

Persoane vătămate

În urma producerii accidentului nu s-au înregistrat victime.

Măsuri luate și lucrări executate pentru restabilirea circulației feroviare

În vederea restabilirii circulației s-a intervenit cu vagonul specializat cu vinciuri (TIS) și cu o automacara de 150 tf.

Operațiunile de repunere pe linie a celor 4 vagoane deraiate au fost finalizate la data de 24.12.2018, ora 21:30.

*
* *

Deraierea celor 4 vagoane din vagoane care circulau în componerea trenului de marfă nr.69498S, 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.(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 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, 27 decembrie 2018

Director General
dr. ing. Vasile BELIBOU