

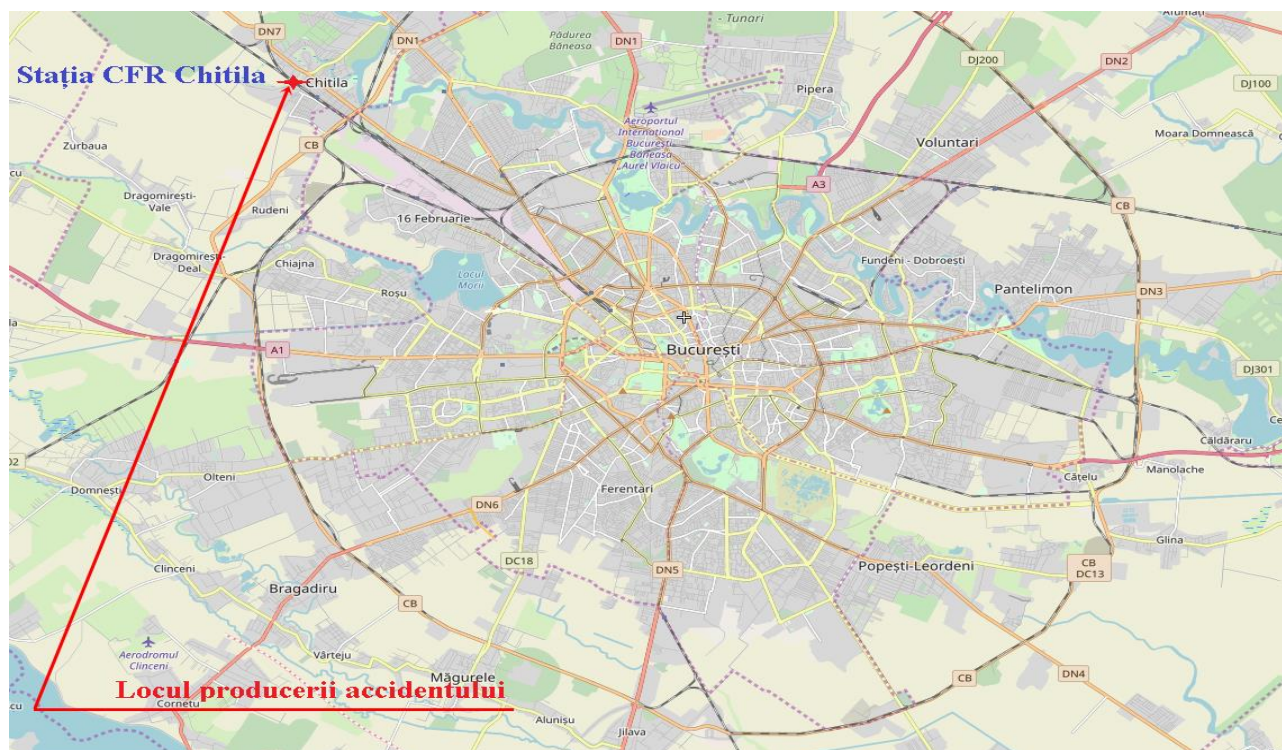


Nr.1110/ 297 /2019

NOTĂ

privind accidentul feroviar produs la data de 13.05.2019, în stația CFR Chitila

La data de **13.05.2019**, ora 04:20, pe raza de activitate a **Sucursalei Regionala CF București**, stația CFR Chitila, în circulația trenului de marfă nr.80964 (aparținând operatorului de transport feroviar SC TEHNOTRANS FERROVIAR SRL), la linia 6, în cuprinsul schimbătorului de cale nr.26, s-a produs deraierea celui de-al doilea boghiu al vagonului nr.84539305630-2 , în sensul de mers al trenului.

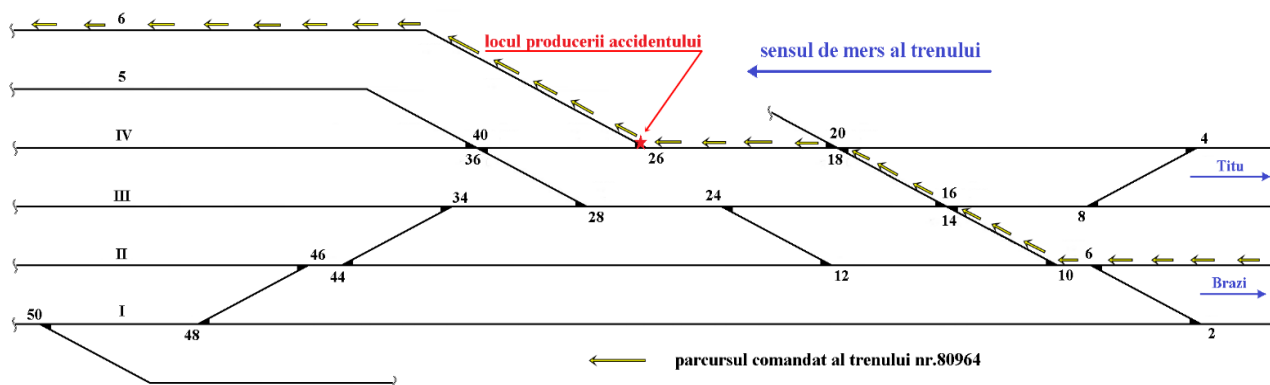


Ca urmare a producerii acestui accident feroviar, nu au fost înregistrate victime omenești sau răniți.

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 TEHNOTRANS FERROVIAR SRL, și al poliției Transporturi Feroviare București.

Descrierea traseului căii ferate

Accidentul feroviar s-a produs în stația CFR Chitila, linia 6, în capătul Y al stației, în cuprinsul schimbătorului de cale nr.26, pe zona inimii de încrucișare.



Suprastructura căii

Deraierea s-a produs pe un schimbător de cale manipulat în poziție „pe abatere”, atacat pe la varf, care are următoarele caracteristici geometrice: tip 60; raza $R=300$ m; tangenta $tg=1/9$; ace flexibile; deviație dreapta, CFJ, traverse din lemn, prindere elastica SKL 12.

Viteza maximă de circulație a trenurilor peste schimbătorul de cale nr.26, în abatere, este de 30 km/h.

Descrierea accidentului feroviar

La data de 13.05.2019, trenul de marfă nr.80964 aparținând operatorului de transport feroviar SC TEHNOTRANS FERROVIAR SRL, a fost expedit din stația CFR Roman și avea ca destinație stația CFR Argeșelu.



Trenul de marfă nr.80964 (aparținând operatorului de transport feroviar SC TEHNOTRANS FERROVIAR SRL), era compus din 38 vagoane goale și a fost remorcat de locomotiva EA 1094.

În jurul orei 04:20, la gararea trenului de marfă nr.80964, în stația CF Chitila, în cuprinsul schimbătorului de cale nr.26, s-a produs deraierea celui de-al doilea boghiu al vagonului nr.84539305630-2, în sensul de mers al trenului.

Prima urmă de deraiere a fost identificată pe capătul contrașinei schimbătorului de cale nr.26, de pe direcția abateri. Deraierea s-a produs prin lovirea capătului contrașinei și escaladarea acesteia de către roțile din partea dreapta a celui de-al doilea boghiu al vagonului nr.84539305630-2, în sensul de mers al trenului

Vagonul a rulat cu roțile din partea dreaptă, de la cel de-al doilea boghiu, sens de mers, pe fața superioară a contrașinei și cu roțile din partea stângă ale aceluiași boghiu cu buza bandajului prin jgheabul inimii de incrușișare de pe poziția directă, după care, roțile din partea dreaptă au căzut între firele căii de rulare a liniei nr.6 iar roțile din partea stângă, sens de mers, au căzut între firele liniei nr.4, a escaladat flancul activ al firului din partea dreaptă al liniei nr.4 rulând cu buza roții pe o distanță de 440 mm pe suprafața superioară a ciupercii șinei și a căzut între linia nr.4 și linia nr.6.

De asemenea, la roata nr.6 de la cel de-al doilea boghiu al vagonului nr.84539305630-2, s-a constatat bandaj deplasat transversal pe obada rotii.



Trenul de marfă nr.80964 a circulat având deraiat cel de-al doilea boghiu al vagonului nr.84539305630-2, în sensul de mers al trenului, pe o distanță de aproximativ 450 m.

Urmările accidentului

Suprastructura căii

În urma producerii acestui accident suprastructura căii nu a fost afectată.

Instalații feroviare

- distrugerea a doi picheti CA-1 (alimentarea circuitelor de cale 36-40SI și 6C);
- distrugerea unui inductor de cale de 1000/2000Hz (semnal XP6);
- distrugerea unei bobine de joanta tip BJ250 (de la circuitul de cale 6C);
- avarierea dispozitivului de încuiere a cutiei de aparataj a semnalului XP6;
- avarierea pichetului tip PA 1 de alimentare a încălzitorului de macaz a macazului 36;

- avarierea pichetului PC 1 al circuitului de cale n36-40SI;
- distrugerea a 4 funii lungi si 2 funii scurte de circuit de cale bifilar;
- distrugerea unei funii scurte de circuit de cale monofilar;
- distrugerea unei rezistente de 2,2 ohm;

Perturbații în circulația feroviară

În urma producerii acestui accident feroviar nu a fost afectată circulația trenurilor de călători.

Persoane vătămate

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

Măsuri luate și lucrări executate pentru restabilirea circulației feroviare

Repunerea pe linie a vagonului deraiat a fost făcută, după solicitarea vagonului specializat, cu vinciuri hidraulice, aparținând Secției Speciale de exploatare Material Rulant Mogoșoaia, District Intervenții Feroviare, acțiunea fiind finalizată la ora 11:40.

Deraierea vagonului din compunerea trenului de marfă nr.80964, 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 analiza 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 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 mai 2019

Director General
dr. ing. Vasile BELIBOU