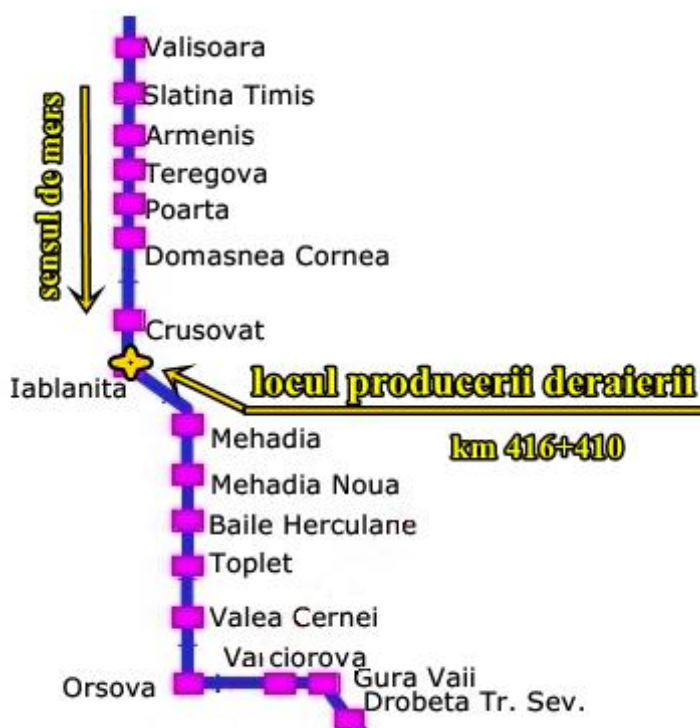




## NOTĂ

### privind accidentul feroviar produs la data de 23.06.2019, în stația CFR Iablanița, linia 1 abătută

La data de 23.06.2019, ora 11:45, pe raza de activitate a **Sucursalei Regionala CF Timișoara**, secția de circulație Orșova - Caransebeș (linie simplă electrificată), în stația CFR Iablanița, linia 1 abătută (linie electrificată), la km 416+410, la gararea trenului de marfă nr.46481B-2 (aparținând OTF DB CARGO ROMÂNIA), remorcat cu locomotiva EA 027 și locomotiva inactivă EA 019, s-a produs deraierea vagonului nr. 31535375239-9 (al 19-lea de la siguranță) de prima osie de la al doilea boghiu în sensul de mers și a vagonului nr. 31535375474-2 (al 23-lea de la siguranță) de prima roată din dreapta de la al doilea boghiu în sensul de mers.



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

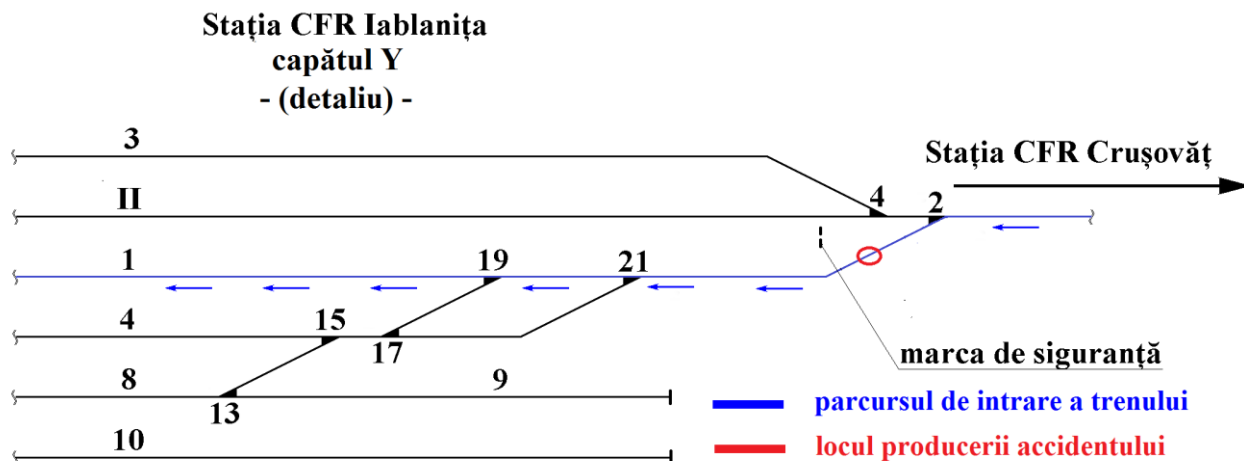
Având în vedere avizarea producerii acestui accident feroviar, efectuată conform prevederilor reglementărilor specifice, la fața locului s-a deplasat personal din cadrul Agenției de Investigare Feroviară Română - AGIFER, Autorității de Siguranță Feroviare Române-ASFR, al administratorului de infrastructură feroviară publică CNCF „CFR” SA, operatorului de transport feroviar OTF DB CARGO ROMÂNIA, și al poliției Transporturi Feroviare București.

## Descrierea traseului căii ferate

Accidentul feroviar s-a produs în stația CFR Iablașița, pe linia 1 abătută, la km 416+410 pe curba după aparatul de cale nr. 2, care are deviație dreapta (în sensul de mers al trenului), raza circulară  $R=300$  m, supraînălțarea  $h=0$  mm și supralărgirea  $s=10$  mm. Această curbă se racordează cu aliniamentele adiacente prin intermediul a două curbe de racordare  $L_{r1}=30$  m și  $L_{r2}=10$  m.

Punctul în care s-a produs deraierea se află în cuprinsul curbei circulare.

Declivitatea în profilul longitudinal al căii este de 4‰, pantă în sensul de mers al trenului.



## Suprastructura căii

Suprastructura căii ferate în zona producerii accidentului este alcătuită din șine tip 49 cu lungimea de 22,5 m, cale cu joante, traverse de lemn, prindere indirectă de tip K.

Viteza maximă de circulație pe această linie este de 30 km/h, viteză care, din cauza stării tehnice necorespunzătoare a căii, este restricționată la 10 km/h. Restricția de viteză este prevăzută în B.A.R.

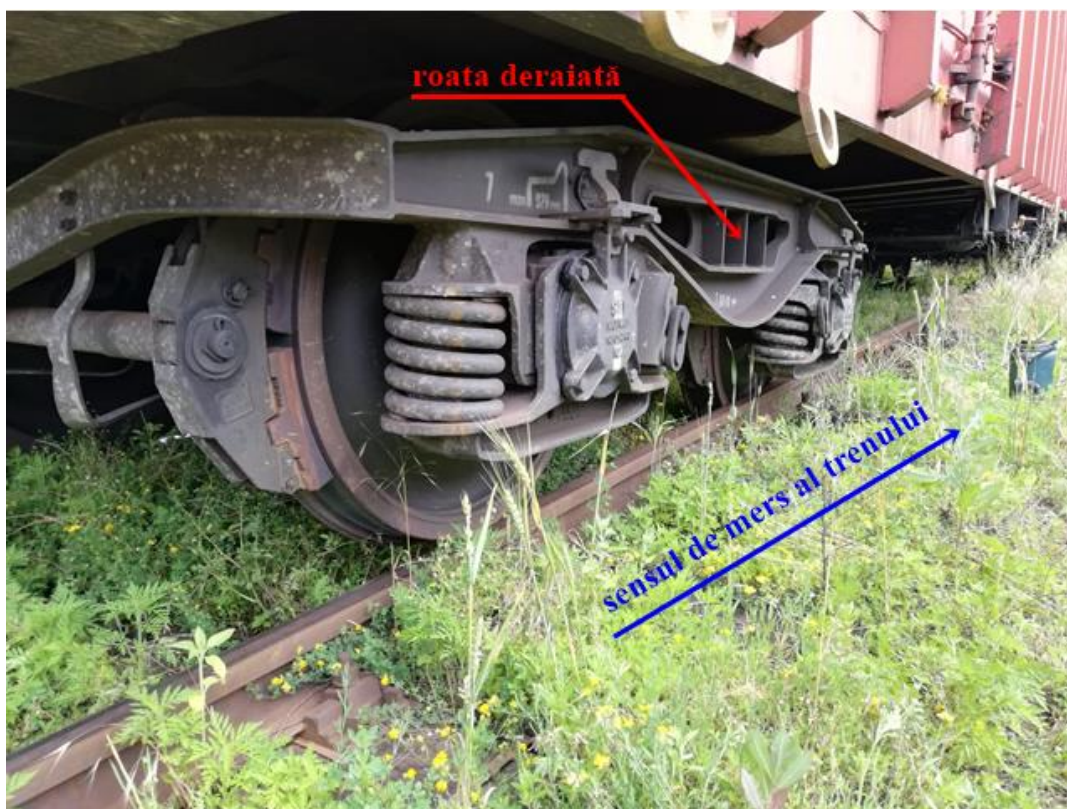
## Descrierea accidentului feroviar

La data de 23.06.2019, trenul de marfă nr. 46841B-2, aparținând operatorului de transport feroviar OTF DB CARGO ROMANIA, era compus din 29 vagoane de tip EANOS, încărcate cu cocs și a fost expedit din stația CFR Curtici având ca destinație stația CFR Galați.

La gararea pe linia 1 abatere din stația CFR Iablașița pe curba de după schimbătorul de cale nr.2, în jurul orei 11:45, la km 416+410, s-a produs deraierea vagonului nr. 31535375239-9 (al 19-lea de la siguranță) de prima osie de la al doilea boghiu în sensul de mers și a vagonului nr. 31535375474-2 (al 23-lea de la siguranță) de prima roată din dreapta de la al doilea boghiu în sensul de mers.

Deraierea s-a produs prin căderea între firele căii a roții din partea dreaptă (care rula pe șina de la firul interior al curbei) a primei osii de la al 2-lea boghiu al vagonului nr.19 (de la locomotivă). Această roată a circulat în stare deraiată pe capetele șuruburilor verticale (de la interiorul căii) ale sistemului de prindere K. După o distanță de 9,1 m de la prima urmă de deraiere roata corespondentă a osiei (din partea stângă) a escaladat șina de la firul exterior al curbei. Această osie a circulat în stare deraiată o distanță totală de aproximativ 55 m.

Al 23-lea vagon de la locomotivă a deraiat doar de către roata din partea dreaptă a primei osii de la al 2-lea boghiu în sens de mers al trenului, (care rula pe șina de la firul interior al curbei), exact în același loc în care a deraiat prima roată a vagonului nr.19 de la locomotivă. Aceasta a circulat deraiată o lungime de aproximativ 3 m.



Trenul de marfă nr.46481B-2 a circulat în stare deraiată o distanță de aproximativ 55 m.

### **Urmările accidentului**

#### Suprastructura căii

În urma producerii acestui accident suprastructura căii a fost afectată pe o distanță de aproximativ 55 m.

#### Instalații feroviare

Nu au fost afectate elementele componente ale instalațiilor.

#### Perturbații în circulația feroviară

În urma producerii acestui accident au fost afectate intrările și ieșirile în cap Y stația Iablași și pe linia 1 abătută datorită deraierii celor două vagoane din compunerea trenului de marfă nr.46481B-2.

În urma producerii acestui accident feroviar a fost întârziat trenul de călători IR nr.72-1 cu 109 minute.

#### Persoane vătămate

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

#### Măsuri luate și lucrări executate pentru restabilirea circulației feroviare

La ora 13:35, folosind locomotiva EA 019, cele șase vagoane nederaiate de la urma trenului au fost retrase la linia 3 abătută.

După retragerea acestor vagoane, s-a redeschis circulația pe linia II directă cu restricție de viteză de 5 km/h și pilotare de către organ L (pilotarea a fost necesară datorită gabaritului minim de

liberă trecere existent între vagonul deraiat nr.31535375474-2 și linia II directă). Restricția de viteză a fost menținută până la ora 16:58, când vagonul nr.31535375474-2 a fost ridicat. La ora 18:25 a fost ridicat și celălalt vagon deraiat, respectiv vagonul nr. 31535375239-9.

Linia I abatere a rămas închisă până la efectuarea reparațiilor.

Deraierea celor două vagoane din compunerea trenului de marfă nr.46841B-2, 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, 25 iunie 2019

**Director General**  
dr. ing. Vasile BELIBOU