

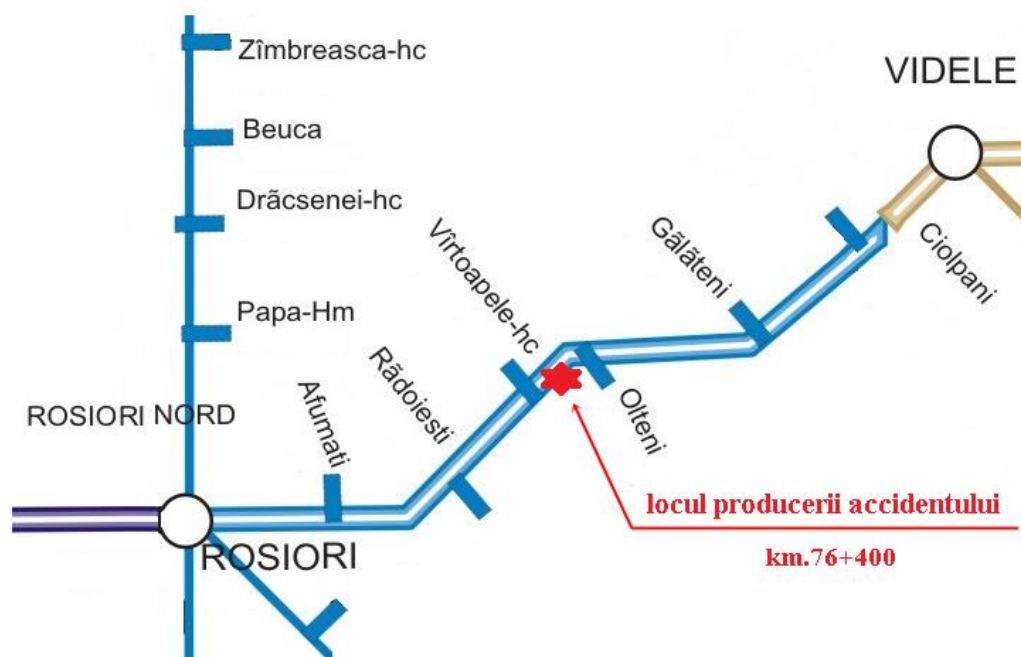


NOTĂ

privind accidentul feroviar produs la data de 08.07.2019, în linie curentă, între stațiile CFR Rădoiești – Olteni fir II, la km 76+400

La data de 08.07.2019, ora 02:23, pe raza de activitate a **Sucursalei Regionale CF Craiova**, secția de circulație Roșiori-Videle (linie dublă electrificată), între stațiile CFR Rădoiești și Olteni la km.76+400, s-a produs un accident feroviar prin coliziunea dintre două trenuri de marfă.

Trenul nr.20919-2 remorcat cu locomotiva EC 121 (aparținând Operatorului de Transport Feroviar Cargo Trans Vagon), care circula pe relația Slatina - Medgidia a ajuns din urmă și a lovit ultimul vagon din componerea trenului de marfă nr.34393-2, remorcat cu locomotiva EA 1085 (aparținând Operatorului de Transport Feroviar Constantin Grup), având ca urmare ruperea tamponului de la vagonul de semnal nr.335393328968 al trenului 34393-2, deraierea vagoanelor nr.845393050982 (al 10-lea de la siguranță), nr.845393054778 (al 11-lea de la siguranță) și nr.845393050826 (al 12-lea de la siguranță) de toate osiile pe partea dreapta în sensul de mers din trenul 20919-2.



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, operatorii de transport feroviar CARGO TRANS VAGON, CONSTANTIN GRUP și al poliției Transporturi Feroviare Roșiori.

Descrierea traseului căii ferate

Accidentul feroviar s-a produs între stațiile CFR Rădoiești și Olteni, pe o porțiune de linie în aliniament cu declivitatea de 5,4‰ (pantă în sensul de mers al trenului).

Suprastructura căii

Suprastructura căii ferate în zona producerii accidentului este alcătuită din șine tip 65, cale cu joante, traverse de Beton T17, prindere indirectă tip K.

Viteza maximă de circulație pe această linie, pentru trenurile de marfă, este de 80 km/h.

Descrierea accidentului feroviar

La data de 08.07.2019 la ora 02:23 trenul de marfă nr.20919-2 remorcat de locomotiva EC 121 (aparținând operatorului de transport feroviar de marfă Cargo Trans Vagon) a ajuns din urma și a tamponat violent trenul de marfă nr.34393-2 (aparținând operatorului de transport feroviar de marfă Constantin Grup) remorcat cu locomotiva EA 1085, oprit la semnalul de intrare Y Oltenești.

Personalul care conducea și deservea locomotiva EC 121 aparținea aceluiași operator de transport feroviar de marfă.

Trenul de marfă nr.20919-2 avea următoarea compunere: 29 vagoane (neîncărcate), 116 osii, 754 tone brute, tonajul frânat automat real/necesar 728/377 tone, tonajul frânat de mână real/necesar 580/91 tone.

De la expediere, din stația CFR Slatina și până la locul producerii accidentului nu au fost înregistrate probleme în circulația trenului.



Ultimul vagon din compunerea trenului de marfă nr.34393-2

Trenul de marfă nr.34393-2 a fost expedit din stația CFR Timișoara Nord, avea ca destinație stația CFR Ciulnița și avea următoarea compunere: 38 vagoane (încărcate cu cereale), 152 osii, tonajul frânat automat real/necesar 1289/1443 tone, tonajul frânat de mână real/necesar 642/1958 tone.



Vagoane din componerea trenului de marfă nr.20919-2

Personalul care conducea și deservea locomotiva EA 1085 aparține operatorului de transport feroviar de marfă Constantin Grup.

Urmările accidentului

Suprastructura căii

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

Instalații feroviare

Nu au fost afectate elementele componente ale instalațiilor.

Perturbații în circulația feroviară

În urma producerii acestui accident feroviar a întârziat trenul nr.1991 cu 45 minute.

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 celor trei vagoane deraiate este efectuată cu ajutorul trenului de intervenție specializat dotat cu instalații de vinciuri hidraulice și este în curs de desfășurare.

Coliziunea celor două trenuri de marfă nr.20919-2 și nr.34393-2, reprezintă o faptă din categoria celor prevăzute la art.7, alin.(1), 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 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, 09 iulie 2019

Director General
dr. ing. Vasile BELIBOU