

**ОДОБРЯВАМ:**

**ДО  
Г-Н ПЕТЪР МУТАФЧИЕВ  
МИНИСТЪР НА ТРАНСПОРТА**

**ДОКЛАД**

от държавен инспектор в „Специализирано звено за разследване на произшествия и инциденти в железопътния транспорт”

**Относно:** *Изпълнение на Ваша заповед № РД-08-479 от 12.10.2006 г. за разследване на железопътно произшествие в междугарията на гара Подуяне разпределителна и гара София станало на 11.10.2006 г.*

**УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН МУТАФЧИЕВ,**

В изпълнение на горепосочената Ваша заповед назначената комисия в състав:  
ПРЕДСЕДАТЕЛ – Държавен инспектор в „Специализирано звено за разследване на произшествия и инциденти в железопътния транспорт” в Министерството на транспорта  
И ЧЛЕНОВЕ:

1. Главен директор на Главна дирекция „Железопътна инспекция” (ГД”ЖИ”) в Изпълнителна агенция „Железопътна администрация” (ИА”ЖА”);
2. Главен ревизор по безопасността в Национална компания „Железопътна инфраструктура” (НК”ЖИ”)
3. Директор на дирекция „Безопасност, контрол и вътрешна сигурност” в „Български държавни железници” ЕАД („БДЖ”ЕАД)

извърши техническо разследване на железопътно произшествие – дерайлиране на три вагона от влак № 20801 на 10.10.2006 г. в 14.35 часа.

**I. В резултат на разследването бе установено следното:**

1. Фактическо описание на произшествието.

На 10.10.2006 г. в 14.35 часа от 61 коловоз на гара Подуяне разпределителна по четвърти успореден за гара София заминава влак № 20801 със състав 36 вагона, 2200 т., обслужван от влаков локомотив № 45-181 и помощен локомотив на чело № 44-134. При движението на влака със скорост 18 км. ч. в западната изходна гърловина на гара Подуяне разпределителна след стрелка № 312 и при настав М68, поради уширен и слаб път, единадесетия вагон от чело на състава на влака изпада в междурелсието с двете десни колооси на задната талига, а левите колооси остават на глава релса. Така се придвижва 12 метра, след което поради подобряване параметрите и скрепленията на пътя, ребордите на левите колооси на задната талига се възкачват на глава релса по която се движат в

продължение на 10 метра, след което изпадат в ляво от релсата и дерайлират. Вследствие на дерайлирането товара(дървесни пана) – задната палетна третина, се завърта около централната си ос и събаря задните(леви и десни) съставни половини на вагонните стени(врати), които падат от страни на пътя, а дървесните пана изпадат и се разпиляват. Закрит е габарит за трети успореден коловоз и движението по него е прекъснато.

Дванадесетия вагон дерайлира с първата лява колоос на втората талига в разрукан път на 1.50 метра след дерайлирането на единадесетия вагон.

Двадесет и седмия вагон изпада също с лявата първа колоос на втората талига поради разрукания път.

Десетия и единадесетия вагон са собственост на австрийските железници и са натоварени с дървесни пана, стифирани на пакети в три групи по два реда. Товар е укрепен с колани и поставен върху гофриран под.

2. Обстоятелства предшестващи произшествието по отношение на железния път, осигурителната техника, контактната мрежа и подвижния състав.

2.1. Железния път в района на изпадането на втората талига на единадесетия вагон в междурелсието на кривата е със липсващ скрепителен материал(10 броя тирфони), което е довело до междурелсие извън допустимите технически норми в нарушение на чл. 30, ал. 4, т. 1, от Наредба № 51, видно от Констативен протокол за състоянието на железния път(Приложение № 2), изготвен след дерайлирането.

2.2. Осигурителната техника е била изправна.

2.3. Контактната мрежа е била изправна.

2.4. Подвижен състав – преди дерайлирането влак № 20801 в състав: два локомотива начело и 36 разнородни вагона в техническо отношение е изправен. Вследствие на дерайлирането и завъртането по оста си на последният трети пакет дървесни пана на единадесетия вагон са съборени вторите части от двете страни на вагонните стени. Вагона е собственост на австрийските железници.

3. Причини за произшествието:

В хода на разследването комисията установи, че при движението на влак № 20801 в западната гърловина на гара Подуяне разпределителна след стрелка № 312 в лява крива с радиус 300 м навлиза в участък от железния път с липсващ скрепителен материал и въпреки движението на влака с 18 км/час, центробежните сили на влаковия състав върху лявата външна релса допълнително увеличават уширението и довеждат до изпадането в междурелсието на десните колооси на втората талига на единадесетия вагон, уширяват допълнително междурелсието и нанасят леки повреди на траверсовата скара. След 12 метра параметрите на пътя се подобряват и изхвърлят ребордите на левите колела на задна талига извън лявата външна релса на кривата и вагона дерайлира.

На десетия вагон след произшествието бе установено, че товара е разместен без да бъде нарушена целостта на пакетите, но така че отстоянието до сраничните стени бе достатъчно голямо за да не бъдат засегнати. Вероятно разместване може да е имало и при разпускането на вагоните през гърбица, но те съгласно RIV са имали право за това. По голямата причина за разместването на товара на единадесетия вагон е изпадането му и събарянето на вагонните стени(врати) след местото на дерайлиране.

4. Последствия от произшествието – в резултат на произшествието са нанесени щети на дерайлиралите вагони за около 1600 лв.

## **II. Заключение на комисията**

След запознаване на място с обстоятелствата, разглеждане на фактологическия материал и станалите разисквания, комисията счита, че причината за допуснатото произшествие е уширението в кривата е вследствие на липсващ скрепителен материал на лявата външна релса върху която са били насочени центробежните сили на локомотивите и вагоните от състава на влака, които са довели до допълнително уширение и вследствие на което изпада в междурелсието втората талига с десните колела на единадесетият вагон. Вероятно за дерайлирането на единадесетият вагон, допълнително е спомогнал и размествания не добре укрепен товар, като разместването може да е станало по пътя от Австрия до местопроизшествието. Причината и за дерайлирането на дванадесетия и двадесет и седмия вагон с първите леви колела на вторите талиги е вече разруквания и доразширен път.

## **III. Предложения за организационно-технически и други мероприятия за предотвратяване на произшествия от този род**

Комисията предлага:

1. Ръководството на НК „Железопътна инфраструктура” да завиши контрола по състоянието на железния път, особено в участъци с криви на дървена траверсова скара.
2. Ръководството на „БДЖ” ЕАД да създаде по добра организация и контрол при констатиране на неправилно натоварени вагони за своевременно уведомяване на съответния изпращач.

**Комисията за разследване, напомня на всички организации, до които са изпратени мерки за безопасност, че на основание на чл.94, ал.3 от Наредба №59 за управление на безопасността в железопътния транспорт са задължени да уведомят писмено дирекция ЗРПВВЖТ за изпълнението на мерките за безопасност и сроковете за тяхното въвеждане.**

### **Приложения:**

1. Копие от протокол образец БД-2 на анкетната комисия, назначена от главния ревизор по безопасността на НК „Железопътна инфраструктура”.
2. Констативен протокол за състоянието на железния път.
3. Констативен протокол за състоянието на осигурителната техника и устройствата.
4. Констативен протокол за техническото състояние на вагон № 318128706088.
5. Констативен протокол за техническото състояние на вагон № 815278517660.
6. Констативен протокол за техническото състояние на вагон № 315254007570.
7. Констативен протокол за липси и повреди на вагон № 318128706088.
8. Натурен лист на влак № 20801.
9. Натурен лист на влак № 10781.
10. Маневрена бележка за разкомпозиране на влак № 10781.
11. Разпечатка от протокол за разкомпозиране на влак № 10781.
12. Удостоверение за спирачна маса на влак № 20801 ВП-11.
13. Снимка на дерайлирания вагон № 318128706088.
14. Становище на Директор на дирекция „Безопасност, контрол и вътрешна сигурност” при „БДЖ” ЕАД
15. Копие от разшифровката на скоростомерна лента на влаков локомотив № 45-181 и помощен начело № 44-134.
16. Снимки от произшествието 20 броя.