



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА,
ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА

ул. "Дякон Игнатий" № 9, София 1000
тел.: (+359 2) 940 9771
факс: (+359 2) 988 5094

mail@mtic.government.bg
www.mtic.government.bg

ДИРЕКЦИЯ „ЗВЕНО ЗА РАЗСЛЕДВАНЕ НА ПРОИЗШЕСТВИЯ ВЪВ
ВЪЗДУШНИЯ, ВОДНИЯ И ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ”
(ЗРПВВЖТ)

ОКОНЧАТЕЛЕН ДОКЛАД

ОТ

техническо разследване на железопътно произшествие с влак № 383
„България експрес” Москва – Русе - София, настъпило на 08.02.2010 г., в
09:48 часа, между разделен пост Владо Тричков и гара Курило, по път
№ 2, на км 18+029



март 2010 г.

ОДОБРЯВАМ:

ДО
Г-Н АЛЕКСАНДЪР ЦВЕТКОВ
МИНИСТЪР НА ТРАНСПОРТА,
ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ
И СЪОБЩЕНИЯТА

ОКОНЧАТЕЛЕН ДОКЛАД

Относно: *Техническо разследване на железопътно произшествие – дерайлиране на влак № 383 „България експрес” Москва - Русе - София, настъпило на 08.02.2010 г., в 09:48 часа, между разделен пост Владо Тричков и гара Курило, по път № 2, на км 18+029.*

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ЦВЕТКОВ,

С Ваша Заповед № РД-08-93/17.02.2010 г. е изменена и допълнена точка I със Заповед № РД-08-134 / 10.03.2010 г. е назначена комисия за техническо разследване със задача да проучи фактите и обстоятелствата и установи причините за възникване на произшествието, като изготви окончателен доклад от проведеното разследване.

Комисията за разследване анализира доклада на „Оперативната група” и допълнително изисканите материали за изясняване на фактите и обстоятелствата при които е възникнало произшествието.

1. При разследването от комисията е установено следното:

На 08.02.2010 г. международен бърз влак № 383 „България експрес” Москва – Русе – София, в състав 8 вагона, 32 оси, 432 тона е возен от локомотив № 44–103 и обслужван от локомотивна бригада с машинист I-во лице и машинист II-ро лице и двамата от локомотивно депо – Горна Оряховица – район Русе и превозна бригада от РЦПП – София в състав: началник влак - и двама кондуктори.

В 09:46 часа влак № 383 преминава транзит (без спиране) Разделен пост (РП) Владо Тричков като се движи със скорост $V=70$ км/час, съгласно разрешената по книжка разписание. В района около спирка Ромча, пътник информира кондуктора, който се намира в четвъртия вагон след локомотива, че във вторият вагон се усеща необичайно тресене. Кондуктора се насочва към първия вагон за да информира началника на влака, без да предприеме действия за внезапно спиране на влака. Началника на влака след като приема информацията от кондуктора, уведомява по мобилния телефон машиниста да спре влака, без да предприема действия за внезапното му спиране. В момента когато локомотивният машинист приема информацията, влака е пред входния сигнал на гара Курило, който дава показания за преминаване без спиране по главния коловоз. Машинистът предприема намаляване на скоростта на влака и на разстояние

от 200 метра същата е намалена до 30 км/час. Следва екстрено задържане и влака спира окончателно в 09:51 часа, на км 13+200 във входните стрелки № 3 и № 9 на гара Курило. При спирането на влака във вторият вагон се чува силен удар. При огледа на състава на влака в гара Курило се установява, че втория вагон № 50522974143-2 е дерайлирал в дясно по посока на движението. Констатирано е че е разместена и отделена втората колоос на втората талига, която се намира под третия вагон, като същата скъсва главния въздухопровод между втория и третия вагон от състава на влака. В следствие на удар на дерайлиралата колоос в челото на свободния език на стрелка № 3 в гара Курило дерайлират, трети вагон № 50522974150-7 с двете талиги, четвърти вагон № 51523143009-8 с двете талиги и пети вагон № 03514619 - с първата талига. На км 18+029 се констатира счупване на част от главата на дясната релсова нишка в наставка и е намерено парчето с дължина 137 мм на 2 (два) метра в дясно след счупването по посока на движението. На лявата релса на 2 (два) метра след счупването, от външната страна на главата на релсата има следа от дерайлиралата колоос без да личи възкачване върху релсата. Елементи от буксовото окачване са намерени на 10 (десет) метра в ляво от железния път преди входния сигнал на гара Курило.

Разследващите органи от „Националната следствена служба” и МВР разрешават започването на възстановителни работи в 15:42 часа на последните три вагона и в 16:45 часа на всички останали вагони на 08.02.2010 г.

2. Длъжностни лица, имащи отношение към случая.

2.1. „машинист, локомотивен I-во лице” в депо Горна Оряховица – район Русе към „БДЖ-Тягов подвижен състав (локомотиви)” ЕООД, 51 годишен с 20 години и 6 месеца трудов стаж;

2.2. „машинист, локомотивен II-ро лице” в депо Горна Оряховица – район Русе към „БДЖ-Тягов подвижен състав (локомотиви)” ЕООД, 35 годишен, с 2 години и 2 месеца трудов стаж;

2.3. „началник влак” в РЦПП-София към „БДЖ-Пътнически превози” ЕООД, 59 годишен с 27 години и 3 месеца трудов стаж;

2.4. „влаков кондуктор” в РЦПП-София към „БДЖ-Пътнически превози” ЕООД, 27 годишна с 5 години и 6 месеца трудов стаж;

2.5. „влаков кондуктор” в РЦПП-София към „БДЖ-Пътнически превози” ЕООД, 27 годишен с 5 години и 6 месеца трудов стаж.

3. Физическо състояние на длъжностните лица, имащи отношение към произшествието.

3.1. На всички длъжностни лица, имащи отношение към произшествието, е била осигурена необходимата продължителност на почивка преди постъпване на работа съгласно изискванията на Кодекса на труда и Наредба № 50 от 28.12.2001 г. за работното време на ръководния и изпълнителския персонал, зает с осигуряване на превозите на пътници и товари в железопътния транспорт, издадена от министъра на транспорта (обн., ДВ, бр. 4 от 2002 г., изм., ДВ, бр. 46 от 2004 г., изм. и доп., ДВ, бр. 99 от 2006 г.).

3.2. На всички длъжностни лица, имащи отношение към произшествието, е проведен предпътен (предсменен) инструктаж и същите са декларирали, че са бодри, отпочинали и не са употребили алкохол и други упойващи вещества. Преди започване на работа на локомотивната бригада е извършена проба за употреба на алкохол.

Длъжностните лица са с валидни удостоверения за медицинско и психологическо изследване, чийто срок не е изтекъл.

4. Документи за правоспособност и заемане на длъжност.

Всички длъжностни лица, имащи отношение към произшествието, притежават необходимите документи за правоспособност, професионална квалификация и свидетелство за заеманата длъжност.

5. Действия на длъжностните лица преди и по време на произшествието.

Не са констатирани нарушения на нормативната уредба от превозната и локомотивната бригади преди произшествието.

В района около спирка Ромча пътник информира кондуктора, който се намира в четвъртия вагон след локомотива, че вторият вагон „се тресе“ (необичайни вибрации и шумове). Кондуктора, който се намира в края на четвъртия вагон, се насочва към първия вагон за да информира началника на влака, без да предприеме действия за внезапно спиране на влака. Началника на влака, след като приема информацията от кондуктора, уведомява по GSM машиниста да спре влака, без да предприема действия за внезапното му спиране. След приемане на информацията от началника на влака, локомотивният машинист I-во лице предприема действия за намаляване на скоростта на влака до 30 км/час и последващо екстренно спиране.

6. Обстоятелства, предшестващи произшествието, по отношение на железен път, осигурителна техника, контактна мрежа, подвижен състав и други.

По отношение на железния път няма констатирани неизправности.

Осигурителната техника в РП Владо Тричков, гара Курило и в междугарието е била изправна, броячи на оси в междугарието РП Владо Тричков, и гара Курило са изправни и нямат отношение към допуснатото железопътно произшествие.

Контактната мрежа е изправна и няма отношение към допуснатото железопътно произшествие.

Обслужващият влак локомотив № 44-103, съгласно съставените констативни протоколи е бил технически изправен, с технически изправна ходова част, спирачна система, светлинни и звукови сигнални средства. Локомотивът има издаден „Сертификат за безопасност“ № 25 / 01.07. 2004 г. с изтекъл срок на действие.

На вагон № 50522974143-2, втория от състава на влака в гара Русе е извършен технически преглед, а в гарите Горна Оряховица, Плевен и Мездра са извършвани попътни технически прегледи при които не са констатирани неизправности. Има издаден „Сертификат за безопасност“ № 25 / 01.07. 2004 г. с изтекъл срок на валидност.

7. Спазване на процедурите и технологиите на работа в системата на Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ (ДП „НК ЖИ“) преди и по време на произшествието.

ДП „НК ЖИ“ притежава „Удостоверение за безопасност“ за ремонт и поддържане на железопътната инфраструктура издадено на 15 .12. 2008 г. и валидно до 15 .12. 2013 г.

Действия на длъжностните лица, контролиращи изправността на релсовия път:

- на 14.01.2010 г. е извършен планов безразрушителен контрол, видно от работния дневник Обр. 1 от 14.01.2010 г. при който не са констатирани неизправности на релсовите нишки;

- в междугарието, Разделен пост Владо Тричков и гара Курило, ръководителя на участъка, ръководителя на производствената група и кантонера са извършвали планови проверки и обходи, видно от представените протоколи, работни дневници, контролни книги и книги за измерване на железния път и контролни проверки, като не са констатирани неизправности по железния път. Контрола за изправността на железния път е извършван в

съответствие с изискванията на „Правила за текущо поддържане на железния път” от м. юни 2007 г. одобрени от Управителя на железопътната инфраструктура.

8. Спазване на процедурите и технологиите за обслужване на подвижния състав в системата на превозвача преди и по време на произшествието.

Влак № 383 съгласно представените и допълнително изискани документи от комисията за техническо разследване е бил осигурен с необходимата спирачна маса и е бил снабден с необходимите влакови документи и са му извършвани технологичните попълнителни прегледи. Локомотива е съоръжен с влакова диспечерска радио връзка, а локомотивната и превозна бригади са снабдени със служебни мобилни телефони (GSM). Съгласно представените протоколи за извършен среден ремонт на 15.02.2007 г. на вагон № 50522974143-2 във вагонен завод – „Интерком” ООД - гр. Дряново, вагона е предаден и приет годен за експлоатация. Съгласно „Правилник за среден ремонт на пътнически вагони” на Министерство на транспорта, СО „Български държавни железници” (1984 г.) § 193, буква „б”, при окончателно приемане на пътнически вагон от среден ремонт се измерва разпределението на масата на вагона върху всяко колело, колоос и талига. **Не е представен измервателен лист за такова измерване на втори вагон № 50522974143-2 доказващ че вагона е с правилно разпределение на масата върху всяко колело.**

Съгласно „Инструкция за влаков кондуктор” на „БДЖ” ЕАД от 2008 г. - чл. 13, т. 6, кондуктора е бил длъжен да спре влака веднага, ако при движение на влака открие обстоятелства, които застрашават сигурността на движението. Такова действие не е предприето от влаковия кондуктор, видимо от обясненията му, а същият е уведомил устно началникът на влака.

Съгласно „Инструкция за началника на пътнически влак” на „БДЖ” ЕАД от 2002 г. - чл. 21, т. 5, по време на пътуването на влака, началникът на влака е длъжен да спре влака, ако при движение на влака открие обстоятелства, които застрашават сигурността на движението. Такова действие видимо от обясненията не е предприето, а началникът на влака се е обадил по GSM на локомотивния машинист да спре влака. Според обясненията на машиниста е предприето внезапно спиране.

9. Състояние на железопътната инфраструктура и подвижния състав преди, по време и след произшествието.

Участъкът от железния път на км 18+029 е в крива с $R = 300$ m, с надвишение $H = 130$ mm и наклон 3 ‰ в нагорнище по посока на движението. Няма видими пропадания на наस्ताва и на траверсите около него, видимо от констативния протокол за измерване на железния път.

Констатирано е, че преди произшествието в железопътния участък между РП Владо Тричков и гара Курило е съществувала стара пукнатина от петата до средата на отвора на дясната релса невидими под наставовата връзка по посока на движението на км 18+029 по път № 2. След произшествието е констатирано прясно счупване от средата на шийката през главата на релсата и прясно счупване на вътрешната наставова връзка. Констатирано е разстояние от 30 mm между челата на релсовите нишки и компрометирано скрепление в следствие на дерайлиралата колоос. След отчупеното парче има следи от удари на колоосите върху наставовата връзка. От мястото на дерайлиране до входната стрелка на гара Курило видимо се забелязват прекъснати следи от удари от дерайлиралата колоос върху скреплението в междурелсието и вляво на железния път. Вследствие на разрушената талига не могат да бъдат направени измервания, които да покажат съответствие на геометричните размери на талигата по отношение на: луфт между плъзгалките на талигата и коша на вагона; височина на буферите над глава релса. Състоянието на инфраструктурата и подвижния състав са описани в точка 1.

10. Последствия от произшествието.

10.1. Ранени и/или загинали – няма.

10.2. Материални щети.

Нанесени са повреди и са причинени щети на подвижен железопътен състав и железопътна инфраструктура, както следва:

Подвижен железопътен състав:

- локомотив № 44-103 - собственост на „БДЖ” ЕАД, Локомотивно депо - Горна Оряховица - щети - няма;

- вагон № 50522974143-2, собственост на „БДЖ” ЕАД – щети – 8046 лв.;

- вагон № 50522974150-7, собственост на „БДЖ” ЕАД – щети – 3410 лв.;

- вагон № 51523143009-8, собственост на „БДЖ” ЕАД – щети – 716 лв.;

- вагон № 03514619, собственост на „УЖД” (украински железници) – щети - няма.

Общо щети на подвижния състав -12072 лв.

Железопътна инфраструктура:

- железен път, собственост на ДП „НК ЖИ”- ЖП секция София-2 – щети -173 лв.;

- секция „С и Т”, собственост на ДП”НК ЖИ” – щети – 490 лв.;

- контактна мрежа – няма;

Общо щети за железопътна инфраструктура – 663 лв.

Разходи за възстановителни работи:

- възстановителен влак – разходи -1130 лв.;

- специализиран двупътен автомобил „Унимог” – разходи – 2384 лв.;

- релсова самоходна специализирана машина „СМТ 180-2” – разходи – 1850 лв.;

- наем за локомотиви за извършване на възстановителни действия – разходи – 7251 лв.

Общо разходи за възстановителни работи – 12615 лв.

Причинени щети от закъснение на влакове – 2305 лв.

Общо щети и разходи – 27655 лв.

10.3. Прекъсване на движението

- по текущ път № 2 между гара Реброво, разделен пост Владо Тричков и гара Курило от 09:55 часа на 08.02.2010 г. до 19:00 часа на 09.02.2010 г.;

- по текущ път № 2 между гарите Курило и Илиянци от 12:40 часа на 09.02.2010 г. до 15:40 на 09.02.2010 г.;

- по коловоз № 3 в гара Курило от 09:55 часа на 08.02.2010 г. до 19:00 часа на 09.02.2010 г.

10.4. Причинено закъснение на влакове.

- закъснели – 3 влака на „БДЖ” ЕАД.

11. Причина за произшествието.

В резултат на извършените огледи, допълнително изискани от комисията за техническо разследване материали, събраните констативни протоколи за: техническото състояние на подвижния състав; за извършени контролни прегледи за изправността на железния път; за измерванията на железния път и друга документация по случая, включително и взетите обяснения от локомотивната и превозна бригади и други служители, имащи отношение към случая и направения анализ комисията за техническо разследване счита, че **причината за произшествието е прясно отчупване на 137 мм парче от главата на дясната релсова нишка по посока на движението на км 18+029 (спирка Ромча) под състава на влак № 383 при преминаване на втора талига на втори вагон № 50522974143-2, довело до дерайлиране на втората колоос. Последвалото движение в това състояние на колооста в продължение на 4800 м без предприемане на спиране, е последвало дерайлиране на останалите вагони на стрелка № 3 в гара Курило.**

12. Препоръки и мерки за мероприятия предотвратяващи други произшествия от подобен характер.

12.1. Генералния директор на ДП „НК ЖИ“ да разпорежи извънредна проверка на критичните участъци по железния път по отношение целостта на релсовите нишки със средства за безразрушителен контрол.

Срок за изпълнение – 15.06.2010 г.

12.2. Главния ревизор по безопасността на ДП „НК ЖИ“ да извърши контролна проверка по изпълнението на т. 12.1 и да докладва писмено на директора на дирекция ЗРПВВЖТ при МТИТС.

Срок за изпълнение – 30.06.2010 г.

12.3 Изпълнителния директор на „БДЖ“ ЕАД да актуализира:

- Правилник за среден ремонт на пътнически вагони;
- Инструкции за текущо поддържане и ремонт на всички видове пътнически талиги;
- Протоколи за балансиране на пътническите вагони;
- Инструкция за преглед, ремонт и изпитване на амортизьори;
- Инструкция за вагонни колооси;
- Инструкция за влаковия кондуктор;
- Инструкция за началника на пътнически влак.

12.4 Изпълнителния директор на „БДЖ“ ЕАД в срок до 20.06.2010 г. да представи в ИА „ЖА“ инструкциите по т. 12.3 за актуализиране на системата за управление на безопасността на превозвача.

12.5 Изпълнителния директор на „БДЖ“ ЕАД да предприеме мерки за сертифициране на подвижния железопътен състав съгласно изискванията на Закона за железопътния транспорт.

12.6 В срок до 30.06.2010 г. Изпълнителния директор на „БДЖ“ ЕАД да докладва писмено на директора на дирекция ЗРПВВЖТ при МТИТС за изпълнението на т.12.3, т.12.4 и т. 12.5.