



**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@mt.government.bg](mailto:mail@mt.government.bg)  
[www.mt.government.bg](http://www.mt.government.bg)

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

**ОКОНЧАТЕЛЕН ДОКЛАД**

**ОТ**

**техническо разследване на железопътно произшествие, настъпило на  
01.02.2014 г. в 01:25 часа – възникване на пожар в дизелов локомотив  
№ 07123.3 в Локомотивно депо Горна Оряховица**



**юни 2014 г.**

## СЪДЪРЖАНИЕ

1. Установени факти и обстоятелства в процеса на разследването. ....	3
2. Длъжностни лица, имащи отношение към случая. ....	4
3. Физическо състояние на длъжностните лица, имащи отношение към произшествието. ....	4
4. Документи за правоспособност и заемане на длъжност. ....	4
5. Действия на длъжностните лица преди и по време на произшествието. ....	4
6. Обстоятелства, предшестващи произшествието по отношение на железен път, осигурителна техника, контактна мрежа, подвижен състав. ....	5
7. Спазване на процедурите и технологиите на работа в системата на Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура” преди и по време на инцидента. ....	6
8. Спазване на процедурите и технологиите за обслужване на подвижния състав в системата на превозвача преди и по време на произшествието. ....	6
9. Състояние на железопътната инфраструктура и подвижния състав преди, по време и след произшествието. ....	7
10. Последствия от произшествието. ....	7
11. Анализ на причините, довели до железопътното произшествие. ....	8
12. Причина за произшествието. ....	9
13. Препоръки и предложения за мероприятия, предотвратяващи други произшествия от подобен характер. ....	10

## 1. Установени факти и обстоятелства в процеса на разследването.

На 31.01.2014 г. дизелов локомотив № 07123.3, обслужван от Локомотивно депо Пловдив, престоява с работещ двигател на 21 коловоз в Локомотивно депо Горна Оряховица до пункта за зареждане с гориво с цел готовност за незабавното му използване в предвид на тежките зимни метеорологически условия. На 30 и 31.01.2014 г. в локомотивното депо на локомотива е извършен Ремонт по необходимост, размразяване на локални замръзвания по пневматичната система и отоплението на първа командна кабина, заварки и подмяна на тръби и радиатор за отопление. Във времето между 15:00 часа и 17:00 часа на 31.01.2014 г. с локомотива са извършвани маневри в района на депото. След проверка на наличното гориво и температура на охладителната течност  $+60^{\circ}\text{C}$ , в 19:00 часа „депомайстор, машинист, локомотивен, Горна Оряховица – пътническа“ с 31 години трудов стаж нарежда на „машинист, локомотивен, влакова работа“ с 25 години трудов стаж, изпълняващ длъжността маневра депо да загаси дизеловият двигател на локомотива и да го стартира отново в 22:00 часа. Дизеловият двигател е стартиран от машинист, локомотивен изпълняващ маневра депо в 22:08 часа (по данни от M-TEL GPS).

Около 00:30 часа на 01.02.2014 г. маневра депо получава разрешение от дежурния депомайстор да напусне района на депото, за да отиде до гарата да вечеря, при което локомотивът е оставен с работещ дизелов двигател и без надзор, в нарушение на чл. 42 на ПП\_ПЛС 505/13 „Предписание за работата на машинисти, локомотивни, помощник-машинисти, локомотивни в „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД“.

Около 00:40 часа дежурният депомайстор проверява отоплението на първа командна кабина и след като установява, че същото не работи, го изключва и отваря вратата на машинното отделение към коридора с цел размразяване под въздействието на нахлуващия топъл въздух и затваря вратата на командната кабина. След това той се връща в канцеларията си за извършване на предпътен инструктаж на явила се локомотивна бригада в 01:02 часа за влак № 2626, като отново оставя локомотива с работещ двигател и без надзор.

След завършване на инструктажа на локомотивните бригади, в 01:25 часа излизайки навън дежурният депомайстор чува, че двигателят на дизеловия локомотив губи обороти и отива да установи причината. Приближавайки се до локомотива откъм първа кабина забелязва, че кабината е изпълнена с нещо подобно на пара. Когато отваря вратата, от кабината започва да излиза гъст задушлив дим. Дежурният депомайстор прави опит да влезе в машинното отделение на локомотива с цел да отвори разединителя на акумулаторната батерия и да задейства механичния „Авариен стоп“, но не успява поради бързо нахлуващия гъст и задушлив дим.

Над пулта за управление в дясната страна на първа кабина на локомотива се появява пламък, вследствие на който последователно се чупят дясното и лявото челни стъкла. Дежурният персонал в депото незабавно предприема действия за гасене на горящата кабина като използва наличните преносими пожарогасители от втора кабина на локомотива и наличните такива при дежурните депомайстори, а след това и от съществуващата рампа непосредствено до коловоза, чупейки с пожарогасителя страничното ляво стъкло на кабината. Гасенето е неуспешно и пожарът се разраства, разпространявайки се от командната кабина по продължение към коридора, а оттам към машинното отделение. Депомайсторът и локомотивният машинист правят опит да влязат в машинното отделение от втора кабина с цел да отворят разединителя на акумулаторната батерия и да задействат механичния „Авариен стоп“, но не успяват поради масирано нахлуване на гъст и задушлив дим.

В 01:30 часа след като разбира, че не са в състояние да потушат пожара, дежурният депомайстор, електрическа тяга, разпорежда на маневрения стрелочник да подаде сигнал за пожар на телефон 112. В 01:31 часа към местопроизшествието се отправят 2 пожарни автомобили на Районна служба „Пожарна безопасност и защита на населението“ (РС „ПБЗН“) – Горна Оряховица. Автомобилите пристигат в 01:37 часа и в 01:39 часа подават гасително вещество. В 01:41 часа пожарът е локализиран и в 01:46 часа е ликвидиран. От страна на РС

„ПБЗН” е осигурено дежурство от 01:46 часа до 03:25 часа. При гасенето на пожара са използвани 8 300 литра вода.

Разследващ полицай от Транспортна полиция в МВР - Горна Оряховица започва досъдебно разследване на мястото на произшествието.

## **2. Длъжностни лица, имащи отношение към случая.**

2.1. Дежурни служители на Локомотивно депо Горна Оряховица:

2.1.1. „Депомайстор, машинист, локомотивен, Горна Оряховица – пътническа“ от Локомотивно депо Горна Оряховица, „БДЖ - Пътнически превози” ЕООД с 31 години трудов стаж;

2.1.2. „Депомайстор, машинист, локомотивен, Горна Оряховица – пътническа“ от Локомотивно депо Горна Оряховица, „БДЖ - Пътнически превози” ЕООД с 31 години трудов стаж;

2.1.3. „Машинист, локомотивен, влакова работа” от Локомотивно депо Горна Оряховица, „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД с 25 години трудов стаж;

2.1.4. „Маневрен стрелочник“ от Локомотивно депо Горна Оряховица, „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД с 24 години трудов стаж.

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

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 на 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.).

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.

Длъжностните лица, имащи отношение към произшествието са с валидни удостоверения за психологическо изследване, чийто срок не е изтекъл.

Преди започване на работа на дежурните служители е извършена проба за употреба на алкохол, съгласно изискванията на чл. 24 и чл. 28 от Наредба № 54 от 02.06.2003 г. на министъра на транспорта и съобщенията (обн., ДВ, бр. 55 от 17.06.2003 г.) за медицинските и психологическите изисквания към персонала, който осъществява железопътни превози на пътници и товари и съпътстващите ги дейности за провеждане на предпътните (предсменни) медицински прегледи

## **4. Документи за правоспособност и заемане на длъжност.**

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

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

Непосредствено преди произшествието дежурните длъжностни лица не са действали в съответствие с утвърдената нормативна уредба и вътрешни правила, регламентиращи

безопасността при осъществяване на пътнически превози с железопътен транспорт. Същите не са:

- се придържали стриктно към изискванията за здравословни и безопасни условия на труд, към приетите технически и технологични правила, правилата за безопасност на труда и противопожарна безопасност, както и всички други вътрешни правила, действащи в ППП – Горна Оряховица, „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД;

- спазвали установените във връзка със съхранението и експлоатацията на повереното им имущество, вътрешни актове и задължителни указания на работодателя, а именно:

#### **„депомайстор, машинист, локомотивен, Горна Оряховица – пътническа“**

- да опазва локомотивите и съоръженията на територията на локомотивното депо, експлоатационния пункт. През зимния период и при ниски температури да гарира локомотивите в ремонтните и екипировъчни халета;

- в случаите, когато има маневра депо да контролира неговата дейност;
- да обезпечава пълна техническа и противопожарна изправност на локомотивите;
- депомайсторът носи отговорност за възникнали произшествия, инциденти и ситуации близки до инциденти в локомотивното депо, експлоатационен пункт в почивки, празнични дни и нощно време.

#### **„машинист, локомотивен“**

- при оставяне на локомотив в депо за по-продължително време машинистът, локомотивен, е длъжен да го остави на коловоз, определен му от депомайстора. Локомотивът трябва да бъде приведен в неработно състояние, като трябва:

- да постави контролера в нулево положение;
- да спре двигателите;
- да постави реверсивната (ходообръщателната) ръкохватка и ръкохватката за управление на нулево положение като снее ръкохватката за управление;
- да постави ръкохватките на влаковите кран-машинисти на трето положение и ги заключи;
- да изключи акумулаторната батерия;
- да затегне и провери задържала ли е ръчната спирачка;
- да заключи кабините и предаде ключовете на депомайстора.

Въпреки създадената обстановка на силно димоотделяне на токсични вещества, застрашаващи човешкото здраве, както и обстоятелствата, допринесли за разрастването на пожара, дежурните длъжностни лица в Локомотивно депо Горна Оряховица са действали в съответствие с утвърдената нормативна уредба и вътрешни правила и са предприели необходимите мерки за потушаване на пожара с наличните противопожарни средства в локомотива и в района около него, и своевременно са уведомили компетентните органи за възникнал пожар на телефон 112.

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

Метеорологичните данни за времето, влияещо на видимостта на сигналите: в тъмната част на денонощието, температура на въздуха: е – 11,8 °С, западен - северозападен вятър със скорост 1 м/с, облачност 10/10, снежна покривка с дебелина 14 см.

Железен път: изправен и няма отношение към допуснатото железопътно произшествие.

Гарова и междугарова осигурителна техника преди произшествието: няма отношение към допуснатото железопътно произшествие.

Контактна мрежа: изправна и няма отношение към допуснатото железопътно произшествие.

Съобщителна техника и телекомуникационни връзки: технически изправни.

Профил, геометрия и ситуация на железния път: локомотивът е спрял на 21 коловоз в Локомотивно депо Горна Оряховица в равнище прав участък с наклон 0 ‰, пред колонката за зареждане с гориво.

Подвижен състав:

Преди произшествието, дизелов локомотив № 07123.3 не е бил технически изправен съгласно чл. 192 (1), т. 34 от Наредба № 58 за правилата за техническа експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт, което е видно от записите в съответните дневници, копия от които са представени в доклада на оперативната група.

Дизеловият локомотив е бил оборудван със следните противопожарни средства:

- преносими пожарогасители тип “Ятрус-12” с прахов агент – 2 броя;
- преносими пожарогасители тип „Ятрус 6“ с прахов агент – 2 броя;
- стационарна пожарогасителна инсталация с огнегасяща течност – не е задействана.

## **7. Спазване на процедурите и технологиите на работа в системата на Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура” преди и по време на инцидента.**

Процедурите и технологиите на работа в Поделение „Управление на движението на влаковете и гаровата дейност” (УДВГД) – Горна Оряховица, което е в структурата на ДП „НК ЖИ”, преди и по време на произшествието, както е видно от доклада на оперативната група, са спазени и нямат отношение към произшествието.

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

Дизелов локомотив № 07123.3 е бил осигурен срещу самопридвижване и е бил снабден с необходимите документи. Дежурният експлоатационен персонал в Локомотивно депо Горна Оряховица са били снабдени със служебни мобилни телефони.

Дизеловият локомотив № 07123.3 е произведен през 1973 година. Зачислен е в парка на Локомотивно депо „Никола Корчев“ Варна, и е пуснат в експлоатация на 24.04.1973 г. със сериен № 07023.5. При извършването на Подемен ремонт 2 (ПР 2), на локомотива е монтиран Преобразовател за отопление на влаковете (ПОВ), след което с писмо с изх. № 27-00-V-359/21.08.2001 г. на НК „БДЖ“ е направено изменение в серийното му означение и е пуснат в експлоатация на 27.08.2001 г. със сериен № 07123.3. С писмо с изх. № 03-07-46/09.12.2012 г. на „Холдинг БДЖ“ ЕАД локомотивът е зачислен на “БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, Локомотивно депо Пловдив.

Първоначалната балансова стойност на локомотив № 07123.3 е 598 870,60 лева

Остатъчната балансовата стойност на локомотива към 31.12.2013 г. е 363 507,80 лева.

Към момента на произшествието пробезите на дизеловия локомотив от последните планови ремонти са показани в следната таблица:

<b>ВИД НА РЕМОНТА</b>	<b>ДАТА НА ИЗПИСВАНЕ ОТ РЕМОНТА</b>	<b>ПРОБЕГОТ РЕМОНТА</b>
Капитален ремонт (КР)	20.09.1996 г.	1 441 115 км.
Среден ремонт (СР)	01.06.2004 г.	724 000 км.
Подемен ремонт (ПР)	08.11.2013 г.	2 314 км.
Ремонт по необходимост (Рн)	31.01.2014 г.	0 км.

При прегледа на техническата документация за съответствие с ПП\_ПЛС 200/11 „Предписание за междуремонтните пробези и цикличността на плановите прегледи и ремонти на дизелови локомотиви на „БДЖ - ПП” ЕООД” беше констатирано, че от извършването на Подемен ремонт (ПР) на 08.11.2013 г. до произшествието всички прегледи и ремонти са извършвани съгласно утвърдения междуремонтен цикъл.

При проверката на „Техническият паспорт на локомотив № 07123.3” (ЛС 005-5) и „Дневник за ремонтите по необходимост на тяговия подвижен състав” (Обр. ЛП - 9) не са констатирани и регистрирани никакви нарушения на действащите правилници за заводски и деповски ремонти и за поддържане на дизелови локомотиви, както и процедурите в ремонтната дейност, имащи отношение към възникването на пожара.

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

Констатирано е, че железопътната инфраструктура преди, по време и след произшествието е била изправна и няма отношение към възникналото произшествие.

**Преди произшествието, дизеловият локомотив № 07123.3 не е бил изправен съгласно чл. 192 (1), т. 34 от Наредба № 58 за правилата за техническа експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт (Забранено е използване на локомотиви и моторисни влакове за обслужване на влак, изолирано движение или маневрена дейност с неизправно отопление на челните стъкла).**

В резултат на произшествието са констатирани множество повреди по дизеловия локомотив, подробно описани в т. 10 „Последствия от произшествието”.

## **10. Последствия от произшествието.**

10.1. Загинали – няма;

10.2. Ранени с травми – няма.

10.3. Нанесени повреди и причинени щети на подвижен железопътен състав:

### **Дизелов локомотив:**

Дизеловият локомотив № 07123.3 е експлоатиран от „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД, Локомотивно депо Пловдив. При огледа на комисията за разследване бяха направени следните констатации:

- опожарена и унищожена е изцяло първа кабина на локомотива и намиращите се в нея командни уреди и апаратни шкафове;

- в проходния коридор към машинното отделение е опожарен ПОВ;

- опожарени възли и агрегати в машинното отделение;

- стационарната пожарогасителна система на локомотива не е задействана.

След произшествието, на основание § 18 и Приложение № 3 от „Правилник за деповски ремонт и поддържане на дизел-електрически локомотиви на БДЖ” серия 07 – сигнатурен № ЛС 0107 е направен Констативен протокол № 187/07 от 14.03.2014 г. за оценка на материалните щети, които възлизат на 13 641,95 лв..

### **10.4. Нанесени повреди и причинени щети на железопътната инфраструктура:**

10.4.1. Железен път и съоръженията му: няма.

10.4.1. осигурителна техника и съобщения, радиовръзки, ел. захранване: няма.

10.4.2. контактна мрежа: няма

10.4.3. Други повреди и щети: няма.

**10.5. Повреди и разпиляване на товари, багажни и колетни пратки:** няма.

**10.6. Прекъсване на движението:** няма.

**10.7. Причинено закъснение на влакове:** няма

## 10.8. Движение на възстановителни средства:

10.8.1. Възстановителен влак: няма.

10.8.2. Други възстановителни средства: няма.

## 11. Анализ на причините, довели до железопътното произшествие.

След анализа на характера на разрушенията и установените следи от действието на огъня в зоната на горене, в зоната на топлинното действие и в зоната на задимяване се установи мястото на възникване на пожара. Вследствие на продължителното горене, в мястото на възникване на пожара се наблюдават максимални дълбочина на изгаряне, овъгляване и значителни щети и се образуват следи от силното температурно въздействие върху съставните материали - пълно изгаряне и температурни деформации на металните елементи и конструкции. В зависимост от вида си, горимите материали в огнището на пожара се овъгляват, разтопяват, разрушават или деформират. По тях може да се определи достигнатата температура в определени зони на пожара. Продуктите образувани се в зоната на горене, съставляват многокомпонентна смес, която при горенето създава повишено налягане. Под въздействие на това налягане изгарящите продукти се разпространяват извън зоната на горене. В резултат на разликите в температурата по височина в тази зона и в пространството на известно разстояние извън нея, нагнетите частици въглеродород са изстинали и са се отложили по вертикалните и хоризонталните конструкции, като са образували налеп, оцветяващ повърхнините в черно и тъмно кафяво. Този налеп се е задържал по повърхностите само при определена критична температура, която е в интервала 600 - 630 °С. В местата в зоната на горене, където температурата е била по-висока, отложените твърди частици въглеродород са изгорели и са се образували бели петна и площи, а около тях, където температурата е била по-ниска от 600°С, повърхностите са останали черни или тъмно кафяви.

Под пулта за управление на локомотива към пода висят 13 броя проводници по краищата на които се наблюдават точковидни разтапяния. Електрическите къси съединения са случайни събития и са в резултат на дефекти в изолацията на тоководещите кабели и проводници. Кабелите могат да се повредят от стареене, от влага и химически активни вещества, от прекомерно механично опъване или от загуба на изолационните си свойства. Късото съединение възниква при създаване на условия за електрически контакт при допир на електрически проводници с различна полярност, които се намират под напрежение и когато този контакт се осъществява през много малко съпротивление, което не е предвидено за условията на нормалната работа на електрическите вериги на локомотива. Характерен признак на електрическите къси съединения представлява разтопяването на проводниците от възникваща електрическа дъга, чиято температура може да достигне от 1500° до 4000°С и при която се образуват характерни „застинали капки, перли” разтопен метал.

На иззетите от долната част на пулта за управление в горялата кабина на дизеловия локомотив парчета проводник със стопилки в краищата беше извършен рентгеноструктурен анализ с рентгенов апарат URS 2.0 за определяне вида на късото съединение. След извършени от отдел „Център за изследвания и експертизи” към Главна дирекция „Пожарна безопасност и защита на населението” в МВР, рентгеноструктурен анализ еднозначно е констатирано, че късото съединение по иззетите парчета проводници е „вторично”, т.е. същото е възникнало вследствие на пожара.

При извършените първоначални и допълнителни огледи, характерните признаци за огнище на пожара бяха установени и еднозначно констатирани в дясната, предна част на пода на първа кабина на дизеловия локомотив, в зоната около технологичния отвор с диаметър около 40 mm, в непосредствена близост до кран-машиниста. При допълнителните огледи се констатира наличие на следи от дълбоки овъглявания по подовите панели на първа кабина откъм долната им страна, като подовите панели в предната дясна част са напълно овъглени.

При извършените огледи са констатирани следи от продължително нагриване и обгаряния, както и набъбване и отделяне на боята по пусково-спирателния лост на крана за



източване на конденза, както и по долната част на кондензното гърне за налягане 5 Ваг. Вследствие на продължителната експлоатация на локомотива в зоната около този технологичен отвор се е получило натрупване на наслоявания от прах, масла и други горими материали. Под действието на внесен открит огнеизточник около предното кондензно гърне за налягане 5 Ваг, наслояванията от прах, масла и други горими материали са се възпламенили и са започнали да тлеят или горят (непълно горене) под действието на конвективните потоци и горещи димни газове, разпространяващи се вертикално нагоре. Пожарът се е развил и разпространил с малка скорост, което предполага наличие на източник на запалване с малка мощност.

След запалването на наслоените прах, масла и други горими материали в технологичния отвор на пода на кабината, под действие на конвективните потоци горенето се е разпространило по долната повърхност на дървените подови панели. Отделящите се димни газове под действие основно на конвекцията са започнали да се разпространяват през неплътностите на пода, нагоре към електрическите проводници на пулта за управление на локомотива. Вследствие на отварянето на вратата на кабината на машиниста непълното горене е преминало в пълно и се е разпространило по горимите изолации на проводниците на пулта за управление и към другите горими материали в кабината. След обхващането на обема на кабината горенето е започнало да се разпространява и навън през отворите на счупилите се от температурата на пожара предни челни стъкла и назад към коридора и машинното отделение под действието на създадените конвективни, кондуктивни и радиационни потоци.

Обстоятелствата, способствали за възникването и разпространението на пожара са:

- използване на открит огнеизточник (парафинова факла) за размразяване на отделни възли и детайли на дизеловия локомотив;
- дизеловият локомотив е оставен стартиран с работещ дизелов двигател, без надзор;
- липсата на пряка видимост от канцеларията на депомайсторите към локомотива;
- наличие на голямо количество горими материали в дизеловия локомотив – горими изолации на електрически проводници и кабели, дървени елементи, наслояване от прахове, масла, пластмаси и други;
- несвоевременното задействане на пожарогасителната инсталация на дизеловия локомотив от страна на дежурния персонал;
- не добрият охлаждащ ефект на гасителното вещество на ръчните прахови пожарогасители, използвани при първоначалното гасене;
- лошите атмосферни условия (вятър, снеговалеж, ниски температури).

В близост до мястото, където е бил установен локомотивът, са разположени гориво раздавателна колонка за дизелово гориво, както и складове № 211 и № 212 с горими покривни конструкции. Съществувала е реална опасност от разпространение на пожара към гориво раздавателната колонка и покривните конструкции на складовете. Имало е опасност възникналият пожар да се разпространи върху други обекти и е представлявал опасност за живота и здравето на дежурния персонал на локомотивното депо.

Разпространението на пожара е предотвратено благодарение на непълното горене развило се с малка скорост в обема на командната кабина на локомотива, своевременното съобщение за пожара на тел. 112, близкото разположение на РС „ПБЗН“ – Горна Оряховица и бързите и правилни действия на служителите.

## **12. Причина за произшествието.**

В резултат на извършените от Комисията за разследване няколкократно огледи на мястото на железопътното произшествие в Локомотивно депо Горна Оряховица, запознаване и обсъждане на данните и информацията от събраните протоколи за извършените планови ремонти и прегледи, измервания и друга техническа документация по случая, фактите от доклада на Оперативната група, взетите допълнително писмени и устни обяснения от дежурния персонал, имащ отношение към произшествието, резултатите от изисканата от комисията за разследване Тройна комплексна електротехническа и пожаротехническа експертиза,

становищата на независимите външни експерти и след извършения задълбочен анализ, комисията счита, че:

**Непосредствената техническа причина за възникналото произшествие - запалване на дизелов локомотив № 07123.3 в Локомотивно депо Горна Оряховица, е използването на открит огнеизточник (парафинова факла) за размразяване на водоотделителите (кондензните гърнета) с налягане 5 и 10 bar от пневматичната инсталация, разположени под пода на първа кабина на локомотива. Оставянето на локомотива без надзор с работещ дизелов двигател довежда до ускоряване и разрастване на пожара.**

### **13. Препоръки и предложения за мероприятия, предотвратяващи други произшествия от подобен характер.**

С цел предотвратяване в бъдеще на други произшествия от подобен характер и във връзка с изискванията на чл. 94, ал. 1 от Наредба № 59 от 5.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт на министъра на транспорта, Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ да разпорежи, „Холдинг БДЖ“ ЕАД да въведе в изпълнение дадените препоръки за безопасност:

1. „Холдинг БДЖ“ ЕАД да изготви Инструкция за поддържане на дизеловите локомотиви в топло състояние при работа в зимни условия.

2. „Холдинг БДЖ“ ЕАД да създаде необходимата организация и превантивен контрол осигуряващи при размразяването на замръзнали елементи от пневматичната и отоплителната инсталации на локомотивите и мотрисните влакове да не се използват открити огнеизточници (пламък от бензинови лампи, газови горелки, парафинови факли и др.).

3. Да се извърши еднократна проверка на функционалната годност на пожароизвестителната и пожарогасителната инсталации на всички серии дизелови локомотиви експлоатирани в „Холдинг БДЖ“ ЕАД.

4. „Холдинг БДЖ“ ЕАД да проучи възможността и да постави допълнително температурни датчици или оптично-димни датчици за пожароизвестителна инсталация в командните кабинни, които да бъдат свързани към съществуващата ПИИ на дизеловите локомотиви серии 06000 и 07000.

Във връзка с изискванията на чл. 94, ал. 3 от Наредба № 59 от 5.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията в срок до 28.11.2014 г., Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ и „Холдинг БДЖ“ ЕАД да уведомят писмено дирекция ЗРПВВЖТ в МТИТС за предприетите съответни действия по изпълнение на горепосочените препоръки.

