

RAPORT DE INVESTIGARE

a accidentului feroviar
produs în Stația CF CORABIA la data de 21.02.2011



Ediția finală

26 aprilie 2011

AVIZ

În cazul accidentului feroviar produs la data de 21.02.2011 în circulația trenului de călători nr. 15812, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, în stația CFR Corabia, prin deraierea în zona macazului nr. 19 a boghiului motor (primul în sensul de mers) și a primei osii de la boghiul nr.2 de la automotorul nr. AMX nr. 4580, Organismul de Investigare Feroviar Român a desfășurat o acțiune de investigare în conformitate cu prevederile *Regulamentului 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*. Prin acțiunea de investigare desfășurată au fost strânse și analizate informațiile în legătură cu producerea accidentului în cauză, au fost stabilite condițiile și determinate cauzele.

Acțiunea Organismului de Investigare Feroviar Român nu a avut ca scop stabilirea vinovăției sau a răspunderii în acest caz.

București, 26 aprilie 2011

avizez favorabil

Director
Dragoș FLOROIU

*Constat respectarea prevederilor legale
privind desfășurarea acțiunii de
investigare și întocmirea prezentului
Raport de investigare pe care îl **propun**
spre avizare*

Investigator Șef

Prezentul Aviz face parte integrantă din Raportul de investigare al accidentului feroviar produs la data de 21 februarie 2011 în circulația trenului de călători nr. 15812 aparținând „SC REGIOTRANS SRL Brașov”, în stația CFR Corabia, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova.

CUPRINS

I. Preambul

I.1 Introducere	4
I.2. Procesul investigației	4
A. <u>Rezumatul accidentului</u>	5
A.1. Descriere pe scurt	5
A.2. Cauza directă factori care au contribuit și cauze primare	6
A.2.1. Cauza directă	6
A.2.2. Cauze subiacente	6
A.2.3. Cauzele primare	6
A.2.4. Observații suplimentare	6
A.3. Grad de severitate	6
A.4. Recomandări de siguranță	7
B. <u>Raportul de investigare</u>	7
B.1. Descrierea accidentului	8
B.1.1 Descrierea procesului deraierii	8
B.2. Circumstanțele accidentului	8
B.2.1. Părțile implicate	9
B.2.2. Compunerea și echipamentul trenului	9
B.2.3. Echipamente feroviare	9
B.2.4. Mijloace de comunicare	9
B.2.5. Declanșarea planului de urgență feroviar	9
B.3. Urmările accidentului	10
B.3.1. Pierderi de vieți omenești și răniți	10
B.3.2. Pagube materiale	10
B.3.3. Consecințele accidentului în traficul feroviar	10

B.4. Circumstanțe externe	10
B.5. Desfășurarea investigației	10
B.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat	11
B.5.2. Sistemul de management al siguranței	11
B.5.3. Norme și reglementări. Surse și referințe pentru investigare	11
B.5.4. Funcționarea instalațiilor tehnice, infrastructurii și materialului rulant	12
B.5.4.1. Date cu privire la instalații	12
B.5.4.2. Date cu privire la linii	12
B.5.4.3. Date constatate la funcționarea materialului rulant și instalațiilor tehnice ale acestuia	12
B.5.5. Interfața om – mașină – organizație	12
B.6. Analiză și concluzii	13
B.7. Cauza directă, factori care au contribuit și cauze primare	13
B.7.1. Cauza directă	13
B.7.2. Cauze subiacente	13
B.7.3. Cauzele primare	13
C. Recomandări de siguranță	14

I. PREAMBUL

I.1. Introducere

Comisia de investigare compusă conform prevederilor Anexei 3 din ***Regulamentul de investigare a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și rețeaua de transport cu metroul din ROMÂNIA***, aprobat prin HG.117/17.02.2010, a declanșat o acțiune de investigare în scopul prevenirii unor accidente cu cauze asemănătoare, prin stabilirea condițiilor, determinarea cauzelor și emiterea unor recomandări de siguranță.

Acțiunea de investigare a comisiei nu a avut ca scop stabilirea vinovăției sau a răspunderii, obiectivul acesteia fiind îmbunătățirea siguranței feroviare, prevenirea accidentelor și incidentelor .

I.2. Procesul investigației

Organismul de Investigare Feroviar Român a fost avizat de către Revizoratul Regional de Siguranța Circulației din Sucursala Regională Craiova prin investigatorul responsabil de structura teritorială , despre producerea unui accident feroviar în Stația CF Corabia și s-a deplasat la locul producerii accidentului unde a constatat automotorul nr. AMX 4580 deraiat de boghiul motor, primul în sensul de mers și de prima osie de la boghiul nr.2, în zona macazului nr. 19.

La locul producerii accidentului feroviar au fost prezenți reprezentantul OIFR prin investigatorul din cadrul compartimentului de investigare accidente feroviare și soluționare divergente, ASFR prin inspectorul șef teritorial, SC RC-CF TRANS SRL Brașov prin șeful secției și SC REGIOTRANS SRL Brașov prin responsabilul SC.

Faptele produse și constatate la fața locului se încadrează ca accident feroviar, conform prevederilor art.7, pct.1.b din ***Regulamentul de investigare a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și rețeaua de transport cu metroul din ROMÂNIA***.

Prin Decizia nr. 52 din 22.02.2011 a Directorului Organismului de Investigare Feroviar Român a fost numită comisia de investigare formată din următorii membrii:

-POPESCU Nicolae	-	investigator OIFR	investigator principal
-GHIDUREA Marian	-	șef secție - SC RC-CF TRANS SRL Brașov	membru
-PÎRVU Viorel	-	responsabil SC RC-CF TRANS SRL Brașov	membru
-SPĂTARU Ionel	-	mecanic instructor SC REGIOTRANS SRL Brașov	membru.

Activitatea de înlăturare a efectelor accidentului feroviar, respectiv restabilirea condițiilor normale de circulație a fost efectuată de către personalul SC RC-CF TRANS SRL Brașov.

A. REZUMATUL ACCIDENTULUI

A.1. Descriere pe scurt

La data de 21.02.2011, trenul de călători nr. 15812, compus din automotorul AMX nr. 4580, a fost îndrumat din Stația CF Corabia, având ca destinație Stația CF Caracal. La ora 19:15, în baza semnalului pornirea trenului dat de IDM de serviciu cu lanterna cu lumină verde îndreptată spre tren și a indicației de liber a semnalului de ieșire de grup **F**, mecanicul de locomotivă a pus trenul

nr.15812 în mișcare, a parcurs un spațiu de circa 15m și la trecerea peste macazul nr.19 a deraiat de boghiul motor, primul în sensul de mers și de prima osie de la boghiul nr.2 .

Locul producerii accidentului feroviar este situat pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Craiova pe secția de remorcare neinteroperabilă Caracal – Corabia închiriată de SC RC-CF TRANS SRL Brașov (foto 1).

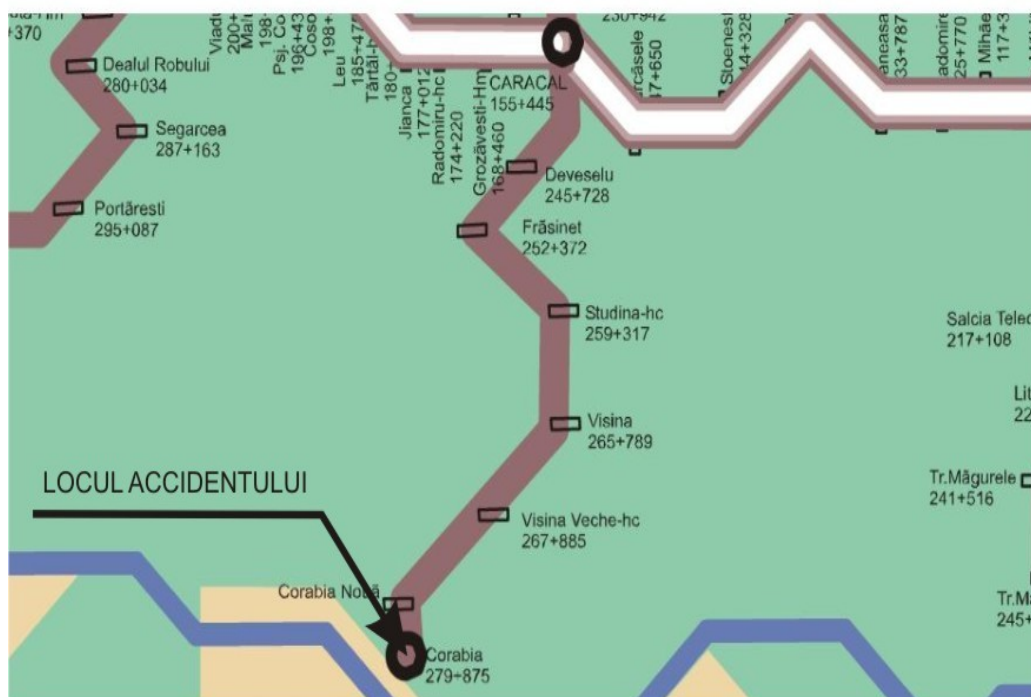


foto nr. 1

Trenul de călători nr.15812, compus din automotorul AMX nr. 5807, 8 osii, 80 tone, 44 metri, aparținând SC REGIOTRANS SRL Brașov circula pe distanța Corabia - Caracal.

În urma acestui accident feroviar nu au fost înregistrate victime omenești sau accidentați.

Consecințele accidentului au constat în:

- deraierea automotorului nr. AMX 4580 de boghiul motor primul în sensul de mers și de prima osie de la boghiul nr.2 în zona macazului nr. 19. (foto 2)



foto nr. 2

-întredeschiderea macazului nr.19 și manipularea acestuia de pe poziția directă pe poziția abătută (foto 3).



foto nr. 3

A.2. Cauza directă, factori care au contribuit, cauza subiacentă și cauze primare

A.2.1. Cauza directă

Cauza directă a accidentului o constituie nelipirea acului de contraac pe poziția directă, fapt ce a permis roții din partea dreaptă a osiei nr.1 de la boghiul nr. 1 (raporta la sensul de mers), să se angajeze pe alt parcurs decât cel comandat. Acest lucru a fost posibil prin manipularea incompletă a macazului nr.19, neverificarea manipulării complete a macazului nr.19 și neasigurarea acestuia cu încuietoarea de macaz.

A.2.2. Cauză subiacentă.

Cauza subiacentă a accidentului o constituie neîncuierea macazului nr. 19 care făcea parte din parcursul de expediere a trenului nr.15812 contravenind astfel prevederilor art.125 punctul 2 din Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare nr. 005, aprobat prin MTCT nr.1816/2005, referitoare la primirea /expedierea/trecerea unui tren în/din/prin stație.

A.2.3. Cauză primară

Nu au fost identificate cauze primare.

A.3. Grad de severitate

Conform prevederilor Regulamentului 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 H.G. nr. 117/2010, evenimentul prin consecințele sale, se încadrează ca accident feroviar la art.7, pct.1.b .

A.4. Recomandări de siguranță

Nu au fost identificate recomandări de siguranță.

Măsură luată în timpul investigării

Urmare a producerii accidentului feroviar, în baza prevederilor art. 63 din Regulamentului 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 H.G. nr. 117/2010, s-a solicitat prin actul nr. 4130/249/2011 de către investigatorul principal suspendarea din funcție a IDM de serviciu în stația Corabia până la definitivarea raportului de investigare .

Prezentul Raport de Investigare se va transmite administratorului infrastructurii feroviare publice, gestionarului infrastructurii feroviare neinteroperabile, operatorului de transport feroviar și Autorității de Siguranță Feroviară Română .

B. RAPORTUL DE INVESTIGARE

B.1. Descrierea accidentului

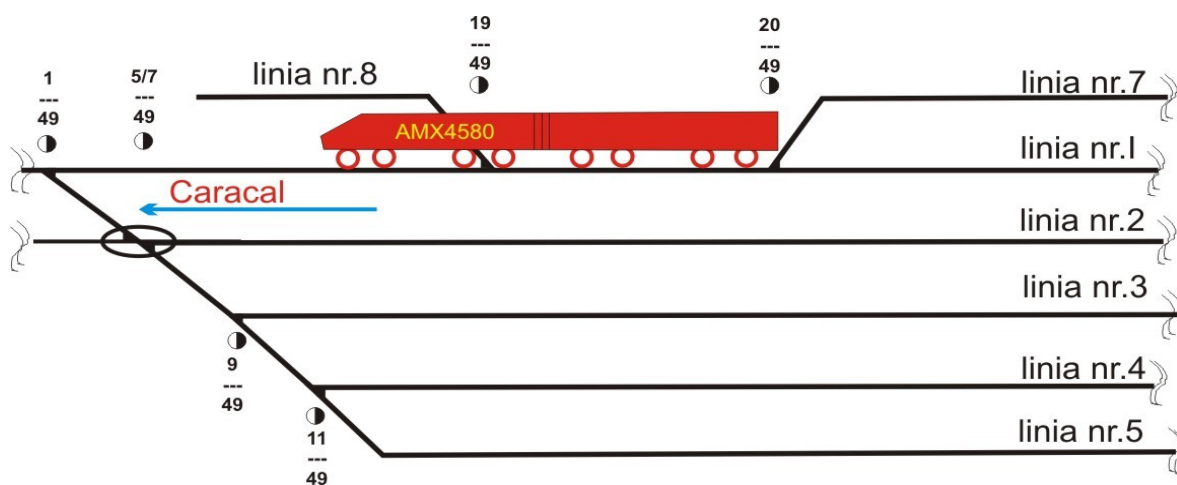
La data de 21.02.2011 ora 17,20 în Stația CF Caracal, mecanicul de locomotivă a luat în primire automotorul AMX nr.4580 ce se afla staționat la linia nr.1B, în vederea formării trenului nr. 15809 care urma să circule pe ruta Caracal – Corabia .

IDM din grupa tehnică Caracal la ora 17:46 solicită cu nr.35 cale liberă, în vederea expedierii trenului nr. 15809, care urma să circule pe ruta Caracal – Corabia și tot cu ora 17:46, cu nr. 40 primește acordul de la IDM din Stația Corabia. La ora 17:52 în baza semnalului pornirea trenului dat IDM de serviciu cu lanterna cu lumină verde îndreptată spre tren și a indicației de liber a semaforului de ieșire , care indica o lumină verde și litera C (Corabia) la indicatorul de direcție, mecanicul de locomotivă pune trenul nr.15809 în mișcare. Pe distanța Caracal – Corabia trenul a

circulat fără probleme de siguranță feroviară, sosește în Stația CF Corabia la ora 18:51 și este primit la linia nr. I.

La ora 19:06 IDM de serviciu din Stația CF Corabia solicită cu nr. 43 cale liberă în vederea expedierii trenului nr.15812 și apăsarea butonului BDSR SAT km.243+483, iar cu nr.40 la ora 19:06 i se acordă cale liberă de la IDM din grupa tehnică Caracal.

În Stația CF Corabia automotorul AMX nr.4580 staționează la linia nr. I până la ora 19:20 în vederea formării trenului nr. 15812 care urma să circule pe ruta Corabia – Caracal. La ora 19:20, în baza semnalului pornirea trenului dat de IDM de serviciu cu lanterna cu lumină verde îndreptată spre tren și a indicației de liber a semnalului de ieșire de grup F, mecanicul de locomotivă pune trenul nr.15812 în mișcare, parcurge un spațiu de circa 15m și deraiază de boghiul motor primul în sensul de mers și de prima osie de la boghiul nr.2 în zona macazului nr. 19 (vezi foto 4) .



linia nr.8 - remiza de locomotive

foto nr. 4

B.1.1.Descrierea procesului deraierii

La ora 19,20 în baza semnalului pornirea trenului dat de IDM de serviciu cu lanterna cu lumină verde îndreptată spre tren și a indicației de liber a semnalului de ieșire de grup F, mecanicul de locomotivă pune trenul nr.15812 în mișcare și după parcurgerea spațiului de circa 15m, până la vârful macazului nr. 19 înscrierea boghiului motor al automotorului AMX nr. 4580 pe macaz s-a desfășurat astfel :

- osia nr.1 s-a înscris cu roata nr.1 pe parcursul comandat(pe directă), iar roata nr.2 a pătruns între acul flexibil și contraac înscriindu-se pe alt parcurs(abătută spre remiză)
- osia nr.2 și osia nr.1 a boghiului nr.2 s-au înscris pe același parcurs cu osia nr.1

După parcurgerea unui spațiu de circa 8,80m, osia nr. 1 de la boghiul motor deraiază antrenând în procesul de deraiere osia nr.2 și osia nr.1 de la boghiului nr. 2.

Automotorul AMX nr.4580 a parcurs în stare deraiată un spațiu de 22,20 m (vezi foto 5) .

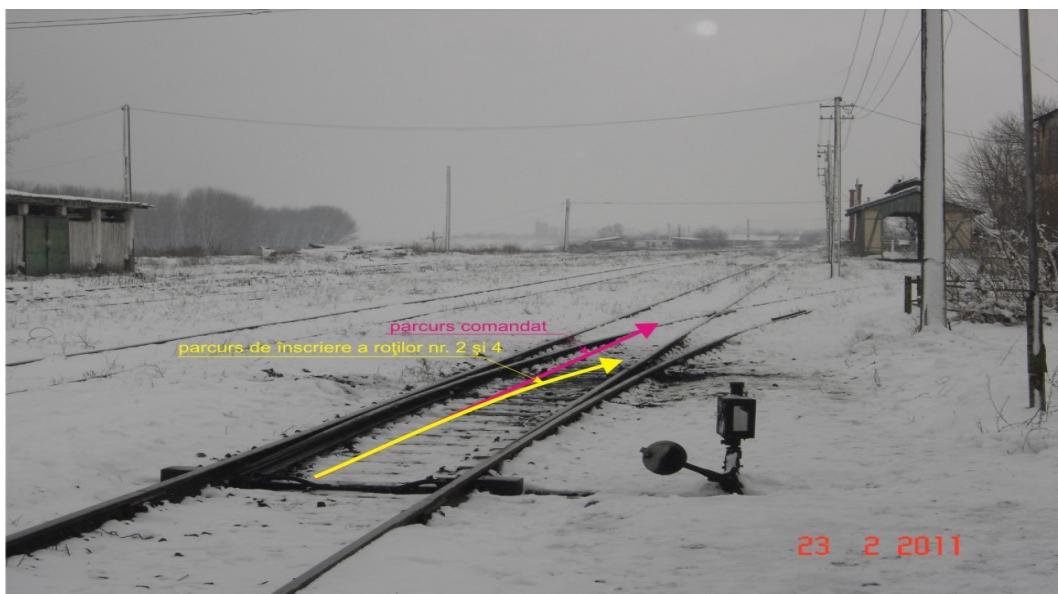


foto nr.5

B.2.1. Părțile implicate

Secția de circulație Caracal - Corabia este cale simplă neelectrificată .

Infrastructura și suprastructura căii ferate sunt în gestionarea SC RC-CF TRANS SRL Brașov și este întreținută de salariații Districtului linii ai SC RC-CF TRANS SRL Brașov, P.L. Corabia.

Instalația de dirijare a traficului feroviar din Stația CF Corabia, precum și instalațiile de semnalizare, centralizare și blocare (SCB) din Stația CF Corabia sunt în gestionarea SC RC-CF TRANS SRL Brașov și sunt întreținute de către salariați ai SC CDC STAR SRL Brașov, P.L. Corabia.

Instalația de comunicații feroviare din Stația CF Corabia este în gestionarea SC RC-CF TRANS SRL Brașov și este întreținută de salariații SC TELECOMUNICAȚII CFR S.A

Instalația de comunicații feroviare de pe locomotivă este proprietatea SC REGIOTRANS SRL Brașov și este întreținută de salariații săi.

Automotorul ce compune trenul care a deraiat este proprietatea SC REGIOTRANS SRL Brașov și este întreținut și revizuit de salariații săi, iar reparațiile sunt efectuate de către SC KRON TRIEM SRL Brașov, P.L. Corabia.

Comisia de investigare a chestionat salariații implicați în accidentul feroviar, respectiv mecanicul de locomotivă, împiegatul de mișcare și șeful de tren.

B.2.2. Compunerea și echipamentele trenului

Trenul de călători nr.15812 , compus din automotorul AMX nr. 5807, 8 osii, 80 tone, 44 metri, aparținând S.C. REGIOTRANS S.R.L. BRAȘOV circula pe distanța Corabia – Caracal.

Instalația de indicare și înregistrare a vitezei (tip HASLER), instalația de control punctual al vitezei și autostop (INDUSI) din dotarea mijlocului de tracțiune al trenului nr. 15812 erau active, sigilate și funcționau instrucțional.

Dispozitivul de siguranță și vigilență (DSV) al mijlocului de tracțiune a trenului era în funcție și sigilat .

B.2.3. Echipamente feroviare

În zona producerii accidentului feroviar schimbătorul de cale nr. 19 este de tip 49, cu raza de 300 m, tangenta 1/9, cu ace flexibile, deviație dreapta, cu acces la linia I directă și în abatere pe linia 8 remiza. Schimbătorul de cale nr.19 are piesele metalice în stare corespunzătoare, prinderile verticale și orizontale complete, cu traverse din lemn în stare bună, cu prisma de piatră spartă completă și compactată.

Schimbătorul de cale nr.19 este poziționat într-o zonă de aliniament de 39 m lungime, cuprinsă între km 279+810 și km 279+849.

Instalația de dirijare a traficului feroviar este prevăzută cu încuietori cu chei fără bloc pentru controlul poziției macazurilor, tablouri mecanice și panouri cu știfturi.

La data de 21.02.2011, în vecinătatea producerii accidentului feroviar nu au fost executate lucrări la liniile sau instalațiile feroviare.

B.2.4. Mijloace de comunicare

Modul de comunicare între mecanicul de locomotivă și impiegații de mișcare a fost asigurat prin instalația de radiotelefon.

B.2.5. Declanșarea planului de urgență feroviar

Imediat după producerea accidentului feroviar, nu a fost necesară declanșarea planului de intervenție pentru înlăturarea pagubelor și restabilirea circulației trenurilor, accidentul feroviar fiind avizat prin circuitul informațiilor precizat în Cap. IV *Secțiunea a 2-a* 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.

Restabilirea circulației s-a făcut de către personalul SC RC-CF TRANS SRL Brașov și SC REGIOTRANS SRL Brașov, P.L. Corabia .

În urma avizării s-au prezentat la fața locului reprezentanți ai SC RC-CF TRANS SRL Brașov - gestionarul de infrastructură feroviară, ai SC REGIOTRANS SRL Brașov, P.L. Corabia, ai Autorității de Siguranță Feroviară Române și ai Organismului de Investigare Feroviar Român.

B.3. Urmările accidentului

B.3.1. Pierderi de vieți omenești și răniți

În urma accidentului feroviar nu s-au înregistrat victime și accidentați.

B.3.2. Pagube materiale

Nu au fost.

B.3.3. Consecințele accidentului în traficul feroviar

În urma accidentului feroviar trenul 15812 a întârziat 5 de minute.

B.4. Circumstanțe externe

La data de 21.02.2011, în intervalul de timp 19.00 – 20.30 , vizibilitatea a fost bună corespunzătoare timpului de noapte, temperatura a fost de aproximativ -1° C.

Vizibilitatea indicațiilor semafoarelor a fost în conformitate cu prevederile reglementărilor specifice în vigoare.

B.5. Desfășurarea investigației

B.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat

(i) Din declarația mecanicului care a condus AMX 4580, aflat la remorcarea trenului nr. 15812 din data de 21 februarie 2011 se rețin următoarele :

- a fost de serviciu în data de 21 februarie 2011, remorcând trenul 15809 pe distanța Caracal - Corabia; a fost primit în stația Corabia cu semaforul de intrare în poziție pe liber la linia I ;
- a acționat butonul “atenție” la inductorul semaforului de intrare cu influență de 1000Hz;
- a garat în stația Corabia cu viteza de aproximativ 15 km/h, cu parcusul efectuat corespunzător;
- după sosire în stația Corabia a schimbat postul de conducere pentru urma să remorce trenul nr. 15812, pe distanța Corabia – Caracal ;
- a fost expedit la ora 19.15, în baza semnalului pornirea trenului dat de IDM și a indicației de liber a semaforului de ieșire de grup;
- în jurul orei 19.16, la viteza de 10-12 km/h a auzit un zgomet sub automotor și a luat imediat măsuri de oprire;
- în urma verificărilor a constatat că primele 3 osii erau deraiate ;
- a observat că felinarul macazului indica că acesta este manipulat în poziție pe directă ;

(ii) Din declarația impiegatului de mișcare care au fost de serviciu la data de 21.02.2011 în stația Corabia, se pot reține următoarele:

- după expedierea trenului 15810 la ora 15,25 a făcut parcurs de manevră pentru introducerea AM 4579 pe remiză pentru efectuarea PTH-ului.
- după efectuarea PTH-ului l-a scos de pe remiză și l-a introdus la linia 2, apoi a făcut verificarea

parcursului pentru intrarea trenului 15809 la linia 1.

- după gararea trenului 15809 a făcut verificarea parcursului de ieșire pentru expedierea trenului 15812 de la linia 1, apoi a transmis dispozițiile la posturile de barieră din linie curentă și cabine din stație, pentru expedierea trenului 15812.

- a ieșit la expedierea trenului 15812, iar după plecarea trenului, peste macazul 19, a auzit un zgomot puternic după care mecanicul a frânat trenul.

(iii) Din declarația șefului de tren Marinescu Ioana, care a fost de serviciu în data de 21.02.2011 pe trenul 15812, se pot reține următoarele:

- a plecat cu trenul 15809 din stația Caracal și a sosit în stația Corabia la linia I la ora 18,51 fără probleme.

- la ora 19,15 IDM a dat semnalul pornirea trenului, iar după parcurgerea a aproximativ 10 metri a auzit un zgomot puternic sub motor.

- a mers la mecanic unde acesta i-a comunicat ca trenul a deraiat.

B.5.2. Sistemul de management al siguranței

La data producerii incidentului, operatorul de transport feroviar, SC. REGIOTRANS SRL Brașov, are stabilit propriul sistem de management al siguranței, având certificatul de siguranță partea A nr. UE - RO 1120106005 emis de ASFR. la data de 12.02.2010 valabil până la data de 14.02.2012.

B.5.3. Norme și reglementări. Surse și referințe pentru investigare

La investigarea accidentului feroviar s-au luat în considerare următoarele:

- a) regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviar nr. 005 aprobat prin MTCT nr.1816/2005;

- b) instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr. 201/2007, aprobate prin OMTCT nr. 2229/2006.

- c) Planul Tehnic de Exploatare al Stației CF Corabia.

- d) instrucția de manipulare a instalației SCB

B.5.4. Funcționarea instalațiilor tehnice, infrastructurii și a materialului rulant

B.5.4.1. Date constatate cu privire la instalații

Instalația de dirijare a traficului feroviar este prevăzută cu încuietori cu chei fără bloc pentru controlul poziției macazurilor, tablouri mecanice și panouri cu știfturi.

B.5.4.2. Date constatate cu privire la linii

În zona producerii accidentului feroviar schimbătorul de cale nr. 19 este de tip 49, cu raza de 300 m, tangenta 1/9, cu ace flexibile, deviație dreaptă, cu acces la linia I și în abatere pe linia 8 remiză. Schimbătorul de cale nr.19 are piesele metalice în stare corespunzătoare, prinderile verticale și orizontale complete, cu traverse din lemn în stare bună, cu prisma de piatră spartă completă și compactată.

Profilul în lung al liniei nr. I este în aliniament cu declivitatea maximă de 4,3 ‰, ca pantă spre Stația Caracal .

B.5.4.3. Date constatate la funcționarea materialului rulant și a instalațiilor tehnice ale acestuia

La automotorul AMX 4580, care a format trenul 15812 din data de 21.02.2011 s-au constatat următoarele :

- frâna de aer: funcționează normal;
- frâna de mână: funcționează normal;
- compresoarele de aer: funcționează normal;
- robinetul frânei automate de tip JOYSTYK-MPF: în poziție de frânare rapidă;
- etanșeitatea instalației de frână: bună;
- instalația de siguranță și vigilență tip WACMA: sigilată și în funcție;
- instalația de control punctual al vitezei INDUSI: sigilată și în funcție;
- instalația de înregistrarea a vitezei HASSLER: sigilată și în funcție;
- instalația de radiotelefon: funcționează normal.

B.5.5. Interfața om – mașină - organizație

Accidentul feroviar din Stația CF Corabia poate fi încadrat în categoria accidentelor care au la bază erori umane.

B.6. Analiză și Concluzii

Din analiza constatărilor efectuate la locul producerii accidentului, a înregistrărilor instalației de vitezometru automotorului implicat, a declarațiilor scrise, precum și din chestionarea IDM-ului, a mecanicului și a șefului de tren se poate concluziona că accidentul s-a produs în următoarele condiții:

- la data de 21.02.2011, IDM de serviciu a solicitat pentru trenul nr.15812 cale liberă cu nr.43 la ora 19:06 de la IDM din grupa tehnică Caracal și i s-a acordat cale liberă cu nr.40 la ora 19:06
- după obținerea căii libere IDM de serviciu nu a manipulat macazul nr.19, nu a verificat lipirea acului de contraac, nu a verificat efectuarea corectă a parcursului prin scoaterea cheii din încuietoare și ducerea acesteia la panoul cu știfturi și a expediat trenul nr. 15812 la ora 19:20 în direcția Caracal.
- după plecarea trenului nr. 15812 din stația CFR Corabia la ora 19:20 și parcurgerea unui spațiu de circa 15m, mecanicul de locomotivă a auzit un zgomot puternic sub automotor.
- mecanicul de locomotivă a luat măsuri de frânare a trenului și de menținere pe loc a trenului, a coborât de pe automotor și a constatat că osiile primului boghiu și osia nr.1 de la boghiul nr.2 sens de mers erau deraiate.
- mecanicul de locomotivă a avizat pe IDM de serviciu de cele întâmplate, a luat măsuri de menținere pe loc a trenului și a așteptat sosirea comisiei de investigare.

Din analiza datelor și a mărturiilor existente a rezultat că IDM din Stația CF Corabia nu a respectat prevederile din PTE și din Instrucția de manipulare a instalației, referitoare la efectuarea și verificarea parcursului de primire respectiv de expediere a trenurilor în și din stație.

B.7. Cauza directă, cauza subiacentă și cauza primara

B.7.1. Cauza directă

Cauza directă a accidentului o constituie nelipirea acului de contraac pe poziția directă, fapt ce a permis roții din partea dreaptă a osiei nr.1 de la boghiul nr. 1 (raporta la sensul de mers), să se angajeze pe alt parcurs decât cel comandat. Acest lucru a fost posibil prin manipularea incompletă a

macazului nr.19, neverificarea manipulării complete a macazului nr.19 și neasigurarea acestuia cu încuietoarea de macaz.

B.7.2. Cauză subiacentă.

Cauza subiacentă a accidentului o constituie neîncuierea macazului nr. 19 care făcea parte din parcursul de expediere a trenului nr.15812 contravenind astfel prevederilor art.125 punctul 2 din Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare nr. 005, aprobat prin MTCT nr.1816/2005, referitoare la primirea /expedierea/trecerea unui tren în/din/prin stație.

B.7.3. Cauză primară

Nu au fost identificate cauze primare.

C. Recomandări de siguranță

Nu au fost identificate recomandări de siguranță.

Măsură luată în timpul investigării

Urmare a producerii accidentului feroviar, în baza prevederilor art. 63 din Regulamentului 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 H.G. nr. 117/2010, s-a solicitat prin actul nr. 4130/249/2011 de către investigatorul principal suspendarea din funcție a IDM de serviciu în stația Corabia până la definitivarea raportului de investigare .

Prezentul Raport de Investigare se va transmite administratorului infrastructurii feroviare publice, gestionarului infrastructurii feroviare neinteroperabile, operatorului de transport feroviar și Autorității de Siguranță Feroviară Română .

Membrii comisiei de investigare:

POPESCU Nicolae	-	investigator principal
PÎRVU Viorel	-	membru
GHIDUREA Marian	-	membru
SPĂTARU Ionel	-	membru