

## Alert Bezpieczeństwa - Francja

29 kwietnia 2016 r. EPSF (Autorité française de sécurité ferroviaire - NSA FR), opublikował alert bezpieczeństwa w Systemie Informacji Bezpieczeństwa (SIS), zarządzanym przez Europejską Agencję Kolejową. Alert dotyczy wykolejenia pociągu towarowego wyjeżdżającego z bocznic w Modane. Szczegóły dotyczące alertu znajdują się w dziale Alerty bezpieczeństwa.

### Opis zdarzenia

24 kwietnia 2016 r. doszło do wykolejenia pociągu towarowego wyjeżdżającego z bocznic w Modane w kierunku torów głównych. Maszynista zauważył spadek ciśnienia w przewodzie hamulcowym. Wykoleił się wagon towarowy wszystkimi 4 osiami. Pojazd poważnie uszkodził słup sieci trakcyjnej.

### Ustalenia

Według ustaleń nastąpiło przesunięcie prawego koła pierwszego zestawu kołowego wagonu do środka osi o 30 cm.



Pęknienie koła w kierunku promieniowym



## **Właściwości techniczne**

Zestaw kołowy, który się wykołoił przebył trasę 150 000 km od ostatniego przeglądu technicznego, który odbył się w 2011 roku.

## **Zalecenia**

Należy zwracać uwagę na zestawy kołowe typu 42 mp, w szczególności podczas czynności utrzymaniowych oraz oględzin technicznych w celu weryfikacji możliwych pęknięć lub przemieszczeń elementów zestawów kołowych. Wszelkie wadliwe zestawy kołowe muszą być natychmiast wyłączone z użycia.

## **Informacje bieżące**

4 maja 2016 r., w związku z prowadzonym dochodzeniem, EPSF zaktualizował zakres alertu bezpieczeństwa oraz rekomendowanych działań, jakie należy podjąć. Obecnie istnieją dwie hipotezy, wyjaśniające przyczyny wypadku: możliwa wada metalurgiczna koła lub potencjalne przegrzanie materiału, powodujące usterkę koła.

Wagon, który uległ wykolejeniu w Modane z typem wózka tocznego Laaes, zarejestrowany jest we Włoszech z numerem 23 83 435 1 946 4, będącym w posiadaniu jednego podmiotu. Możliwa wada metalurgiczna dotyczy 22 wagonów z numerami rejestracyjnymi i numerami zestawów kołowych, załączonymi w odrębnym pliku. Wagony należy wycofać z eksploatacji do czasu aż posiadacz nie potwierdzi, że ich dalsza eksploatacja nie zagraża bezpieczeństwu.

W odniesieniu do drugiej hipotezy o przegrzaniu materiału EPSF zwraca uwagę wszystkim podmiotom kolejowym odpowiedzialnym za utrzymanie wagonów towarowych na procedury, które należy stosować w przypadku zdiagnozowania ww. awarii.