



## Recommandation de sécurité No. 133

<b>Date de la publication</b>	08.05.2018
<b>No. reg. du rapport final</b>	2014030301
<b>Déficit de sécurité</b>	<p>Le 3 mars 2014, à 13 h 50, l'essieu avant d'une locomotive remorquée Bm 6/6 a déraillé peu avant l'arrêt de Neyruz. L'enquête a montré que l'essieu était déjà brisé plus de cinq kilomètres avant le déraillement.</p> <p>Le déraillement de l'essieu avant de la locomotive Bm 6/6 est dû à une rupture d'essieu, de la corrosion ayant contribué à la formation d'une fissure. Le dépassement important des prescriptions concernant les délais de révision des essieux par ultrasons a été défini comme cause systémique à l'origine de cette rupture d'essieu.</p> <p>La locomotive Bm 6/6 No 18509 était à l'arrêt depuis plusieurs années et a été remise en service sans le moindre contrôle de l'état des arbres d'essieu. Après de très longues périodes d'arrêt, des dommages dus à la corrosion peuvent apparaître sur les arbres d'essieu, pouvant entraîner la formation de fissures et diminuer la rigidité. Ces dégâts ne peuvent pas être identifiés sans l'examen par ultrasons approprié. Nul ne sait combien d'essieux présentent un état similaire.</p>
<b>Recommandation de sécurité</b>	L'OFT devrait veiller à ce que tous les essieux du même type que celui de la Bm 6/6 soient soumis à un examen complet non invasif.
<b>Destinataire</b>	Bundesamt für Verkehr
<b>Etat de l'implémentation</b>	Mise en oeuvre. Par son courrier du 24 octobre 2018, l'OFT a demandé à tous les détenteurs de véhicules qui comptent des locomotives de type Bm 4/4 et Bm 6/6 dans leur parc de garantir que soit effectué régulièrement un contrôle non destructif de la présence de fissures, aux intervalles prévus dans les instructions de maintenance des véhicules. Les résultats des contrôles doivent être documentés. Les détenteurs avaient jusqu'au 31 janvier 2019 pour informer l'OFT des mesures prises.
<b>Rapport final concernant la recommandation de sécurité</b>	<a href="#">Schlussbericht</a>