



## Recommandation de sécurité No. 18

<b>Date de la publication</b>	18.12.2018
<b>No. reg. du rapport final</b>	2017071301
<b>Déficit de sécurité</b>	<p>Le 13 juillet 2017, à 4h10, un mouvement de manœuvre composé d'une locomotive et de trois wagons de service chargés roulait pour le service des constructions de la gare de Samstagern vers un chantier de travaux ferroviaires situé en contrebas. À hauteur du chantier, sur la voie empruntée, se trouvait un excavateur route-rail qui devait répartir le matériel après l'avoir déchargé. Le mouvement de manœuvre ne fut pas arrêté à temps et entra en collision avec l'excavateur, qu'il entraîna sur 150 m dans sa course vers l'aval tout en endommageant considérablement les infrastructures. Le chef de manœuvre, un machiniste qui accompagnait le convoi sur l'un des wagons de service et le conducteur de l'excavateur purent encore sauter pendant la course des véhicules. Ce faisant, l'une de ces personnes se blessa. Le mécanicien de la locomotive resta dans la locomotive jusqu'à l'arrêt des véhicules avant la station de Grünenfeld.</p> <p>Cette collision s'explique par le fait que la construction du frein d'immobilisation, monté après coup, entravait le fonctionnement des freins à air du wagon MFS à un point tel qu'ils étaient inopérants. Une raison supplémentaire de cet accident réside dans le fait que les prescriptions en vigueur quant au contrôle des freins ne tenaient pas entièrement compte des éventuelles conditions d'exploitation lors de mouvements de manœuvre sur des voies interdites.</p> <p>Les mécaniciens de locomotive conduisent différents véhicules moteur. Les véhicules moteur à voie normale peuvent être freinés avec l'effort de freinage maximum, quelle que soit la plage de vitesse, avec le frein qui agit exclusivement sur la locomotive. En l'occurrence, la locomotive Am 847 909-9 impliquée dans l'accident se comporte autrement. Le mécanicien de la locomotive doit être conscient que le frein hydrodynamique présente une efficacité réduite à basse vitesse. En cas de changement de véhicule pour ce véhicule moteur, le risque existe que le mécanicien attende un comportement de freinage plus efficace.</p>
<b>Recommandation de sécurité</b>	<p>Groupe cible : Carlo Vanoli AG</p> <p>Il faudrait sur la locomotive Am 847 909-9, une indication visible et compréhensible selon laquelle le frein dont l'effet ne s'exerce que sur la locomotive se comporte autrement que sur les autres véhicules moteur à voie normale.</p>
<b>Rapport final concernant la recommandation de sécurité</b>	<p><a href="#">Vorbericht</a> <a href="#">Schlussbericht</a></p>