

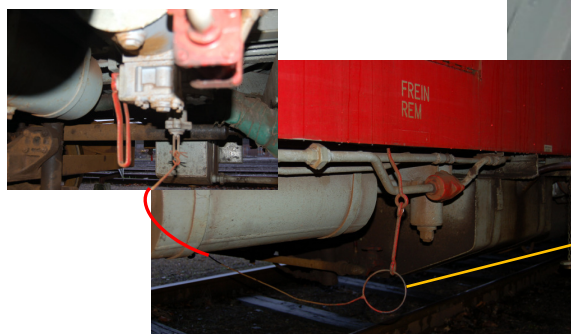
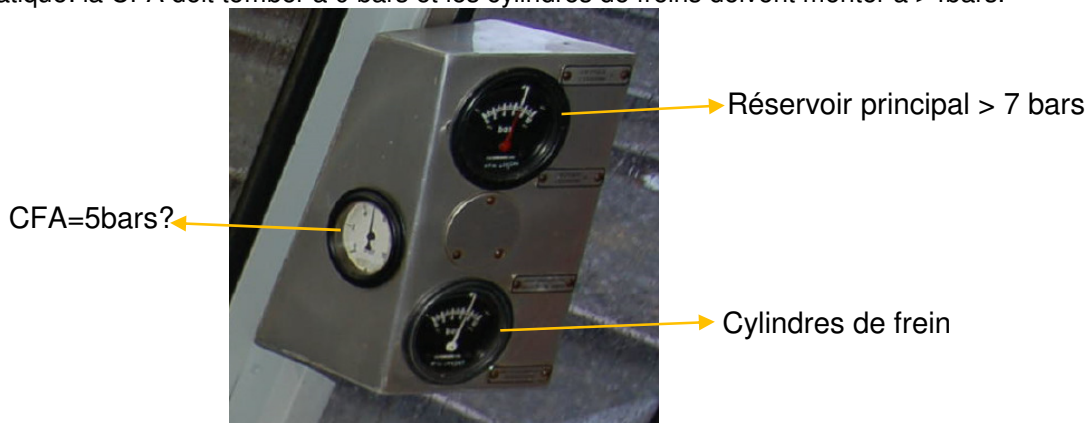
Thème: Conseils de manipulation autorail série 46/554

Rex déclenché suite:

- Incident/Accident
- Rapport du personnel de sécurité
- Recommandation/Observation SSICF
- Contrôle interne négatif

Constatations:

- 1) Après le lancement du moteur, celui-ci s'arrête après une quinzaine de secondes → le bouton de lancement du moteur Diesel était resté bloqué sur la position « stop » dans l'autre poste de conduite.
- 2) Pas d'ouverture et fermeture des portes ni de lampe porte → la petite clé de contact de verrouillage du bouton de démarrage était bien tournée mais pas à fond, le contact électrique n'était pas établi.
Lors de la préparation, il est également possible que la commande des portes présente le même phénomène → dès que la pression d'air le permet, accélérer légèrement et brièvement le moteur pour enclencher la charge batterie 72V qui alimente le circuit porte.
- 3) Une des porte reste bloquée à mi-course → elle était déraillée de son guide rail supérieur, il suffit de la réintroduire dans le guide, pour cela il faut la fermé (sans air) pour pouvoir la remettre dans son guide.
- 4) Le frein reste serré pneumatiquement alors que le robinet de frein est en position de desserrage →
 - ☞ Vérifiez les pressions aux manomètres CFA: la CFA doit être à 5bars.
 - ☞ Essayer dans l'autre poste de conduite.
 - ☞ Si le même phénomène se produit, serrez le frein à vis et allez purger le distributeur sous l'autorail avec la tirette de purge: vérifiez que la pression aux cylindres de frein tombe à 0.
 - ☞ Attendre 3 minutes et refaire un essai de fonctionnement du distributeur en lâchant la veille automatique: la CFA doit tomber à 0 bars et les cylindres de freins doivent monter à >4bars.



5) Alors qu'à la préparation tout était en ordre, le conducteur se rend compte en cours de journée que la veille automatique est isolée → lors d'un arrêt prolongé en gare, le moteur a été arrêté. Pour ne pas perdre tout l'air des réservoirs durant l'arrêt via la valve d'urgence ouverte (sectionneur batterie ouvert = plus de courant pour maintenir cette valve fermée), un bénévole prend l'initiative de fermer le robinet d'isolement de la valve d'urgence, et parce qu'il a déjà vu faire, ou en a déjà entendu parlé, il bascule l'interrupteur d'isolement électrique du ronfleur VA également. Lors de la reprise du service, le conducteur ne se rend compte de l'isolement de la VA qu'après quelques minutes car il n'entend plus le ronfleur fonctionner toutes les 50 secondes.

La veille automatique est un élément de sécurité prévu par la Loi. L'isolement de ce dispositif ne peut se faire que sous certaines conditions de circulation et uniquement en cas de dérangement avéré.

Il est interdit aux bénévoles non-initiés de manœuvrer ces dispositifs sans demander l'avis du conducteur, même s'il s'agit d'une bonne intention.

En cas d'arrêt du moteur pour une durée <50 minutes, pour éviter de manipuler le robinet d'isolement de la valve d'urgence, il est conseillé de:

- ☞ Couper tous les consommateurs électriques (phares et éclairages tableau de bord et cabine de conduite),
- ☞ Laisser le sectionneur batterie fermé pour maintenir l'alimentation de la valve d'urgence et ainsi limiter les pertes d'air durant l'arrêt du moteur.

Robinet d'isolement de la valve d'urgence ←

