



Version du dimanche 23 août 2020

Analyse situation (REX)

REX2020-03

Thème : Mise en marche d'une rame tractée

Rex déclenché suite

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

Constatations :

1. Durant un arrêt, le conducteur maintient la rame immobilisée avec une dépression dans la CGFA. Lorsqu'il est autorisé à se mettre en marche, il commande le desserrage des freins en réalimentant la CGFA à 5 bars, appuie sur le bouton de purge des freins de la locomotive et commande la traction et l'accélération.

Quels sont les risques :

1. **Rupture d'attelage / dégâts aux roues et aux rails** = Lorsque la traction et l'accélération sont commandées sur la locomotive alors que les freins des véhicules remorqués ne sont pas encore desserrés :
 - Un effort important et inutile est exercé sur la bride de l'attelage et les crochets de traction, qui pourraient céder ;
 - Si la force de traction dépasse la force d'adhérence, les roues de la locomotives peuvent pivoter sur place, provoquant des creux irréparables dans le rail ;
 - Si la masse de la loco et la force de traction sont suffisantes, les véhicules remorqués peuvent être entraînés avec les roues bloquées sur quelques mètres, provoquant des zones plates irréparables sur la surface du bandage de la roue.

Analyse:

Le fonctionnement ferroviaire nécessite de la patience. Cette patience est nécessaire pour prendre le temps de réfléchir à ce que l'on fait, mais aussi pour tenir compte des délais de réaction du matériel et du personnel.

Dans le cas présent, entre le placement du robinet de frein en position « de marche » (5bars) et le desserrage effectif des freins des véhicules, il peut s'écouler plusieurs dizaines de secondes. Durant ce laps de temps, pour éviter les risques susmentionnés, il est inutile de tractionner.

Et pour rappel, le bouton de purge présent sur les locomotives ne sert qu'à purger le cylindre de frein de la locomotive. Il n'a aucune influence sur les freins de la rame remorquée !

Rappel des prescriptions:

Fascicule 3 – Titre 6.2 – Chapitre II – Point 4 :

4. Le dispositif "Marchandises/Voyageurs":

Ce dispositif détermine le temps de remplissage et de vidange des cylindres de frein.

En régime voyageurs:

- La pression max. est obtenue après 3 à 5 secondes;
- La vidange est obtenue après 15 à 20 secondes.

En régime marchandises:

- La pression max. est obtenue après 18 à 30 secondes;
- La vidange est obtenue après 45 à 60 secondes.

Régime de freinage :
➔ voyageur = 'P'
➔ marchandise = 'G'

L'interrupteur qui permet de sélectionner le régime de freinage doit occuper la position "marchandises" lors de la remorque de trains de marchandises dont les alternateurs de freinage sont placés sur "G" (HKM-G).

Cet interrupteur doit occuper la position "voyageurs" dans tout les autres cas (HKV, HL à vide, HKM-P).

Merci à toutes et tous d'y prêter une grande attention.