

Anlage 2 zu FTI 07b-2011
(entspricht Anlage 2a zu FTI 07a-2010 vom 23.06.2010)

Von: BIECHY Emmanuel [mailto:Emmanuel.BIECHY@securite-ferroviaire.fr]

Gesendet: Freitag, 18. Juni 2010 16:30

Betreff: Cracks on wagon wheels : update / Détection de fissures sur roues de wagons : suite

Dear Sir or Madam,

EPSF was informed yesterday that a possibly cracked wheel (the actual presence of cracks could not be confirmed to EPSF) was found in Hausbergen (France) on the 104 m3 tank wagon 37 80 781 9 871-0 (ex 33 87 781 3 598-2), transporting ammonia and owned by the NACCO S.A. company. The axle number is 542084.

This discovery confirms the necessity of the measures EPSF has prescribed in its letter ref. AV-V.EB 2010-06-100 (10/06/2010) enclosed in the present e-mail, concerning the verification of absence of cracks on the wheels of the axles mounted on the 150 wagons cited in this letter, that were built by ARBEL FAUVET RAIL (AFR).

Before this discovery, all (7 in total) wheels found with cracks were mounted on axles of only one type of wagon : 70 m3 tank wagons transporting liquid phenol, also owned by the same keeper.

The discovery of a possibly cracked wheel on a wagon of a different type today leads EPSF to consider :

- a) rather less likely the hypothesis that the cracking phenomenon could be linked to the type of wagon or to its conditions of use,
- b) more likely the hypothesis according to which the cracking phenomenon could be linked to the axles themselves, given the present absence of information on the results of expertises and magnetoscopic exams EPSF asked for in its letter. In fact, a certain number of axles that AFR originally mounted on the 150 wagons may have since been removed from these wagons, repaired and mounted on other wagons.

Consequently, EPSF finds today necessary to extend also to these other wagons the application of the measures it prescribed in its 10/06/2010 letter.

According to the data provided by VALDUNES company, the involved axles are those the numbers of which belong to one of the following series :

- 541925 to 542124,
- 543017 to 543426,
- 553853 to 553867.

By the present e-mail, EPSF :

1. Requires the railway undertakings operating on the French railway network :
 - a. when they carry out their visits and examinations of wagons, to keep on paying special attention to the wheel bodies, given the possible presence of cracks ;
 - b. to take necessary measures, especially with the keepers of the wagons that are hauled in their trains, in order to guarantee the application of the measures defined in EPSF letter ref. AV-V.EB 2010-06-100 (10/06/2010) to any wagon equipped with at least one axle the number of which is included in one of the above mentioned series.
2. Confirms, to the wagon keepers it knows, its 16/06/2010 requirement consisting of researching the presence of such axles on their wagons and, the case being, to apply to these wagons the dispositions defined in EPSF 10/06/2010 letter.
3. Informs all the European NSAs of these measures, in order to allow them to take any measures they may deem necessary.

Emmanuel BIECHY

Chef du département Veille

EPSF

60 rue de la Vallée

CS 11758

80017 AMIENS CEDEX 1

Tel. 03 22 33 96 30

De : BIECHY Emmanuel

Envoyé : vendredi 11 juin 2010 11:52

À : 'regina.roithner@bmvit.gv.at'; 'michel.lambermont@mobilite.fgov.be'; 'kodym@ducr.cz'; 'info@trafikstyrelsen.dk'; 'info@tja.ee'; 'kari.alppivuori@rvi.fi'; 'poststelle@eba.bund.de'; 'press@yme.gov.gr'; 'info@bav.admin.ch'; 'railinfo@kbsz.hu'; 'info@rsc.ie'; 'alberto.chiovelli@ansf.it'; 'vdzti@vdzti.gov.lv'; 'vgi@vgi.lt'; 'oss@railinfra.lu'; 'utk@utk.gov.pl'; 'imtt@imtt.pt'; 'floreana@fer.ro'; 'janusicova@urzds.sk'; 'boris.zivec@azp.si'; 'esgonzalez@mfom.es'; 'kontakt@transportstyrelsen.se'; 'paul.maas@ivw.nl'; 'ian.prosser@orr.gsi.gov.uk'; 'bminchev@mt.government.bg'; 'eoj@sjt.no'

Cc : AYMERIC Michel; DE JOUVENCEL Fabrice; DALMAS Gilles; MARTIN Yves; LENGLET Jean-Yves; DAYEZ Rémy; 'Michael.REBENTISCH@era.europa.eu'

Objet : Cracks on wagon wheels / Détection de fissures sur roues de wagons

Dear Sir or Madam,

Following the e-mail we sent you on 08/06/2010, we confirm that, at the end of last week and also this week, cracks were found on 5 wheels of 9054 axles mounted on tank wagons transporting dangerous goods. Cracks were found on :

- both wheels of the same axle in Mannheim (Germany) on wagon 37 80 784 6 370-0 (ex- 33 87 792 9 517-3), axle # : 543052,
- one wheel in Thionville (France) on wagon 37 80 784 6 371-8 (ex- 33 87 792 9 518-1), axle # : 543075,
- one wheel in Le Havre (France) on wagon 37 80 784 6 365-0 (ex- 33 87 792 9 512-4), axle # : 543025,
- one wheel in Woippy (France) on wagon 37 80 784 6 379-1 (ex- 33 87 792 9 526-4), axle # : 543082.

It seems that the same type of cracks very probably caused the breaking of one wheel on the same type of wagon (33 87 792 9 543-9 – axle # : 543205) on 22/05/2010 in Neufchâteau (France), which lead to a serious derailment. This means that, currently, 6 wheels are involved in this cracking phenomenon.

To this day, all 6 cracked wheels were found on 9054 axles, built from June to October 1995 by VALDUNES company, and originally mounted by ARBEL FAUVET RAIL (AFR) company in 1995 on 70 m3 tank wagons transporting liquid phenol, owned today by the keeper NACCO S.A.

These NACCO wagons belong to a series of 50 vehicles initially numbered 33 87 792 9 500-9 to 33 87 792 9 549-6. 30 wagons of this series are currently owned by NACCO (24 of them were re-numbered in Germany), the 20 others are owned by the keeper ATIR-RAIL.

At the same period of time in 1995, AFR also built and equipped with the same type of axles :

- another series of 50 wagons (50m3 tanks) numbered 33 87 793 2 330-6 to 33 87 793 2 379-3,
- another series of 50 wagons (104m3 tanks) numbered 33 87 781 3 550-3 to 33 87 781 3 599-0.

The wagons of these two last series are today owned by the keepers ERMEWA and VTG.

As stated in our 08/06/2010 e-mail, EPSF instructed (on 06/06/2010) NACCO, ATIR-RAIL, ERMEWA and VTG to carry out immediate visual inspections on their wagons, in order to detect potential cracks on the wheel bodies. EPSF also asked all RUs operating on the French railway network to pay special attention, during the transport ability exams they carry out on wagons, to the possible presence of cracks on wheel bodies.

Furthermore, EPSF organised an urgent meeting on 09/06/2010 with all involved parties, in order to determine the relevant other urgent measures to be taken. It transpired at this meeting that no other crack had been found on any axle (originally mounted in 1995, or changed since) of the wagons checked up to the time of the meeting. Therefore, it appears, up to now, that all cracked wheels belong to the 1995-built axles that were originally placed under the 30 70m³ tank wagons that are today used by NACCO. This means that the cracks may (of course) be caused by internal defects of the wheels, but could also be related to the specific type of wagons (70m³ tank) and/or the condition of use of these wagons.

Following this meeting, EPSF prohibited the circulation on the French railway network of each of the 150 wagons belonging to the above mentioned three series, equipped with at least one original axle, until a visual inspection of its wheels has been undertaken. If no crack is found, the wagon must be (after unloading if necessary) sent immediately to a maintenance workshop, where all its original axles must be changed before the wagon may be put back into service. The wheels from all these original axles must then be checked by magnetoscopic examination before putting the axles back into service, in order to guarantee the absence, in those wheels, of cracks that could not be detected by a simple visual inspection.

EPSF also requested that at least one of the cracked wheels found in France (in addition to the broken wheel involved in the Neufchâteau derailment) be analysed as soon as possible, in order to help identify the cause(s) of the cracks.

EPSF transmitted these decisions yesterday by e-mail to the interested parties, by the letter (in French...) you will find enclosed with the present e-mail.

Naturally, we shall keep you informed of developments of this situation over the following days.

Best regards,

Madame, Monsieur,

Faisant suite à l'e-mail que nous vous avons transmis le 08/06/2010, nous confirmons que, à la fin de la semaine dernière et cette semaine, des fissures ont été détectées sur 5 roues d'essieux 9054 montés sur des wagons citernes transportant des matières dangereuses. Ces fissures ont été trouvées sur :

- les deux roues d'un même essieu à Mannheim (Allemagne) sur le wagon 37 80 784 6 370-0 (ex- 33 87 792 9 517-3), numéro d'essieu : 543052,
- une roue à Thionville (France) sur le wagon 37 80 784 6 371-8 (ex- 33 87 792 9 518-1), numéro d'essieu : 543075,
- une roue au Havre (France) sur le wagon 37 80 784 6 365-0 (ex- 33 87 792 9 512-4), numéro d'essieu : 543025,
- une roue à Woippy (France) sur le wagon 37 80 784 6 379-1 (ex- 33 87 792 9 526-4), numéro d'essieu : 543082.

Il semble que le même type de fissures ait très probablement provoqué la rupture d'une roue sur le même type de wagon (33 87 792 9 543-9, numéro d'essieu : 543205) le 22/05/2010 à Neufchâteau (France), ce qui a entraîné un important déraillement. Cela signifie que, à l'heure actuelle, 6 roues sont impliquées dans ce phénomène de fissuration.

A ce jour, les 6 roues ont été trouvées sur des essieux 9054, fabriqués entre juin et octobre 1995 par la société VALDUNES, et montés à l'origine par ARBEL FAUVET RAIL (AFR) en 1995 sur des wagons citernes de 70m³ transportant du phénol liquide, appartenant aujourd'hui au détenteur NACCO S.A.

Ces wagons NACCO font partie d'une série de 50 véhicules numérotés initialement de 33 87 792 9 500-9 à 33 87 792 9 549-6. 30 des wagons de cette série appartiennent

actuellement à NACCO (24 d'entre eux ayant été ré-immatriculés en Allemagne), les 20 autres appartiennent au détenteur ATIR-RAIL.

A la même période en 1995, AFR a également fabriqué et équipé du même type d'essieux :

- une autre série de 50 wagons (citernes de 50m3) numérotés de 33 87 793 2 330-6 à 33 87 793 2 379-3,
- une autre série de 50 wagons (citernes de 104 m3) numérotés de 33 87 781 3 550-3 à 33 87 781 3 599-0.

Les wagons de ces deux dernières séries appartiennent aujourd'hui aux détenteurs ERMEWA et VTG.

Comme indiqué dans notre e-mail du 08/06/2010, l'EPSF a donné l'instruction (le 06/06/2010) à NACCO, ATIR-RAIL, ERMEWA et VTG de réaliser immédiatement des inspections visuelles de leurs wagons, afin de détecter d'éventuelles fissures sur les toiles de roue. L'EPSF a aussi demandé à toutes les EF opérant sur le RFN d'apporter une attention particulière, lors des examens qu'elles réalisent pour déterminer l'aptitude au transport des wagons, sur la présence possible de fissures sur les toiles de roues.

De plus, l'EPSF a organisé une réunion urgente le 9/06/2010 avec toutes les parties impliquées, afin de définir les autres mesures urgentes pertinentes à prendre.

Il est apparu lors de cette réunion qu'aucune autre fissure n'avait été trouvée sur aucun des essieux (montés à l'origine en 1995 ou remplacés depuis) des wagons qui avaient été vérifiés au moment de la réunion. De ce fait, il apparaît, à ce jour, que toutes les roues fissurées font partie d'essieux fabriqués en 1995 et montés à l'origine sous les 30 wagons citernes de 70m3 utilisés aujourd'hui par NACCO. Cela signifie que les fissures peuvent (bien entendu) être causées par des défauts internes des roues, mais qu'elles pourraient aussi être reliées au type spécifique de wagons (citernes de 70 m3) et/ou aux conditions d'utilisation de ces wagons.

A la suite de cette réunion, l'EPSF a interdit la circulation sur le RFN de chacun des 150 wagons appartenant aux 3 séries mentionnées ci-avant, équipés d'au moins un essieu d'origine, tant qu'une inspection visuelle de ses roues n'aura pas été réalisée. Si aucune fissure n'est détectée, le wagon doit (après déchargement si nécessaire) être directement envoyé dans un atelier de maintenance, où tous ses essieux d'origine devront être remplacés avant que le wagon puisse être remis en service. Les roues de tous ces essieux d'origine devront alors être examinées par magnétoscopie avant que les essieux ne soient remis en service, afin de garantir l'absence, sur ces roues, de fissures qui ne pourraient pas être détectées par une simple inspection visuelle. L'EPSF a également demandé à ce qu'au moins une des roues trouvées fissurées en France (en plus de la roue brisée en cause dans le déraillement de Neufchâteau) soit expertisée dès que possible, afin d'aider à identifier la ou les cause(s) à l'origine des fissures.

L'EPSF a transmis ces décisions hier par e-mail aux parties intéressées, par le courrier que vous trouverez joint au présent e-mail.

Naturellement, nous vous tiendrons informés des développements de cette situation dans les jours à venir.

Cordialement,
Emmanuel BIECHY
Chef du département Veille
EPSF

60 rue de la Vallée
CS 11758
80017 AMIENS CEDEX 1
Tel. 03 22 33 96 30