

Προκαταρκτική Έκθεση Εκτίμησης

Συμβάντος Εκτροχιάσης Αμαξ. 58/13.05.2017 στο Σ.Σ. Άδενδρου

Η επιτροπή που ορίσθηκε με το σχετικό 3002015/14-05-2017/ΟΣΕ και απαρτίζεται από:

- Κωνσταντίνο Χρυσάγη, Διευθυντή Κυκλοφορίας ΟΣΕ,
- Άρη Κώτσα Διευθυντή, Τροχαίου Υλικού ΤΡΑΙΝΟΣΕ,
- Ελευθέριο Καραμολέγκο, Διευθυντή ΟΠΣΤΥ ΕΕΣΣΤΥ,

μετά την εντολή που έλαβε να έχει μία πρώτη εκτίμηση των αιτίων του συμβάντος της εκτροχιάσης της αμαξοστοιχίας 58, έως την 19/05/2017, προέβη στα παρακάτω :

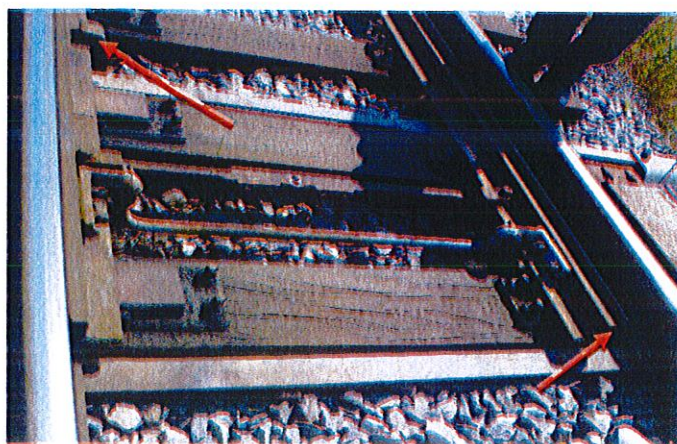
1. Ενέργειες

Την 15/05/2017, μετέβη στον Σ.Σ. Πλατέως, όπου και ενημερώθηκε από τον Κεντρικό Σταθμάρχη Κυκλοφορίας κο Πανταζόπουλο Κλεάνθη, για την διαδικασία που τηρείται στην κυκλοφορία των τρένων, μεταξύ του Σ.Σ. Πλατέως έως ΤΧ1 Θεσσαλονίκης. Επίσης ενημερώθηκε και από τον Σταθμάρχη Υπηρεσίας της 13/05/2017, κο Κοζίδη Ιορδάνη, που έγινε το συμβάν, για την διαδικασία που τηρήθηκε εκείνο το βράδυ και κατά δήλωσή του είναι η προβλεπόμενη, δηλαδή μιλώντας με τον μηχανοδηγό του έδωσε Νο τηλεγραφήματος για πορεία μέχρι ΤΧ1 και με την οδηγία για είσοδο σε παρακαμπτήριο σε Σ.Σ. Άδενδρου και Σ.Σ. Σίνδου.

Ακολούθως η επιτροπή μετέβη στο Σ.Σ. Άδενδρου, όπου έγινε το συμβάν της εκτροχιάσης της αμαξ. 58 για αυτοψία του χώρου.

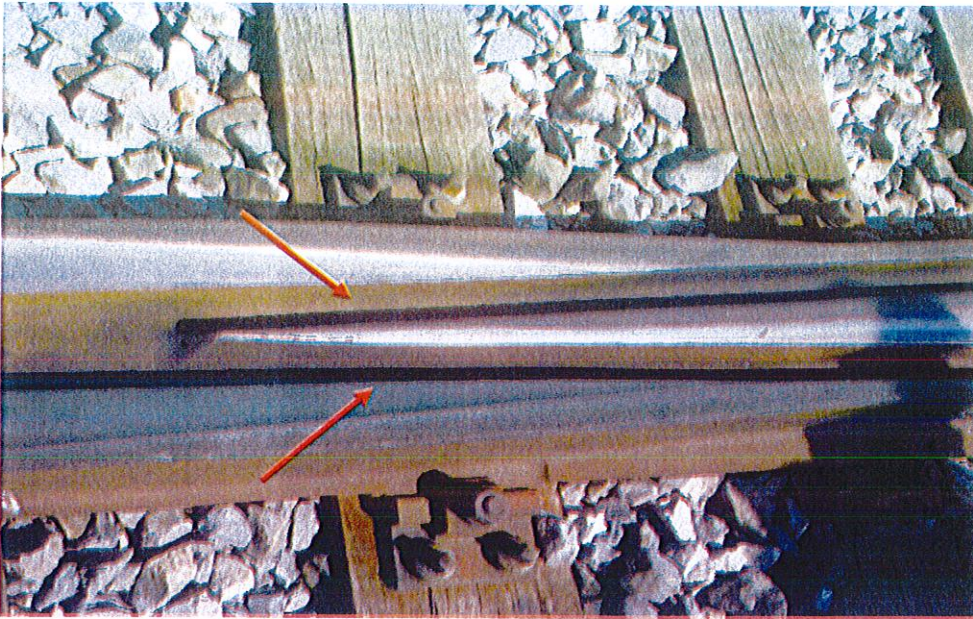
Η αυτοψία του χώρου όσον αφορά την υποδομή, έγινε με την βοήθεια της κας Χρύσας Νομικού, υπεύθυνης της ΔΙΣΥΓ, από την οποία αποτυπώθηκαν τα εξής :

Δεν υπήρχε ίχνος παραβίασης της Αιχμής της Αλλαγής (κλειδιού) (Σημείο Α στο επισυναπτόμενο Σκαρίφημα της εκτροχιάσης από ΟΣΕ/ΔΙΣΥΓ), η οποία ήταν ασφαλισμένη στη μόνιμη θέση προς την παρακαμπτήριο (Γραμμή 1 του Σταθμού Άδενδρου).





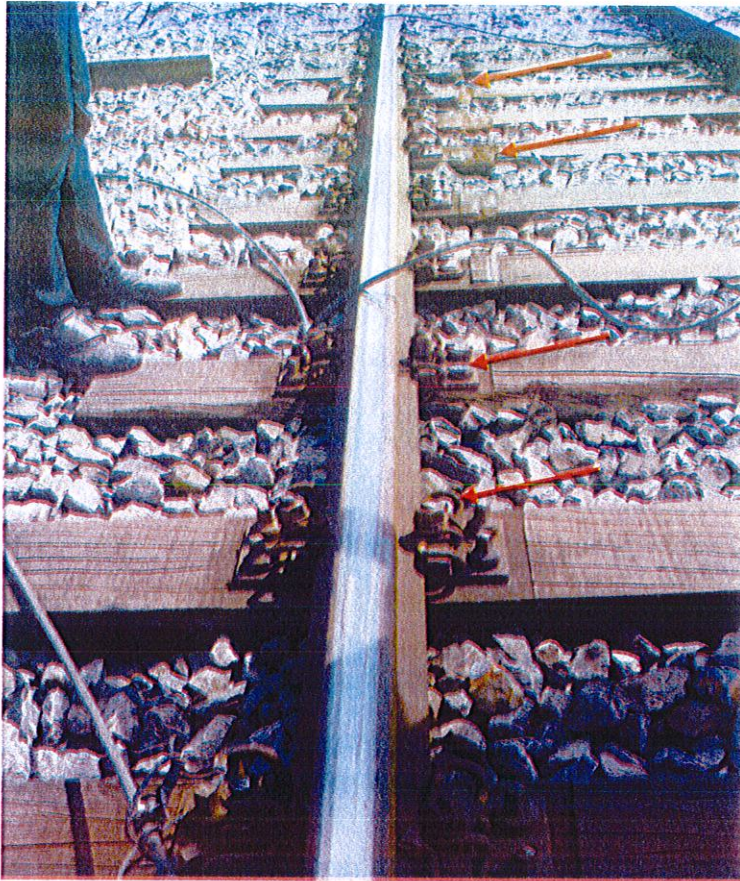
Δεν υπήρχε ίχνος χτυπήματος στην "καρδιά" της αλλαγής (Σημείο Β)



Το πρώτο ίχνος εκτροχίασης του Συρμού, αριστερά κατά την φορά της αμαξοστοιχίας, ήταν στον δωδέκατο στρωτήρα (7,58μ) μετά από το σημείο της "καρδιάς" του Κλειδιού (Σημείο Γ). Από εκείνο το σημείο και για μήκος τριάντα στρωτήρων (18,37μ) (Σημείο Δ) υπάρχουν ίχνη χτυπήματος πάνω στα μπουλόνια (κομμένα) από την αριστερή πλευρά της αριστερής σιδηροτροχιάς.



Από το Σημείο Δ και μετά, υπάρχουν πλέον ίχνη εκτροχίασης από τη δεξιά πλευρά της αριστερής σιδηροτροχιάς (χτυπημένα μπουλόνια, σημάδια στους στρωτήρες).



Κατά μήκος των επόμενων 51 ξύλινων στρωτήρων, εμφανίζονται ίχνη συρσίματος τροχών επί αυτών (λίγα στην αρχή και πολλαπλά αργότερα), τόσο ανάμεσα από τις σιδηροτροχιές όσο και στη δεξιά πλευρά της δεξιάς σιδηροτροχιάς.



Στον 51ο στρωτήρα μετά το Σημείο Ε (σε απόσταση 32,36μ) η δεξιά σιδηροτροχιά παρουσιάζει θραύση, πολύ κοντά σε σημείο συγκόλλησης. Στην κομμένη ράγα αποκλείεται η δολιοφθορά γιατί δεν είναι κομμένη με εργαλείο (τροχό).



Σε απόσταση 20 περίπου μέτρων κατά τη φορά του συρμού η δεξιά σιδηροτροχιά εμφανίζει πάλι συγκόλληση (φωτο παρμένη από αντίθετη πλευρά).



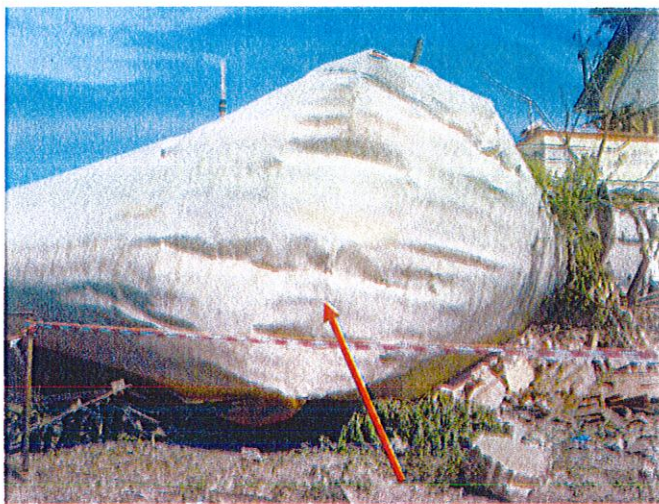
Στην συνέχεια η επιτροπή προχώρησε στο χώρο που βρισκόταν ο εκτροχιασμένος συρμός για αποτύπωση της κατάστασης του και του χώρου που βρισκόταν.

Όπως διαπιστώθηκε το πρώτο κινητήριο όχημα 520158 (επικεφαλής αμαξοστοιχίας 58), βρισκόταν με το πλάι και είχε διαπεράσει το ισόγειο παρακείμενης διώροφης κατοικίας (ιδιοκτησίας ΟΣΕ) και ο θάλαμος οδήγησης είχε βγει από την άλλη πλευρά της.



[Handwritten signatures and a number '4']

Το δεύτερο όχημα 520358 Α΄ θέσης - ΒΑΡ, βρισκόταν σε συνέχεια του 1^{ου} οχήματος γυρισμένο και αυτό στο πλάι, με λύγισμα του αμαξώματος κατ' εκτίμηση σε γωνία περίπου 80μοιρών.

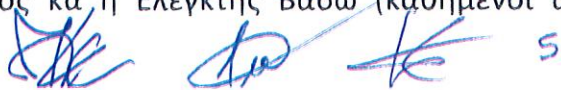


Τα υπόλοιπα οχήματα 520555 Α΄ θέσης, 520458 Β΄ θέσης και το κινητήριο όχημα 520255, βρίσκονταν σε συνέχεια έχοντας καθίσει επί του χώματος εκτός της γραμμής και έχοντας μικρή κλίση στην δεξιά πλευρά χωρίς να έχουν γυρίσει τελείως στο πλάι.



Τέλος η επιτροπή μετέβη στην Θεσσαλονίκη και επισκέφθηκε στο νοσοκομείο Παπανικολάου, όπου συναντήθηκε με τα τρία άτομα από το προσωπικό της ΤΡΑΙΝΟΣΕ που νοσηλεύονται τραυματίες. Η κατάσταση των τραυματισθέντων και ο διαθέσιμος χρόνος επέτρεψε μόνο μια πρώτου επιπέδου συζήτηση, όπου έγιναν γνωστά τα εξής:

Μηχανοδηγός Θανασιάς Παύλος: "Μηχανοδήγησα από Αθήνα μέχρι Λάρισα. Το Τροχαίο Υλικό εμφάνισε κάποιες μικρές ανωμαλίες και είχε μειωμένη έλξη. Πριν από το Πλατύ πήγα στον πίσω θάλαμο για να φέρω το Επισκευολόγιο προκειμένου να καταγράψω τις τεχνικές παρατηρήσεις μου. Κατά την επάνοδό μου, σταμάτησα στο Κυλικείο όπου σε συνεννόηση με τον Προϊστάμενο Άρη Καλαμπαλίκη συμπλήρωσα το Επισκευολόγιο και μετά πήγα προς την μπροστά καμπίνα. Αφότου έφτασα, κι ενώ μέσα σε αυτήν παρευρίσκοντο ο μηχανοδηγός Μάνθος και η Ελεγκτής Βάσω (καθήμενοι αμφότεροι), άρχισε ο εκτροχιασμός. Όλα γίνανε



γρήγορα και δεν θυμάμαι πολλά πράγματα ..., μόνο το ότι από ένστικτο έπεσα στο πάτωμα του θαλάμου οδήγησης".

Συνοδός Καρούκη Καλλιόπη: "Ξεκίνησα την υπηρεσία μου από τον Ρέντη μαζί με τον κ. Δρόσο Μαργαρίτη. Στην Λάρισα ανέλαβε ο Άρης Καλαμπαλίκης. Το δρομολόγιο εξελίχτηκε φυσιολογικά, χωρίς μεγάλη καθυστέρηση, κάποια μόνο μικρά προβλήματα με τις εσωτερικές πόρτες. Πολύ πριν από το συμβάν, πέρασε από το κυλικείο ο Παύλος, ο οποίος πήρε το Επισκευολόγιο από τον πίσω θάλαμο και το συμπλήρωσε μαζί με τον Άρη. Κατόπιν επέστρεψε στον μπροστά θάλαμο οδήγησης. Την ώρα του συμβάντος ήμασταν μαζί με τον Άρη στις θέσεις επιβατών που βρίσκονται στο Βαγόني-Κυλικείο. Κατάλαβα πως το τρένο έφυγε στο κλειδί (αλλαγή). Έπεσα δίπλα, πάνω σε ένα ζευγάρι και έχασα τις αισθήσεις μου. Με βρήκε ένας επιβάτης, πριν φτάσει το ασθενοφόρο και βγήκα με τη σκάλα. Δεν θυμάμαι άλλες λεπτομέρειες αυτή τη στιγμή..."


Αρχιελεγκτής Αρσλάνογλου Βάσω: "Αφού έκανα τον έλεγχο, πήγα στην μπροστά καμπίνα όπου και συζητούσαμε μαζί με τον Παύλο (Θανασιά) και τον Μάνθο (Καλόπουλο), το θέμα των επισκευών και της καταγραφής τους. Ο Θανασιάς μετέβη στον πίσω θάλαμο για να φέρει το Επισκευολόγιο και εγώ παρέμεινα και συζητούσα με τον Μάνθο. Ήταν καθόλα φυσιολογικός και δεν παρατήρησα καμιά περίεργη συμπεριφορά. Αφότου επέστρεψε ο Παύλος εγώ πήγα στο Κυλικείο όπου συζήτησα με τον Άρη (Καλαμπαλίκη) το θέμα της καταγραφής των επισκευών και στο φύλλο Πορείας και επέστρεψα στην καμπίνα μηχανοδότησης, όπου και ο Παύλος μου παρεχώρησε τη θέση του. Στα χειριστήρια πάντα ήταν ο Μάνθος. Λίγο αργότερα έγινε ο εκτροχιασμός".

Στην επιτροπή μέχρι σήμερα έχουν παραδοθεί :

- Τηλεγράφημα αναγγελίας του συμβάντος,
- Εγχειρίδιο δρομολογίων,
- Ημερήσιο πρόγραμμα κυκλοφορίας αμαξοστοιχιών,
- Σχέδιο γραμμολογίας του Σ.Σ Άδενδρου, με σημειώσεις επί αυτού των στοιχείων που αποτυπώθηκαν κατά την αυτοψία της υποδομής (από ΔΙΣΥΓ),
- Φωτοτυπία του βιβλίου κυκλοφορίας και του βιβλίου εξασφάλισης υπηρεσίας του Σ.Σ. Πλατέως, της 13/05/2017, ημέρα του συμβάντος,
- Στοιχεία ταχύτητας συρμού (Teloc), οχήματος 520255,
- Ιστορικό συντηρήσεων αμαξοστοιχίας και τροχών.

Η επιτροπή πέραν αυτών έχει ζητήσει και περιμένει να λάβει :

- Στοιχεία ταχύτητας συρμού (Teloc), οχήματος 520158, εφόσον δεν έχει καταστραφεί,
- Έγγραφο του συρμού εφόσον βρεθούν και είναι σε κατάσταση επεξεργάσιμη (φύλλο πορείας, δελτίο έλξης, επισκευολόγιο),
- Αποτελέσματα εργαστηριακού ελέγχου δείγματος σιδηροτροχιάς, από σημείο θραύσης,
- Γραπτές αναφορές και τυχόν καταθέσεις από εμπλεκόμενο προσωπικό (μηχανοδηγός, συνοδοί, σταθμάρχες),



- Κυκλώματα προσωπικού (μηχανοδηγών, σταθμαρχών),
- Ηχητικές καταγραφές συνομιλιών κυκλοφορίας (μηχανοδηγοί, σταθμάρχες).

2. Πρώτη εκτίμηση αιτίων συμβάντος εκτροχίασης

Η επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψιν τα διαθέσιμα στοιχεία και με την επιφύλαξη των επιπλέον στοιχείων που ενδεχομένως να προκύψουν όσον αφορά στην έκταση και στο μέγεθος των ζημιών, εκτιμά ότι το αίτιο εκτροχίασης της αμαξοστοιχίας 58 της 13/05/2017, είναι η ταχύτητα που είχε αναπτύξει. Με βάση την επίσημη ανάλυση των στοιχείων του ταχογράφου (Telos) που έγινε από την ΤΡΑΙΝΟΣΣΕ, κατά την ώρα της εκτροχίασης η ταχύτητα της ήταν 144,343 Km/h, ενώ η επιτρεπόμενη ταχύτητα διέλευσης από την 1^η γραμμή (παρακαμπτήριος), του Σ.Σ. Άδενδρου, ήταν 60 Km/h. Από τα στοιχεία δεν φαίνεται να έχει γίνει εφαρμογή πέδης.

Ενδεχόμενα ερωτήματα, που σχετίζονται με την αντοχή της σιδηροτροχιάς και έχουν επίσης σχέση με τα συγκεκριμένα χαρακτηριστικά της θραύσης, θα απαντηθούν μετά το πόρισμα του Εργαστηριακού Ελέγχου του δείγματος της σιδηροτροχιάς (από πιστοποιημένο Πανεπιστημιακό εργαστήριο).

Με την προσωρινή (ορθή μεν κανονιστικά αλλά επιβαρυμένη λειτουργικά) κατάσταση του δικτύου, θα πρέπει να εξεταστούν μέτρα που θα απέτρεπαν ή θα μείωναν δραστικά την υπέρβαση του εκάστοτε ορίου ταχύτητας.

Αθήνα 19/05/2017

Η Επιτροπή


Κωνσταντίνος Χρυσάγης



Άρης Κώτσας



Ελευθέριος Καραμολέγκος



ΥΠΟΥΡΓ. Κ. ΚΟΤΣΑ

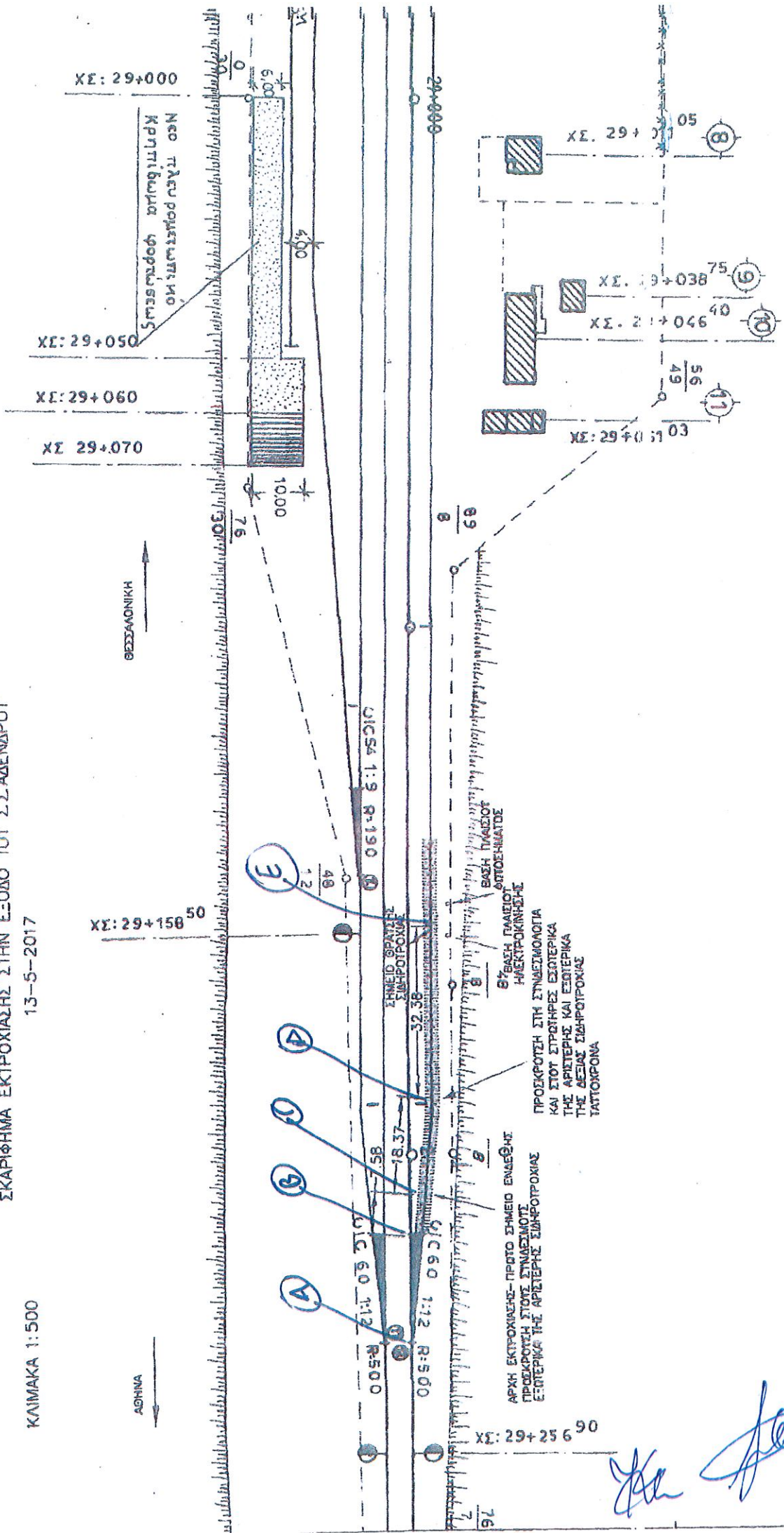
ΣΚΑΡΙΦΗΜΑ ΕΚΤΡΟΧΙΑΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΞΟΔΟ ΤΟΥ Σ.Σ. ΑΓΕΝΔΑΡΟΥ

13-5-2017

ΚΑΙΜΑΚΑ 1:500

ΑΘΗΝΑ

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ



Handwritten signatures and initials in blue ink at the bottom right of the drawing.