

Groupe d'Etude **UTILISATEURS WAGONS**

Proposition de modifications à apporter à l'Annexe 10 du CUU

Historique des modifications

Nom du responsable	Date	para- graphe	Amendement
Geoffroy MAILLE	01/03/2016	5.13	N°8_2017
		-	

Titre:	5.13 – Tendeur d'attelage
Proposition de modification de: EF / Déten- teur / autres instances:	SNCF
Proposition de modification sur :	<input checked="" type="checkbox"/> Annexe 10
Emetteur:	Geoffroy MAILLE
Lieu, date:	01/03/2016
Description succincte:	Définition d'une côte limite pour le jeu entre la manille et l'écrou.

1. Situation de départ (actuelle):

1.1. Introduction

L'annexe 10 ne définit aucune côte limite pour le jeu entre l'écrou et la manille du tendeur. Hors, beaucoup d'EF ont fixé des règles dans leurs prescriptions internes. Ces règles étant parfois différentes, cela génère des incompréhensions en cas de réforme de wagon.

1.2. Mode de fonctionnement

Du fait des sollicitations répétées, la manille peut s'écarter et ainsi former un jeu entre la manille et l'écrou. Ce jeu peut présenter un risque. Aussi, il convient de définir une valeur maximale de jeu.

1.3. Anomalie / Description du problème

L'absence de définition d'une côte maximale de jeu entraîne les EF à mettre en place des prescriptions qui diffèrent d'une entreprise à l'autre et il convient d'uniformiser les pratiques.

1.4. S'agit-il d'une règle reconnue de la technique* (par ex. DIN, EN)?

non oui, à savoir :

** Code de pratique: un ensemble de règles écrites qui, si elles sont appliquées correctement, peuvent être utilisées pour maîtriser un ou plusieurs dangers particuliers." (source: Règlement CE 352/2009, Art. 3)

„dispositions technique fixées par écrit ou transmises oralement relatives à des procédés, installations et modes opératoires qui selon l'opinion dominante des milieux concerné (spécialistes, utilisateurs, consommateurs (-trices) et puissance publique) sont de nature à réaliser l'objectif prescrit par la loi et qui ont de manière générale fait leur preuve dans la pratique ou bien, d'après l'opinion dominante, feront leurs preuves à échéance raisonnable“ (traduction / source: BMJ Handbuch der Rechtsförmlichkeit – Ministère allemand de la Justice)

2. Situation recherchée

2.1. Elimination de l'anomalie/Problème (objectif)

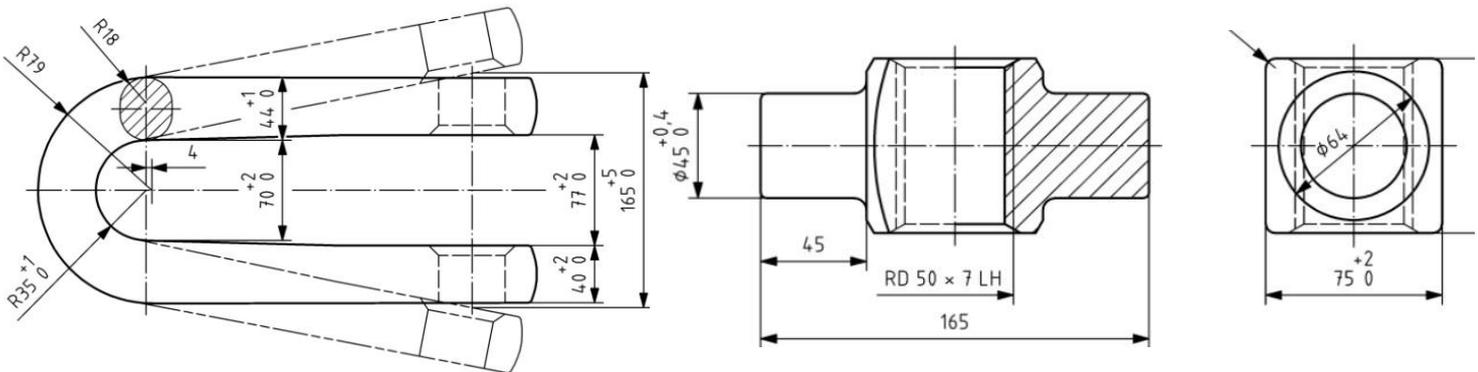
Vérification du jeu entre la manille à l'écrou. Ce jeu doit être inférieur à 10 mm.

3. Texte supplémentaire relatif uniquement à la proposition d'amendement de l'annexe 10 du CUU:

Nous demandons de modifier l'Annexe 10 conformément au texte ci-après :

5.13 Les attelages à vis et les crochets de traction ne doivent pas manquer. **Le jeu entre l'écrou et la manille doit être inférieur à 10 mm.**

4. Motif:



Selon le plan de fabrication, le jeu maximum possible à neuf est de :
cote manille maxi (79) – cote écrou tourillon mini (75) = 4 mm

A l'état neuf on admet donc un jeu de 4 mm maximum.

Par expérience, lorsque la SNCF faisait réparer ses tendeurs, elle préconisait en examen simplifié de resserrer la manille pour obtenir un jeu fonctionnel inférieur à 5 mm si le jeu relevé en maintenance préventive était compris entre 8 et 35 mm.

La cote de 8 mm apparaît en maintenance de niveau 4 pour les wagons, cote logiquement plus restrictive qu'en maintenance corrective pour laquelle une cote de 10 mm est préconisée.

5. Evaluer les possibles incidences positives ou négatives

Evaluation par ex. exploitation, coûts, opérations administratives, interopérabilité, sécurité, compétitivité, ...), en utilisant une échelle de 1 (très faible) à 5 (très élevé).

Justification des constatations

Incidences positives/négatives :

Exploitation : 3 (en incidence positive)

Interopérabilité : 1

Sécurité : 3

Compétitivité : 1

Coût : 2

6. Etude de sécurité relative à la proposition de modification

Description du système effectif/théorique et ampleur de la modification voir à ce sujet les points 1 et 2.

Etude de sécurité effectuée par :

6.1. La modification a-t-elle un impact sur la sécurité?	<input checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui
Motif: la proposition permet un gain en sécurité par la recherche d'un défaut non prévu jusqu'à présent.	
6.2. La modification est-elle significative?	<input checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui
Motif : voir Template.	
6.3. Détermination et classement du risque:	<input checked="" type="checkbox"/> supprimé
6.3.1. Effet de la modification en exploitation normale:	
6.3.2. Effet de la modification en cas de perturbations /écarts par rapport à l'exploitation normale:	
6.3.3. Utilisation abusive du système possible:	
<input type="checkbox"/> non	
<input type="checkbox"/> oui, description de l'abus:	
6.4. Des mesures de sécurité ont-elles été mises en oeuvre?	<input checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui
<i>Pour chaque type de risque, on choisit l'un des critères suivants d'acceptation du risque:</i>	
<ul style="list-style-type: none"> • „Code de pratique“ (règles techniques reconnues) • Utilisation d'un système de référence • Estimation explicite du risque 	
6.5. Analyse de risques présentée à l'instance d'évaluation?	<input checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui
Instance d'évaluation:	
Joindre en annexe le résultat de l'instance d'évaluation:	[annexe]