



Groupe d'Etude **UTILISATEURS WAGONS**

Proposition d'insertion d'amendement à l'Annexe 10 CUU

Historique

| Nom du responsable | Date | Paragraphe | Amendement |
|--------------------|-------------------|--------------|--------------------------------------------------------------------|
| Burkhard Lerche | 27/02/2017 | 1.6 | Modification : 1.6 devient 1.6.1 et complément à apporter au 1.6.2 |
| <u>B SCHMITT</u> | <u>13/06/2017</u> | <u>1.6.2</u> | <u>Inspection visuelle est substituée à examen.</u> |
| | | | |

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Titre | Examen des essieux montés freinés avec des semelles LL |
| Proposition de modification introduite par : EF / détenteur / autres instances | DB Cargo AG |
| Proposition de modification pour : | <input checked="" type="checkbox"/> Annexe 10 |
| Emetteur : | Burkhard Lerche, D. Schlickelmann |
| Lieu / date : | Francfort s/Main, 27/02/2017 |
| Description succincte : | A travers cette modification de l'annexe 10 sont mises en application les instructions de la directive d'utilisation des semelles composites LL relatives à l'examen des wagons équipés de semelles LL pour chaque visite en atelier. |

1. Situation de départ (réelle)

| |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1.1. Introduction |
| |
| 1.2. Mode opératoire |
| - |
| 1.3. Anomalie / Description du problème |
| D'après la directive d'utilisation des semelles composites (LL), les essieux montés de wagons équipés de semelles LL doivent être examinés à chaque passage en atelier. Cette modification est réalisée à l'aide de cette modification apportée au chapitre A, point 1.6 |

| |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1.4. S'agit-il d'une règle reconnue de la technique* (par ex. DIN,EN)? |
| <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> oui, à savoir : Directive d'utilisation pour semelles composites (LL) |
| <p>**ensemble de règles écrites qui, si elles sont appliquées correctement, peuvent être utilisées pour maîtriser un ou plusieurs dangers particuliers." (Source : Règlement (source : Règlement CE n°352/2009, Art. 3)</p> <p>"Dispositions techniques fixées par écrit ou transmises oralement relatives à des procédés, installations et modes opératoires qui selon l'opinion dominante des milieux concernés (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". (Source : BMJ Handbuch der Rechtsförmlichkeit - Guide du Ministère allemand de la Justice)</p> |

2. Situation recherchée

| |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2.1. Elimination du défaut/problemème (solution recherchée) |
| <p>1.6.1 La table de roulement d'une roue ne doit pas :</p> <ul style="list-style-type: none"> - être en partie écrasée ; - présenter de méplat, d'écaillage, d'exfoliation ou d'apport de métal ; - pour un diamètre de roue > 840 mm et une charge à l'essieu admissible ≤ 22,5 t (limite de charge maximale D ou moins), de plus de 60 mm de long; - pour un diamètre de roue > 840 mm et une charge à l'essieu admissible >22,5 t (limite de charge maximale E), de plus de 50 mm de long; - pour un diamètre de roue ≤ 840 mm et > 630 mm de plus de 40 mm de long - pour un diamètre de roue ≤ 630 mm, de plus de 30 mm de long - présenter des criques à la transition entre la table de roulement et la face externe ou sur le sommet du boudin ; - présenter de creux ou faux boudin d'une profondeur supérieure à 2 mm ou de rainures à arêtes vives. <p>1.6.2* Les essieux montés de wagons équipés de semelles LL doivent être examinés et traités comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - examen de la table de roulement selon le point 1.6.1 - examen inspection visuelle des roues au regard des critères de surcharge thermique selon le point 1.18 |

1.18 ~~En cas de présomption de surcharge thermique de roue monobloc due au freinage et caractérisée par :~~ Les roues monobloc ne doivent pas présenter d'indice de surcharge thermique due au freinage :

- dégradation de la peinture de 50 mm et plus dans le raccordement jante-toile ou traces d'oxydation récentes sur la jante bandage (toiles non peintes) ou
- fusion des semelles ou
- détérioration de la table de roulement avec apport du métal,

En cas de présomption de surcharge thermique, l'écartement des faces intérieures des jantes-bandages des essieux doit être mesuré conformément au numéros 1.1.2 et 1.17.

Si cet écartement est dans les tolérances, le frein à air doit être isolé et le véhicule muni d'étiquettes Modèles R1 et K (Annexe 9, appendice 11) portant l'annotation :

"Frein et table de roulement à vérifier suite à surcharge thermique".

Ces vérifications ne sont pas à effectuer sur les roues tolérant de fortes sollicitations thermiques et repérées sur la boîte par un trait blanc vertical interrompu (Annexe 11 numéro 6.1).

3. **Supplément et/ou modification concernant seulement la proposition de modification de l'annexe 10 du CUU :**

4. **Motif:**

Directive d'utilisation pour semelles composites (LL)

5. **Evaluation des impacts possibles positifs et négatifs**

Impact sur les coûts, la gestion, l'interopérabilité, la sécurité, la compétitivité :

Coûts : 2 (coûts supplémentaires pour l'examen)

Gestion : 1 (examen uniquement en cas de passage en atelier)

Interopérabilité : 1

Sécurité : 3

Compétitivité : 2 (coûts supplémentaires pour l'examen)

6. Analyse de risque relative à la proposition d'amendement

Description du système effectif/théorique et ampleur de la modification, voir points 1 et 2.

L'étude de risques devient caduque dans la mesure où ne sont mis en œuvre que les référentiels reconnus.

Analyse des risques réalisée par :

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|
| 6.1. La modification a-t-elle un impact sur la sécurité? | <input checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui |
| Motif : Directive d'utilisation pour semelles composites (LL) | |
| 6.2. La modification est-elle significative? | <input checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui |
| Motif : | |
| 6.3. Détermination et classification du risque | <input checked="" type="checkbox"/> sans objet |
| 6.3.1. Effet de la modification en exploitation normale : | |
| 6.3.2. Effet de la modification en cas d'anomalies/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 du système : | |
| 6.4. Des mesures de sécurité ont-elles été mises en oeuvre? | <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui |
| <i>Pour chaque risque, on sélectionne l'un des critères d'acceptation du risque suivants :</i> | |
| <ul style="list-style-type: none"> • "règles reconnues de la technique" • Recours à un référentiel • Evaluation explicite des risques | |
| 6.5. L'analyse de risque a-t-elle été présentée à l'instance d'évaluation? | <input checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui |
| Instance d'évaluation : | |
| Joindre le résultat de l'évaluation en annexe : | (Annexe) |