

Proposition d'amendement à l'Annexe 9 du CUU

Historique

Nom du responsable	Date	Paragraphe	Amendement
Jean-Marc Blondé	01.02.2022	App4	Saisie
Jean-Marc Blondé	22.03.2022	App4	Modifications selon GT VTE 03-2022
Décision GT VTE	22/03/2022	App4	Selon GT VTE 03-2022
Décision GE UW	16/05/2022	App4	Selon GE UW 05-2022
Décision CC CUU	09/06/2022	App4	Approuvée

Titre :	Gabarit combiné
Proposition de modification de : EF/détenteur/autres instances :	SBB Cargo AG
Proposition de modification de :	<input checked="" type="checkbox"/> Annexe 9 <input type="checkbox"/> Annexe 11
Emetteur :	Jean-Marc Blondé
Lieu, date :	Olten, 12.02.2022
Description succincte :	Application d'un nouveau gabarit combiné par rapport à la cote réduite Sh de 32 mm (demande 2020-01)

1. Situation de départ (actuelle) :**1.1. Introduction**

Conformément à la proposition 2020-01, les contenus de la directive d'application UIC V-BKS (LL) (10e édition), partie 2 Fonctionnement des freins, surveillance et maintenance, et de la directive de construction V-BKS (K) (9e édition) ont été intégralement transposés l'année dernière dans l'Annexe 9, appendice 1 au Contrat général d'utilisation (CUU).

1.2. Mode de fonctionnement

-

1.3. Anomalie / Description du problème

Après l'introduction de la mesure limite de hauteur de boudin de 32,0 mm pour les essieux montés sur les véhicules freinés par des semelles LL et de la cote limite d'épaisseur de boudin de 33,0 mm pour les essieux montés sur les véhicules freinés par des semelles LL et K, ces cotes limites ne peuvent pas être vérifiées au moyen du gabarit existant en cas de soupçon.

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

Non oui, à savoir :

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

"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)

2. Situation recherchée**2.1. Elimination de l'anomalie / Problème (objectif)**

Ajout d'un nouveau gabarit combiné à l'annexe 4 de l'appendice 9

3. Modifications/ajout uniquement pour la demande de modification de l'annexe 9 du CUU :

Codes couleur pour les modifications :

Noir : texte en vigueur reste inchangé, pour info.

Rouge : nouveau texte

Bleu : (évent. barré): texte sera supprimé

Appendice 4

Vérification à l'aide du gabarit combiné de la cote q_R

Le gabarit combiné peut être utilisé pour le contrôle des cotes q_R , S_d , S_h , y compris la saillie et le faux boudin

Figure 1 : Profil admissible de la partie extérieure du boudin

Contrôlé Mesuré au gabarit combiné à la jauge, le boudin de la roue doit présenter une valeur de la cote q_R toujours supérieure à 6,5 mm et aucune arête ni saillie bavure sur son profil extérieur, à une distance du sommet du boudin supérieure à 2 mm.

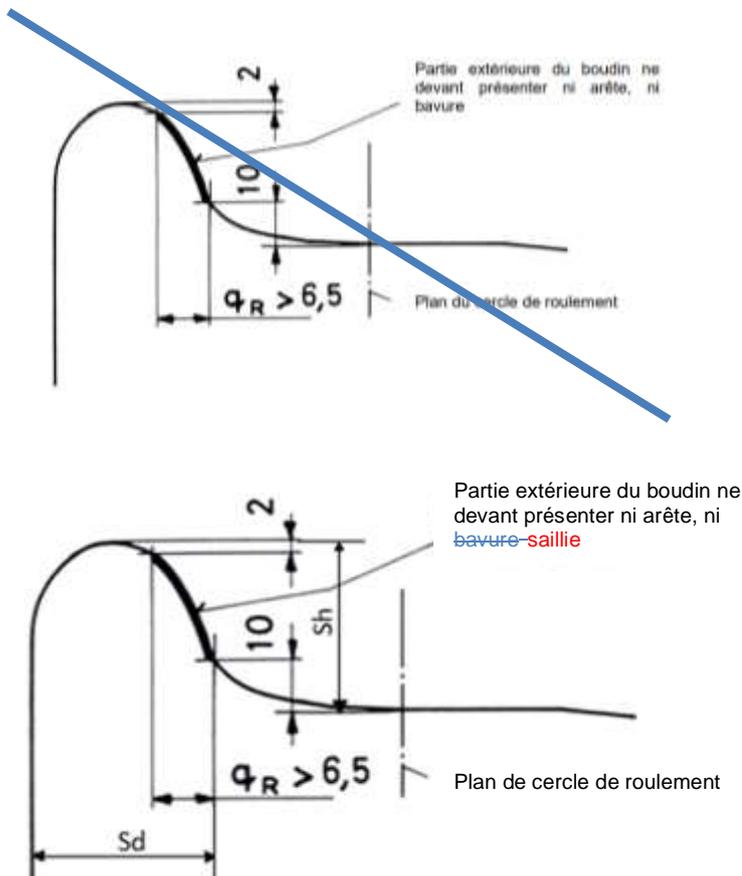


Figure 3 : Boudin de roue

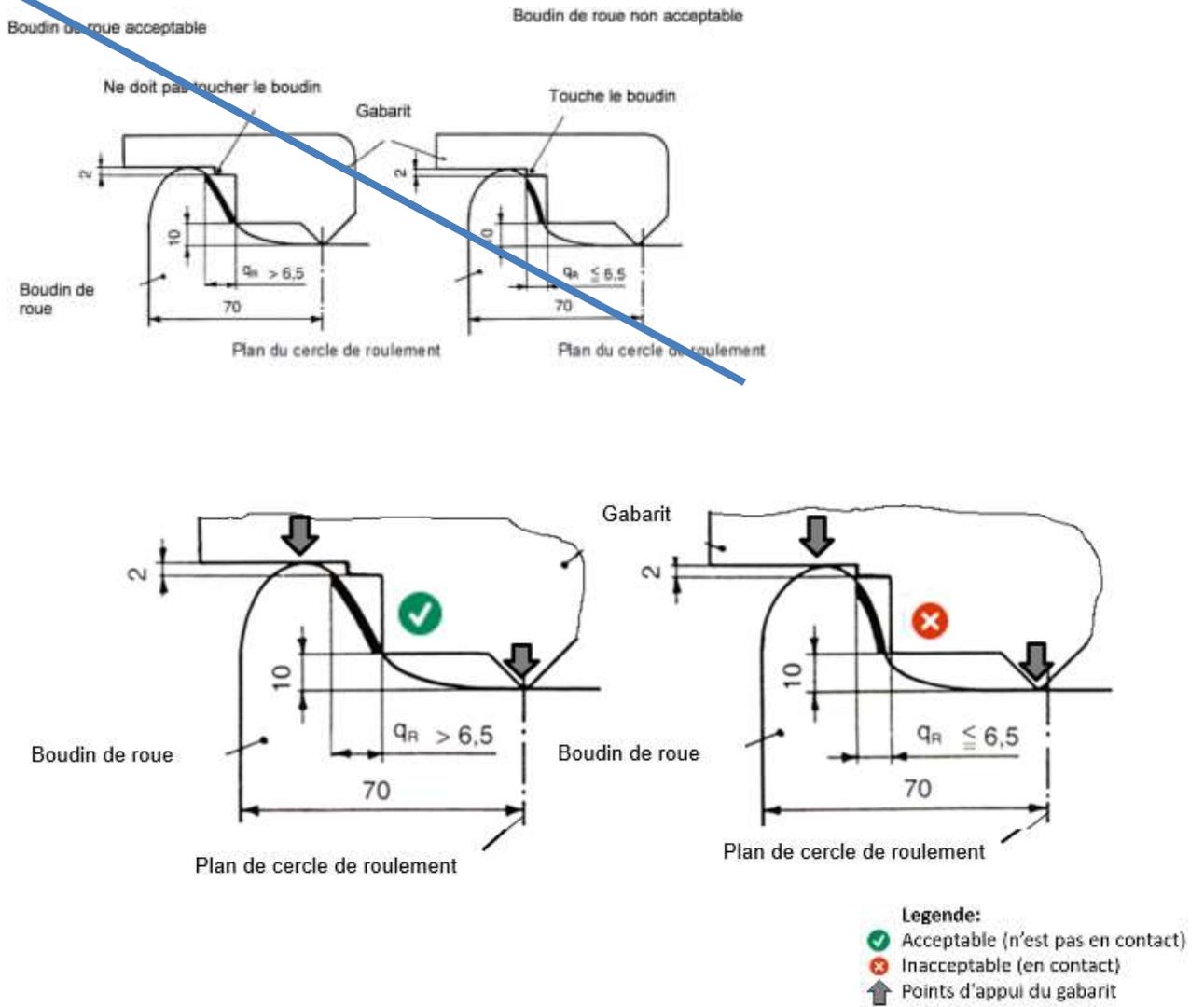
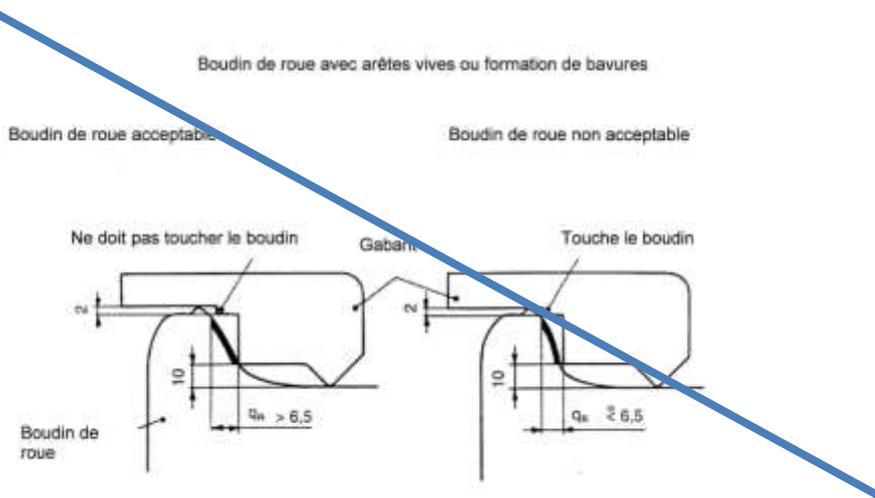


Figure 4 : Boudin de roue avec arêtes vives ou formation de bavures



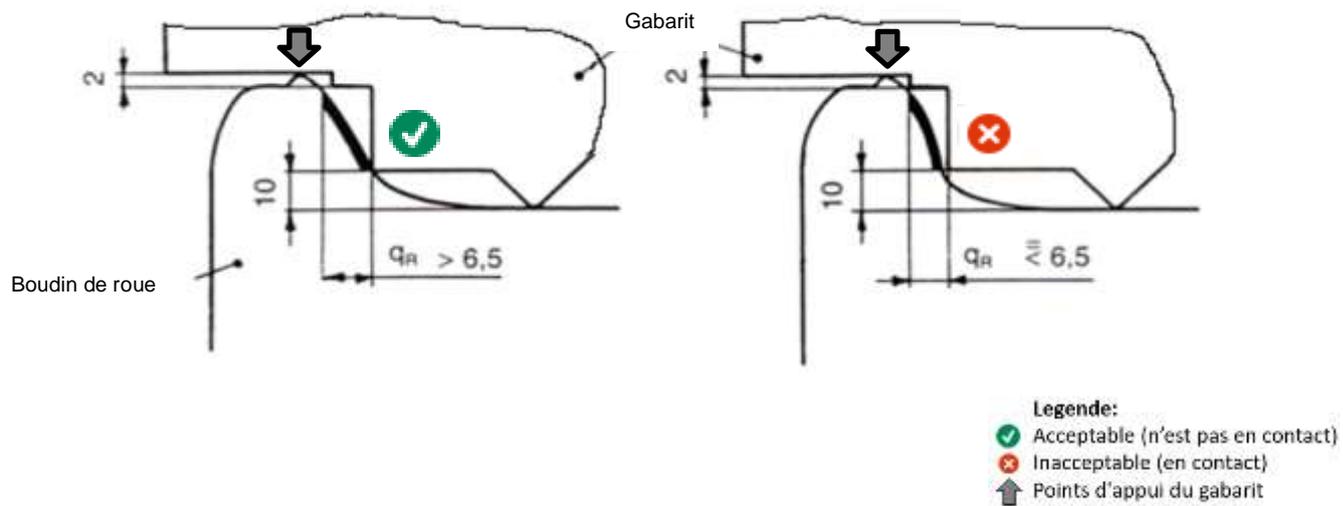


Figure 5 : Hauteur du boudin de roue (Mesure Sh)

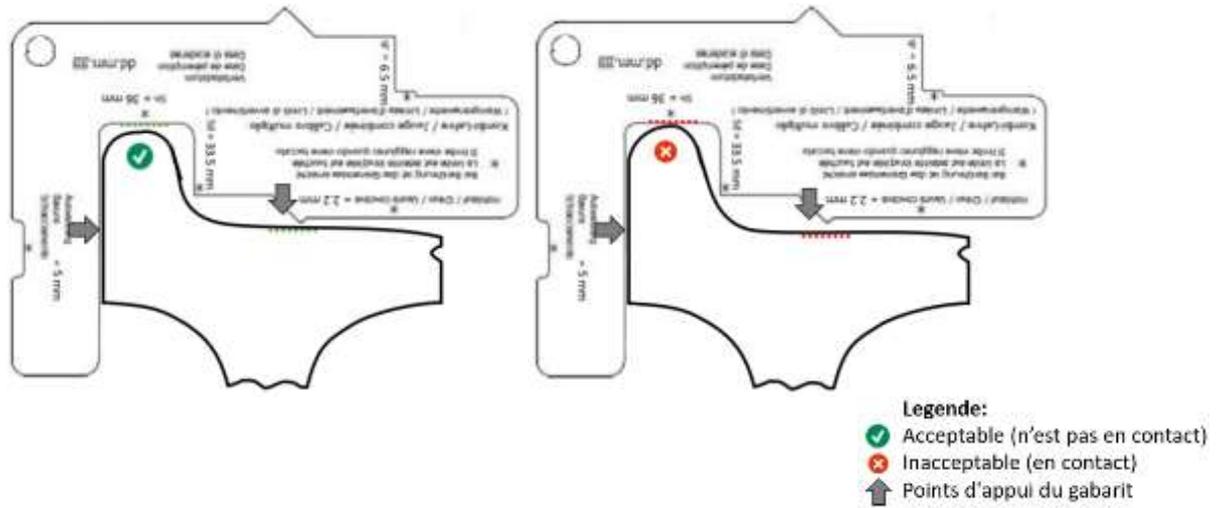


Figure 6 : Largeur du boudin de roue (Mesure Sd)

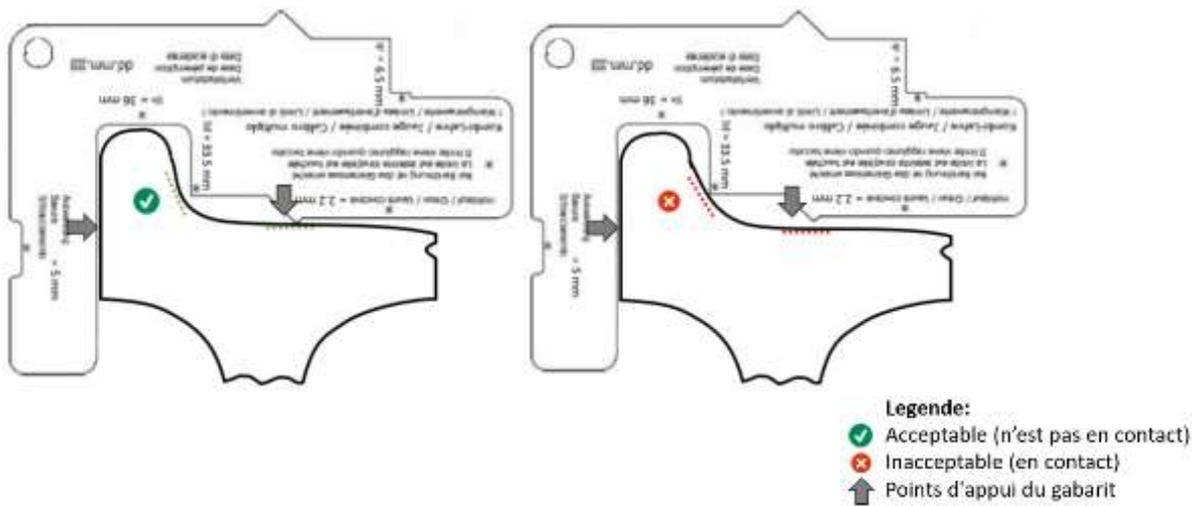


Figure 7 : Saillie

La valeur maximale admise de la saillie (S max) est de 5 mm

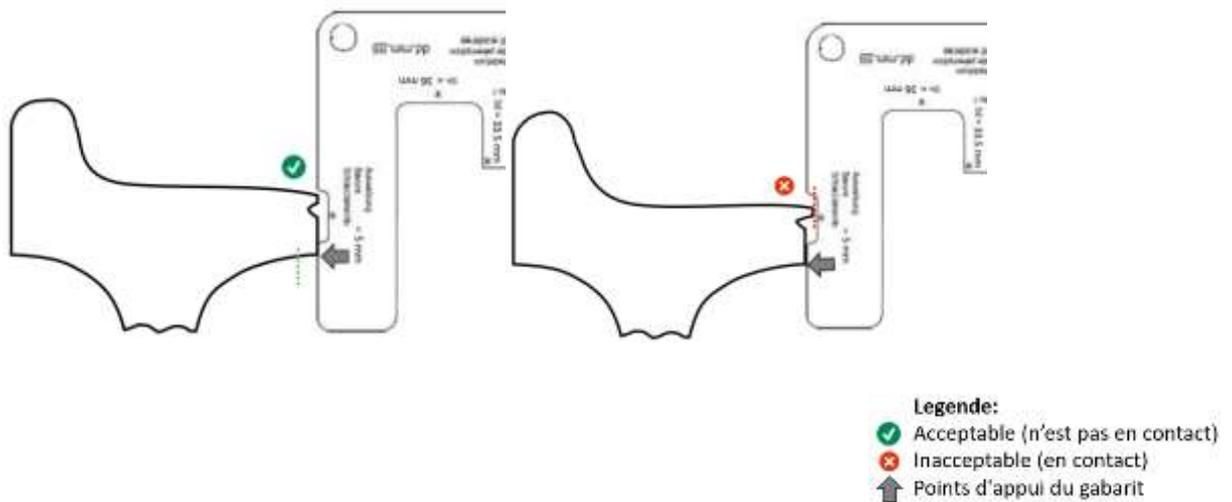
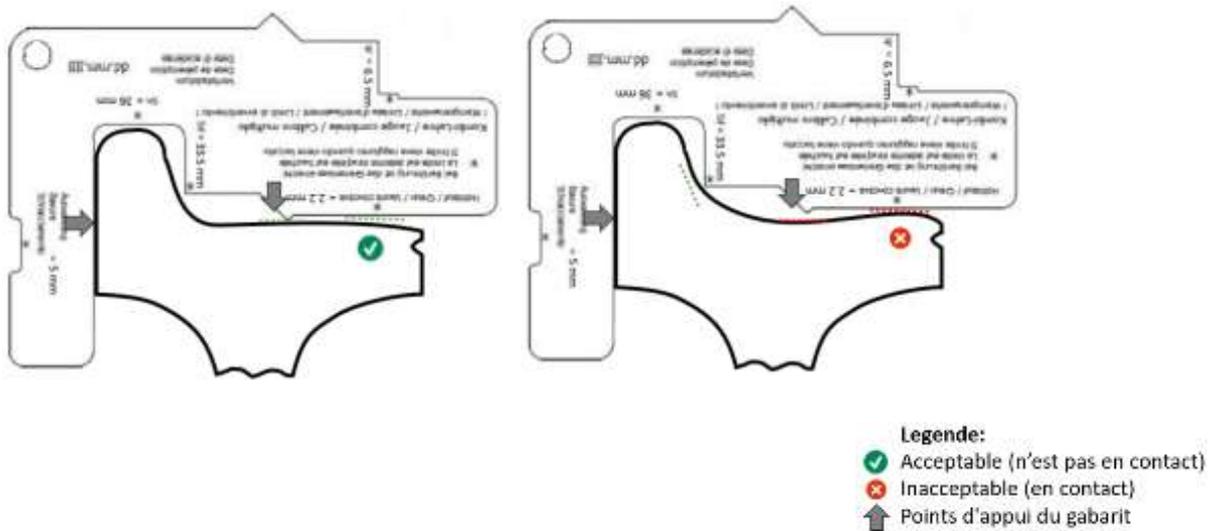


Figure 8 : Faux boudin

Un faux boudin de plus de 2 mm de profondeur n'est pas admissible et a été défini à 2,2 mm sur le gabarit combiné



4. Motif:

Ce gabarit combiné permet de mieux évaluer les différentes anomalies au niveau de la surface de roulement de la roue.

5. Evaluation des impacts possibles positifs et négatifs

Evaluation des impacts par ex. au plan exploitation, coûts, gestion, interopérabilité, sécurité, compétitivité, à l'aide d'une échelle de 1 (très faible) à 5 (très élevé).

Motif de la disposition

Impacts :

Exploitation, interopérabilité, compétitivité, coûts, gestion (Valeur : 3)

Sécurité (Valeur : 3)

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.

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 :	
6.2. La modification est-elle significative?	<input checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui
Motif : voir modèle Joindre en annexe le modèle-type du test de substantialité :	
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 :	
6.4. Des mesures de sécurité ont-elles été mises en œuvre?	<input checked="" 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 du risque 	
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)