

A l'attention du

Groupe de travail "Visite technique des wagons" (GT VTE)

Secrétariat :  
Lukas Halbig  
Working Procedures Ground Staff (F.CBS 3 (B))

DB Cargo Deutschland AG  
Rheinstraße 2, 55116 Mayence  
Tel. +49 (0)613115-62364, Fax 0613115-60435  
Mobile +49 (0) 152-37549366  
E- Mail : lukas.halbig@deutschebahn.com

## Demande d'adoption d'amendement à l'annexe 9 du CUU

### Historique des modifications

Nom du responsable	Date	Para- graphe	Amendement
Lukas Halbig	02.09.2019		Saisie
Décision GT VTE	24.03.2020		Suivant PV GT VTE 03/2020
Décision GE UW	26.05.2020		Suivant PV GE UW 05/2020

<b>Titre</b>	Nouveauté : Code 3.2.4.5_ 3.2.4.6 ailettes radiales/entretoises circulaires de refroidissement		
<b>Proposition de modification de : EF/détenteur/autres instances :</b>	DB Cargo		
<b>Proposition de modification pour :</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Annexe 9 <input type="checkbox"/> Annexe 11		
<b>Emetteur :</b>	Sven Seligmann		
<b>Lieu, date :</b>	Mayence, 02/09/2019		
<b>Description succincte :</b>	Nouveauté : Code 3.2.4.5_ 3.2.4.6 ailettes radiales/entretoises circulaires de refroidissement cassées sur disques de frein montés sur l'essieu		

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

<b>1.1. Introduction</b>
De plus en plus de wagons (de préférence les wagons porteurs du transport combiné) sont équipés de disques de frein montés sur l'essieu.
<b>1.2. Mode de fonctionnement</b>
-
<b>1.3. Anomalie / Description du problème</b>
Dans le cadre de la visite technique spéciale de cession, les agents chargés de l'examen des wagons relèvent, notamment avant le chargement des wagons, des dommages et anomalies sur les disques de frein montés sur l'essieu. En particulier des ruptures d'ailettes/entretoises circulaires. Faute de code, il n'est pas possible de caractériser de tels constats avec précision.

<b>1.4. S'agit-il d'une règle reconnue de la technique* (par ex. DIN,EN)?</b>
<input type="checkbox"/> non <input checked="" type="checkbox"/> oui, à savoir : UIC 27205 -3 / 2017
<small>**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)</small>
<small>"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)</small>

**2. Situation recherchée**

<b>2.1. Elimination de l'anomalie / Problème (objectif)</b>
Introduction de deux nouveaux codes ainsi qu'un croquis à l'appendice 1 de l'annexe 9 du CUU. Code 3.2.4.5 <i>barreaux</i> de refroidissement et Code 3.2.4.6 ailettes de refroidissement.

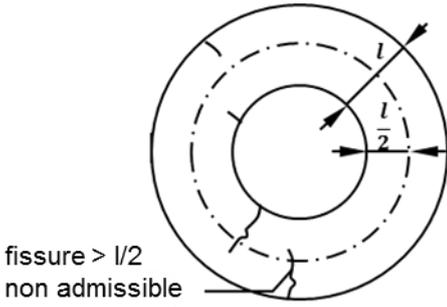
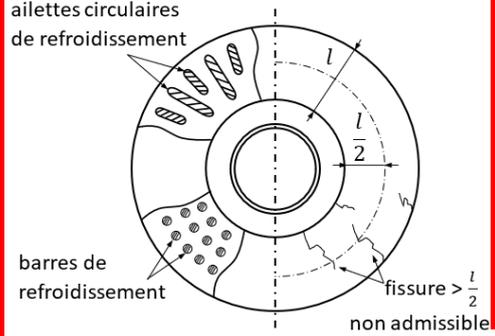
### 3. Supplément concernant seulement la proposition de modification à l'annexe 9 du CUU :

Code couleur pour les modifications:

Noir: Texte en vigueur, pour info et reste inchangé

Rouge : nouveau Texte

Bleu : (évent. barré): texte sera effacé

Organes	Codes	Anomalies/Critères/Indices	Suites à donner	Classes de Défaut	
<b>Frein à disque*</b> * Constatation faite lors d'une visite spéciale en dehors de la visite technique d'échange	3.2.4				
	3.2.4.1	La rainure de contrôle des disques de frein n'est plus complètement visible (usure maximum)	K + R1 (isoler le frein)	3	
	3.2.4.2	Fixation défectueuse du disque de frein sur l'axe d'essieu	Retrait	5	
	3.2.4.3	Disque de frein fissures non admissible > l/2 selon schéma	K + R1 (isoler le frein)	3	
					
					
	3.2.4.4	Fissure traversante	Retrait	5	
	3.2.4.5	Barres de refroidissement manquantes, fissurées - plus de 2 côte-à-côte - plus de 6 au total	K + R1	3	
	3.2.4.6	Ailettes circulaires de refroidissement fissurées - plus de 4, avec moins de 3 canaux de refroidissement intacts entre les ailettes avec fissure	K + R1	3	

#### 4. Motif

L'équipement de wagons en disques de frein montés sur l'essieu et les constats de dommages/anomalies nécessitent des codes avaries supplémentaires.

#### 5. Evaluer les possibles incidences positives ou négatives

*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 : classement 4,

Interopérabilité : classement 1,

Compétitivité : classement 1,

Coûts : Notation 5 (coûts d'entretien exorbitants en cas d'évaluation trop sévère des dommages)

Gestion : classement : 4

Sécurité : classement 1,

**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.

Analyse des risques réalisée par :

<b>6.1. La modification a-t-elle un impact sur la sécurité?</b>	<input type="checkbox"/> non <input checked="" type="checkbox"/> oui
Motif : À l'heure actuelle, il n'existe aucun moyen de signaler explicitement les défauts des disques de frein d'arbre à l'aide d'un code. Les défauts des composants des freins, en l'occurrence les disques de frein d'arbre, représentent un défaut important pour la sécurité.	
<b>6.2. La modification est-elle significative?</b>	<input checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui
Motif : voir modèle Joindre en annexe le modèle-type du test de substantialité :	
<b>6.3. Détermination et classification du risque :</b>	<input checked="" type="checkbox"/> supprimé
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 :	
<b>6.4. Des mesures de sécurité ont-elles été mises en oeuvre?</b>	<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"> <li>• "règles reconnues de la technique"</li> <li>• Recours à un référentiel</li> <li>• Evaluation explicite du risque</li> </ul>	
<b>6.5. L'analyse de risque a-t-elle été présentée à l'instance d'évaluation ?</b>	<input checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui
Instance d'évaluation : joindre le résultat de l'évaluation en annexe :	[Annexe]