

## Relevé des véhicules ayant satis fait aux essais de refoulement

Wagons avec Lht  $\geq$  15,5 m et 2a\*  $\leq$  10 m;

Réseau	Date de la demande	Type de wagon	Caractéristiques principales du wagon	Décision de la SC 2 de l'UIC
SNCF	09.09.1996	Couplage articulé de 2 x 2 essieux (Porte-autos)	Lht = 32,400 m Empattement = 2 fois 10 m Tare = 32,2 t Effort de compression admissible FL = 250 kN Rigidité torsionnelle $c_t^* = 3,56 \times 10^{10} \text{ kNmm}^2/\text{rad}$	1/97
DB	28.04.1999	Hbbills Wagon à parois coulissantes	Lht = 17,250 m Empattement = 10 m Tare = env. 18 t Effort de compression admissible FL = 341 kN Rigidité torsionnelle $c_t^* = 2,62 \times 10^{10} \text{ kNmm}^2/\text{rad}$	06/99
DB	24.07.2000	Lekks couplage articulé à 2 niveaux avec trois essieux (Porte-autos)	Lht = 27,000 m Empattement = 2 fois 10 m Tare = 28,5 t Effort de compression admissible FL = 241 kN Rigidité torsionnelle $c_t^* = 2,065 \times 10^{10} \text{ kNmm}^2/\text{rad}$	1/01
CFF/SBB	27.03.03	Hbbills-uy Wagon à parois coulissantes	Lht = 16,72 m Empattement = 10 m Tare = env. 17,7 t Effort de compression admissible FL = 250 kN Rigidité torsionnelle $c_t^* = 1,45 \times 10^{10} \text{ kNmm}^2/\text{rad}$	06/03
DB AG	28.11.03	Hbbills-uy Wagon à parois coulissantes	Lht = 16,72 m Empattement = 10 m Tare = env. 17,7 t Effort de compression admissible FL = 250 kN Rigidité torsionnelle $c_t^* = 1,45 \times 10^{10} \text{ kNmm}^2/\text{rad}$	01/04