

DIN EN 15687

ICS 45.060.20

**Bahnanwendungen –
Fahrtechnische Prüfung für die fahrtechnische Zulassung von
Güterfahrzeugen mit statischer Radsatzlast größer als 225 kN und bis zu
250 kN;
Deutsche Fassung EN 15687:2010**

Railway applications –

Testing for the acceptance of running characteristics of freight vehicles with static axle loads higher than 225 kN and up to 250 kN;

German version EN 15687:2010

Applications ferroviaires –

Essais en vue de l'homologation du comportement dynamique des wagons pour charges statiques d'essieu de plus de 225 kN et jusqu'à 250 kN;

Version allemande EN 15687:2010

Gesamtumfang 20 Seiten

Normenausschuss Fahrweg und Schienenfahrzeuge (FSF) im DIN

Nationales Vorwort

Dieses Dokument (EN 15687:2010) wurde vom Technischen Komitee CEN/TC 256 „Eisenbahnwesen“ erarbeitet, dessen Sekretariat vom DIN (Deutschland) gehalten wird.

Das zuständige deutsche Gremium ist der Arbeitsausschuss NA 087-00-02 AA „Fahrwerke“ des Normenausschusses Fahrweg und Schienenfahrzeuge (FSF) im DIN.

Deutsche Fassung

**Bahnanwendungen —
Fahrtechnische Prüfung für die fahrtechnische Zulassung von
Güterfahrzeugen mit statischer Radsatzlast größer als 225 kN
und bis zu 250 kN**

Railway applications —
Testing for the acceptance of running characteristics of
freight vehicles with static axle loads higher than 225 kN
and up to 250 kN

Applications ferroviaires —
Essais en vue de l'homologation du comportement
dynamique des wagons pour charges statiques d'essieu de
plus de 225 kN et jusqu'à 250 kN

Diese Europäische Norm wurde vom CEN am 25. März 2010 angenommen.

Die CEN-Mitglieder sind gehalten, die CEN/CENELEC-Geschäftsordnung zu erfüllen, in der die Bedingungen festgelegt sind, unter denen dieser Europäischen Norm ohne jede Änderung der Status einer nationalen Norm zu geben ist. Auf dem letzten Stand befindliche Listen dieser nationalen Normen mit ihren bibliographischen Angaben sind beim Management-Zentrum des CEN oder bei jedem CEN-Mitglied auf Anfrage erhältlich.

Diese Europäische Norm besteht in drei offiziellen Fassungen (Deutsch, Englisch, Französisch). Eine Fassung in einer anderen Sprache, die von einem CEN-Mitglied in eigener Verantwortung durch Übersetzung in seine Landessprache gemacht und dem Management-Zentrum mitgeteilt worden ist, hat den gleichen Status wie die offiziellen Fassungen.

CEN-Mitglieder sind die nationalen Normungsinstitute von Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Irland, Island, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, den Niederlanden, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, der Schweiz, der Slowakei, Slowenien, Spanien, der Tschechischen Republik, Ungarn, dem Vereinigten Königreich und Zypern.



EUROPÄISCHES KOMITEE FÜR NORMUNG
EUROPEAN COMMITTEE FOR STANDARDIZATION
COMITÉ EUROPÉEN DE NORMALISATION

Management-Zentrum: Avenue Marnix 17, B-1000 Brüssel

Inhalt

	Seite
Vorwort	3
Einleitung.....	4
1 Anwendungsbereich	5
2 Normative Verweisungen	6
3 Begriffe	6
4 Stationäre Versuche	6
5 Streckenversuche	6
5.1 Allgemeines	6
5.2 Art des Streckenversuchs und des Messverfahrens	7
5.2.1 Allgemeines	7
5.2.2 Wahl der Streckenversuchsart	7
5.2.3 Wahl des Messverfahrens	7
5.3 Beurteilungsgrößen, Grenz- und Messwerte	8
5.4 Durchführung von Streckenversuchen	8
5.5 Versuchsauswertung	8
5.6 Ergebnisdokumentation.....	8
Anhang A (normativ) Prüfbedingungen für die Erweiterung der Zulassung	9
Anhang B (normativ) Betriebsparameter.....	15
Anhang C (normativ) Formelzeichen	16
Anhang ZA (informativ) Zusammenhang zwischen dieser Europäischen Norm und den grundlegenden Anforderungen der EG-Richtlinie 2008/57/EG	17
Literaturhinweise	18

Vorwort

Dieses Dokument (EN 15687:2010) wurde vom Technischen Komitee CEN/TC 256 „Eisenbahnwesen“ erarbeitet, dessen Sekretariat vom DIN gehalten wird.

Diese Europäische Norm muss den Status einer nationalen Norm erhalten, entweder durch Veröffentlichung eines identischen Textes oder durch Anerkennung bis November 2010, und etwaige entgegenstehende nationale Normen müssen bis November 2010 zurückgezogen werden.

Es wird auf die Möglichkeit hingewiesen, dass einige Texte dieses Dokuments Patentrechte berühren können. CEN [und/oder CENELEC] sind nicht dafür verantwortlich, einige oder alle diesbezüglichen Patentrechte zu identifizieren.

Dieses Dokument wurde unter einem Mandat erarbeitet, das die Europäische Kommission und die Europäische Freihandelszone dem CEN erteilt haben, und unterstützt grundlegende Anforderungen der EG-Richtlinie 2008/57/EG.

Zum Zusammenhang mit EG-Richtlinien siehe informativen Anhang ZA, der Bestandteil dieses Dokuments ist.

Es ist vorgesehen, die Anforderungen der vorliegenden Europäischen Norm in die EN 14363 zu überführen, wenn diese überarbeitet wird.

Entsprechend der CEN/CENELEC-Geschäftsordnung sind die nationalen Normungsinstitute der folgenden Länder gehalten, diese Europäische Norm zu übernehmen: Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Irland, Island, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, Schweiz, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechische Republik, Ungarn, Vereinigtes Königreich und Zypern.

Einleitung

Diese Europäische Norm behandelt die Streckenversuche für die fahrtechnische Zulassung von Güterfahrzeugen mit einer statischen Radsatzlast größer als 225 kN und bis zu 250 kN. Diese Europäische Norm wurde von der WG 10 „Zusammenwirken Fahrzeug/Fahrweg“ des CEN/TC 256 „Eisenbahnwesen“ als Ergänzung zur EN 14363:2005, die die Zulassung von Schienenfahrzeugen mit statischen Radsatzlasten von bis zu 225 kN zum Gegenstand hat, erarbeitet. Es ist vorgesehen, die Anforderungen dieser Norm bei einer Überarbeitung der EN 14363:2005 in diese zu überführen.

Die Erarbeitung dieser Europäischen Norm erfolgte auf Grundlage bestehender Regeln, Praktiken und Verfahren. Folgende Grundsätze wurden angewendet:

- 1) das Eisenbahnsystem erfordert umfassende technische Regeln, um ein einwandfreies Zusammenwirken von Fahrzeug und Fahrweg sicherzustellen;
- 2) aufgrund zahlreicher nationaler und internationaler Bestimmungen war es erforderlich, neue Schienenfahrzeuge vor ihrer Inbetriebnahme zu prüfen und zuzulassen. Darüber hinaus war es erforderlich, die bestehende Zulassung bei Erweiterung der Betriebsbedingungen zu prüfen;
- 3) in Anbetracht der wachsenden Bedeutung des internationalen Eisenbahnverkehrs, ist die Vereinheitlichung vorhandener Bestimmungen erforderlich. In einigen Fällen sind außerdem zusätzliche Regeln notwendig. Weiterhin ist eine Aktualisierung vorhandener Bestimmungen aufgrund des beträchtlichen Fortschritts auf dem Gebiet der eisenbahnspezifischen Verfahren für Messungen, Auswertungen und Datenbearbeitungen notwendig;
- 4) von besonderer Bedeutung ist, dass der vorhandene Grad an Sicherheit und Zuverlässigkeit nicht beeinträchtigt wird, auch wenn Änderungen in der Konstruktion und der Betriebspraxis erforderlich sind, z. B. durch Einführung höherer Geschwindigkeiten, höherer Radkräfte.

Diese Europäische Norm berücksichtigt den aktuellen Stand der Technik, der allgemein für Prüfverfahren und die Auswertung von Streckenversuchen angewendet wird.

ANMERKUNG Dieses Dokument ist im Wesentlichen aus UIC 518-2 abgeleitet, welches durch Erfahrungen in der Praxis noch nicht vollständig bestätigt wurde.

Die Arbeitsgruppe ist sich bewusst, dass die Kombination der Prüfbedingungen nicht immer erreicht werden kann. In einigen Fällen können für die vorhandenen Regeln Ausnahmen erforderlich sein, für die der Zulassungsstelle Begründungen vorzulegen sind. In diesem Fall werden die nicht erfüllten Bedingungen aufgezeigt.

Die Arbeitsgruppe erwartet, dass bestehende Unzulänglichkeiten in weiteren Untersuchungen und bei häufiger Anwendung der Regeln erkannt werden.