

Nous faisons référence au courrier daté du 01/07/2013 concernant l'accident de Sevrans le 01/02/2012.

Notre réponse concernant la recommandation R2 se base sur les renseignements fournis par notre ECM.

Vous trouverez en annexe:

- le plan de la vitre frontale des locomotives T13;
- la spécification L-47 qui reprend les caractéristiques de la vitre.

En ce qui concerne les conditions d'utilisation du chauffe-vitre, il est à commande automatique: il est en service dès que le chauffage du poste de conduite est commandé.

La spécification L-47 est largement inspirée de la norme NF F 15-818.

Concernant la résistance aux chocs, on note cependant une différence car seuls des essais à une température de moins de 20° sont demandés dans la L-47.

Cependant, les conditions d'acceptation sont plus strictes que dans la NF F 15-818. En effet, un crière supplémentaire a été ajouté dans la L-47 (les intercalaires ne peuvent pas être déchirés).

Au vu de ces éléments, notre ECM considère qu'il n'est pas nécessaire d'améliorer encore la protection par temps froid contre la pénétration de projectiles dans les cabines de conduite.

Bien à vous,

Luc Duveiller
SNCB/ NMBS Logistics



Director of Safety, Quality & Environment Department
Tel: 00 32 2432 9402
GSM: 00 32 499 59 11 67
Fax: 00 32 2432 9005