Catalogue of Reports & technical Documents

Catalogue des Rapports & Documents techniques

Katalog der Berichte & technischen Dokumente
## Transmission of information through the trainline

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Evaluation of the proposals made by the firms</td>
<td>01/10/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Analysis of interference voltages on information circuits in trains</td>
<td>01/10/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Specification for the experimental system for transmitting information through the train line</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Development of a device for the detection of wheelflats of a certain size

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Definitions of wheel deformation Cause of wheel deformation Effects of deformed wheels Automatic detection of deformed wheels (Enquiry report)</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Recommendations for the construction of a system for the detection of wheelflats</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Testing of the system recommended by the A 110 Specialists Committee for the detection of wheelflats</td>
<td>01/10/1974</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Detailed description of the JUL 400</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Comparative study of the Kolumbus and JUL 400 detectors in traffic</td>
<td>01/04/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>----------------</td>
<td>-----------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>General considerations</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Electrical environment affecting railway signalling installations</td>
<td>01/10/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Software verification procedures from computer based safety systems</td>
<td>01/10/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Procedures for the safe display of information on colour video display units for computer systems</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>An information leaflet about the safety conditions to be fulfilled when using electronic components in signalling</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Catalogue of failures of electronic components Standards</td>
<td>01/10/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Faults and safety in railway safety systems</td>
<td>01/10/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Nonelectrical environment in the case of electronic signalling systems</td>
<td>01/04/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>System structures for achieving safety in the signalling technique Introduction</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Methods of calculating the performance of safety systems</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Definition of terms concerning electronic safety installations</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Technical requirements for the design of circuits operating according to the failsafe principle</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>How can safety be guaranteed by means of electronic process computers used in signalling technique? Introduction and definition of problems</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 41</td>
<td>Survey of the replies received from the Railway Administrations in answer to the Questionnaire of ORE concerning electrical interference in railway signalling installations through environmental conditions, prepared by the Specialists Committee A 118</td>
<td>01/06/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 86</td>
<td>Some aspects of the transmission of safety information, compiled within the scope of activities of ORE Specialists Committee for A 118</td>
<td>01/11/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Application of thyristors in railway technology: consequences and remedies

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Theoretical investigations to determine the disturbances of signalling and communication installations caused by thyristorcontrolled locomotives</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Investigation of tractive units equipped with choppers</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Test with several railcars on the 3 kV d.c. system of the SNCB</td>
<td>01/10/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Studies and results of interference caused by thyristor locomotives working on 25 kV, 50 and 60 Hz</td>
<td>01/10/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Studies with d.c. chopper controlled trainsets Tests on the NS 1,5 kV d.c. power supply system</td>
<td>01/10/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Studies of a.c. thyristor locomotives for 15 kV 16 2/3 Hz cycles and the effect on 100 Hz trackcircuit installations (tests with ÖBB locomotive 1043)</td>
<td>01/04/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>Investigation of the effects of harmonics in catenary contact wires on high voltage supply networks</td>
<td>01/04/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 15</td>
<td>Tests with a series 420 16 2/3 Hz a.c. trainset equipped with different asymmetric thyristor bridges with controlled turnoff</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Progress of work and summary of results relating to interference from thyristor control systems</td>
<td>01/10/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 17</td>
<td>Interference from chopper controlled locomotives: Investigations and results obtained on the 1.5 kV SNCF system</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 18</td>
<td>Investigation of interference in track circuits from static converters used for electric passenger train heating</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 19</td>
<td>Thyristor chopper control and harmonic current in tractive supply systems</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Effects caused by 16 2/3 thyristor controlled motive power units on 100 Hz trackcircuits with motortype relays</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 20</td>
<td>Signal installation interference from the operation of thyristor controlled tractive vehicles on the CSD railway system</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 21</td>
<td>Effect of thyristor controlled motive power units on 25 kV, 50 Hz power supply installations of CSD</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 22</td>
<td>Study of interference in telecommunication lines including data transmission with a.c. traction</td>
<td>01/04/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 23</td>
<td>Final report (1st part). Technical and economic assessment of possibilities obtainable with thyristor from the user's viewpoint</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 24</td>
<td>Power technology problems Study of adverse reactions in the power supply system</td>
<td>01/04/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 25</td>
<td>Problems of interference with information systems installations Investi gation into the disadvantages as regards the electromagnetic compatibility of power and telecommunication</td>
<td>01/04/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 26</td>
<td>Final considerations Comparison of advantages and disadvantages</td>
<td>01/04/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Effects of booster transformers on the magnitude and propagation of harmonics produced by thyristor controlled motive power units</td>
<td>01/04/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Tests to compare thyristorcontrolled tractive units for 16 2/3 Hz on the same test track</td>
<td>01/10/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Application of thyristors in railway technology: consequences and remedies

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Addition of psophometrically weighted interfering currents proposed by several thyristor-controlled a.c. tractive units</td>
<td>01/10/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Investigations on a.c. motive power units with several thyristor circuits (tests and results obtained from the BLS locomotive Re 4/4 No. 161)</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Chopper control systems</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Tests with a static frequency converter for 50 16 2/3 Hz</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Study of the effect of interference on track circuits</td>
<td>01/10/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 108</td>
<td>Permissible signal-to-noise ratios for track circuit receivers, by Mr. Studnicka, ÖBB (Enquiry report)</td>
<td>01/08/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 31</td>
<td>Trilingual glossary of commonly used technical terms and definitions of terms connected with the 'use of thyristors in railway technology' prepared by ORE Specialists' Committee A 122</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 39</td>
<td>Methods for measuring and recording track circuits interference caused by thyristor locomotives Prepared by WP 4 of the ORE Specialists Committee A 122</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 40</td>
<td>The effect of thyristor noise on the quality of telephone communications, by Dr. Ing. Vollmeyer</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 64</td>
<td>Measurement of interference in railway substation filter installations and track circuits caused by traction vehicles with choppers, by ORE Specialists Committee A 122</td>
<td>01/09/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 72</td>
<td>Distribution of the overhead line current between rail and ground depending on the frequency and the distance of a train from the substation, by ORE Specialists Committee A 122</td>
<td>01/09/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 73</td>
<td>Tests to determine disturbance caused in telecommunications installations by electric traction vehicles in a.c. (25 kV, 50 Hz) and d.c. (3 kV) systems. Part I: SNCF test results obtained on the Annemasse-St. Gervais line (25 kV, 50 Hz) Part II: PKP test results obtained on the Chabowka-Skawina line (3 kV d.c.)</td>
<td>01/10/1984</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 91</td>
<td>Calculation of interference with track circuits due to electric traction, prepared by ORE Specialists Committee A 122</td>
<td>01/06/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 92</td>
<td>Oscillation phenomena in the traction current circuit prepared by ORE Specialists Committee A 122</td>
<td>01/12/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Automatic warning of track maintenance gangs

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Enquiry concerning the state of progress and the types of systems and equipment used by the Member Administrations of ORE for the automatic warning of track maintenance gangs</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Part I: Technical specifications for automatic track gang warning systems (AuRoWa) Part II: Elucidations to the specification for an automatic track gang warning system (AuRoWa)</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Test manual for automatic track gang warning systems (AuRoWa) Summary of test results obtained at the Electronic Testing Installation of ViennaArsenal</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Summary report and possible future developments in track gang warning systems Final report</td>
<td>01/04/1981</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Method of measuring the noise emitted by track maintenance machines</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Enquiry into the use of acoustic and visual warning devices</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Research and tests of methods for the visual warning of track maintenance gangs at night and in tunnels. Conclusions and recommendations</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Enquiry report about the suitability of using and designing individual warning devices for staff working in the track danger area</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 113</td>
<td>Automatic train announcement installation ‘AZW 5’. Test Report Functional test and safety investigation</td>
<td>01/03/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 114</td>
<td>Automatic train announcement installation ‘Mini awa’. Test Report Functional test and safety investigation</td>
<td>01/03/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 115</td>
<td>Automatic train announcement installation ‘Pintsch Bamag’. Test Report Functional test and safety investigation</td>
<td>01/03/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 117</td>
<td>Automatic train announcement installation ‘AZW 5 Siliani’. Test Report Functional test and safety investigation</td>
<td>01/03/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 99</td>
<td>Testing of electroacoustic signal generators to ascertain the possibility of monitoring the safety system of an automatic gangwarning system, prepared by the DR in connection with the work of Committee A 124</td>
<td>01/03/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# High power traction current collection at high speeds

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Dynamic behaviour of the 'Overhead contact pantograph' system. Comparison between results of BR simulations and SNCF track tests</td>
<td>01/10/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Final report</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Light a.c. overhead contact equipment for high power collection at speeds up to 300 km/h</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Questionnaire relating to overhead line types, power supply and protection</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Power collection by an electric arc</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Computer program for determining power transmission in overhead lines</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Heating and load capacity of the overhead lines under continuous loading</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Short circuit current load capacity of overhead line system wires and cables</td>
<td>01/04/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Permissible current loading at the contact point between contact wire and current collector at rest and during starting</td>
<td>01/04/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>High current collection at the contact area between contact wire and current collector at high speed</td>
<td>01/04/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 60</td>
<td>High speed tests with overhead equipments and pantographs in Alsace in November 1975, prepared by the SNCF</td>
<td>01/08/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 62</td>
<td>High speed tests of DB on the GüterslohNeubeckum section of line for research into components of the overhead contact system/pantograph system, by Mr. K.H. Bauer</td>
<td>01/06/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 67</td>
<td>Feasibility study of the electronic arc as a means of power collection at high speeds, up to 500 km/h, by Dr. D. Klapas, Dr. R. Hackman, Prof. F.A. Benson, Department of Electronic and Electrical Engineering, the University of Sheffield. This study was carried out for and under the direction of ORE Committee A 129</td>
<td>01/02/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 68</td>
<td>Equipment for measuring the root mean square value of overhead lines current by Mr. K. Bauer, BZA Munich, DB (Part 1) and the PKP Research Institute (Part 2)</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 82</td>
<td>High power traction current collection at high speeds on the RomeFlorence Direttissima line in April 1978, prepared by the motive power and rolling stock department of the FS</td>
<td>01/05/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 83</td>
<td>Measurement of the contact force between pantograph and overhead contact system (BR, SNCF and DB methods), established by BR, SNCF (Direction du Matériel Département MC) and DB</td>
<td>01/05/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Propagation of radio waves

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Classification of railway terrain for radio propagation</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Radio propagation in railway stations</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Radio propagation along railway lines</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Radio propagation in tunnels using radiating cables</td>
<td>01/10/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Radio propagation in tunnels (natural propagation)</td>
<td>01/04/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Summary report and designers' guide (Final report)</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 103</td>
<td>Computer program for the prediction of radio field strength along railway lines</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
A 145

Transmission of data to 9600 bits/s

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Report on the comprehensive proceedings of the A 145 Committee (Final report)</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>-----------------------------------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>-----------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Review of published literature and analysis of applications</td>
<td>01/09/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Transmission of safety information using nonsafetyspecific systems or equipment</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Proof of safety of computer-based safety systems</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Failure catalogue for electronic components</td>
<td>01/04/1988</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Recommendations for protection techniques and standards appropriate to the transmission of safety information</td>
<td>01/04/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Theoretical background of Transmission of Safety Information</td>
<td>01/12/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Software for safety systems: an overview</td>
<td>01/04/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>A survey of the available measures for the protection of safety information during transmission</td>
<td>01/09/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Errors in digital transmission systems</td>
<td>01/04/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Computer based safety systems: requirements specification</td>
<td>01/09/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>The design of computer based safety systems</td>
<td>01/04/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>On proving the safety of transmission systems</td>
<td>01/04/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Software design for computer based safety systems</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 177</td>
<td>Use of electronics in railway signalling Computer programs for measurement and analysis of transmission error structures for various transmission media and interference sources</td>
<td>01/01/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 184</td>
<td>Results of the measurement and analysis of transmission error structures for various transmission media and interference sources by Dipl.Ing. G. List</td>
<td>01/05/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 185</td>
<td>Use of electronics in railway signalling Studies concerning the efficacy of codes for protecting information against transmissions errors by Dipl.Ing. G. List</td>
<td>01/04/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Interference in railway radio communications

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>The design of radio communication systems in electrically noisy railway environments. Results of interference measurements and methods of application</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Optimisation of closely spaced antennas for minimum mutual coupling (Final report)</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 167</td>
<td>Interference in railway radio communications (literature report) 'Radio interference by telecommunication and radio systems in the immediate vicinity'</td>
<td>01/01/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 168</td>
<td>Description of the noise amplitude Distribution measuring equipment developed by the A 157 Committee</td>
<td>01/05/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Individual warning systems for personnel working on the track

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Problem analysis</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Specifications for individual warning systems for personnel working on the track</td>
<td>01/04/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3/1</td>
<td>Part I Specification for individual and gang warning systems for personnel working on the track</td>
<td>01/12/1996</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3/2</td>
<td>Part II Explanatory comments on the specification for individual and gang warning systems for personnel working on the track</td>
<td>01/12/1996</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Final report on the development of preproduction individual warning installations IWA</td>
<td>01/01/1994</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Final report</td>
<td>01/11/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 158</td>
<td>Safety and reliability considerations for individual warning installations</td>
<td>01/08/1983</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 172</td>
<td>Audibility tests on continuous warning signals in individual warning systems for personnel working on the track, by M. Dipl.Ing. R. Bednarkiewicz</td>
<td>01/12/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 288</td>
<td>Workshop on the individual warning installation (IWA)</td>
<td>01/03/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 340</td>
<td>Presentation of the radiocontrolled warning system IWS Proceedings Rome, 27 June 1996</td>
<td>27/06/1996</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Railway application of optical fibre communications

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Guidelines for the design of railway optical fibre communication systems</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Application on rolling stock and investigations of connectors in automatic coupler on Vienna Stadtbahn</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 144</td>
<td>Railway applications of optical fibre communications. Systems installed or in course of installation at the end of 1982</td>
<td>01/11/1983</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 171</td>
<td>Fracture of optical fibres, with particular reference to vibration literature study, by W.R. Smith, ORE Engineer</td>
<td>01/09/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 194</td>
<td>Installation and evaluation of methods for onsite splicing of optical fibres used in railway service</td>
<td>01/02/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Railway energy problems

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Analysis of the replies of the railways to the survey concerning energy consumption</td>
<td>01/04/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Investigations into the effectiveness of technical aids for ensuring as energyoptimum a driving mode as possible</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Model tests in the wind tunnel in connection with the reduction of the aerodynamic resistance of freight wagons</td>
<td>01/04/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Track tests with a view to reducing the aerodynamic drag of freight wagons</td>
<td>01/09/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Analysis of the railways' replies to the questionnaire concerning the use of technical measures for achieving optimum driving from the point of view of energy consumption</td>
<td>26/09/1989</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Economic aspects of the energy policy of the railways</td>
<td>25/10/1990</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Model tests in the wind tunnel with a view to the reduction of the aerodynamic drag of freight wagons</td>
<td>01/10/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Line tests with a view to reducing the aerodynamic drag of freight vehicles</td>
<td>01/07/1992</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Calculation methods for determining interference with light current installations

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Literature study</td>
<td>01/04/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Parameters of the test installation in Velim</td>
<td>26/09/1989</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Rule of thumb method for estimation of transverse noise (psophometric) voltage and its application to the locomotive test in Velim</td>
<td>04/04/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Train detection

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Review of train detection functions and methods</td>
<td>01/01/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Analysis of replies to questionnaire 'Improved immunity to electromagnetic interference'</td>
<td>01/03/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Final report</td>
<td>01/12/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# A 175

**Railway radio propagation, including aspects of transmission of safety information**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Radio wave propagation in stations, on railway lines and in tunnels in the 900 MHz band</td>
<td>01/06/1993</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Transmission of safety information (Final report)</td>
<td>01/07/1992</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 226</td>
<td>Literature report 'Radio transmission in the 900 MHz Band'</td>
<td>01/04/1990</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 256</td>
<td>Railway radio propagation, including aspects of transmission of safety information Description of the 900 MHz measuring system</td>
<td>01/07/1992</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Pantograph/Overhead Line Interaction

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Simulation of the dynamic behaviour of the overhead/pantograph system (two pantograph raised)</td>
<td>01/04/1996</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Final Report</td>
<td>01/02/1997</td>
<td>1000.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Pantograph/Overhead line interaction. Contact Strip / Wire Interaction Materials (CoStrIM) - Collection and analysis of data from the railways and relevant manufacturers</td>
<td>01/04/2011</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Pantograph/Overhead line Interaction - Contact Strip/Wire Interaction Materials (CoStrIM) - Results of bench tests and conclusions</td>
<td>01/03/2013</td>
<td>700.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Maximum current at contact wire/ pantograph contact point, when stationary and when starting</td>
<td>01/01/1996</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Pantograph/overhead dynamic simulations for four raised pantographs</td>
<td>01/04/1995</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Study of the technical compatibility of contact strips and contact wires</td>
<td>01/06/1996</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Maximum current at contact wire/pantograph contact point, at high speed</td>
<td>01/09/1996</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Measurement of the contact resistance of the wirestrip system</td>
<td>01/05/1996</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Pantograph/overhead dynamic simulations. Stage 3: Pantograph optimisation</td>
<td>01/09/1996</td>
<td>1000.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Parameter study by simulation of the electrical and thermal contact between contact wire and contact strip</td>
<td>01/09/1996</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 343</td>
<td>Comparison between ATR 90, DSA 350 S and B&amp;W pantographs on the Munich Freimann vibration rig</td>
<td>01/07/1996</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 348</td>
<td>Compilation of test data from ICE trains</td>
<td>01/06/1996</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>--------------------------------------------------------------</td>
<td>--------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Comparison of different AVI systems</td>
<td>04/04/1991</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Recommendations for Automatic Vehicle Identification Equipment</td>
<td>01/04/1992</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 241</td>
<td>Laboratory tests of Automatic Vehicle Identification (AVI)</td>
<td>01/06/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 266</td>
<td>Final report on AVI tests</td>
<td>01/09/1992</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
A 1a
Calculation of catenary masts and foundations

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Foundations, results of tests, conclusions and practical applications</td>
<td>01/02/1957</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
A 1b
Section insulators for overhead equipments

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Final Report</td>
<td>01/06/1960</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>CR 1</td>
<td>Progress Report No. 1</td>
<td>01/08/1954</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>CR 2</td>
<td>Supplementary Enquiry Report</td>
<td>01/03/1955</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Pantograph pans and contact strip materials

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>CR 1</td>
<td>Description of the test apparatus for measurements of wear; summary of the first test results</td>
<td>01/01/1956</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Harmonization of functional conditions of signalling systems

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Analysis of the specification of functional requirements monitoring (interlocking function 3)</td>
<td>01/04/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Background to the analysis stage and selected aspects of the development of interlocking and its future performance requirements</td>
<td>01/12/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Common Core Specification</td>
<td>01/12/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Final Report</td>
<td>01/12/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 323</td>
<td>Analysis of the functional requirements of a signalling interlocking: Interlocking functions 4 and 5</td>
<td>01/12/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 332</td>
<td>Analysis of the functional requirements of a signalling interlocking: Interlocking functions 7, 8 and 9</td>
<td>01/12/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 334</td>
<td>Japan Railways interlockings and their functions by Yuji Hirao, Railway Technical Research Institute  Editor: Bogdan Godziejewski, ERRI</td>
<td>01/08/1996</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 345</td>
<td>Analysis of the functional requirements of a signalling interlocking: Interlocking functions 1, 2, 6, 10, 11 and 12</td>
<td>01/12/1997</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 347</td>
<td>Analysis of the functional requirements of a signalling interlocking: Interlocking functions 1321</td>
<td>01/12/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 355</td>
<td>Presentation of discrepancies in the functional requirements</td>
<td>01/12/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 356</td>
<td>Functional interface: Interlocking ERTMS/ETCS</td>
<td>01/12/1997</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# A 211

## System for the detection of irregularities on running trains

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>DT 321</td>
<td>Specification for laboratory tests with hotbox detectors</td>
<td>01/12/1995</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 353</td>
<td>Testing of hot box detectors Part 1: General description of tests carried out.</td>
<td>01/04/1997</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
A 25

Safety devices for track laid on concrete or steel sleepers

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>The electrical resistance of track circuits on tracks with wooden,</td>
<td>01/06/1957</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>concrete and steel sleepers as well as ways and means of improving</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>the insulation</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Study of the electrical characteristics of a track circuit</td>
<td>01/06/1957</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Methods of computing track circuits</td>
<td>01/06/1957</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Report on the questionnaire on the insulating properties of track</td>
<td>01/03/1959</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>laid on wooden sleepers</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Axle counters</td>
<td>01/03/1959</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Electrical properties of a track laid on wooden sleepers and</td>
<td>01/04/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>practical determination of its essential characteristic data</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>The electrical insulation of rails on concrete sleepers</td>
<td>01/10/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Summary of the studies of the Committee</td>
<td>01/10/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Behaviour of the pantographs and the overhead equipment at high speeds

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Definition of Rail Head Profiles and Tolerances</td>
<td>01/04/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 14</td>
<td>Trilingual glossary of 'Overhead contact system and pantograph terms'</td>
<td>01/12/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
A 31

Study of signalling relays with a view to obtaining the longest life in service having regard to their physical dimension

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RF 0</td>
<td>Final report</td>
<td>01/10/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Disturbance caused in the supply and distribution network by electric traction systems

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RF 0</td>
<td>Final report</td>
<td>01/10/1964</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Shunting sensitivity of track circuits

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Interim report on tests carried out on the electric insulation of an oxide layer on rails</td>
<td>01/07/1957</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Means of obviating difficulties caused by sanding in the functioning of track circuits</td>
<td>01/11/1957</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Establishing of a contact piece for railcar track circuit with new supply methods</td>
<td>01/03/1958</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Study of the stationary rail/wheel contact in the case of oxidized track</td>
<td>01/11/1958</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Scientific principles of electrical contact between two solid bodies having oxidised surfaces</td>
<td>01/11/1960</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Influence exerted by sanded rails and soiled or oxidised running treads of wheels on the functioning of track circuits</td>
<td>01/11/1960</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Electrical contact between rail and rolling wheel in the case of oxidised surfaces. Impedance of wheelsets as a function of the frequency</td>
<td>01/03/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RF 0</td>
<td>Final Report</td>
<td>01/03/1962</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Transmission of information between rail and motive power units

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Principles</td>
<td>01/04/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Evaluation of the tenders received from industry</td>
<td>01/10/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>General description of speed control systems</td>
<td>01/06/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Determination of information requirements</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Technical solutions and costs of different control systems for track of comparison</td>
<td>01/06/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Results of practical transmission tests and measurements of track conductor characteristics</td>
<td>01/04/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Examples of a European linear train control system</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 123</td>
<td>Continuous train control, prepared by WP S 1005</td>
<td>01/04/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Insulated joints for track circuits

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Functional analysis and construction principles of insulated joints. Results of the tests carried out in the track and the laboratory</td>
<td>01/11/1958</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RF 0</td>
<td>Functional analysis and construction principles of insulated joints. Results of the tests carried out in the track and the laboratory. Recommendations (Final Report)</td>
<td>01/10/1961</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
**A 50**

Protection of installations and electric motive power units against the effects of overvoltage

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Tests made with horn type lightning arresters on direct current overhead contact systems</td>
<td>01/03/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Tests concerning the propagation of impulse voltages on 1500 and 3000 Volt overhead contact systems</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Service tests on different types of arresters for 1500 and 3000 V sub stations, paralleling points and vehicles</td>
<td>01/04/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>General survey of the different solutions for protection. Future trends and questions not yet resolved. Final report</td>
<td>01/04/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>International voltage surges caused by the operation of fuses on 3 kV and 1.5 kV direct current electric traction systems</td>
<td>01/04/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Tests on surge diverters (1500 V and 3000 V direct current)</td>
<td>01/03/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Tests in service on surge diverters and horn gap arresters (3000 V direct current)</td>
<td>01/03/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Enquiry on the protection of alternating current installations and motive power units against overvoltage</td>
<td>01/10/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Tests on nonlinear resistor type arresters (1500 V D.C.) and on capacitor type arresters (1500 V and 3000 V D.C.)</td>
<td>01/10/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Definition of the constituent parts of the equipment to be protected against overvoltages</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Comparison in service of different types of lightning arrestor for 1500 V and 3000 V overhead contact systems</td>
<td>01/11/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Arcing tests on catenary insulators</td>
<td>01/11/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Influence of glazed frost and hoar frost on the installations and electric motive power units

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Tests in the low temperature cabinet</td>
<td>01/06/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Icing phenomena on pantographs</td>
<td>01/10/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Icing phenomena on pantographs</td>
<td>01/02/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Deicing tests on overhead contact systems</td>
<td>01/06/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Wear of contact strips and of the overhead equipment when using metallic or composite contact strips

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Enquiry report</td>
<td>01/10/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Second enquiry report</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Line tests: Part 1</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Recommendations for the construction of pantographs for powered vehicles used in international traffic</td>
<td>01/04/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Line tests: Part 2</td>
<td>01/04/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>General survey  Comparison and analysis of the results of the line tests  Conclusions and recommendations</td>
<td>01/04/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Approach time equaliser for flashing light installations for level crossings

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Basic theoretical studies</td>
<td>01/10/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Effect or reduced acceleration</td>
<td>01/03/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
A 76

Data transmission by means of railway telephone circuits at speeds exceeding 600 bauds

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Basic studies</td>
<td>01/10/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Measurements conducted on existing telephone circuits</td>
<td>01/04/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Evaluation of the measurements conducted on existing telephone circuits</td>
<td>01/10/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Description of modems, terminal equipment, transmission equipment and data transmission systems</td>
<td>01/06/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Programmes of measurements Description and scope of the measuring installation</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Description of the different parts of the measuring installation and its operation Results of the first measurements Interference in adjacent audiofrequency and carrierfrequency telephone circuits due to the methods of transmitting lowfrequency selection pulses and measures to be adopted for reducing them</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Influence of the Western Electric dispatching system and of motive power units with 'thyristor' firingangle control on telephone circuits intended for data transmission</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Final recommendations concerning the characteristics of railway circuits forming part a transmission system and description of the basic conditions for the construction of such a system Final Report</td>
<td>01/04/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td></td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
The use of microwave for train control circuits

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Report of enquiry</td>
<td>01/03/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Behaviour of pantographs and the overhead equipment at speeds higher than 160 km/h

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Tests made by the DB at high speeds and with several pantographs</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Theoretical studies and tentative tests conducted by BR (dynamic behaviour)</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Comparison and analysis of test results</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Recommendations concerning the design of pantographs and overhead equipment Final Report</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Test runs on the FS with more than one pantograph</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Static tests of the FS</td>
<td>01/11/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Highspeed tests conducted by the SNCF on 1.5 kV dc systems</td>
<td>01/11/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>SNCF tests at very high speed (single phase traction current)</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Static tests carried out by the SNCF (singlephase a.c. electrification)</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>DB tests in Nirm and Eilendorf tunnels</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Tunnel tests carried out on the FS</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Theoretical investigations and experimental tests by BR (static behaviour)</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
New forms of energy conversion

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Report of Enquiry</td>
<td>01/10/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Identification of wagon numbers

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Description of the systems</td>
<td>01/10/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Test conditions of the systems</td>
<td>01/04/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Recommendation for the choice of a system</td>
<td>01/04/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Detection and localisation of reading gaps</td>
<td>01/10/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>A review of the application of the microwave system</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
**Warning devices using radio**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Enquiry report: Radio warning of one train by another, either direct or through a fixed or mobile radio on the track, and radio warning of a train by means of a fixed or mobile radio on the track</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Visit of the UIC/ORE delegation of the joint 45c subcommittee on the occasion of the visit to the 'International Intermodal Expo 90' in Atlanta USA

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Visit of the UIC/ORE delegation of the joint 45C Subcommittee on the occasion of the visit to the 'International Intermodal Expo '90' in Atlanta USA</td>
<td>01/05/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# AZ 12.03/2

## Functioning, maintenance and economic aspects of braking systems for freight trains in the 21st century

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Functioning, maintenance and economic aspects of braking systems for freight trains in the 21st Century</td>
<td>01/02/1992</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## ViennaArsenel vehicle testing station

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Tests carried out on passenger coaches in the ViennaArsenal testing station during 1963</td>
<td>01/06/1964</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Tests carried out in the Vienna Arsenal testing station during 1964</td>
<td>01/06/1965</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Tests carried out in the Vienna Arsenal testing station during 1965</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Tests carried out in the Vienna Arsenal testing station during 1966</td>
<td>01/11/1967</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Tests carried out in the Vienna Arsenal testing station during 1967</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Annual report 1968</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Annual report 1969</td>
<td>01/06/1970</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 131</td>
<td>Documents ViennaArsenal Vehicle Testing Station (2nd issue)</td>
<td>01/02/1991</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>-------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Tests made in the installation for testing data transmission equipment from 4th October 1967 to 31st August 1968</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Work done at the electronics test installation in the year of 1976/77 (from 1st September 1976 to 31st December)</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Work carried out at the Electronics Test Installation in the year of 1978 (from 1st September 1978 to 31st December 1978)</td>
<td>01/10/1979</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Activities of the electronics test station during 1979 (from 1.1.1979 to 31.12.1979)</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Activities of the electronics test station during 1980</td>
<td>01/09/1981</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>Work carried out by the electronics testing installation in 1981</td>
<td>01/06/1982</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 15</td>
<td>Activities of the electronics testing installation in 1982</td>
<td>01/03/1983</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Activities of the electronics testing installation (ETI) in 1983</td>
<td>01/06/1984</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 17</td>
<td>Activities of the electronics testing installation in 1984</td>
<td>01/06/1985</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 18</td>
<td>Activities of the electronics testing station in 1985</td>
<td>01/10/1986</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 19</td>
<td>Activities of the electronics testing installations in 1986</td>
<td>01/04/1987</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 20</td>
<td>Tests made in the installation for testing data transmission equipment from 1st September 1968 to 31st August 1969</td>
<td>01/07/1970</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Activities of the electronics testing installation in 1987</td>
<td>01/02/1988</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Tests made in the installation for testing data transmission equipment from 1st September 1969 to 31st August 1970</td>
<td>01/08/1972</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Tests made in the electronic test installation from 1st September 1970 to 31st August 1971</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Tests made by the electronic test installation at Vienna Arsenal during the time from 1st September 1971 to 31st August 1972</td>
<td>01/11/1973</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Tests made at the electronic test installation in the year 1972/73 (from 1st September 1972 to 31st August 1973)</td>
<td>01/04/1974</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Tests made at the electronic test installation in the year 1973/74 (from 1st September 1973 to 31st August 1974)</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Tests made at the electronic test installation in the year 1974/75 (from 1.9.1974 to 31.8.1975)</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Tests made at the Electronic Test Installation in the year 1975/76 (from 1st September 1975 to 31st August 1976)</td>
<td>01/04/1977</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 112</td>
<td>Data transmission equipment for local lines, prepared by the Electronic Testing Installation at Vienna Arsenal</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Electronics test station (Vienna Arsenal)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>DT 151</td>
<td>Quantification of the error rates of electronic installations by the Vienna Arsenal research and testing station for railway electronics</td>
<td>01/03/1983</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 169</td>
<td>Methods for testing software safety by Dipl.Ing. M. Geiger</td>
<td>01/07/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Measurements and their analysis in railway technology (5th International Colloquium of ORE/BVFA on railway vehicle technology, held at Vienna, Austria, from 6th to 8th May, 1969)</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Control and optimisation techniques for traffic control systems (First International computer programme Colloquium in Derby from 16th to 18th September 1969)</td>
<td>01/09/1970</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Proceedings of the ORE Colloquium on 'High speeds' held at Vienna Arsenal on 23 April 1971</td>
<td>01/05/1971</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Report on the second Colloquium 'Technical computer programs' (BR Research Department Derby, 16th to 18th May 1972)</td>
<td>01/10/1972</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Report on the third Colloquium 'Technical computer programs' Amsterdam, 8th to 10th May 1973</td>
<td>01/06/1973</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Report on the fourth ORE Colloquium 'Technical computer programs' Munich, May 28th to 30th, 1974</td>
<td>01/09/1974</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Report on the fifth ORE Colloquium 'Technical computer programs' Vienna, June 3rd to 5th, 1974</td>
<td>01/09/1975</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Report on the sixth ORE Colloquium 'Technical computer programs' Lyon, 1st to 3rd June 1976</td>
<td>01/10/1976</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Report on the seventh ORE Colloquium 'Technical Computer Programs' Dresden, 26th to 28th September 1978</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 118</td>
<td>Railway applications of microprocessors A review of the technology, by R &amp; D Division, BR</td>
<td>01/04/1981</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>-----------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 130</td>
<td>Proceedings of the ORE Colloquium ‘Railway applications of micro processors’, held in Madrid on 5th and 6th May 1981</td>
<td>01/03/1982</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>----------</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 129</td>
<td>Proceedings of the ORE Colloquium 'Safe electronic systems', held in Paris on 23rd and 24th September 1980</td>
<td>01/09/1981</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>-----------------------------------------------------------------------</td>
<td>-----------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 161</td>
<td>ORE Information centre on computer programs</td>
<td>01/12/1983</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Catalogue of programs available First issue, December 1983 by W.R. Smith</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>----------</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 139</td>
<td>Proceedings of the ORE Colloquium 'Rational use of electric traction energy', held in Vienna Arsenal on 21st and 22nd October 1981</td>
<td>01/04/1982</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>-----------------------------------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 145</td>
<td>Proceedings of the ORE Colloquium 'Railway operating in winter conditions' held in Basel on 2nd and 3rd November 1982 Part I: Contributions Part II: Summaries of the discussion</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## AZ 45

### Seminar

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>DT 163</td>
<td>ORE Colloquium 'Use of microprocessors in the diagnostic systems of railway equipment', held in Budapest, 23-24.5.1984</td>
<td>01/09/1984</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Seminar

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>DT 189</td>
<td>ORE Colloquium 'Technical aspects of low cost solutions for lines carrying low traffic volumes', Paris, 19/20.6.86</td>
<td>01/05/1986</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>----------</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 199</td>
<td>ORE Colloquium 'Experience with the introduction and operation of high and very high speed lines' held in Arezzo, 2627(28).10.1987</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>-----------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 220</td>
<td>OREColloquium 'Railways and Environment', Rotterdam, 45(6) July 1989</td>
<td>01/07/1989</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>----------------</td>
<td>-----------</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 240</td>
<td>OREColloquium 'Vehicle maintenance' Nürnberg, 67(8) November 1990</td>
<td>01/11/1990</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>DT 264</td>
<td>Designing new lines with CAD Seminar ORE/CSD Jiloviste, 11, 12 September 1991</td>
<td>01/09/1991</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>-----------------------------------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 275</td>
<td>Report on the AAR Seminar 1992, St. Louis, Miss., March 24-26, 1992</td>
<td>01/03/1992</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>---------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 331</td>
<td>ERRI Conference 'Maintenance of railway bridges and civil engineering structures' Congrescentrum De Reehorst Ede, The Netherlands, 46 October 1995</td>
<td>01/10/1995</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Research programme

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Role and methods of work of ORE</td>
<td>01/04/1982</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Updating of the framework research programme for the period 1984-1985</td>
<td>01/04/1984</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Updating of the framework research programme for the period 1987-1990</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 137</td>
<td>Role and methods of work of ORE</td>
<td>01/05/1981</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Constructional arrangements for improving the riding stability and the guiding quality of electric and diesel locomotives and vehicles

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Report on tests made on the locomotive 1141.04 of the Austrian Federal Railways (ÖBB)</td>
<td>01/11/1957</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Energy studies concerning crack formation and wear in rails</td>
<td>01/10/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>A comparison of the methods of measuring on the track and on wheels the lateral forces (Y) and vertical (Q) caused by rolling stock travelling round a curve at Vallorbe, 1962</td>
<td>01/10/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Riding stability Test and evaluation techniques, Criteria</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Track tests on naturallyhard and head hardened test rails (2nd Interim Report)</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>Measurement of the forces acting between wheel and rail</td>
<td>01/10/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 15</td>
<td>Summary of test results and vehicle design recommendations (Final report)</td>
<td>01/10/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Report on the tests carried out in 1954 and 1956 by the SNCF</td>
<td>01/02/1959</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Results of the measurements made with the locomotives 040 DE 12 of the SNCF and No. 0621 of the Westphalian Provincial Railway</td>
<td>01/10/1959</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Comparison of three measuring methods for determining the forces exerted by the wheels of a motive power unit on the rails in a curve of 300 m radius (Giornico 1957)</td>
<td>01/11/1960</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Measurements of the forces exerted on the rails by various types of motive power units (measured in a curve of 300 m radius at Giornico)</td>
<td>01/11/1960</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Comparison of two measuring methods (measuring rail of the CFF and measuring wheelset of the SJ) for determining the forces exerted by the wheels of a vehicle on the rails</td>
<td>01/11/1960</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Results of the measurements made on the locomotives E 424.065 and E 646.014 of the Italian State Railways (FS)</td>
<td>01/07/1961</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Measurements relating to the loco motives E 424.065 and 646.014 of the Italian State Railways (FS)</td>
<td>01/10/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Investigation of riding stability of the electric Co'Co' locomotive No. 1010.01 of the Austrian Railways (ÖBB)</td>
<td>01/06/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>CR 1</td>
<td>Progress Report No. 1</td>
<td>01/02/1955</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Winterresistant motive power units

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Infiltration of snow through the air filters of motive power units and other winter problems</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Draft of technical specification for the supply of alkaline and leadacid starter batteries (Final Report)</td>
<td>01/04/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Noise abatement on diesel locomotives

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Exhaust silencers on railed diesel vehicles</td>
<td>01/03/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>The diesel engine as a source of noise: Noise radiating zones of a diesel engine before and after its fundamental overhaul</td>
<td>01/04/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>The diesel engine as a noise source: Investigation into the noise produced by various mechanical moving parts</td>
<td>01/04/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Fan noise</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>The diesel engine as a source of noise</td>
<td>01/04/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Noise measurements taken at locomotive fans; noisereduction proposals based thereon</td>
<td>01/04/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Summarising presentation of the measures adopted for the abatement of noise and vibrations on dieselengined rails vehicles (Final Report)</td>
<td>01/10/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 19</td>
<td>A dictionary of acoustic and vibration terms, by Mr. R. Lutz</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Reaction of access doors of coaches under winter conditions Insulation of coaches</td>
<td>01/04/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Fire behaviour of materials and structures of railway vehicle. Test methods and selection criteria for the materials. Fullscale fire tests. Structural measures for fire prevention</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Standardisation of a blockbraked solid wheel (tread diameter 920 mm) for coaches with a top speed of 160 km/h Basic calculations</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Standardisation of blockbraked solid wheel (tread diameter 930 mm) designed for coaches operated at a maximum speed of 160 km/h. Measurement of stresses and loads in service</td>
<td>26/09/1989</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Standardisation of a blockbraked solid wheel (tread diameter 920 mm) designed for coaches operated at a maximum speed of 160 km/h. Measurement of permanent thermal deformation</td>
<td>18/04/1990</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 15</td>
<td>Standardisation of a blockbraked solid wheel (tread diameter 920 mm) designed for coaches operated at a maximum speed of 160 km/h. Mechanical rig tests</td>
<td>04/04/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Standardisation of a blockbraked solid wheel (tread diameter 920 mm) designed for coaches operated at a maximum speed of 160 km/h. Measurement of permanent thermal deformation</td>
<td>04/04/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 17</td>
<td>Fire behaviour of materials and structures of railway vehicles. Use of halon fire extinguishers in railway rolling stock</td>
<td>04/04/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 18</td>
<td>Fire behaviour of materials and structures of railway vehicles. Test method to determine the toxicity of fumes</td>
<td>04/04/1991</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 19</td>
<td>Tests on the Direttissima line (Italy) with nonairtight FS passenger coaches and airtight DB coaches Analysis of physical phenomena in conjunction with the reactions of test subjects</td>
<td>01/02/1995</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Permissible loading of internal parts of passenger coaches</td>
<td>01/04/1980</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 20</td>
<td>Resistance of railway coach bodies to impacts</td>
<td>01/12/1994</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 21</td>
<td>Consequences of accidental impacts for passengers Document study Proposals for specifications</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Pressure wave stresses when passing through tunnels at high speed. Pilot study in a pressure chamber of subjective responses of test persons to air pressure changes</td>
<td>01/09/1993</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 22</td>
<td>Reasons for undertaking supplementary studies on improvement of the protection of coaches against fire</td>
<td>01/07/1992</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 23</td>
<td>Comparison of the comfort ratings made in trains and in the pressure chamber</td>
<td>01/02/1995</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 24</td>
<td>Tests of the stability and strength of movable seats and buffing and braking tests with coaches containing such seats</td>
<td>01/07/1993</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 25</td>
<td>Feasibility study of computer modelling of fires in railway vehicles with a view to improving passenger safety</td>
<td>01/11/1992</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 26</td>
<td>Digital simulation (twodimensional) of the collision of two sets of coaches, comparing two structural arrangements</td>
<td>01/01/1995</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 27</td>
<td>Winter problems on coaches (vehicle construction)</td>
<td>01/11/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>-------</td>
<td>--------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 28</td>
<td>Longitudinal strength of railway coach bodies Study with a view to optimizing vehicle body structure in high-speed fixed rake trains for coupling</td>
<td>01/12/1995</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 29</td>
<td>Pressure wave stresses when passing through tunnels at high speed Synthesis of the results of online and pressurechamber tests</td>
<td>01/12/1995</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Permissible loading of external parts of passenger coaches</td>
<td>01/09/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 30</td>
<td>Winter problems in connection with coaches (Structural part of vehicle)</td>
<td>01/11/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Standard wheelsets and axlebox roller bearings for passenger coaches</td>
<td>01/04/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Fire behaviour of materials and structures of railway vehicles General Inquiries Classification of materials</td>
<td>01/09/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Fire behaviour of the materials and structures of railway vehicles. Reaction to fire of materials Test methods</td>
<td>01/09/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Load tests on seats in passenger coaches</td>
<td>01/09/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Load tests on access doors of passenger coaches and luggage vans</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Test programme for coaches and car carrying wagons excluding the bogies</td>
<td>01/04/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 253</td>
<td>Winter problems on passenger coaches (coach construction) This document was prepared by ORE B 106 chaired by Mr LAGNEAU</td>
<td>01/09/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 277</td>
<td>Winter problems in connection with coaches Programme of tests</td>
<td>01/04/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 300</td>
<td>Japanese Railway Standards</td>
<td>01/05/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Pressuretightness and stresses

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>DT 213</td>
<td>Studies into the effect of pressure variations on passengers and structures Literature study by members of WP B 106.3 Chaired by Mr Cheret (SNCF)</td>
<td>01/04/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 255</td>
<td>Planning pressure tests in the pressure chamber Dr Med. Wolfgang Wormer</td>
<td>01/04/1992</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 295</td>
<td>The effects of air pressure changes on train passenger comfort. Results of tests in a pressure chamber by Messrs Gawthorpe (BR) and Robertson (ICE) Supplementary tests in the pressure chamber to show the difference between the various sensations felt by passengers in tunnels Use of the results by Mr Bressanutti (Specialist invited by SNCF) edited by Mr Kaminski (ERRI)</td>
<td>01/02/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 311</td>
<td>Pressure ramps Dr Bressanutti Louis, Medical Practitioner Editing work: A. Kaminski, ERRI</td>
<td>01/01/1995</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 316</td>
<td></td>
<td>01/06/1995</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
**B 106.4**

Improvement of passenger safety in the event of collision development of methods for the interior fittingout of coaches

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Final report</td>
<td>01/11/1997</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Unification of airconditioning and heating installations

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Enquiry into the present position of passenger coach airconditioning in use with the ORE MemberAdministrations</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Air conditioning system for Immediate application</td>
<td>01/04/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Unconventional air conditioning systems for railway service</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Evaluation of the tests made in the Vienna Arsenal climatic chambers with several passenger coach air conditioning systems</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>--------------</td>
<td>-----------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Energy supply systems for air conditioning passenger coaches</td>
<td>01/04/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Measurements on the static converters of coaches: harmonic current</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>and input impedance Preliminary tests on a coach</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Effect of air jets on the heating and comfort of passenger coaches</td>
<td>01/04/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Measurements on the static converters of coaches: Harmonic currents</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>and input impedance. Measurements on 15 EUROFIMA coaches. Laws of</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>addition. Case of supply by overhead lines.</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Unification of control and monitoring panels for electrical equipment</td>
<td>01/09/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>in coaches</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Measurements on the static converters of coaches: Harmonic currents</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>and input impedances. Measurements on 15 EUROFIMA coaches. Laws of</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>addition. Diesel traction</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Tests on HT fuses on coaches</td>
<td>01/04/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>Study of transmission in the rail of harmonic currents generated by the</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>static converters in coaches</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Transmission of information through the UIC 12core train line (</td>
<td>01/04/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>loudspeaker cable); Additional preliminary tests</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 15</td>
<td>Measurements on the static converters of coaches: harmonic currents</td>
<td>01/04/1988</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>and input impedances Synthesis of work Proposal for new limiting</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>values</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Tests to determine the loading capacity of the main highvoltage line</td>
<td>01/04/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>as a fonction of the outside temperature</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 17</td>
<td>Principles of measurement of inter ference currents and input</td>
<td>18/04/1990</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>impedances of the static converters on passenger coaches Theoretical</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>approach</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 18</td>
<td>Tests with a 'MASTERSLAVE' system and tests with a 'TOKEN' system</td>
<td>01/05/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Compatibility between power supply equipment on diesel locomotives</td>
<td>01/09/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>and electrical equipment in coaches fed from the train line</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 19</td>
<td>Evaluation of the tests with several energy supply systems for</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>air conditioned passenger coaches</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 20</td>
<td>Evaluation of the tests carried out to determine the optimum air</td>
<td>01/10/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>circulation and temperature distribution in a couchette compartment</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 21</td>
<td>Specification for electronic regulating and control equipment for</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>coaches</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 22</td>
<td>Specification for transistorized converters for feeding fluorescent</td>
<td>01/04/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>lamps</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 23</td>
<td>Optimisation of the air flow and temperature distribution in coach</td>
<td>01/09/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>compartments equipped with seats and with couchettes</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 24</td>
<td>Criteria (harmonic and input impedance) applicable to static converters</td>
<td>01/04/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Unification of airconditioning and electrical equipment in coaches

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Tests to determine the interaction between the power supply equipment of diesel locomotives and coaches with airconditioning equipment</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 196</td>
<td>Transmission of information through UIC train line Preliminary tests</td>
<td>01/12/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 227</td>
<td>Transmission of information through the UIC 12core train line Test on a 'master/slave’ transmission system DB tests</td>
<td>01/04/1990</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### B 108.3

#### Transmission of information in the train by a central data line

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>DT 273</td>
<td>Transmission of information through the UIC 12core train line: test with a token transmission system (SNCF/Alsthom)</td>
<td>01/08/1992</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Unloading of self-discharging wagons in winter conditions

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Enquiry report (Final report)</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>

19/01/2024
# Standardisation of transcontainers and transcontainer wagons

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Studies of the Committee during 1968 in connection with the standardisation of wagons and their locating and securing systems</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>80' wagon for carrying large containers in liner trains</td>
<td>01/10/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Standard report form intended for use during the acceptance testing of large containers and for the possible issue of certificates</td>
<td>01/10/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Normal closed container class 20 ISO 1C with side wall doors, standard version Development, construction and testing</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>Technical specifications for intermediate pieces for use in the carriage of two stacked lowheight containers</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 15</td>
<td>Standardisation of the bogie wagons with impact dampers and 60’ loading length for the transport of large containers in ordinary trains</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Technical conditions for doorlocking and lashing components</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 17</td>
<td>Investigation into the stresses exerted on large containers during rail transport and inland transfer with reference to the test conditions of UIC leaflet 5922</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 18</td>
<td>Loading conditions for large container wagons according to UIC leaflet 5714 Section I</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Standardisation of corner castings for transcontainers</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Standardisation of transcontainer wagons for linertrains: Wagons with two bogies and with an effective loading length of 60 ft (18.400 m) Wagons with three bogies and with an effective loading length of 80 ft (26.000 m) Standardisation of locating and securing systems</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Specification for transcontainers of category 20/8 ISO 1C Standard designs for normal, closed containers</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Specification for transcontainers of category 40/8 ISO 1A Standard design for normal closed containers</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Specification for transcontainers of category 30/8 ISO 1B Standard designs for normal closed containers</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Effect of wind on the stability of large containers</td>
<td>01/10/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Locating and securing systems for large containers on container wagons</td>
<td>01/10/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>60’ wagon for carrying large containers in liner trains</td>
<td>01/10/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Study of a plasma torch for improving adhesion

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Operational results and preliminary low temperature studies</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>The effect of the plasma torch on rail head contamination</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Laboratory experiments to simulate rail surfaces</td>
<td>01/10/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Final operational assessment of the plasma torch train (Final report)</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>--------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>First report on the work of standardisation of wagons and description of standard of established classical design</td>
<td>01/04/1956</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Determination of heat transfer through roofs and walls of the type 1 covered vans Part 1: Economic comparison of the use of oak or pine floors for wagons in current use Part 2: Economic comparison concerning the use of roofs formed of steel or of wood covered with waterproof fabric or of light alloy</td>
<td>01/10/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Junction boxes for refrigerator wagons and mechanically refrigerated wagons</td>
<td>01/10/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Standard bogie</td>
<td>01/11/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>Results of corrosion tests on various types of copper bearing and noncopper bearing steel plate</td>
<td>01/04/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 15</td>
<td>Standardisation of the airbrake rigging of standard wagons Wagon - Programme of tests to be carried out on wagons with steel underframe and body structure (suitable for being fitted with the automatic buffing and draw coupler) and on their cast steel frame bogies</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Standardisation of a bogie with the brake in the underframe for SStrafic</td>
<td>01/07/2012</td>
<td>1000.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 17</td>
<td>Flat bogie wagon, type 2 Report on the activities of the jury for the design competition for the 'Wagon of the future' Volume I: Results of the competition and conclusions Volume II: Memorandum on the work and technical discussions of the Jury for the Design Competition for the wagon of the future and Appendices</td>
<td>01/04/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 18</td>
<td>Covered bogie wagon, type Gabbs</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 19</td>
<td>Flexibility of trapezoidal springs (2nd edition)</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 20</td>
<td>Digital simulation (twodimensional) of the collision of two sets of coaches, comparing two structural arrangements</td>
<td>01/04/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 21</td>
<td>Standardisation of caststeel bogies suitable for use in S and SS trafic</td>
<td>01/04/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 22</td>
<td>The influence of the strain rate on the yield point of steel Effect of repeated impacts on the yield point of the steel</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 23</td>
<td>Results of the static and dynamic tests carried out on the prototype wagons</td>
<td>01/07/1959</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>

19/01/2024
<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 30</td>
<td>Winter problems in connection with coaches (Structural part of vehicle)</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 31</td>
<td>Standardisation of a bogie with built in brake cylinder and brake rod adjuster suitable for S traffic</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 32</td>
<td>Principles of carrying out and evaluating impact tests with wagons simulating operational loading</td>
<td>01/04/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 33</td>
<td>Bogie wagon with telescopic hoods and loading cradles for the carriage of steel coils Sahimms (type 2 as per UIC Leaflet 5713)</td>
<td>01/04/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 34</td>
<td>Standardisation of leaf springs with progressive characteristics for 2axle wagons (2nd edition)</td>
<td>01/04/1989</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Part 1: Standardisation of a bogie with cast steel frame, with built in brake cylinder and brake gear adjuster, suitable for use at 100 km/h</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 35</td>
<td>Bogie wagon with opening roof Type Taems</td>
<td>01/04/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 36</td>
<td>Adaptation of wagon bogies to a 22.5 t axleload at a speed of 100 km/h Static and dynamic tests on bogie frames</td>
<td>01/09/1983</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 37</td>
<td>Bogie wagon with bilateral bulk un loading by gravity, without roof, 75 m³ 3Fals (construction type 1 in accordance with UICLeaflet 5713)</td>
<td>01/04/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 38</td>
<td>Recess wagons (Sdkmms) for rail transport of semitrailers, swap bodies and containers in block trains</td>
<td>01/04/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 39</td>
<td>Propelling tests with long twoaxled wagons</td>
<td>01/04/1984</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 40</td>
<td>Line tests on bogies which are to take an axleload of 22.5 t: Y25 L SNCF, Y25 L BR/PKP, 650.2</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 41</td>
<td>Structural modifications to the standard bogie</td>
<td>01/04/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 42</td>
<td>Parabolic springs for wagons (design, calculation, treatment)</td>
<td>01/09/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 43</td>
<td>Bogies suitable for an axleload of 22.5 t; Standardisation</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 44</td>
<td>Tests carried out on the UIC suspension gear for twoaxle wagons with a view to increasing the axle load from 20 t to 22.5 t</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 45</td>
<td>Eanos open bogie wagon for an axleload of 22.5 (Type 2 of UICLeaflet 5712)</td>
<td>01/04/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 46</td>
<td>Tests on the running gear of existing wagons to assess their suitability to run at a maximum speed of 100 km/h</td>
<td>01/09/1988</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 47</td>
<td>Partial standardisation of certain features of the sliding wall wagons for 22.5 t axle load Hbi(ll)ns (Type 1A and 1B of UIC Leaflet 5713) and Hbbi(ll)ns (Type 2A and 2B of UIC Leaflet 5713)</td>
<td>01/04/1989</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 48</td>
<td>Bases of calculation for preparing the set of diagrams for UIC Leaflet 5302</td>
<td>01/10/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 49</td>
<td>Results on the static and dynamic tests carried out on the prototype vans</td>
<td>01/07/1961</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 50</td>
<td>Studies on the bogies of existing wagons in connection with their suitability or adaptation for a maximum speed of 100 km/h</td>
<td>18/04/1990</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 51</td>
<td>Operating of twoaxled wagons with 22.5 t axle loads at 100 km/h Dynamic lateral behaviour</td>
<td>18/04/1990</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 52</td>
<td>Standardization of a sliding synthetic cover for type Shimm(n)s bogie wagons with fixed endwalls and loading cradles</td>
<td>01/10/1992</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 53</td>
<td>Study of Type 1 and 2 standardized flat bogie wagons regarding increasing the permissible axle load to 22.5 t (Rens/ Remmns)</td>
<td>01/10/1992</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 54</td>
<td>Reduction in the aerodynamic drag of wagons</td>
<td>01/10/1992</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 55</td>
<td>Pushing tests on long 2axled wagons with buffer head radii Rh = 2 500 mm and Rv = 2 750 mm</td>
<td>01/06/1994</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 56</td>
<td>Standardization of the Y 25 bogie with radially adjustable wheelsets</td>
<td>01/10/1994</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 57</td>
<td>Standardization of a bogie for high capacity recess wagons</td>
<td>01/02/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 58</td>
<td>Relative to twoaxled wagons in train formation and negotiating track sections with smallradius curves and short straight intermediate sections, studies of the permissible longitudinal compressive forces resulting from braking forces and pushing forces from low speeds</td>
<td>01/01/1994</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 59/1</td>
<td>Part 1 Further development of the MEDYNA program for ride safety studies with freight wagons in threewagonsets</td>
<td>01/06/1996</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 59/2</td>
<td>Part 2 Parameter studies with twoaxled wagons as intermediate wagons in threewagonsets using the MEDYNA computer program</td>
<td>01/06/1996</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 59/3</td>
<td>Part 3 Model of a twowagonset with short coupling for studies of running safety using the MEDYNA simulation programm</td>
<td>01/10/1998</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 59/4</td>
<td>Part 4 Modelling bogie wagons for ride safety studies with the multibody simulation programm SIMPACK</td>
<td>01/10/1997</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 59/5.1</td>
<td>Part 5.1 Continuation using SIMPACK of the development work started with MEDYNA on the simulation of threewagon sets</td>
<td>01/10/1997</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 59/5.2</td>
<td>Part 5.2 Continuation using SIMPACK of the development work started with MEDYNA on the simulations of threewagon sets</td>
<td>01/10/1997</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 59/6</td>
<td>Part 6 Final report on the further development of models for the SIMPACK simulation program</td>
<td>01/09/1998</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Selfdischarging wagon with gravity unloading device. Proposed standard type</td>
<td>01/07/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 60</td>
<td>Regulations for proof tests and maximum permissible stresses 2nd Edition</td>
<td>01/06/2001</td>
<td>800.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 61</td>
<td>Study of dynamic longitudinal forces in trains for combined transport (CT) incorporating bimodal groups and bimodal block trains</td>
<td>01/09/1998</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 62</td>
<td>Twoaxled wagons loaded to 22.5 t/axle Operation at 100 km/h and 120 km/h</td>
<td>01/11/1993</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 63</td>
<td>Standardization of the screw coupler</td>
<td>01/02/1995</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>------------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>--------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 64/1</td>
<td>Revision of the buffing test conditions in Report B 12/RP 17 (Section 3.1) Volume 1 Analysis of the questionnaire sent to the railways and private wagon owners concerning the fitting of wagons with buffers and the handling of wagons during marshalling operations</td>
<td>01/11/1995</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 64/2</td>
<td>Revision of the buffing test conditions in Report B 12/RP 17 (Section 3.1) Volume 2 Comparative tests with a view to selecting a reference buffer for the impact receiving wagon Summary of results</td>
<td>01/11/1995</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 64/3</td>
<td>Revision of the buffing test conditions in Report B 12/RP 17 (Section 3.1) Volume 3 Confirmation tests for the purpose of revising the buffing test conditions</td>
<td>01/11/1995</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 64/4</td>
<td>Revision of the buffing test conditions in Report B 12/RP 17 (Section 3.1) Volume 4 Summary of the test results and proposals for amendments</td>
<td>01/11/1995</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 65</td>
<td>Dynamic riding stability of two-axled wagons with a wheelbase of 2a* &lt; 8 m and 22.5 t axleload when operated at 100 and 120 km/h</td>
<td>01/04/1995</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 66/1</td>
<td>Ride behaviour of bogie wagons at 120 km/h and with a 22.5 t axleload Part 1: Results of running tests and additional tests</td>
<td>01/09/1995</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 66/2</td>
<td>Ride behaviour of bogie wagons at 120 km/h and with a 22.5 t axleload Part 2: Characteristics of track layout and geometry of the test sections</td>
<td>01/09/1995</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 67</td>
<td>Dynamic behaviour of two-axled wagons for a 22.5 t axleload and a wheelbase of less than 8 m, for speeds of 100 km/h and 120 km/h</td>
<td>01/10/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 68</td>
<td>Influence of connecting component wear on the running stability of bimodal systems.</td>
<td>01/02/1999</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 69</td>
<td>Propelling tests to establish the LCF that can be sustained by bogie wagons</td>
<td>01/10/1998</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Static and dynamic tests carried out on the prototype of vans</td>
<td>01/10/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 70</td>
<td>Pushing tests to determine the maximum permissible longitudinal compressive forces for bogie wagons.</td>
<td>01/11/1999</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 71/1</td>
<td>Transverse stresses on buffers and buffer securing elements on wagons and coaches (CDROM)</td>
<td>01/02/2001</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 71/2</td>
<td>Transverse stresses on buffers and buffer securing elements on wagons and coaches (CDROM)</td>
<td>01/02/2001</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 72</td>
<td>Wagons Dynamic behaviour of two-axled wagons with a wheelbase &lt; 8 m</td>
<td>01/10/2001</td>
<td>800.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 73</td>
<td>Wagons Prevention of Buffer Head Scoring</td>
<td>01/01/2007</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 74</td>
<td>Wagons. Stresses due to transverse forces on buffers and application document for demonstrating the strength of buffer fastenings on headstocks</td>
<td>27/06/2007</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 75</td>
<td>Wagons Definition of test conditions for draw bars</td>
<td>01/06/2011</td>
<td>800.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 76</td>
<td>Y/Q Limit value Study into the suitability of a Y/Q limit value of 0.8 for empty wagons</td>
<td>01/01/2009</td>
<td>800.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 122</td>
<td>Dimensional accuracy checking of vehicles</td>
<td>01/07/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 152</td>
<td>Static and service tests with Y25 welded bogie frame for 22.5 t axleload drawn up by the BR</td>
<td>01/09/1983</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Wagons

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>DT 191</td>
<td>Rotational torque between the vehicle body and the bogie of goods wagons This document was drawn up by the members of the ORE B 12 Specialists Committee and the WP 'Bogies General Questions'</td>
<td>01/03/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 230</td>
<td>The current stage of goods wagon technology and prospects for the immediate future</td>
<td>01/10/1990</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 281</td>
<td>UNKE 89 subroutine for the simulation of buffer contact</td>
<td>01/02/1994</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 314</td>
<td>Testing of twoaxled and fouraxled wagons with respect to rail wear in curves and measurement of the curving strength of twoaxled wagons in gravity hump yards</td>
<td>01/10/1995</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 320</td>
<td>Computer analysis of the fatigue strength of wagons</td>
<td>01/06/1995</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 335</td>
<td>Constructional provisions for improved end steps and handrails, taking special account of radio remotecontrolled marshalling</td>
<td>01/10/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 388</td>
<td>Approximate determination of the permissible longitudinal compressive force for twoaxled wagons</td>
<td>01/11/2001</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 404</td>
<td>Wagons Prevention of buffer head scoring. Evaluation of a survey carried out in 2003</td>
<td>01/10/2004</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 418</td>
<td>Wagons Dynamic behaviour of coupled bogie-wagon units fitted with draw bars</td>
<td>01/01/2011</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 419</td>
<td>Simulation calculations to ascertain the safe running of wagons fitted with draw bars - 1st interim report: öBB verification</td>
<td>01/10/2010</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 424</td>
<td>Wagons Simulation calculations to ascertain the safe running of wagons fitted with draw bars 2nd interim report: variant calculation</td>
<td>01/01/2011</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Running safety of vehicles fitted with the automatic coupler

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Problems of running safety for vehicles fitted with the automatic coupler and possible solutions</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Considerations concerning the traverse play in the suspension, compatible with a good riding quality, especially for twoaxled wagons, in taking into account the results of the tests carried out by the B 93 and B 56 Committees</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Advisability of the systematic fitting of a vertical and horizontal stabilising articulation (Part 1: Twoaxled wagons); Calculation bases for determining the permissible longitudinal compressive force for twoaxled wagons without allowing for the introduction of a progressive suspension system</td>
<td>01/04/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Calculation bases for determining the permissible longitudinal force for 2axled wagons in allowing for the introduction of a progressive suspension system; typical results of some calculations made</td>
<td>01/10/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Methods for calculating permissible longitudinal compressive forces for wagons</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Commentary on interim report RP 5</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Survey of problems. Presentation of questions covered (Final report)</td>
<td>01/04/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 34</td>
<td>Probability consideration with a view to the assessment of measures intended to increase the safety against derailment, by Mr. W. Saliger</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>---------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Provisional specifications for the acceptance of brake pads for disc</td>
<td>01/04/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>brakes</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Quality control testing of disc brake pads by measuring the coefficient</td>
<td>01/04/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>of friction</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Problems relating to the braking and dynamic of freight trains up to</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>700 m in length and operated using the P braking system. Basic studies</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>with a view to assessing the influencing parameters</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Brake for wagons with a 22.5 t axle load</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Study of the braking distance of passenger trains for speeds of 200</td>
<td>01/05/1988</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>to 300 km/h</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>Brake assessment for separate vehicles and groups of vehicles</td>
<td>01/11/1996</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Assessment of the brakes of trains by means of the braked weight</td>
<td>01/03/1995</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>percentage for the speed range 120 km/h to 200 km/h</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 15</td>
<td>Brake assessment of highspeed trains (vmax &gt; 200 km/h) by deceleration</td>
<td>01/09/1994</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Assessment of G braking</td>
<td>01/06/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 17</td>
<td>Dynamometers for international approval of friction materials</td>
<td>01/03/2000</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>requirements This report replaces B 126/DT 192 dated May 1987 and the</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 18</td>
<td>The use of the braked weight percentage for the brake assessment of</td>
<td>01/11/1996</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>single vehicles at speeds of 120 km/h to 200 km/h</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 19</td>
<td>Development of physical and mechanical and analytical test procedures</td>
<td>01/10/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>for acceptance testing and quality control of disc brake pads</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 20</td>
<td>The use of disc brakes on wagons</td>
<td>01/02/1997</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 21</td>
<td>Pneumatic behaviour of the air brake on freight trains under</td>
<td>01/01/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>different operating conditions (long gradients in particular)</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 22</td>
<td>Determination of the braking performance of highspeed trains</td>
<td>01/04/1999</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 23</td>
<td>Winter problems with disc brakes</td>
<td>01/12/1998</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 24</td>
<td>Type approval of wheel slide protection equipment</td>
<td>01/01/2002</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 25</td>
<td>Effect of train length on the braking performance of trains</td>
<td>01/12/1997</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 26</td>
<td>Expert appraisal of SNCF’s MF3 dynamo meter</td>
<td>01/12/1997</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 27</td>
<td>Assessment of the PKP dynamometer</td>
<td>01/12/2000</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 28</td>
<td>Assessment of the ZSR dynamometer</td>
<td>01/10/2000</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 29</td>
<td>Pneumatic derailment detector</td>
<td>01/06/2000</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Braking problems

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Enquiry undertaken in 1973 concerning the use of composition brakeblocks</td>
<td>01/10/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 30</td>
<td>Existing and future train control and command systems on the European railways. Models for deceleration curves.</td>
<td>01/04/2001</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 33</td>
<td>Braking issues Use of composite brake blocks on wagons Summary report K blocks</td>
<td>01/01/2004</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 34</td>
<td>Braking Questions. Deceleration curves for ETCS/ERTMS</td>
<td>01/01/2004</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 35</td>
<td>Braking Questions Calculation model for the conversion of ( \lambda ) value into a speed dependent function of deceleration</td>
<td>01/08/2009</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 36</td>
<td>Braking Questions Use of composite brake blocks in freight wagons Summary report on LL brake blocks</td>
<td>01/05/2009</td>
<td>800.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 37</td>
<td>Braking Questions Winter properties of composite brake blocks</td>
<td>01/04/2011</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 38</td>
<td>Braking Questions Replacement of cast iron brake blocks with composite brake blocks of friction category 'L' in supplementary block brakes on passenger coaches</td>
<td>01/02/2011</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 39</td>
<td>Concluding report on an optimised brake rigging for wagons fitted with composite brake blocks (K)</td>
<td>01/07/2011</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Reproducibility and comparability of brake tests on full scale brake dynamometers</td>
<td>01/04/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 40</td>
<td>Braking issues Summary report on the periodic review of friction test benches with disc brakes</td>
<td>01/06/2011</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 41</td>
<td>Braking Questions - Basic principles for the 5th edition of UIC Leaflet 544-1 (Braking power)</td>
<td>01/08/2013</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 42</td>
<td>Braking Questions - Summary report on the periodic inspection of braking test rigs for LL and K blocks</td>
<td>01/12/2011</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 43</td>
<td>Braking Questions - Synthesis paper on the EuropeTrain operation with LL brake blocks - Final Report</td>
<td>01/02/2013</td>
<td>1000.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 44</td>
<td>Braking Questions - Comprehensive report on handbrake issues on freight wagons equipped with composite brake blocks</td>
<td>01/04/2014</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 45</td>
<td>Braking Questions - Basic principles for the 2nd edition of UIC Leaflet 541-03 Driver's Brake valve</td>
<td>01/06/2015</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 46</td>
<td>Braking Issues - Bases of Leaflet 548 &quot;Dynamometric test benches&quot;</td>
<td>01/11/2015</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 47</td>
<td>Braking Issues - Comparative bench tests performed during 2014/2015 to maintain UIC certification for braking test benches</td>
<td>01/12/2016</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 48</td>
<td>Braking questions - Synthesis report on the 3rd edition of UIC Leaflet 541-05, &quot;Wheel slide protection devices&quot;</td>
<td>01/05/2016</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 49</td>
<td>Braking Issues - Synthesis report on the 8th edition of Leaflet 541-3 &quot;Disc brakes&quot;</td>
<td>01/05/2017</td>
<td>800.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Correlation between the chemical and physical properties and the behaviour of disc brake pads during brake applications</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 50</td>
<td>Braking Questions - Basics of UIC Leaflet 541-01 &quot;Brake cylinders/units for air brake&quot;</td>
<td>01/01/2017</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 51</td>
<td>Braking Issues - Bases of the fifth edition of UIC Leaflet 541-4 (Composite brake blocks)</td>
<td>01/06/2018</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>--------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 52</td>
<td>Braking Issues - Braking performance deficit on trains consisting of wagons for combined transport - Root cause analysis and countermeasures</td>
<td>01/05/2019</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 54</td>
<td>Comparative bench tests performed during 2019/2020 to maintain UIC certification for braking test benches</td>
<td>01/01/1900</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>The effect of moisture on the functioning of disc brakes</td>
<td>01/09/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>The influence of winter conditions on the functioning of disc brakes and composition brake blocks</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Comparative tests with disc brakes on 14 fullscale dynamoseters</td>
<td>01/09/1983</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Power limits of the disc brake</td>
<td>01/04/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP A12</td>
<td>Braking Problems - UIC Audit at ÖBB-Produktion GmbH according to UIC Leaflet 541-00 as verification of suitability for carrying out service tests on brake pads and brake blocks</td>
<td>01/11/2012</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP A2</td>
<td>Conformity Assessment of brake components. Compliance testing of brake lining type Becorit V30 according to reference document UIC Leaflet 5413.</td>
<td>01/10/2007</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP A4</td>
<td>Expert assessment of the conformity testing of Becorit B66 brake pads</td>
<td>31/10/2012</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP A5</td>
<td>Braking Questions - Report on conformity assessment of Becorit L249 brake block</td>
<td>01/06/2012</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP A7</td>
<td>Braking Problems Certification of the CoFren C810 K block in the 1xBgu configuration against UIC Leaflet 5414</td>
<td>01/01/2011</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP B2</td>
<td>UIC approval of brake components Certificate for the extension of the UIC approval of Bremskerl 2000 disc brake lining</td>
<td>01/05/2008</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP B3</td>
<td>Conformity testing of brake components Conformity testing of the Bremskerl 7699 brake pad in accordance with reference document UIC Leaflet 5413</td>
<td>01/04/2008</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP B4</td>
<td>Assessment report for full UIC Approval of the Bremskerl 7000 Brake pad</td>
<td>01/12/2009</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C11</td>
<td>Braking Questions - Audit of VR Technologies test facilities</td>
<td>01/11/2013</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C12</td>
<td>Braking - Extension of approval for the CoFren Frendo 2150 brake pad against UIC Leaflet 541-3, Programmes 2B1 and 3A1</td>
<td>01/07/2013</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C13</td>
<td>Conformity assessment of brake components - Approval of the CoFren C333 K block in accordance with UIC Leaflet 541-4 in the 1xBgu configuration on vehicles with nominal wheel diameters of 840 and 760 mm</td>
<td>01/05/2013</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C15</td>
<td>Conformity assessment of brake components - Expansion of the scope of application of the CoFren C810 K brake blocks in the configuration 2xBgu to 25.0 t RSL</td>
<td>01/04/2015</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C2</td>
<td>Expert appraisal of CoFren test bench 3.5.6 (Avellino)</td>
<td>01/01/2012</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C4</td>
<td>Braking issues - Certification of the CoFren C810 K block against UIC Leaflet 541-4 in the 2xBg configuration for Laears ABRFI 1160&amp;A and 1215&amp;B;A car-carrying wagons with wheels of nominal diameter 840 840 mm&lt;/div&gt;</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP C5</td>
<td>Braking Problems - Certification of the CoFren T30S pad against UIC Leaflet 541-3, programmes 5A and 3A1</td>
<td>01/06/2012</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Braking problems

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP C6</td>
<td>Braking Questions - Study of high power brake test bench 065 of the company CoFren in Avellino, Italy</td>
<td>01/05/2013</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C7</td>
<td>Conformity assessment of brake components - Approval of the CoFren C810 K block in accordance with UIC Leaflet 541-4 in the 1 x Bgu configuration on vehicles with nominal wheel diameters of 840 and 760 mm</td>
<td>01/07/2012</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C8</td>
<td>Braking Problems - Inspection report - Conformity assessment of C810 brake block - 920 mm wheel diameter</td>
<td>01/05/2013</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C9</td>
<td>Inspection report - Certification of C810 brake block - 760 mm wheel</td>
<td>01/11/2012</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP D2</td>
<td>CONFORMITY ASSESSMENT OF BRAKE COMPONENTS - Expert assessment of the conformity of Type K FR 513 composite brake blocks from FRENOSPLAST</td>
<td>01/01/1900</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP D3</td>
<td>Conformity assessment of brake components - Approval of the Frenoplast FR 513 K block in accordance with UIC Leaflet 541-4 in 2xBg configuration on vehicles with a nominal wheel diameter of 840 - 730 mm</td>
<td>01/12/2012</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP D4</td>
<td>Conformity assessment of brake components - Inspection report - Appraisal of the FR513 brake block in use on wheels of 840 and 760 mm</td>
<td>19/11/2014</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP E1</td>
<td>Conformity Testing of brake components Brake module MBF01 A from SUMARFABLOK consisting of triple valve ZBF01 and loadpropotional brake valve PBF01A</td>
<td>01/03/2008</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP E2</td>
<td>Conformity Assessment of brake components. Certification of the brake module MBF01 B in accordance with UIC Leaflets 540 and 547</td>
<td>01/09/2008</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP E3</td>
<td>Conformity assessment of brake components. Certification of the brake module MBF02 in accordance with UIC Leaflets 540 and 547.</td>
<td>01/09/2009</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP F2</td>
<td>Supplementary conformity test for ASM20R/C - KES wheel slide protection device</td>
<td>01/09/2011</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP F3</td>
<td>Conformity assessment of brake components - Electronic Distributor Valve EDS 300 with pneumatic fall-back level - UIC approval for vehicles with own electric power supply</td>
<td>01/04/2011</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP G1</td>
<td>Leaflets 540, 54104 and 547. Conformity assessment of the Knorr EDU relay valve against UIC Leaflets 540, 54104 and 547.</td>
<td>01/08/2007</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP G2</td>
<td>Conformity Assessment of brake components. Knorr KKV20 characteristic inflected curve valve ('kink valve').</td>
<td>01/08/2007</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP G3</td>
<td>Conformity Assessment of Brake Components. KnorrBremse MGSEP Compact WSP UIC approval for coaches, locomotives (motive power units), multiple units and high speed trains</td>
<td>01/12/2009</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP G4</td>
<td>Conformity assessment of brake components. Wheel slide protection device Knorr MGS2. Confirmation of UIC approval for locomotives (Railway Traction Vehicles), Multiple Unit Trains and High Speed Trains This report is the property of the KnorrBremse Systeme für Schienenfahrzeuge GmbH Company. Any distribution to third parties without their permission is prohibited.</td>
<td>01/11/2008</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP G5</td>
<td>Braking Problems - Report on the brake test bench KBM-RPS-1 of Knorr-Bremse Systeme für Schienenfahrzeuge GmbH in Munich</td>
<td>01/12/2012</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>

19/01/2024
## Braking problems

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP G6</td>
<td>Conformity assessment of brake components. Additional conformity assessment testing of the KnorrBremse 'MGS 2' WSP with the GV 221 WSP valve against UIC Leaflet 54105, for use on rail vehicles with Vfmax = 405 km/h</td>
<td>01/05/2011</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP G7</td>
<td>Conformity assessment of brake components - Approval of the Knorr-Bremse 6+ end part geometry in accordance with UIC Leaflet 541-06</td>
<td>01/12/2012</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP H1</td>
<td>Conformity assessment of brake components. Conformity assessment of the Lenord, Bauer &amp; Co. GEL 247x speed sensor with the wheel slide protection devices WGMC 19/25 and GMC 29 (KnorrBremse MRP) and MGS1 and MGS2 (KnorrBremse)</td>
<td>01/11/2010</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP I1</td>
<td>Conformity Assessment of brake components. Expertice for the assessment of conformity of Ferrodo ID 1005 brake pads with the reference document UIC Leaflets 5413.</td>
<td>01/06/2008</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP I3</td>
<td>Certification of L brake block Ferodo 3325F according to UIC Leaflet 5414 (3rd edition, May 2007) and report B 126/RP 38 prescriptions</td>
<td>01/12/2009</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP J1</td>
<td>Conformity Assessment of brake components. Conformity assessment against UIC Leaflet 5413 of Carbone Lorraine G35 sintered brake pads for high speed trains with Vmax = 300 km/h Category 1 Type 1.2.</td>
<td>01/06/2008</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP J2</td>
<td>Conformity assessment of brake components - Expert Assessment of Faiveley Transport test bench No. 1 in Gennevilliers</td>
<td>01/03/2013</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP K2</td>
<td>Conformity test of brake components Approval according to the UICLeaflet 54105 of the wheel slide protection system Faiveley AEFG2</td>
<td>01/11/2009</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP K3</td>
<td>Extension of approval acc. to UIC Leaflet 541-05 of Faiveley AEF G2 WSP-SA device and dump valves</td>
<td>01/12/2011</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP K4</td>
<td>Conformity assessment of brake components - Extension of approval as per UIC Leaflet 541-05 for the Faiveley AEF-G2 wheel slide protection device: DV 17 HP dump valve - SVEL2 and SVEL3 speed sensors</td>
<td>01/01/2015</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP K5</td>
<td>Conformity assessment of brake components - Report after inspection - Assessment of SW4S distributor</td>
<td>01/12/2013</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP L1</td>
<td>Assessment of compliance with the requirements of UIC Leaflet 5413 (6th edition  November 2006) Flertex 666 brake linings made of organic material for carriages vmax = 200km/h  Category 4 Type 4.</td>
<td>01/12/2007</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP M1</td>
<td>Conformance test for brake components. Relay valve MZTHepos AKR SS/20 with MV 1 weighing valve for selfajustling loadproportional braking with continuous brake cylinder pressure control. Relay valve MZTHepos AKR S/20 with MV 2 weighing valve for emptyloaded changeover.</td>
<td>01/04/2008</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP M2</td>
<td>Conformity Assessment of brake components. MZTHepos MKV20 kink valve.</td>
<td>01/04/2008</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP M3</td>
<td>Conformity Assessment of brake components. MZTHepos MDV100 derailment detector.</td>
<td>01/07/2010</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP M4</td>
<td>Approval of Brake Components Conformity test of the wheel slide proection system 'Athena' from POLI S.p.A., in accordance with UIC Leaflet 54105</td>
<td>01/12/2009</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Braking problems

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP M4.1</td>
<td>Conformity testing of Brake Components. Supplementary conformity test for the 'Athena' wheel slide protection system from POLI S.r.l. with SKF speed sensors and Parizzi solenoid valves for uses in railway vehicles up to Vfmax = 200 km/h in accordance with UIC Leaflet 54105</td>
<td>01/11/2010</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP N10</td>
<td>Conformity assessment of brake components - Extension of UIC certification for the Jurid 816M brake block to wheels of diameter 730 - 840 mm for axle loads up to 18 t in the 2xBg configuration</td>
<td>01/03/2014</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP N3</td>
<td>Assessment report for submission of HONEYWELL IK 3/8 disc brake test bench for UIC approval</td>
<td>01/10/2011</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP N4</td>
<td>Assessment report for submission of Honeywell IK 3/3 brake block test bench for UIC approval</td>
<td>01/04/2011</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP N5</td>
<td>Braking questions. Approval of the CoFren C810 K and Jurid 816M blocks in accordance with UIC Leaflet 5414 in the 2xBg configuration on vehicles with nominal wheel diameter of 840 mm</td>
<td>01/07/2011</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP N6</td>
<td>Approval of brake block type Jurid 816M in accordance with UIC Leaflet 541-4 in 2xBg configuration on vehicles with a nominal wheel diameter of 840 mm to 730 mm</td>
<td>01/01/1900</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP N8</td>
<td>Conformity assessment of brake components - Extension of approval for the Honeywell Jurid 878 brake pad against UIC Leaflet 541-3, Programmes 2B1 and 3A1</td>
<td>01/10/2013</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP N9</td>
<td>Conformity assessment of brake components - Re-certification of the Jurid 816M composite brake block</td>
<td>01/01/2015</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP O1</td>
<td>Conformity test of brake pad type Cosid 828 in accordance with reference document UIC Leaflet 5413</td>
<td>01/05/2008</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP P1</td>
<td>Appraisal report on the ICER 106.</td>
<td>29/09/2008</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP P2</td>
<td>Conformity assessment of brake components - Expert appraisal of ICER test bench (Pamplona)</td>
<td>01/02/2015</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP P3</td>
<td>Conformity Assessment of Brake Components</td>
<td>01/12/2009</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Conformity assessment of the ICER 90362 brake block against UIC Leaflet 5414 and Report B 126 RP 38</td>
<td>01/12/2009</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP P4</td>
<td>Braking Questions - Certification of the ICER 203 brake pad against UIC Leaflet 541-3 for the test programmes 2B1 and 3A1 and service tests</td>
<td>01/01/2014</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP R1</td>
<td>Homologation Italian Brakes IB FS5M1</td>
<td>05/11/2009</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP S1</td>
<td>Conformity assessment of brake components - Conformity assessment of the Siemens AG SIBAS® WSP (BSG 2) against UIC Leaflet 541-05 for use on coaches, locomotives/motive power units, multiple units and high speed trains</td>
<td>01/03/2013</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP S2</td>
<td>Conformity assessment of brake components - Conformity assessment of the Siemens AG SIBAS® &quot;kompakt&quot; (BSG 3) WSP against UIC Leaflet 541-05 for use on coaches, locomotives/motive power units, multiple units, and high speed trains</td>
<td>01/03/2014</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP T1</td>
<td>Conformity assessment of brake components - Conformity testing of Selectron Systems AG &quot;WSP800&quot; wheel slide protection system in accordance with UIC Leaflet 541-05 UIC approval for use in passenger coaches, locomotives (tractive units) and trainsets</td>
<td>01/05/2013</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP U1</td>
<td>Conformity assessment of brake components - Approval of the Purantech BZP625 brake pad against UIC Leaflet 541-3 test programmes 1 and 3A1</td>
<td>01/06/2014</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Braking problems

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP W1</td>
<td>Conformity assessment of brake components - UIC Certification of the RTA Brake Testing Facility</td>
<td>01/11/2014</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 105</td>
<td>A study of 'model' pad friction materials, prepared by the Research and Development Division of the BR Technical Centre, Derby</td>
<td>01/04/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 143</td>
<td>Effect of water on the friction brake of railway vehicles by C. Pritchard</td>
<td>01/11/1983</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 192</td>
<td>Suitability of dynamometers for the international approval of friction materials</td>
<td>01/05/1987</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 308</td>
<td>Analysis of the effect of resistance to forward motion on the results of braking tests with freight trains and individual wagons</td>
<td>01/06/1998</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 350</td>
<td>Brake requirements for highspeed trains</td>
<td>01/03/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 351</td>
<td>Aquaplaning on disc brakes of rail vehicles</td>
<td>01/03/1997</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 354</td>
<td>Precalculating braked mass</td>
<td>01/05/1999</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 359</td>
<td>Periodic checking of the dynamometers on FS, CFR and CD</td>
<td>01/10/1998</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 366</td>
<td>Brake control for freight trains on long gradients</td>
<td>01/06/1998</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 371</td>
<td>Precalculating the performance of the magnetic track brake</td>
<td>01/05/1999</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 393</td>
<td>Inquiry on braking safety margins Recommendations for input into ERTMS curves</td>
<td>01/01/2004</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 407</td>
<td>Braking questions. Safety margins for continuous speed control systems on existing lines and migration strategies for ETCS/ERTMS</td>
<td>01/01/2005</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 408</td>
<td>Braking - Ventilation of friction test benches</td>
<td>01/02/2013</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 411</td>
<td>Braking Questions - Simplified brake tests with composite LL blocks under winter conditions in Sweden, February-April 2004</td>
<td>01/01/2005</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 412</td>
<td>Summary appraisal of line tests under winter conditions, tests in the RTA climate-controlled chamber and bench tests</td>
<td>01/11/2004</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 413</td>
<td>Braking Problems - Feasibility study on the replacement of cast iron blocks with L blocks (additional block brake on coaches)</td>
<td>01/05/2005</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 414</td>
<td>Braking questions. Methodology for the safety margin calculation of the emergency brake intervention curve for trains operated by ETCS/ERTMS</td>
<td>01/06/2006</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 417</td>
<td>Braking Issues. Efficiency of screw brakes in immobilising wagons &amp; Results of a survey conducted amongst the railways in 2005/2006</td>
<td>01/01/2011</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 421</td>
<td>Braking Questions - Comparison between probabilistic mathematical safety margins calculations and operational data</td>
<td>01/05/2008</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 422</td>
<td>Influence of head and tail wind on the braking distance of trains and single vehicles</td>
<td>01/12/2011</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 423</td>
<td>Braking Questions - Extension of the ETCS conversion model for train lengths up to 1 500 m</td>
<td>01/01/2013</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>----------------</td>
<td>--------</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 425</td>
<td>Braking Questions - Comparison of results from braking incident tests (fusible tests) - bench tests and line tests</td>
<td>01/07/2014</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 426</td>
<td>Braking Problems - Calculations of the Kappa-factor for G braked trains longer than 700 m</td>
<td>01/11/2012</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 427</td>
<td>Braking questions - ETCS Braking Curve Guideline</td>
<td>01/05/2012</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 428</td>
<td>Braking Issues - Simplified brake tests with K brake blocks (Bremskerl 8675H and Becorit K26) in winter conditions in Finland - March 2008</td>
<td>01/06/2008</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 429</td>
<td>Braking Questions - Comparison of bench and in-line drag braking test results</td>
<td>01/08/2013</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 430</td>
<td>Braking questions. Summary report on the conversion model to calculate the deceleration curves on the basis of the 'I'value</td>
<td>01/07/2009</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 432</td>
<td>Braking - Braking test bench conditions for simulating descents on steep gradients</td>
<td>01/10/2013</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 433</td>
<td>Braking Questions - Composite brake block contour optimisation to reduce equivalent conicity - Synthesis of phase 1 results</td>
<td>01/03/2013</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 434</td>
<td>Braking Issues - Testing the K brake block Jurid J816M Simplified brake tests in winter conditions Sweden December 2007</td>
<td>01/06/2008</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 435</td>
<td>Braking Issues - Testing the LL brake block ICER Becorit IB116* Simplified brake tests in winter conditions Sweden February 2008</td>
<td>01/06/2008</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 436</td>
<td>Braking Problems - Test report from simplified braking tests conducted with the Bremskerl 8675H and Becorit K26 composite K brake blocks under winter conditions in Finland February-March 2008</td>
<td>01/05/2008</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 437</td>
<td>Braking questions - Assessment of the braking performance of vehicles with an admissible maximum speed below 100 km/h</td>
<td>01/12/2012</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 440</td>
<td>Braking Questions - Exchangeability of the LL-blocks IB116* and C952-1 with cast iron blocks (type P10)</td>
<td>01/03/2013</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 441</td>
<td>Braking Questions - Optimization of the contour of composite brake blocks to reduce the equivalent conicity - Synthesis of the results of final phase results</td>
<td>01/06/2014</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 442</td>
<td>Braking Issues - Determination of inspection criteria for the manufacturing and delivery of K and LL brake blocks</td>
<td>01/11/2013</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 444</td>
<td>Braking Questions - Approval of LL blocks in accordance with UIC Leaflet 541-4 in 2xBg configuration on vehicles with nominal wheel diameters of 840 mm and 760 / 730 mm</td>
<td>01/12/2014</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 446</td>
<td>Braking Problems - Feasibility study on standardized specifications for direct electro-pneumatic brake</td>
<td>01/01/2017</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 447</td>
<td>Braking Problems - Assessment of life cycle costs of composite brake blocks - using the modified “FreightSimSilent” simulation tool</td>
<td>01/02/2017</td>
<td>800.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 448</td>
<td>Braking Questions - Manual for the application of the evaluation tool for the assessment of the friction properties of brake pads</td>
<td>01/04/2017</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 49</td>
<td>A study of the debris and changes in surface structure of pads used for disc braking, compiled within the scope of work of the B 126 Specialists Committee by the BR, Derby</td>
<td>01/04/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>--------------</td>
<td>-------------------------------------------------------------------------------------------</td>
<td>----------</td>
<td>-------</td>
</tr>
<tr>
<td>B 126 / DT 450</td>
<td>Braking Questions - Substantiation and explanation for use of the tool for the identicality-check for recertification of LL-blocks</td>
<td>01/12/2022</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Distribution of the temperature in ice cooled or mechanically refrigerated vehicles

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Different bunker arrangements in ice cooled vans</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Comparison of air distribution systems in a 20’ refrigerated container</td>
<td>01/10/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Comparison of air distribution systems in a 20’ refrigerated container Part II</td>
<td>01/04/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Acceptance testing and maintenance of diesel engines

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>ORE code for standard diesel locomotives (Cancels February 1956 edition)</td>
<td>01/06/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Regulations for the homologation by ORE of diesel locomotives liable to be chosen as standard locomotives</td>
<td>01/06/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Maintenance of diesel engine crank shafts</td>
<td>01/10/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Collective heating of coaches in dieselhauled trains Cost of supplying steam and electric heating energy</td>
<td>01/04/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>Maintenance of pistons, gudgeon pins, piston rings and cylinder liners of Diesel locomotives</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 15</td>
<td>ORE regulations for the testing on the testbench of diesel traction engines liable to be fitted to railway vehicles (100 hour type test and 360 hour test)</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Prevention of corrosion in diesel engine cooling circuits</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 17</td>
<td>Regulations for the official acceptance testing by ORE of diesel traction engines liable to be fitted to railway vehicles</td>
<td>01/04/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 18</td>
<td>Maintenance of cylinder heads, valves and accessoires</td>
<td>01/04/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 19</td>
<td>Maintenance of fuel injector of diesel engines</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Proposed choice of standard European types after general 'invitation' to industry</td>
<td>01/03/1957</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 20</td>
<td>Manual for the carrying out of 360 hour endurance testing of diesel traction engines on the test bed, according to the regulation of ORE Report B 13/RP 15</td>
<td>01/10/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 21</td>
<td>Atmospheric pollution by exhaust gases</td>
<td>01/04/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 22</td>
<td>Limits for pollutants in diesel engine exhaust</td>
<td>01/04/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Manual for the carrying out of type tests on diesel engines according to UIC Leaflet 623 OR</td>
<td>01/10/1961</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Regulations for the tests on prototypes of locomotives with internal combustioned engines under the supervision of ORE</td>
<td>01/10/1961</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Noise abatement on diesel locomotives Report on the tests carried out at CroyRomainmôtier from 5th to 10th September 1960</td>
<td>01/07/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Noise abatement on Diesel locomotives Supplement to Document No. 8</td>
<td>01/10/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Influence of the transverse play of the suspension system on the riding quality of 2axled wagons

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Field tests on 2axled goods wagons fitted with hybrid suspension and UIC doublelink suspension</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Programme of tests on the brake rig

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Description of Vienna Arsenal brake test rig and calibration tests on line</td>
<td>01/04/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Placing in service of the Vienna Arsenal brake testing machine (Final report)</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 45</td>
<td>Vienna Arsenal vehicle testing station Acceptance tests on the brake test rig</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Modern suspension system for twoaxled wagons

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Progressive suspension for existing twoaxled wagons</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Progressive suspension Field tests</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Progressive suspension for wagons to be built in future for high speeds</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Wheelsets with assembled axleboxes: design, maintenance and standardisation

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Flow of electric current through axlebox roller bearings</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Calculation of wagon and coach axles</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Standardisation of wheelsets with assembled axleboxes for wagons equipped with 920 mm diameter wheels</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Standardisation of wheelsets with assembled axleboxes for wagons equipped with 1000 mm diameter wheels</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>Tests on ORE standard wheelsets for wagons equipped with 920 mm diameter wheels</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Comparative study of different types of roller bearing axleboxes for goods wagons according to UIC Leaflet 5141 OR</td>
<td>01/04/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Maintenance of wheelsets with assembled axleboxes</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Interchangeability of roller bearings for axleboxes</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Standardisation of wheelsets with assembled axleboxes for wagons fitted with small wheels (diameters 840760680 mm) (for block or disc brake) Standardisation of a wheelset with assembled axleboxes for a passenger coach with wheels of 920 mm __</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 57</td>
<td>Thickness of wheel tyres for speeds exceeding 160 km/h, by ORE Specialists Committee B 136</td>
<td>01/01/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Nonpolluting sanitary installations

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Toilets of new design for use on railway passenger coaches (Report of enquiry)</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Toilets of new design being tested on the coaches of European administrations (Enquiry report)</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Closed toilet systems Tests, technical specifications, bacteriological investigations</td>
<td>01/09/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 138</td>
<td>Nonpolluting sanitary installations Closed toilet systems Technical description, method for assessing, effluent discharge equipment</td>
<td>01/03/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
**B 142**

**Conditions which should be complied with by wagon components for 22 t axleload**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Strength tests of three design variant of Y 25C bogie with a 22 t axleload</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Hauling tests with wheelsets of grade R7 and R8 steel</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Analysis and synthesis of the results of the three first series of tests with 22 t axleload, carried out at Velim</td>
<td>01/04/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Tests carried out on bogies modified in accordance with the results of B 142/RP 1 and B 142/RP 3</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Standardisation of the material for castiron brake blocks

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Manufacture and selection of grades of cast iron for the tests</td>
<td>01/10/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Bench tests with brake blocks of selected castiron grades</td>
<td>01/04/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Track tests with brake blocks made from selected grades of castiron (uncoupling tests)</td>
<td>01/04/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Service tests on brake blocks of various grades of cast iron (Final report)</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Application of the ISO 2631 standard to railway vehicles

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Study of the different methods of applying ISO Standard 2631, used by the Railways</td>
<td>01/09/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Vibratory comfort: Drawing up weighting curves</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Mechanical vibration Rail vehicle seat Laboratory method for evaluating vibration transmission</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Influence of the low frequency components on the evaluation of comfort</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Tests on comfort in standing position</td>
<td>01/04/1988</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>Comfort in reclining position</td>
<td>01/04/1988</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 15</td>
<td>Dynamic tests on seats</td>
<td>01/04/1988</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Tests on driver’s activities</td>
<td>01/04/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 17</td>
<td>Comfort in seated position</td>
<td>26/09/1989</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 18</td>
<td>Final report</td>
<td>26/09/1989</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 19</td>
<td>Direct method. Feasibility of using a dummy</td>
<td>01/01/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Preparation of a procedure for testing railway seats in the laboratory Application to the case of a driver’s seat</td>
<td>01/09/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 20</td>
<td>Feasibility of Indirect Method</td>
<td>01/11/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 21</td>
<td>Comfort index Nmv Comparison with the ISO/SNCF comfort note and with the Wz</td>
<td>01/03/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 22</td>
<td>Measurements of vibrations in drivers’ cabs Evaluation of health risks</td>
<td>01/05/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 23</td>
<td>Summary report</td>
<td>01/12/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Characterisation of railway vibration signals and processing of short duration events</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Preparation of a procedure for testing railway seats in the laboratory Application to the case of a passenger seat</td>
<td>01/09/1983</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Application of the ‘Health’ specifications of the 5th draft revision of ISO Standard 2631</td>
<td>01/04/1985</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Relationship between RMS value of vibrations and subjective comfort or activities of seated passengers. Results of SNCF laboratory tests (Vitry sur Seine test centre)</td>
<td>01/04/1985</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Application of ‘comfort’ specifications of the 5th draft revision of ISO Standard 2631</td>
<td>01/09/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Mechanical vibrations Measurement and analysis of the vibrations to which passengers and staff are exposed when travelling in railway vehicles (2nd edition)</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Characterisation of comfort in the reclining position tests in sleeping cars</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 166</td>
<td>Theoretical and experimental study of multipleinput transfer functions by Mrs. A. Curtinot</td>
<td>01/03/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Application of the ISO 2631 standard to railway vehicles

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>DT 179</td>
<td>Experimental studies of discomfort produced by vertical and lateral vibration in the range 0.5 to 5.0 Hz</td>
<td>01/12/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 280</td>
<td>Determination of the comfort relations Indirect Method Objective data used</td>
<td>01/12/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## B 164

### Adhesion during braking, and antiskid devices

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Synthesis of current knowledge concerning adhesion</td>
<td>01/09/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Fundamental laws of adhesion in braking</td>
<td>18/04/1990</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 257</td>
<td>Summary of theoretical and practical knowledge of poor adhesion conditions acquired since publication of B 164/RP 2</td>
<td>01/07/1992</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Dynamic resistance of drivers' cabs to frontal impacts

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Structure impact resistance calculation methods</td>
<td>01/04/1985</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Results of impact test and comparison with predictions</td>
<td>01/10/1991</td>
<td>1000.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Summary of work and recommendations for amendments to UIC Leaflets</td>
<td>01/10/1992</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Analysis of accidents and present structural design principles for driving cabs</td>
<td>01/04/1986</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Tests on panelling</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Applications of mathematical modelling to analysis of rail vehicle impacts</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>A proposed philosophy for structural design of drivers’ cabs</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Energy absorbing components</td>
<td>01/09/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Study on obstacle deflectors</td>
<td>04/04/1991</td>
<td>1000.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Technical description of the vehicle design</td>
<td>04/04/1991</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Fullscale collision tests. Description of the test site and test procedures</td>
<td>04/04/1991</td>
<td>1000.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 245</td>
<td>Detailed results of tests of drivers' cabs with improved resistance to frontal impacts by Mr. J.H. Lewis (BR), Dr. J. Pawlus (PKP)</td>
<td>01/10/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Fault diagnostics for and on trains

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Application of diagnostic techniques to railway vehicles</td>
<td>01/04/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>(Survey report)</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Specification for diagnostics on coaches (2nd edition)</td>
<td>01/09/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Specification for the application of diagnostics on coaches</td>
<td>01/09/1995</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Use of diagnostics on tractive and multiple units</td>
<td>01/09/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>(Literature survey and results of questionnaire)</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>DT 200</td>
<td>Diesel engine diagnosis by oil analysis</td>
<td>01/06/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 206</td>
<td>Methods of wheelset diagnosis</td>
<td>01/06/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 207</td>
<td>Onboard diagnosis of diesel and electric tractive units</td>
<td>01/11/1989</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 208</td>
<td>Onboard diagnosis of coaches</td>
<td>01/09/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 333</td>
<td>Technical diagnostics in traction units and motor sets</td>
<td>01/12/1995</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>experience of the railways</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Standardization of wheelsets

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Selection of parameters for testing thermal limits of wheels and brake blocks</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Definition of a specification for solid axisymmetrical wheels Verification of mechanical design: fatigue strength Towards a better shape for the wheel centre</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Definition of a Specification for solid wheels. Thermomechanical dimensioning. Production of a universal matrix representative of damage to a railway component with a view to performing fatigue tests</td>
<td>01/01/1999</td>
<td>800.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Standardisation of wheelsets. Regeneration of solid wheels exhibiting thermal damage</td>
<td>13/01/2001</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Standardisation of wheelsets Improving the mechanical resistance of wheel materials for increased axleloads Study of steel grade R7T UCS</td>
<td>01/11/2001</td>
<td>800.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Standardisation of wheelsets Increasing axle to more than 22.5 t for wheels with a diameter of 920 mm. Study on the detection of tread defects in wagon wheels. Sound measurements during the passage of a test train fitted with castiron and composite brake shoes.</td>
<td>01/05/2003</td>
<td>800.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>Standardisation of wheelsets Definition parameters for the thermomechanical calculation of wheels Correlation between calculations and tests</td>
<td>01/06/2006</td>
<td>800.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 15</td>
<td>Effect of frequent braking on the residual stress field in the wheel rim</td>
<td>26/09/1989</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Standardisation of Wheelsets - Determination of the distribution of energy dissipated by braking between the wheel and composite brake blocks</td>
<td>01/06/2006</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 17</td>
<td>Wheels - Determination of residual stresses and of their distribution in the rims of monobloc wheels against UIC Leaflet 510-5</td>
<td>01/02/2007</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 18</td>
<td>Wheels - Definition of the extraordinary thermomechanical stresses on wheels due to composite brake blocks</td>
<td>01/02/2007</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 19</td>
<td>Wheels - Experiences with wheels and composite brake blocks (K) in service</td>
<td>01/02/2007</td>
<td>1000.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 20</td>
<td>Track Shuntage - Definition of the track circuit shuntage conditions of vehicles fitted with wheels braked using composite brake blocks</td>
<td>01/01/2006</td>
<td>800.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 21</td>
<td>Wheels. Preparation of a rig test programme, using simulation of a service braking spectrum to determine the behaviour under wear of the wheel and brake block</td>
<td>01/02/2007</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 22</td>
<td>Optimisation of Wheels/Blocks - Study of ways to preselect composite brake blocks based on the wear to wheels and exceptional thermal stresses they cause</td>
<td>01/07/2006</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 23</td>
<td>Optimisation of wheels. Effect of defects in wheel running surfaces on noise emitted into the environment</td>
<td>01/02/2007</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 24</td>
<td>Reliability and safety of axles, wheels and axle bearings - Reliability, availability, maintainability, safety – Implementation of EN 50126 – for Mechanical Components in Railways</td>
<td>01/05/2015</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 25</td>
<td>Research into the fracture threshold</td>
<td>01/10/1991</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>-----------</td>
<td>----------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 33</td>
<td>The influence of composite braking material on shuntage Physicochemical and electrical characterisation of composite brake blocks in laboratory shuntage line tests</td>
<td>01/11/2007</td>
<td>800.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 34</td>
<td>Wheels - Thermomechanical loads on small-diameter wheels braked with composite brake blocks</td>
<td>01/01/2008</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 35</td>
<td>Stresses on running gear - Study on the corrosion of running gear - Testing, bibliography and observation of corrosion</td>
<td>01/09/2001</td>
<td>800.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 36</td>
<td>Project - Defect Tolerance Concept (DTC) - Permitted defects and surface properties for axles under maintenance</td>
<td>01/12/2013</td>
<td>800.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 37</td>
<td>Stresses on running gear - Running surface defects on wagon wheels and their impacts on the stresses exerted on running gear and the dimensioning thereof</td>
<td>01/02/2009</td>
<td>500.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 38</td>
<td>Wheels - Definition of rig braking test parameters for technical approval of wheels of 680 mm nominal diameter, as per UIC leaflet 510-5 Effect of composite braking materials on track shunt Electrical characteristics of composite brake blocks with regard to track shunt Reduced scale reproducibility tests on braking rigs</td>
<td>01/03/2008</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 39</td>
<td>Standardization of a blockbraked solid wheel (rim diameter 920 mm) for coaches with a maximum speed of 160 km/h Standard wheelsets for block brakes</td>
<td>01/11/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 40</td>
<td>Stresses on running gear - Recommendations on the fatigue resistance of running gear subject to corrosion</td>
<td>01/11/2007</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 41</td>
<td>Wheels and brake block/wheel/rail interaction Wheel profile criteria/ frequency of maintenance</td>
<td>20/01/2009</td>
<td>800.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 42</td>
<td>Load stresses on running gear - Specification for the detection of wheel tread defects underneath moving train RAMS - Guideline: Reliability, availability, maintainability, safety - Implementation of EN 50126 for Mechanical Components in Railway</td>
<td>01/03/2008</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 43</td>
<td>LCC - Guideline - Axles, wheels and axle boxes reliability / safety - Implementation of EN 50126</td>
<td>01/05/2015</td>
<td>0.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 45</td>
<td>EUROPEAN STANDARD FREIGHT AXLE (ESFA25) DEVELOPMENT OF A HARMONISED EUROPEAN FREIGHT AXLE</td>
<td>26/05/2020</td>
<td>800.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 46</td>
<td>Rolling stock bogie energy management and brake / Wheel interaction: gap analysis</td>
<td>01/03/2020</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Methods of monitoring solid wheelsets (immediate measures to avoid wheel fractures)</td>
<td>01/08/1993</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Thermal limits for wheels and brake blocks monitoring of solid wheels in service Nondestructive method of detecting cracks in wheel rims</td>
<td>01/06/1995</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Determination of the fracture toughness of solid wheels made of R7 steel Definition of a test method and an acceptance criterion</td>
<td>01/01/1995</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Specification for wheels. Mechanical dimensions; fatigue strength</td>
<td>01/11/1997</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 391</td>
<td>Wheels Bibliography on the influence of composite brake blocks on track circuit shuntage</td>
<td>01/06/2010</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 397</td>
<td>Wheels Freight Rolling Stock Influence of composite brake blocks decomposition on air quality</td>
<td>01/02/2007</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Standardization of wheelsets

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>DT 405</td>
<td>Catalogue of defects on wheels / axles / wheelsets. Part 1: introductions, terminology, classification of defects, types of defects on wheelsets</td>
<td>01/06/2006</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 406</td>
<td>Supplement to catalogue of defects on wheels / axles / wheelsets. Summarised results of the questionnaire on wheelset defects</td>
<td>01/10/2004</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 409</td>
<td>Wheels. Characterisation of the surface texture and geometry of wheels after shuntage testing</td>
<td>01/08/2006</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 410</td>
<td>Wheels - Failure analysis in accordance with EN 50126 - RAMS demonstration of the safety of a new wagon - braking concept</td>
<td>01/02/2007</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>B 169 / RP 47</td>
<td>Wheels with holes in the web (WWW): state-of-the-art and harmonised requirements</td>
<td>01/01/1900</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>B 169 / RP 48</td>
<td>ASTIMP: Axle Surface Treatment to Improve Mechanical Properties</td>
<td>01/01/1900</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Analysis of international reports on blockbraked monobloc wheels

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>DT 372</td>
<td>Statistical study of toughness measurements R7 grade solid wheels</td>
<td>01/10/1998</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 378</td>
<td>Statistical analysis Residual stress measurements on blockbraked solid wheels.</td>
<td>01/08/1999</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Increasing axle loads beyond 22.5 t for wheels with a diameter of 920 mm

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>DT 375</td>
<td>Literature study on increasing the P/D ratio of wheel load to wheel diameter.</td>
<td>01/08/1999</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### B 176

**Bogies with steered or steering wheelsets**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Volume 1: Preliminary studies and specifications Volume 2: Specification for a bogie with improved curving characteristics Volume 3: Specifications for a bogie with improved curving characteristics designed for body tilt</td>
<td>26/09/1989</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Invitation to tender and selection of prototypes</td>
<td>25/10/1990</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Test execution and results</td>
<td>01/10/1991</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Assessment of the results of vehicle ride studies</td>
<td>01/06/1993</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Volume 1: Assessment of the results of the service tests and Final Report Volume 2: Reports from the Service Test Managers on the service tests on FS, ÖBB, SBB and DB Final Report</td>
<td>01/10/1993</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 232</td>
<td>Description of computer aided effectiveness analysis (cost efficiency analysis)</td>
<td>01/06/1991</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 233</td>
<td>Contract negotiations and contracts</td>
<td>01/06/1991</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 247</td>
<td>Specifications for tests and selection of test centres and test sections</td>
<td>01/06/1991</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 259</td>
<td>Failure mode and effect analysis applied to bogies</td>
<td>01/11/1991</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 278</td>
<td>Influence of lateral swing bolster play on vehicle profiles</td>
<td>01/05/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 287</td>
<td>Failure mode and effect analysis applied to the Fiat Y0270 S (Eurofima) bogies</td>
<td>01/07/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 290</td>
<td>B 176/3 Benchmark problem Results and assessment</td>
<td>01/08/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Problems connected with the braking and dynamics of goods trains up to 700 m long, operated using the Pbrake position

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Calculations and tests using selected parameters and presentation of recommendations</td>
<td>18/04/1990</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Research into technical measures for reducing longitudinal compressive forces for future services using long Pbraked goods trains for international transport</td>
<td>01/03/1993</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Study of technical and operating measures aimed at reducing the longitudinal compressive forces in long trains of wagons during shunting</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Pbraked trains in the future basic international freight service. Effects of using brake position P on the braking of long trains of wagons during shunting</td>
<td>01/03/1995</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Study of the longitudinal compressive forces in customer related service freight trains</td>
<td>01/11/1997</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Study of technical measures to reduce the longitudinal compressive forces in freight trains in the HighQuality Service</td>
<td>01/11/1997</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
**B 177.1**

Risk of derailment due to high longitudinal compressive forces in goods trains up to 700 m long, operated using the Pbrake position

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Probability of derailment when applying mass restrictions according to B 177</td>
<td>01/03/1993</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Probability of derailment when applying variant restrictions to the mass restrictions according to B 177</td>
<td>01/11/1993</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Computer program relating to the longitudinal dynamics of trains

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>ETRAIN simulation program for studying longitudinal dynamics processes in trains</td>
<td>01/05/1999</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Simulation programme for longitudinal dynamics in trains</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Report on the development of the TRAINDY simulation programme</td>
<td>01/01/2010</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Long Train</td>
<td>01/03/2020</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Rules for the consist and braking of international freight trains: new IRS 40421</td>
<td>01/01/1900</td>
<td>800.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>CEF-PSA UBS action project: first TrainDy report</td>
<td>01/01/1900</td>
<td>0.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Derailment risk from high longitudinal compressive forces for freight trains with screw couplings and with automatic drawonly couplers

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Derailment risk from high longitudinal compressive forces for freight trains with screw couplings and with automatic drawonly couplers</td>
<td>01/09/1999</td>
<td>75.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# System for overriding the emergency brake

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Study of the pressure conditions in the main brake pipe during emergency braking and the possibility of over riding the braking process once initiated</td>
<td>26/09/1989</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Emergency brake override systems</td>
<td>01/02/1992</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Gauge changeover systems

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Gauge changeover systems - Documentation of existing automatic gauge changeover systems</td>
<td>01/12/2017</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Gauge changeover systems - Market study on the use of automatic gauge changeover systems in freight and passenger traffic</td>
<td>01/12/2017</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Gauge changeover systems - Cost-effectiveness of an automatic gauge changeover system with consideration of expected traffic flows</td>
<td>01/12/2017</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Gauge changeover systems - Description of a harmonised approval procedure for Automatic Gauge Changeover Systems</td>
<td>01/12/2017</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Gauge changeover systems - Ecological aspects and environmental concerns</td>
<td>01/12/2017</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Calculation Scheme</td>
<td>01/01/1900</td>
<td>100.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## B 203

**Transmission of information in the train by a central data line**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
</table>
| RP 1     | Central data line via electropneumatic brake coupling
            Determination of the physical characteristics of the carrier
            and its capacity to transmit data                         | 01/08/1996     | 400.00 €|
| RP 2     | Intrain data communication test (train bus tests)                    | 01/08/1996     | 300.00 €|
| DT 341   | Ontrain data communication tests Programme and equipment             | 01/11/1996     | 200.00 €|
| DT 342   | Ontrain data communication tests (train bus tests) Execution and results | 01/11/1996     | 200.00 €|
## Analysis of collision accidents

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Statistical analysis of accident data base. Definition of reference accident scenarios</td>
<td>01/04/1998</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 357</td>
<td>Statistical analysis of collision accidents in Europe, during 1991-1995</td>
<td>01/11/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Effects of vibrations on passengers and drivers. applications of the ISO and CEN standards concerned

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Vibrations in drivers' cabs</td>
<td>01/12/1996</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Comfort evaluation of passengers seated in tilting and nontilting vehicles on curved track</td>
<td>01/03/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Vegetable oil methyl ester as an alternative fuel for railway vehicles</td>
<td>01/11/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Natural gas as an alternative fuel for railway vehicles</td>
<td>01/03/1998</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Inservice exhaust gas measurements</td>
<td>01/11/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Exhaust emissions from diesel engines currently in service</td>
<td>01/02/2000</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Diesel Engines. Evaluation of methods of inservice emission control of railway diesel engines.</td>
<td>01/01/2004</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C1</td>
<td>Exhaust emission testing of diesel engines. UIC exhaust emission test performed on diesel engine MAN D 2876 LUE 601 against UIC Leaflet 624</td>
<td>01/05/2003</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C10</td>
<td>Acceptance testing of diesel engines. Approval of the MAN railway diesel engine D2066 LE 621 against UIC Leaflet 623</td>
<td>01/06/2010</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C11</td>
<td>Approval of the MAN railway diesel engine D 2676 LE 621 as a &quot;derivative&quot; engine to the type approved engine D 2066 LE 621 against UIC Leaflet 623</td>
<td>01/02/2012</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C2</td>
<td>Exhaust emission testing of diesel engines. UIC exhaust emission test performed on diesel engine MAN D 2876 LUE 602 against UIC Leaflet 624</td>
<td>01/05/2003</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C3</td>
<td>Exhaust emission testing of diesel engines. UIC exhaust emission test performed on diesel engine MAN D 2876 LUE 603 against UIC Leaflet 624</td>
<td>01/05/2003</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C4</td>
<td>Exhaust emission testing of diesel engines. UIC exhaust emission test performed on diesel engine MAN D 2876 LUE 604 against UIC Leaflet 624</td>
<td>01/05/2003</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C5</td>
<td>Exhaust emission testing of diesel engines. UIC exhaust emission test performed on diesel engine MAN D 2876 LUE 605 against UIC Leaflet 624</td>
<td>01/05/2003</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C6</td>
<td>Exhaust emission testing of diesel engines. UIC exhaust emission test performed on diesel engine MAN D 2876 LUE 606 against UIC Leaflet 624</td>
<td>01/05/2003</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C7</td>
<td>Acceptance testing of diesel engines. UIC approval test according to UIC Leaflet 623 of the MAN B&amp;W 16 Rk 215 locomotive engine.</td>
<td>01/01/2005</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C9</td>
<td>Acceptance testing of diesel engines. Approval against UIC Leaflet 623 of the MAN Railway Diesel Engine D2842 LE 622 as 'derivative' engine to the approved engine D 2842 LE 606</td>
<td>01/01/2007</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP D</td>
<td>Report on the UIC approval test of the CUMMINS NTA 855 R4 RAIL ENGINE in accordance with UIC Leaflet 623 (Inline 6 cylinder turbocharged horizontal engine, 310 kW @ 2100 rpm).</td>
<td>30/09/1994</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP E</td>
<td>IVECOAIFO 8217 SRI Rail Engine Report on the approval tests carried out in accordance with UIC Leaflet 623 (Inline 6 cylinder turbocharged horizontal engine, 298 kW @ 1800 rpm).</td>
<td>31/03/1995</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP F</td>
<td>IVECOAIFO 8217 SI Rail engine Report on the approval tests carried out in accordance with UIC Leaflet 623 (Inline 6 cylinder turbocharged horizontal engine, 206 kW @ 2000 rpm).</td>
<td>31/03/1997</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP H</td>
<td>ISOTTA FRASCHINI V 1712 T2F rail engine (90ºV12 turbocharged engine, 1400 kW @ 1800 rpm).</td>
<td>31/07/1997</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Diesel engines

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP J</td>
<td>ABC 6DZC1000144 rail engine (Inline 6 cylinder turbocharged vertical engine, 1150 kW @ 10000 rpm).</td>
<td>30/04/1998</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP L</td>
<td>ISOTTA FRASCHINI railway engine V 1712 NF as a ‘derivative engine’ of the V 1712 T2F (90ºV12 naturally aspirated engine, 412 kW @ 1500 rpm).</td>
<td>30/11/1999</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP M</td>
<td>UIC acceptance of Diesel Engine Carterpillar E3412 E2TJWC (90ºV12 turbocharged engine, 746 kW @ 2100 rpm). Exhaust emission testing of diesel engines. UIC emission test according to Leaflet 624 of the CATERPILLAR 3508 locomotive engine.</td>
<td>01/11/2001</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP M2</td>
<td>Acceptance testing of diesel engines. UIC approval test according to Leaflet 623 of the Caterpillar 3512 SCAC locomotive engine.</td>
<td>01/11/2001</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP M3</td>
<td>Acceptance testing of diesel engines. UIC approval test according to Leaflet 623 of the Caterpillar 3512 SCAC locomotive engine.</td>
<td>01/12/2007</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP M4</td>
<td>Exhaust Emission testing of diesel engines. UIC emission test according to Leaflet 624 of the CATERPILLAR 3508 locomotive engine.</td>
<td>01/02/2009</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP M5</td>
<td>Acceptance testing of diesel engines. UIC approval test according to Leaflet 623 of the Caterpillar 3512 SCAC locomotive engine.</td>
<td>01/11/2001</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP N</td>
<td>UIC Approval of the MAN Railway Diesel Engine D 2842 LE 606 (90ºV12 turbocharged engine, 662 kW @ 2100 rpm).</td>
<td>31/12/2000</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP N1</td>
<td>UIC Approval of the MAN Railway Diesel Engine D 2842 LE 602 as a ‘derivative engine’ to D 2842 LE 606. (90ºV12 turbocharged engine, 558 kW @ 2100 rpm).</td>
<td>01/12/2000</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP N2</td>
<td>UIC Approval of the MAN Railway Diesel Engine D 2842 LE 603 as a ‘derivative engine’ to D 2842 LE 606. (90ºV12 turbocharged engine, 500 kW @ 2100 rpm).</td>
<td>01/11/2001</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP N3</td>
<td>UIC Approval of the MAN Railway Diesel Engine D 2842 LE 604 as a ‘derivative engine’ to D 2842 LE 606. (90ºV12 turbocharged engine, 480 kW @ 1550 rpm).</td>
<td>01/11/2001</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP N4</td>
<td>UIC Approval of the MAN Railway Diesel Engine D 2842 LE 607 as a ‘derivative engine’ to D 2842 LE 606 (90ºV12 turbocharged engine, 500 kW @ 2100 rpm). Approval against UIC Leaflet 623 of the MAN Railway Diesel Engine D 2842 LE 609 as ‘derivative engine’ to the approved engine D 2842 LE 606 (90ºV12 turbocharged engine, 635 kW @ 1900 rpm).</td>
<td>01/11/2001</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP N5</td>
<td>MAN Railway Diesel Engine D 2842 LE 606 Supplementary report on exhaust emission measurements against UIC Leaflet 624 (90ºV12 turbocharged engine, 662 kW @ 2100 rpm).</td>
<td>01/11/2001</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP N6</td>
<td>Acceptance testing of diesel engines. CUMMINS QSK19R</td>
<td>01/11/2000</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP O</td>
<td>Cummins QSK 19 R Railway Diesel Engine Supplementary report on exhaust emission measurements against UIC Leaflet 624 (Inline 6 cylinder turbocharged horizontal engine, 559/565 kW @ 2100 rpm).</td>
<td>30/09/2002</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP O1</td>
<td>UIC Approval Report for engine MTU 16V 4000 R 41 (90ºV16 turbocharged engine, 2100 kW @ 1800 rpm). Acceptance testing of diesel engines. Approval against UIC Leaflet 623 of MTU railway diesel engine 16 V 4000 R 41 L as 'derivative' engine to the approved engine 16 V 4000 R 41.</td>
<td>01/07/2002</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP P</td>
<td>UIC Approval Report for engine MTU 16V 4000 R 41 (90ºV16 turbocharged engine, 2100 kW @ 1800 rpm). Acceptance testing of diesel engines. Approval against UIC Leaflet 623 of MTU railway diesel engine 16 V 4000 R 41 L as 'derivative' engine to the approved engine 16 V 4000 R 41.</td>
<td>01/10/2003</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Diesel engines

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP P10</td>
<td>Approval of diesel engines. Approval against UIC Leaflet 623 of MTU 8V 4000 R43 (L) rail diesel engine as a 'derivative' of the approved 20V 4000 R42 engine.</td>
<td>01/09/2008</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP P11</td>
<td>Approval of the MTU railway diesel engine 16 V 4000 R84 against UIC Leaflet 623</td>
<td>01/03/2012</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP P12</td>
<td>Diesel engines - Approval of the MTU railway diesel engine 12 V 4000 R84 (R64) as a “derivative” engine to the approved engine 16 V 4000 R84 against UIC Leaflet 623</td>
<td>01/11/2012</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP P13</td>
<td>UIC exhaust emissions testing of the MTU 20V 4000 R53 diesel engine in accordance with Leaflet 624</td>
<td>01/03/2012</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP P14</td>
<td>Exhaust gas testing of diesel engines - UIC exhaust emissions testing of the MTU 20V 4000 R63L diesel engine, in accordance with UIC Leaflet 624</td>
<td>01/01/2015</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP P2</td>
<td>Exhaust emission testing of diesel engines. UIC exhaust emission test performed on diesel engine MTU 6H 1800 R 80/81 against UIC Leaflet 624.</td>
<td>01/02/2004</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP P3A</td>
<td>Exhaust emission testing of diesel engines. Approval against UIC Leaflet 623 of MTU railway diesel engine 12 V 4000 R 41 R as 'derivative' engine to the approved engine 16 V 4000 R 41</td>
<td>01/04/2004</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP P3B</td>
<td>Exhaust emission testing of diesel engines. Approval against UIC Leaflet 623 of MTU railway diesel engine 12 V 4000 R 41/R 41 L as ‘derivative’ engine to the approved engine 16 V 4000 R 41</td>
<td>01/04/2004</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP P4</td>
<td>Approval of diesel engines. UIC approval report of MTU engine 20V 4000 R42</td>
<td>01/06/2006</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP P5</td>
<td>Approval of diesel engines. Approval against UIC Leaflet 623 of the MTU 8 V 4000 R41 L as a ‘derivative’ of the approved 16 V 4000 R41 engine</td>
<td>01/10/2006</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP P6</td>
<td>Approval of diesel engines. Approval against UIC Leaflet 623 of the MTU 20 V 4000 R 42 L rail diesel engine as a ‘derivative’ of the approved 20 V 4000 R 42 engine</td>
<td>01/11/2006</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP P8</td>
<td>Approval of diesel engines. Approval against UIC Leaflet 623 of the MTU 16 V 4000 R43 L / R rail diesel engine of the approved 20V 4000 R42 engine.</td>
<td>01/08/2008</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP P9</td>
<td>Approval of diesel engines. Approval against UIC Leaflet 623 of the MTU 12 V 4000 R 43 (L) rail diesel engine as a ‘derivative’ of the approved 20 V 4000 R 42 engine</td>
<td>01/03/2009</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP R1</td>
<td>Exhaust emission test against UIC Leaflet 624 of the GENERAL ELECTRIC 7FDL12 locomotive engine (45ºV12 turbocharged engine, 2461 kW @ 1050 rpm).</td>
<td>01/11/2001</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP R2</td>
<td>Exhaust emission test against UIC Leaflet 624 of the GENERAL ELECTRIC 7FDL12 locomotive engine (45ºV12 turbocharged engine, 2461 kW @ 1050 rpm).</td>
<td>01/11/2001</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP R3</td>
<td>Exhaust emission testing of diesel engines. UIC emission test according to UIC Leaflet 624 of the GENERAL ELECTRIC 7FDL12 M1 locomotive engine</td>
<td>01/05/2005</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP R4</td>
<td>Exhaust emission testing of diesel engines. UIC emission test according to Leaflet 624 of the General Electric CIS GEVO V12 3a locomotive engine.</td>
<td>01/12/2008</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP S1</td>
<td>Acceptance testing of diesel engines UIC emission test according to UIC Leaflet 624 of the GENERAL MOTERS EMD 12N710G3BT1 locomotive engine</td>
<td>01/01/2003</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP S2</td>
<td>Exhaust emission testing of diesel engines. UIC emission test according to UIC Leaflet 624 of the GENERAL MOTORS EMD 12N710G3BU2 locomotive engine</td>
<td>01/06/2004</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Diesel engines

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP U1</td>
<td>Pollutant emission tests for diesel engines Pollutant emission tests for locomotive engine UD30V12 R3 (R2) LE in accordance with UIC Leaflet 624</td>
<td>01/10/2010</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 369</td>
<td>Operating tests on natural gas railway engines.</td>
<td>01/07/1998</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 380</td>
<td>Feasibility study in respect of the natural gas powering of railway vehicles.</td>
<td>01/04/2002</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Methods used for the measurement of stresses in the rotating axles of railway vehicles

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>CR 1</td>
<td>Preliminary Report</td>
<td>01/08/1954</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Measuring equipment used for the study of comfort in carriages

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RE 0</td>
<td>Documentary report</td>
<td>01/07/1961</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>--------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>State of progress and future possibilities of development of vehicle air conditioning installations on the West European administrations</td>
<td>01/10/1961</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Influence of the relative air humidity on the designing of the cooling part of air conditioning plants in passenger coaches</td>
<td>01/07/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Oil burner train heating systems</td>
<td>01/10/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 19</td>
<td>Tests on filters for passenger coaches</td>
<td>01/02/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Report on the investigations for improving climatic conditions in railway carriages</td>
<td>01/10/1959</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Report on the tests determining the current carrying</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>capacity of coupling components and main through wiring for electric train heating, carried out during the year 1959</td>
<td>01/11/1960</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Elastic systems for traction and shock gear (side buffers and centre buffers)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Results of comparative tests on buffers of various designs, carried out in 1957, 1958 and 1959, at the SNCF testing station at VitrysurSeine</td>
<td>01/02/1960</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Study of load protecting devices for palletised loads through buffing tests</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Tests with longstroke shock absorbing systems</td>
<td>01/10/1973</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>Comparison tests of elastic systems for the automatic coupler</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 15</td>
<td>Supplementary tests with load protecting devices</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Acceptance tests for elastic system of the 'Ring Spring' type B 412 B for the automatic coupler</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 17</td>
<td>Acceptance tests for elastic system of the 'Ring Spring' type B 412 A for the automatic coupler</td>
<td>01/10/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 19</td>
<td>Acceptance tests for the 'Jarret DC 13' elastic system for the automatic coupler</td>
<td>01/10/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Behaviour of buffers with rubber springs at low temperatures</td>
<td>01/07/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 20</td>
<td>Acceptance tests for the 'Rheinmetall 12911U' elastic system for the automatic coupler</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 21</td>
<td>Acceptance tests for the elastic system of type 'Ring spring B 612 B' for the automatic coupler</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 22</td>
<td>Theoretical calculations of longitudinal forces in trains</td>
<td>01/04/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 23</td>
<td>Comparative studies concerning longitudinal forces in trains</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 24</td>
<td>Guidelines for the execution of impact tests with wagons (with side buffers or with automatic coupler)</td>
<td>01/04/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 25</td>
<td>Simulation of wagon buffing impacts (Basic computer program TULIP 1)</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 26</td>
<td>Acceptance tests for the 'SAGEM 12054' type elastic system for the automatic coupler</td>
<td>01/04/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 27</td>
<td>Simulation of wagon buffing impacts (computer program TULIP 2)</td>
<td>01/04/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 28</td>
<td>Definition of technical conditions for the drawgear of goods wagons</td>
<td>01/04/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 29</td>
<td>Yoke design for elastic systems of the automatic coupler</td>
<td>01/04/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Comparative tests on buffers</td>
<td>01/07/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 30</td>
<td>Reduction of acceleration during buffing impacts</td>
<td>18/04/1990</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 31</td>
<td>Study of the characteristics of the buffing and draw gear of coaches</td>
<td>26/09/1989</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 32</td>
<td>Characteristics of the buffing and draw gear of wagons to ensure the safe running of long vehicles in small radius curves</td>
<td>26/09/1989</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 33</td>
<td>Study of suitable measures for improving the wear behaviour of buffer heads (application of high tensile strength manganese)</td>
<td>01/10/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Elastic systems for traction and shock gear (side buffers and centre buffers)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Tests on improved 'OleoPneumatics' buffers</td>
<td>01/02/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Comparative tests on buffers for passenger rolling stock</td>
<td>01/02/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Tests with hydropneumatic buffers at Bertrix (Belgium) in 1965</td>
<td>01/03/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Influence of the characteristic of the sidebuffers on the stressess exerted on the load during impacts (Test carried out at Maarn, Netherlands, in 1967)</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Loading of buffers in service</td>
<td>01/04/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Theoretical studies of the development of longitudinal forces in goods trains equipped with conventional elastic elements (force a function of stroke only)</td>
<td>01/04/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 102</td>
<td>Elastic systems for traction and shock gear (side buffers and centre buffers) Directions for use of computer program B 36/P 22 'Theoretical determination of longitudinal forces in trains'</td>
<td>01/05/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 195</td>
<td>Specification of the technical conditions for wagon drawgear</td>
<td>01/10/1991</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Adhesion of locomotives from the point of view of their construction and operation

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Report on inquiry</td>
<td>01/11/1960</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Adhesion tests in 1971</td>
<td>01/10/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Adhesion tests of Autumn 1972</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Comparison tests carried out in November 1975 between ÖBB thyristor locomotive class 1044 and SBB direct engine locomotive Re 4/4 III and ÖBB class 1042 with respect to their efficiency at the limit of adhesion</td>
<td>01/10/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Adhesion tests of spring 1975 with the tests machine 18000 converted to 16 2/3 Hz traction</td>
<td>01/04/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>Synthesis report: The current state of knowledge about wheelrail adhesion (final report)</td>
<td>01/04/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Adhesion tests between Pontarlier and Frasne 1962</td>
<td>01/06/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>The development of spark cleaning for improving locomotive adhesion</td>
<td>01/06/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Statistical methods in the study of locomotive adhesion</td>
<td>01/06/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>General Report on the development of the practical application of Sparking for improving locomotive adhesion</td>
<td>01/03/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Tests of rail sparking to improve adhesion, carried out on British Rail ways</td>
<td>01/11/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Use of sand to improve adhesion</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Equipping of a test machine with variable constructional characteristics</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Adhesion tests between Wadgassen and Hargarten Preliminary tests and tests in 1970</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 28/1</td>
<td>1977 Supplement Adhesion</td>
<td>01/12/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 28/2</td>
<td>1977 Supplement</td>
<td>12/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 48</td>
<td>Protection against slip, control and regulation of tractive effort, compiled within the scope of activities of the ORE Specialists Committee for B 44 Comparative tests concerning the adhesion of 3 kV d.c. multiple unit trains (thyristor controlled and conventional types). This document has been compiled within the scope of activities of the ORE Specialists Committee for ORE Question B 44</td>
<td>01/05/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 69</td>
<td></td>
<td>01/12/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Shock recorders

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Final report</td>
<td>01/07/1959</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Characteristics of the acoustic signals used by motive power units in international service

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Comparative tests with warning signal installations with different acoustic characteristics</td>
<td>01/02/1960</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Buffing and drawgear

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Work of the ORE Committee B 51 up to the 31st July 1962</td>
<td>01/02/1963</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Coefficient of reduction k (Tests made in 1968 1969)</td>
<td>01/04/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Tests with automatic couplers of the UIC 1969 type</td>
<td>01/04/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>(adapted by the UIC and by the OSSHd improved manufacturing procedure)</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Work of the Committee from January 1967 to December 1969</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Work of the Committee from January 1970 to December 1971</td>
<td>01/10/1972</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>Tests on mechanical mixed couplers</td>
<td>01/10/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 15</td>
<td>Work of Committee B 51 from January 1972 to December 1973 and the current state of the studies and tests relating to the introduction of the automatic coupler</td>
<td>01/04/1974</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Tests with the GLK 2 mixed air couplings</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 17</td>
<td>Tests of ferryboats in 1971 and 1973 with the automatic coupler</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Work carried out by the Specialists Committee B 51 from January 1974 to December 1975 and state of the studies and tests made in connection with the introduction of the automatic coupler</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 18</td>
<td>UIC automatic coupler, Basic version 1969e</td>
<td>01/10/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 19</td>
<td>Study of the feasibility of an automatic drawonly coupler</td>
<td>01/09/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 20</td>
<td>Strength studies with the coupler body of the basic variant of the automatic coupler 1969e for wagons</td>
<td>01/04/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 21</td>
<td>Acceptance tests with a coupler body cast in two sections, then welded: automatic coupler type 69e, made of cast steel in accordance with UIC Leaflet 8291 (steel grade C) ORE variant</td>
<td>01/04/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 22</td>
<td>Acceptance tests with a coupler body cast in two sections, then welded: automatic coupler type 69e, made of cast steel in accordance with UIC Leaflet 8291 (steel grade A) OTEHRS variant</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 23</td>
<td>Acceptance tests with a coupler body of the type 69e automatic coupler in welded form SFB variant</td>
<td>01/09/1983</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 24</td>
<td>Studies in connection with reducing the production costs of the automatic buffing and draw coupler</td>
<td>01/04/1986</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 25</td>
<td>Study of the feasibility of an automatic drawonly coupler</td>
<td>01/09/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 26</td>
<td>Design and testing of new drawgear for wagons</td>
<td>01/07/1995</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 27</td>
<td>Testing the service life of hydro dynamic and hydrostatic coach buffers</td>
<td>01/09/1995</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 28</td>
<td>Effect of buffer plate shape on comfort in coaches</td>
<td>01/10/1995</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# B 51

## Buffing and drawgear

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Work of the B 51 Specialists Committee from October 1963 December 1964</td>
<td>01/06/1965</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Works of the B 51 Specialists Committee from January to December 1965</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Work of the B 51 Specialists Committee from January to December 1966</td>
<td>01/11/1967</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Hundred coupler tests</td>
<td>01/11/1967</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>The crossbeam and sliding cradle suspension</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Simple traction coupling</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Compression tests on the track at Vaires from 1966 to 1968</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### B 51.1
Acceptance tests with the automatic drawonly coupler

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Technical testing and approval parameters for the acceptance tests with the automatic drawonly coupler (ADOC)</td>
<td>01/01/1995</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Results and evaluation of acceptance tests with the automatic drawonly coupler (ADOC), with recommendations</td>
<td>01/04/1997</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Results and evaluation of confirmatory and supplementary tests with the ADOC (ADOC) (automatic drawonly coupler) with recommendations</td>
<td>01/06/1998</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Tests on the track on the riding stability and the guiding quality of vehicles by means of a special vehicle

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Characteristics of the experimental vehicle</td>
<td>01/06/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Results of the first track tests</td>
<td>01/06/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Description of the new bogie with elastic primary suspension between axles and frame</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Evaluation of railway contact theory by experiments</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Prevention of derailment of goods wagons on distorted tracks

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Wheel load measurements as a means for testing 2axled goods wagons</td>
<td>01/10/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Permissible wheelload variations on twoaxled goods wagons</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Twoaxled wagons subjected to simultaneous stresses due to track distortion and to transverse components of the forces of the automatic coupler; Dynamic effects of track distortions</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Enquiry on the distribution of track twists for base lengths of 1.80 to 19.80 m</td>
<td>01/10/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Conditions for negotiating track twists: calculation and measurement of important vehicle parameters</td>
<td>01/04/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Derailment on curves with high cant and small radius</td>
<td>01/04/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Conditions for negotiating track twists</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>1000.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Recommended values for the track twist and cant</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Calculation and measurement of the relevant vehicle parameters</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Vehicle testing (Final report)</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Investigations using probability theory for twoaxled goods wagons, as the basis for safety against derailment in track twist</td>
<td>01/01/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 78</td>
<td>Investigations using probability theory for twoaxled goods wagons, as the basis for safety against derailment in track twist</td>
<td>01/01/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Improvement of the riding stability of existing RIV wagons required to run, under any loading conditions, at speeds of 80 km/h

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Criteria for assessing the suitability of a twoaxled wagon to run at a maximum of 80 km/h. Test procedure based on this criterion</td>
<td>01/02/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Part 1: Study of the effect of various simple modifications on the stability of oldtype twoaxled wagons (first workprogress report) Part 2: Attempt to define a general criterion for riding quality</td>
<td>01/03/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Supplementary tests and recommendations</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Summary of the work of the Committee Final Report</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RE 0</td>
<td>Enquiry Report</td>
<td>01/07/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 21</td>
<td>Theoretical study of the riding quality of a twoaxled wagon, by Messrs. Juricic, Vukobratovic and Parezanovic of JZ</td>
<td>01/05/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Omission of baffleplates from cistern wagons

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Report of inquiry</td>
<td>01/11/1960</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RF 0</td>
<td>Final Report</td>
<td>01/07/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Study of a vibration table for testing packing materials to be used in the transport of goods in railway wagons

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Oscillations which arise during transport in railway wagons</td>
<td>01/10/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Behaviour of despatches of fruits and vegetables in transit from Italy and France</td>
<td>01/10/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RE 0</td>
<td>Inquiry report</td>
<td>01/07/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Reduction of the filling time of the brake cylinder in the 'goods' position

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RE 0</td>
<td>Enquiry report</td>
<td>01/07/1962</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Detonator of optimum audibility and safety

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Comparative tests with detonators</td>
<td>01/10/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Additional tests Technical Specification</td>
<td>01/06/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Replacement of detonators by modern signalling means</td>
<td>01/10/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Comparative tests on the testing plant</td>
<td>01/06/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Final Report</td>
<td>01/10/1972</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Interaction between composition brake blocks and wheels</td>
<td>01/03/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Effects on adhesion</td>
<td>01/11/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Effects on humidity on braking</td>
<td>01/04/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Limits of energy dissipation during braking with tyred wheels</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Metallic inclusions in the composition brake blocks</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Effects of ice and snow</td>
<td>01/04/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Tests with composition brakeblocks of various dimensions and shape</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>The determination of chemical and physical properties of composition brakeblocks and their effect on thermal cracking of tyres</td>
<td>01/04/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RE 0</td>
<td>Report of enquiry</td>
<td>01/02/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Filtration of the combustion air and the cooling air of motive power units

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Research made in 1964 on the characteristics of the sorts of dust to be filtered on motive power units (determination of one or more types of dust)</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Tests on filters in the laboratory</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Operating tests with air filters</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Investigations carried out by the SNCF in the field of dusts and air filters Final Report</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RE 0/1</td>
<td>Part A: Air filtration Part B: Infiltration of snow</td>
<td>01/06/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RE 0/2</td>
<td>Supplementary enquiry (Winter 1962/63)</td>
<td>01/06/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Use of synthetic materials and glued connections for the stressed parts of light weight rolling stock

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Enquiry report</td>
<td>01/03/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Enquiry and final report</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RE 0</td>
<td>Enquiry report</td>
<td>01/06/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Strength of bodies of passenger coaches

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Results of static and dynamic tests carried out on passenger coach bodies intended for international and main line traffic</td>
<td>01/03/1958</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Report on the accidents</td>
<td>01/11/1958</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Technical recommendation for the construction of passenger coach bodies intended for international and main line traffic</td>
<td>01/11/1960</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Description of the method using the general theory of redundant frames and the method of 'finite elements' for the calculation of passenger coach bodies. Examination of results and costs (Final report)</td>
<td>01/10/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Heat transmission phenomena in refrigerator wagons

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Various methods used for measuring the heat transmission coefficient K</td>
<td>01/06/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Recommended method for the measurement of the K value of refrigerator wagons</td>
<td>01/10/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>The effect of physical and parasitic factors on the K value</td>
<td>01/04/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Shortened methods for the determination of the K value Final Report</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>----------------</td>
<td>--------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Contribution to the determination of the optimum conditions for fitting the wheels onto the axle</td>
<td>01/03/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Catalogue of defects on the wheels of railway trailer stock</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Contribution to the determination of the optimum conditions for fitting the wheels onto the axle</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Research and studies in order to determine an economic reprofiling procedure using buildup welding or machining of the wheel flange or a combined procedure</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Tests in order to determine, on two bogie vehicles, the effects on the riding stability of wheel flanges of reduced thickness after reprofiling</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Tests on passenger coaches to determine the maximum permissible out of roundness of wheels (speeds lower than 150 km/hr)</td>
<td>01/11/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Tests on passenger coaches to determine the maximum permissible out of balance of wheels (speeds lower than 150 km/hr)</td>
<td>01/11/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Tests for ascertaining the performance of tyre profiles in service: a) on passenger coaches and wagons: special collar profiles; b) on wagons: tyre profiles with thinned flanges or flanges built up by welding</td>
<td>01/04/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Development of out of roundness as a function of the precision of machining and the possible presence of hard spot</td>
<td>01/04/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Tests on passenger coaches to ascertain the permissible out of roundness and out of balance of the wheels of these for speeds of between 0 and 250 km/h</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Electropneumatic brake

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Basic tests on the testbench</td>
<td>01/10/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Track tests</td>
<td>01/11/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Cost of fitting wagons with the electropneumatic brake</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Technical and economic study of the two systems of</td>
<td>01/04/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>electropneumatic brake</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Application of the automatic coupler to carriages

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Strength tests on passenger coaches suitable for receiving the automatic traction and shock coupler</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Testing automatic coupler equipped passenger coaches with and without side buffers</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Optimum relationship between wheelbase and length of twoaxled goods wagons equipped with automatic traction and shock coupler

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Running tests on DB track</td>
<td>01/03/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Running tests on SNCF and DB track</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Tests with modified double shackle long suspensions and summary of the results (Final Report)</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Use of liquid gas cooling for refrigerator vans

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Enquiry report</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Comparative tests on refrigerator vans equipped with various cooling systems</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>The atmosphere created inside refrigerator vans cooled by different means</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Line tests and an economic survey of refrigerator vans cooled by various means The effects on perishable goods of different atmospheres Final Report</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Roller bearing axleboxes and axles

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Report of Enquiry</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Terminology and catalogue of damages Position of other studies in progress</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Recommendations concerning the maintenance rules and frequencies for roller bearing axleboxes of goods wagons</td>
<td>01/10/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Recommendations concerning the selection and conditions for the official testing and acceptance of greases intended for the lubrication of roller bearing axleboxes of railway vehicles (Final report)</td>
<td>01/10/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RE 0</td>
<td>Special enquiry report Passage of electric current through axle roller bearings</td>
<td>01/06/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 23</td>
<td>Roller bearing axleboxes</td>
<td>01/01/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Transmission of vibrations by suspension éléments and connection components with the vehicle body

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Enquiry report</td>
<td>01/03/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Analysis of the tests made on behalf of the B 79 Committee on the Minden test rig and on the track Analysis of the tests made on behalf of the B 79 and B 96 Committees on the Vitry testrig and on the track, for speeds comprised between 0 and 250 km/h</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Theoretical investigation of coachbody vibrations (Final Report)</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td></td>
<td>01/10/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
B 98

General problems connected with wheels and their assembly: solid caststeel wheels, wheels of different diameter and shape

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Enquiry report provisional conclusions</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>First contribution towards the study of wheels with small diameter</td>
<td>01/04/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>A first contribution to the study of solid caststeel wheels</td>
<td>01/04/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>First contribution to the determination of the optimum conditions for fitting wheel tyres onto wheel centres</td>
<td>01/04/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Second contribution to the study of solid caststeel wheels</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Rolled steel wheels Second contribution to the study of small wheels</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Third contribution to the study of small wheels</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Third contribution to the study of solid caststeel wheels</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Problem of the grade of steel and shape of solid rolledsteel wheels for wagons and coaches Recommendations (Final Report)</td>
<td>01/10/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Tests concerning the problems involved with the kinematic gauge

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Theoretical investigations concerning the position of vehicles in the track</td>
<td>01/04/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Tests and final report</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### C 113

**Permissible masses per axle for trailer vehicles as a function of the wheel diameter and speed**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Influence of the nature of wagons, the speed and the subrated wheel load on the fatigue of the track</td>
<td>01/04/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Measurements taken on vehicles (Final report)</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Investigation of the permissible axleloads for wagons with Y 25 bogies (920 mm wheels) at hight speed (beyond 120 km/h)</td>
<td>01/10/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Permissible masses per axle for special purpose wagons with very small wheels (ý &lt; 630 mm)</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Vehicle measurements to define the permissible mass per axle for wagons with very small wheels (ý &lt; 630 mm)</td>
<td>01/10/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 59</td>
<td>Permissible masses per axle for trailer vehicles as a function of the wheel diameter and speed The effect of vehicle and track para meters upon the loads at a dipped joint, by ORE Specialists Committee C 113</td>
<td>01/01/1977</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Interaction between vehicles and track

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Power spectral density of track irregularities Part 1: Definitions, conventions and available data</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Study of optimum rail inclination and gauge related to wheel profiles adapted to wear</td>
<td>01/09/1981</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>A comparison of theoretical and experimental vehicle behaviour using a 2axled special vehicle</td>
<td>01/10/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Geometry of the contact between wheelset and track Part 1: Methods of measurement and analysis</td>
<td>01/10/1973</td>
<td>800.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Equations of motion of a railway vehicle</td>
<td>01/10/1974</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Methods for determining the vibratory parameters of existing railway vehicles</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Geometry of the contact between wheelset and track. Part 2: Equivalent conicity values for wheelsets in service</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>A survey of current practice concerning track parameters and views on their influence on vehicle riding</td>
<td>01/10/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Methods for assessing the comfort quality of passenger vehicles</td>
<td>01/04/1977</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Linear theory validation experiment using a bogie vehicle</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 133</td>
<td>Investigation into the variations of the S 1002 profile with goods wagons equipped with Y25 Cs bogies) by Mr. W. Kosieradzki (PKP)</td>
<td>01/12/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 134</td>
<td>Evolution of the S 1002 wheel profile for passenger coaches and iron ore wagons on the SJ network, by T.J. Anderson (SJ)</td>
<td>01/06/1983</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 47</td>
<td>Human response to vibration: critical survey of recent literature, by G.E. Fletcher, BR</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 54</td>
<td>Calculation of equivalent conicities for the S 1002 wheel profile on UIC 60 rails, by A.E.W. Hobbs (BR)</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 81</td>
<td>Development of the S 1002 wheel profile on the DB network, by Mr. Nefzger (BZA Munich)</td>
<td>01/12/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### New technologies for tracked ground transport

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>State of studies and experimentation on unconventional systems applicable to very high speeds</td>
<td>01/04/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Uptodate description of the state of research and development, major parameters for operational unconventional high speed transport systems</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>-------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Decision criteria, work schedule and measures to be taken in order to reduce the noise and vibration on older railway vehicles</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>The effectiveness of sound barrier suitable for application to fixed installations</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Advance determination of noise levels in the vicinity of railways. Application of computer programs</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Measurements of the running noise caused by trains on different types of bridges</td>
<td>01/04/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Propagation of train running noise in the vicinity of railway tracks. Measurements relating to the sound insulation effect of screens fitted on the body of vehicles or near the running gear</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>Reduction of environmental noise disturbances caused by the work of track maintenance machines</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 15</td>
<td>A contribution to the investigation of corrugations on the wheel treads of railway vehicles</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Running noise. An attempted correlation between the noise produced and wheel tread defects</td>
<td>01/04/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 17</td>
<td>Assessment of the disturbing effect of noise of railway traffic. Comparison with other transport modes</td>
<td>01/04/1981</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Noise annoyance from braking and negotiating sharp curves; fundamental considerations and first test results</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Measurements of wheel/rail noise on a roller stand. Noise generated by various bogie elements. Acoustic influence of the side skirting of the vehicle body</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Railway noise. Present measuring values. Legal regulations. Provisional reference values for the permissible noise level</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Generation and propagation of railway noise. in open, flat country (free field). in cutting. on embankments</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>A theoretical model for the propagation of railway noise</td>
<td>01/04/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Tests to reduce the noise during braking and running round a sharp curve: Results of tests and conclusions</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Noise abatement measures on older railway stock (Part 1: Reference measurements)</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Noise abatement measures on older railway stock (Part 2: Conversion measures and results)</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 125</td>
<td>Railway noise Data for the assessment of railway noise, by Mr. Lutz (SJ)</td>
<td>01/09/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 94</td>
<td>Shinkansen Noise (II), by Japanese National Railways</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### C 138

Permissible limit values for the $y$ and $q$ forces and derailment criteria

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Effect of the spacing of consecutive axles on the maximum permissible value of $\hat{\Omega} = S$, from the standpoint of track displacement. First part: Results of tests with a twoaxled wagon</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Limit values for the $Y$ and $Q$ forces from the point of view of rail stresses</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Derailment tests with twoaxled wagon at Derby</td>
<td>01/10/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Effect of the spacing of consecutive axles on the maximum permissible value of $\hat{\Omega} = S$, from the point of view of track displacement Second part: Tests on bogie wagons</td>
<td>01/04/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Effect of train speed on the permissible maximum value of load $\hat{\Omega} = S$, from the point of view of track displacement</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Permissible maximum values for the $Y$ and $Q$ forces from the point of view of rail stresses as a function of different parameters</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Effects of oscillatory variations of the axleload on the maximum permissible value of load $\hat{\Omega} = S$, from the point of view of track displacement</td>
<td>01/09/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Statistical analysis of tests for the $Y/Q$ derailment criterion</td>
<td>01/09/1984</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Verification of limit values Tests under operating conditions Comparison of limit values with the actual position (Final report)</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>1000.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 104</td>
<td>Rail force stresses due to $Y$ and $Q$ forces computation methods by J.W. Dubbeldam (NS)</td>
<td>01/01/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 150</td>
<td>Evaluation of the lateral resistance of the loaded track from static tests</td>
<td>01/01/1986</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 63</td>
<td>Derailment tests at Derby (July 1976) This document was compiled by the ORE Specialists Committee for C 138</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 97</td>
<td>Statistical evaluation of derailment tests in Derby (September 1977) with twoaxled goods wagons, compiled within the scope of work of the Specialists Committee for ORE Question C 138</td>
<td>01/02/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Environmental pollution by the railways

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Problems encountered by the railway administrations in the field of environmental pollution (report of enquiry)</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Problems arising from the running of high speed trains in tunnels

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Theoretical prediction methods for calculating unsteady flows in railway tunnels</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Tests for the evaluation of the subjective effects on the human ear caused by trains running at high speeds in tunnels</td>
<td>01/09/1985</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>The effect of an airshaft on the pressure transients generated by a single train in a double track tunnel</td>
<td>01/09/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Aerodynamic measurements in the DES BACHEES tunnel</td>
<td>01/09/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Final report</td>
<td>01/09/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Aerodynamic measurements in the Heitersberg tunnel</td>
<td>01/09/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Aerodynamic measurements taken in a number of tunnels on the new high speed line between Rome and Florence</td>
<td>01/09/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Parametric study of pressure changes in tunnels Part I: Single trains in simple tunnels</td>
<td>01/04/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Measurements of the slipstream produced by a passing train (tests in Monte Perazzo tunnel)</td>
<td>01/09/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Parametric study of pressure changes in tunnels (Part 2: Trains passing in tunnels)</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Aerodynamic measurements taken in RillylaMontagne Tunnel</td>
<td>01/09/1983</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Tests to determine the effect of air shafts on the pressure changes in a single track tunnel (Überlingen tunnel)</td>
<td>01/09/1983</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>The slipstream and wake flows generated by a single train in a double track tunnel (BR Stanton Tunnel)</td>
<td>01/04/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Effect of a reduction in the play of the axles in the track, on the riding stability of vehicles

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Report of research to date and provisional conclusions</td>
<td>01/02/1955</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### C 152

**Quantitative evaluation of geometric track parameters determining vehicle behaviour**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Introductory study to the problem of assessing track geometry on the basis of vehicle response</td>
<td>01/04/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Preliminary study concerning the application of the mathematical methods for characterising the vehicle/track interaction</td>
<td>01/09/1983</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Practical recommendations for the application of mathematical methods to characterise vehicle/track interaction in view of track quality assessment</td>
<td>01/04/1985</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 136</td>
<td>Vehicle/track interaction  Theory and applications of the multiple input/ single output method, by C. Esveld (NS) W. Kosieradzki (PKP) and A. Peerboom (NS)</td>
<td>01/11/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 142</td>
<td>Quantitative evaluation of geometric track parameters determining vehicle behaviour Coordinated measurements of track geometry and vehicle reactions</td>
<td>01/09/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>--------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>SP 1</td>
<td>Draft proposal for noise measurement standard for ERRI Project C 163. Origin number: RRSPS97012 Issue 1</td>
<td>27/03/1999</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Literature survey concerning the effect of railway traffic noise and railway noise compared with the noise from other traffic sources</td>
<td>01/04/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Laws, rules and calculation methods for traffic and industrial noise</td>
<td>01/09/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Wheel/rail contact noise Investigation into the application of a one-eighth scale wheel/rail roughness test rig</td>
<td>01/09/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Analysis of noise emission of the wheel/rail system of freight wagons</td>
<td>01/09/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Reduction of running noise by wheel mounted devices laminated absorbers 'A' steelshot absorbers 'B'</td>
<td>26/09/1989</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>Fundamental study to achieve the reduction of rolling noise Working plan</td>
<td>26/09/1989</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 15</td>
<td>Analysis of noise emission of the wheel/rail system of freight wagons Additional measurements</td>
<td>25/10/1990</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Wheel/rail contact noise Further development of a 1/8th scale wheel/rail roughness test rig</td>
<td>25/10/1990</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 17</td>
<td>Level and nuisance of railway traffic noise</td>
<td>04/04/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 18</td>
<td>Fundamental study to achieve the reduction of rolling noise Progress Report, mid1990 Current level of knowledge regarding excitation and vibratory and acoustic response of wheel and rail</td>
<td>25/10/1990</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Directives for the measurement of railway traffic noise</td>
<td>01/04/1985</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 20</td>
<td>State of the art of railway noise barriers in Europe</td>
<td>01/07/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 21</td>
<td>Description of the TWINS model. Validation of the model versus experimental data.</td>
<td>01/12/1996</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 22</td>
<td>OFWHAT Optimised Freight Wheel And Track Final Report.</td>
<td>01/01/1998</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Experimental study on the identification of noise sources on wagon and their running gear</td>
<td>01/04/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Noise from electric and diesel traction units and recommendations regarding solutions to the problems of noise suppression</td>
<td>01/04/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Wheel/rail contact noise Existing mathematical models and research prospects</td>
<td>01/09/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Experimental study on the identification of noise sources on wagons and their running gear (Part 2)</td>
<td>01/04/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Wheel/rail contact noise Comparative study between theoretical model and measured results</td>
<td>01/04/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Wheel/rail contact noise further comparative analysis of noise, vibration and roughness data</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Wheel/rail contact noise an experimental comparison of various systems for measuring the rail roughness</td>
<td>01/04/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 170</td>
<td>Literature survey concerning the effect of railway noise alone and railway noise compared with the noise from other traffic sources, by U. Möhler and A. SchümerKohrs</td>
<td>01/04/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Railway noise

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>DT 180</td>
<td>Methods of reducing the running noise produced by railway wheels, by Mr. Reybardy (SNCF) and Mr. Zach (CFF)</td>
<td>01/03/1989</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 186</td>
<td>Compilation of information on the noise produced by various modes of transport Air Road Rail by Jean Reybardy (SNCF)</td>
<td>01/10/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 193</td>
<td>Assessment of rail roughness measurement methods by M. Westcott and A.P. Bloomfield</td>
<td>01/12/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 204</td>
<td>Wheel/rail contact noise: Development and detailed evaluation of a theoretical model for the generation of wheel and rail vibration due to surface roughness by D.J. Thompson</td>
<td>01/06/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 248</td>
<td>Wheel response and radiation Laboratory measurements of 5 types of wheel and comparisons with theory by D.J. Thompson and M.G. Dittrich</td>
<td>01/06/1991</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>-------</td>
<td>----------</td>
<td>-------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Thermal phenomena of trains passing through tunnels: Tests in the Costa dei Rosi tunnel</td>
<td>01/04/1985</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Aerodynamic phenomena occurring when trains pass through tunnels Schlüchtern tunnel: pressure changes with open and closed ventilation shaft</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Pressure transients produced by two trains passing at speeds close to 200 km/h in a tunnel with airshafts (Chipping Sodbury Tunnel)</td>
<td>01/04/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Synthesis of the results obtained in the aerodynamic acoustic and thermal fields (Final Report)</td>
<td>01/04/1987</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Aerodynamic phenomena of trains passing through tunnels: Resistance to forward movement. Tests in the tunnels Costa dei Rosi, Castiglione and Pizzi di Foglia</td>
<td>01/09/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Aerodynamic phenomena occurring when trains pass through tunnels. Slipstream measurements: Tests on dummies in the Costa dei Rosi tunnel. Trackside measurements of air velocity and pressure</td>
<td>01/04/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Aerodynamic phenomena of trains passing through tunnels: Transient pressures produced by two passenger trains passing and running singly in Costa dei Rosi tunnel</td>
<td>01/04/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Pressure changes and forces on wagons and their loads when trains pass in tunnels; tests carried out on the FS 'Direttissima' line in Oct. 1984</td>
<td>01/04/1986</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Aerodynamic phenomena occurring when trains pass through tunnels: Tests carried out on the Direttissima line in the Costa dei Rosi, Castiglione and Pizzi di Foglia tunnels</td>
<td>01/09/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Acoustic measurements on the inside and outside of coaches and at the tunnel mouth</td>
<td>01/09/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Test rig study on the penetration of noise into railway vehicles</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>An investigation into the thermal effects produced by the transit of a single train through a tunnel (Patchway Tunnel)</td>
<td>01/04/1987</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 188</td>
<td>Report on a study trip to Japan organised by ORE on the subject of problems caused by trains running at high speed in tunnels, by Messrs. Gawthorpe, Glöckle, Hözl</td>
<td>01/12/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Improved curve negotiation

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Improved curve negotiation (Final report for Phase 1)</td>
<td>18/04/1990</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
C 178

**Standardization of the methods for the determination of the life of dynamically loaded components**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Handbook for the measurement of representative service stresses</td>
<td>01/08/1992</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Comparison of methods for determining the fatigue life of components</td>
<td>01/07/1993</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 269</td>
<td>An analysis of signals recorded by SNCF during tests on the Z 7300 bogie using the PKP method</td>
<td>01/07/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 270</td>
<td>Z 7300 (Z2) motor bogie Measurement of stresses on the under frame</td>
<td>01/06/1993</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 271</td>
<td>An analysis of signals recorded by SNCF during tests on the Z 7300 bogie using the BR method</td>
<td>01/07/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Railway aerodynamics

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Applicability of Computational Fluid Dynamics to railway aerodynamic problems</td>
<td>25/10/1990</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Determination of train resistance in the open air over typical track, using the coasting</td>
<td>01/10/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>method (BR Analysis)</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Summary of replies to the questionnaire relating to problems of strong winds, load</td>
<td>25/10/1990</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>displacement and aerodynamic effects in the vicinity of the track Part 1: Aerodynamic</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>behaviour of panto graphs in strong cross winds (tests in Emmen wind tunnel Switzerland)</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Part 2: Tables and figures to Part 1</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Measurements of the boundary layer behaviour on a train in the open air by pressure tube</td>
<td>01/10/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>techniques</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>The determination of train resistance on open track using techniques adopted by DB</td>
<td>01/05/1992</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Part 1: Aerodynamic behaviour of panto graphs in strong cross winds (tests in Emmen</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>wind tunnel Switzerland)</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Part 2: Tables and figures to Part 1</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Determination of the resistance of a train in the open air using the coasting method</td>
<td>01/09/1992</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>(FS and SNCF Analysis)</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Tests to determine the feasibility of using onboard laser anemometers to measure the</td>
<td>01/04/1993</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>velocities of airflows around a train</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Résumé of test methods to determine the aerodynamic drag of a train in the open air</td>
<td>01/04/1993</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 228</td>
<td>Review of computational flow dynamics techniques and of their applicability in the field</td>
<td>01/02/1990</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>of railway aerodynamics by Paul Caille SNCF Department of cybernetic research and</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>technology</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>DT 229</td>
<td>Critical appraisal of 3 independent CFD approaches to the modelling of two complex train</td>
<td>01/04/1990</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>airflow situations, by C.W. Pope and T. Johnson British Rail Research Aerodynamic Unit</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Derby</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>DT 258</td>
<td>CFD Investigation of train roof flows A.P. Gaylard and T. Johnson</td>
<td>01/07/1992</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## C 19

**Methods for reducing wear of rails and tyres**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 0</td>
<td>Preliminary report</td>
<td>01/11/1953</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Final Report</td>
<td>01/03/1958</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Improvement of the protection against fire of passenger rolling stock

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Progress report on the tests carried out using a cone calorimeter and on the calculations with the HAZARD 1.1 software package</td>
<td>01/06/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Improvement of the fire protection of passenger rolling stock

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Final report on the feasibility study into computer modelling of a fire in a railway vehicle</td>
<td>01/06/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 301</td>
<td>Results of laboratory tests using a cone calorimeter to provide input data for computations by Mr Roy Young (British Rail)</td>
<td>01/05/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Results of additional cone calorimeter tests on seat materials and furniture calorimeter tests on mockup seats by Roy Young (Scientifics, a business within the British Railways Board) Edited by Andrzej Kaminski, ERRI Technical Adviser</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>DT 358</td>
<td>Computer simulation of the fire process within railway passenger coaches using the HAZARD 1.2 software</td>
<td>01/11/1997</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Effects of aerodynamic phenomena on wagons and their loads

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>DT 352</td>
<td>Aerodynamic stress on freight wagons when encountering highspeed passenger trains in tunnels. Assessment of the actual situation</td>
<td>01/08/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Test and approval of railway vehicles from the points of view of dynamic behaviour, safety, track fatigue and ride quality

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Verification of the applicability of UIC Leaflet 518. Progress report as per 1 July 1997</td>
<td>01/07/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Verification of the applicability of UIC Leaflet 518 Final Report</td>
<td>01/07/1999</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 337</td>
<td>Verification of the applicability of draft UIC Leaflet 518 to rolling stock for speeds above 200 km/h</td>
<td>01/05/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 338</td>
<td>Verification of the applicability of UIC Leaflet 518 concerning rolling stock for operating speeds of 140 km/h 200 km/h</td>
<td>01/05/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 339</td>
<td>Verification of the applicability of UIC Leaflet 518 concerning rolling stock for speeds below 140 km/h</td>
<td>01/05/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 370</td>
<td>Verification of the applicability of the simplified method of UIC Leaflet 518</td>
<td>01/12/1998</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Development of methods to describe geometric track quality, with the aim of analysing dynamic vehicle behaviour

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Summary Report</td>
<td>01/07/1999</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>-------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Baseline Comfort Criteria: A 'Baseline' pressure comfort criterion for unsealed and sealed train operation in tunnels</td>
<td>01/03/1999</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Draft UIC leaflet for sealed train operations. Determination of Railway Tunnel Crosssectional Areas for Sealed Trains on the Basis of Aerodynamics Considerations</td>
<td>01/11/1998</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Technical review of tunnel pressure alleviation devices</td>
<td>01/11/1998</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Trends and benefits based on train borne pressure changes of incorporating airshafts into railway tunnels.</td>
<td>01/09/1999</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 367</td>
<td>Tunnel Pressure Alleviation Systems Bibliography</td>
<td>01/12/1999</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>--------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Summary of BASNOISE Investigations</td>
<td>01/03/2000</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Behaviour of the metal of rails and wheels in the contact zone

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Preliminary calculations</td>
<td>01/03/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>1. Residual stresses in rails (additional measurements)</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>2. Checking of the fatigue criterion proposed by Mr. Dang Van</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>3. Relationships between dynamic wheel load and wheel diameter</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>4. General conclusions</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Threedimensional photoelastic study of a loaded but nonbent rail</td>
<td>01/10/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Enquiry into the problem of small diameter wheels</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Residual longitudinal stresses in the rail (part 1)</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Tentative study of stresses in a rail by photoelastic and extensometer measurements</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Residual stresses in the rail (cont.). Study of the workhardened zone</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Composition of the different stress conditions in the wheel/rail contact zone. Development of a new fatigue criterion</td>
<td>01/04/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Experimental studies: 1. Workhardening speed with the EMS 60 machine (additional measurements) 2. Residual stresses in hardgrade steel rails (additional measurements) 3. Checking of fatigue criterion proposed by Mr. DANG VAN</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Calculation of complex stress cycles in the rail subjected to rolling loads Assessment of the danger of damage (continued)</td>
<td>01/10/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Introductory study on the causes of shelling cracks in rails (Enquiry Report)</td>
<td>01/10/1961</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Mutually permissible wear profiles of wheel tyres and points of crossings

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Assessment criteria for the permissible wear profiles of wheel flanges and switch components (Final Report)</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RE 0</td>
<td>Report of enquiry</td>
<td>01/06/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# C 9

## Problems of interaction of vehicles and track

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Demands to be made on measuring equipment used for the purpose of determining the riding stability of vehicles</td>
<td>01/06/1957</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Methods of reducing wear of rails and tyres by lubrication (State of development 1959)</td>
<td>01/04/1961</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Permitted service tolerances of the permanent way in relation to the state of the track and the riding of vehicles</td>
<td>01/04/1961</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Measurements made with rail vehicles during 1961 to assess the clearance gauge allowing for rolling movements of the vehicles</td>
<td>01/10/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Worn profiles of rail heads and wheel tyres</td>
<td>01/10/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Performance of small wheels negotiating obtuse crossings and diamond crossings with slips</td>
<td>01/10/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Performance of small diameter wheels when traversing a 1 in 9 crossing on a curve of R = 450 m</td>
<td>01/06/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 17</td>
<td>Linear considerations of the hunting movement Part II: Two-axled vehicle, by Dr. Ir. P. van Bommel</td>
<td>01/11/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>CR 0</td>
<td>Preliminary report</td>
<td>01/05/1953</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## RENVIB II, phase 1

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>SP 1</td>
<td>RENVIB II Task 1: State of the art review UIC Railway Vibration Project</td>
<td>01/04/1999</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>SP 2</td>
<td>RENVIB II Task 2: State of the art review Empirical Prediction Methods</td>
<td>01/04/1999</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>SP 3</td>
<td>RENVIB II Task 3: State of the art review Mathematical modelling of railway vibration</td>
<td>01/04/1999</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>SP 4</td>
<td>RENVIB II Task 4: State of the art review Reduction measures for tunnel lines</td>
<td>01/04/1999</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>SP 5</td>
<td>RENVIB II Task 5: State of the art review Mitigation measures for surface railways</td>
<td>01/04/1999</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>SP 6</td>
<td>RENVIB II Summary report of State of the art studies for Phase 1</td>
<td>01/04/1999</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Summary Report of State of the Art Studies for Phase 1</td>
<td>01/06/1998</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>------------------------------------------</td>
<td>-------------</td>
<td>-----------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Summary Report Studies for Phase 2</td>
<td>01/04/2000</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>---------------</td>
<td>--------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Magnitude and distribution of braking and starting forces in the track</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Enquiry into the laying of continuous welded rails on structures</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Braking forces on a prestressed reinforced concrete bridge with neoprene bearings</td>
<td>01/04/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Measuring methods adopted in the study of thermal phenomena associated with interaction between CWR track and bridges</td>
<td>01/04/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Braking and starting tests on a continuous triplespan reinforced concrete bridge, with neoprene bearings</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>Theoretical studies and calculations concerning the effects of longitudinal forces on tracks and bridges due to starting and braking</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 15</td>
<td>Braking and starting forces on bridges Synthesis Report</td>
<td>01/10/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Thermal Phenomena in the interaction between CWR and structure on two RATP reinforced concrete bridges of 35 m length (with track laid on ballast and with track laid direct)</td>
<td>01/04/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 17</td>
<td>Thermal phenomena in the interaction between CWR and structure on a RENFE fourspan prestressed concrete bridge</td>
<td>01/04/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 18</td>
<td>Measurement of thermal effects on track and structure in the case of a DB steel box girder bridge with continuous ballast bed (Isar Brücke Munich North)</td>
<td>01/04/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 19</td>
<td>Measurement of thermal effects on track and structure on a four span reinforced concrete bridge with long welded rails laid on ballast, belonging to the RATP (Rû de Maubuè Viaduct)</td>
<td>01/09/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Force measuring cells</td>
<td>01/04/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 20</td>
<td>Circulation of thermal reactions on bridges with continuously welded track (theoretical studies and applications)</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 21</td>
<td>Measurement of thermal effects on track and structure in the case of a DB steel box girder bridge with continuous ballast bed (Isar Brücke Munich North) (Additions and conclusions)</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 22</td>
<td>Measurement of the thermal effects in the interaction between continuous welded rails and superstructure in the case of a SNCF bridge with steel side bearers with concrete slab and ballast (Donzère bridge on the Paris Marseille line)</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 23</td>
<td>Measurement of the thermal effects in the interaction between continuous welded rails and superstructure in the case of a CSD steel bridge with track laid direct (Chlumpcany bridge)</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 24</td>
<td>Thermal phenomena in the interaction between CWR and bridges in the case of a RENFE prestressed concrete bridge with 20 isostatic spans carrying ballasted track (HACHO bridge)</td>
<td>01/09/1983</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 25</td>
<td>Thermal phenomena in the interaction between CWR and bridges in the case of a DB prestressed concrete bridge with ballasted track (Kocher Bridge at Kochendorf)</td>
<td>01/04/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Braking and acceleration forces on bridges and interaction between track and structures

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 26</td>
<td>Thermal phenomena in the interaction between CWR and bridges in the case of a steel CFF bridge with three spans, an expansion length of 56 m, non-ballasted track and CWR (bridge across the Emmen near Luterbach)</td>
<td>01/09/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 27</td>
<td>Measurement of the thermal effects in the interaction between continuous welded rails and superstructure in the case of a CFF two-span steel structure with an expansion length of 110 m, non-ballasted track and long welded rails (bridges across the Aare near Bruegg)</td>
<td>01/09/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 28</td>
<td>Interactions between track and structure due to the influence of temperature in the case of continuous welded rails: synthesis report</td>
<td>01/04/1985</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Measurement and evaluation methods</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Braking and starting tests on three unballasted steel bridges of about 15, 30 and 60 metre span</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Braking and starting tests on a steel bridge of 30 m span with ballast bed</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Theoretical studies of braking and acceleration forces on bridges</td>
<td>01/10/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Braking tests on straight track with a long train</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Braking and starting tests on a SBB two-span (2 x 15 m continuous beams) concrete bridge; ballast track</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Braking and acceleration forces on bridges Accummulated results</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### D 105

**Noise abatement on bridges**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Noise development in steel railway bridges</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Noise measurements on the Rosenheim bridge</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Final report</td>
<td>01/04/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Distribution of axle loads on ballasted slab bridges

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Preliminary investigations and measurements (V 4 tests)</td>
<td>01/04/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Measurements relating to tests V 1 to V 13 Conclusions and recommendations (Final report)</td>
<td>01/10/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Optimum adaptation of the conventional track to future traffic

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Description of the research methods Definitions</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Synthesis of the tests on transfer functions of maintenance machines</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Stabilisation of ballast by chemical methods</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Dynamic stabilisation of the track</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Hydraulic performance of track bed structures and soil under the influences of rainfall</td>
<td>01/10/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>Performance of soil under the effect of repetitive stresses as a function of particle size and water content</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 15</td>
<td>The influence of frost on the foundation of railways: Design of protective measures</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Filtration and drainage Part 1 General Filtration rules suitable for drainage systems</td>
<td>01/04/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 17</td>
<td>Stabilisation of ballast by chemical methods</td>
<td>01/04/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 18</td>
<td>The behaviour of track bed structures under repeated loading (First phase Vienna Arsenal tests)</td>
<td>01/04/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 19</td>
<td>Investigation into the service reliability of tampers and ballast cleaners</td>
<td>01/04/1982</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Study of the change in the track level as a function of the traffic and of the track components. (First results of laboratory and site tests)</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 20</td>
<td>The effectiveness of dynamic track stabilisation using the DTS</td>
<td>01/09/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 21</td>
<td>Filtration and drainage Part 2: Filtration rules suitable for materials of track bed structures</td>
<td>01/09/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 22</td>
<td>Influence of frost on the foundation of railways; frost protection by insulation boards</td>
<td>01/09/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 23</td>
<td>Comparative study of the behaviour of different types of substructure layers (temperature, water content and soil pressure measurements): Tests in Ostermunchen station</td>
<td>01/09/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 24</td>
<td>Filtration and drainage: Part 3: Use of geotextiles</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 25</td>
<td>The behaviour of the track bed structure under repeated loading (Tests at ViennaArsenal and Derby)</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 26</td>
<td>Effect on track quality of various subgrade protective layers</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 27</td>
<td>The behaviour of track bed structure under repeated loading (comparison of test results and theoretical predictions)</td>
<td>01/09/1983</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 28</td>
<td>Design charts for the track/foundation system</td>
<td>01/09/1983</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 29</td>
<td>Synthesis report</td>
<td>01/09/1983</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>The behaviour of rails in relation to their conditions of use</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Rheological properties of the track</td>
<td>01/04/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Optimum adaptation of the conventional track to future traffic

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Deformation of railway ballast under repeated loading (Triaxial tests)</td>
<td>01/10/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Rheological properties of the track (continued)</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Study of the change in track geometry as a function of traffic. Additional results</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>A study of factors influencing the resistance to transverse displacement of unloaded track</td>
<td>01/10/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Investigation of the maintenance work contributions for different types of track superstructure</td>
<td>01/10/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 29</td>
<td>Theoretical transfer functions of some maintenance machines by Mr. C. Esveld</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 32</td>
<td>The experimental determination of the axial and lateral trackballast resistance, by Dr.Ing. P. Dogneton</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 77</td>
<td>Spectral analysis of track geometry for assessing the performance of maintenance machines, by Mr. C. Esveld, Permanent Way Department, Netherlands Railways</td>
<td>01/03/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Development of heavy railprofiles

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Guiding principles for the development of heavy</td>
<td>01/04/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>railprofiles</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Study of a new 60 kg/m rail</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Study of a new 71 kg/m rail (ORE 71 profile)</td>
<td>01/10/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>

19/01/2024
Unification of the geometry of points and crossings with rails of 60 kg/m permitting high speeds on the diverging track

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Diverging turnouts for speeds of 100 to 200 km/h and above General design Experience acquired by certain Administrations</td>
<td>01/04/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Tests on existing turnouts or those especially designed at the proposals of the D 121 Specialists Committee Initial Conclusions</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Tests on existing turnouts or those especially designed at the proposals of the D 121 Specialists Committee Supplementary conclusions</td>
<td>01/04/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Conclusions and recommendations (Final report)</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Investigation of bridge decks with concrete encased girders

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Static tests on experimental bridge deck No. 1</td>
<td>01/04/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Final report</td>
<td>01/04/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Static tests on experimental decks Nos. 2 and 3</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Static tests on experimental decks with concrete encased girders Nos. 4 and 5</td>
<td>01/04/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Static tests on experimental deck No. 6</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Twin span continuous bridgedeck Tests under dynamic loads Part B: Tables and Figures</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Dynamic tests on experimental deck No. DI</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Twin span continuous bridge deck Tests under static load</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Statically determinate deck Test under dynamic and static loads</td>
<td>01/10/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Dynamic tests on experimental decks D II and D III</td>
<td>01/04/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 61</td>
<td>Static tests on experimental deck models by holography, prepared by ORE Specialists Committee D 123</td>
<td>01/04/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Statistical distribution of axle loads and stresses in railway bridges

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Introduction and definitions</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Final report</td>
<td>01/10/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Report of enquiry concerning the rolling stock and bridges</td>
<td>01/04/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>The influence of high speed trains on stresses in railway bridges</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Study of parameters relating to the dynamic loading of railway bridges and measurement of the influence of track irregularities</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Bending moment spectra and predicted lives of railway bridges</td>
<td>01/10/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Estimate of the life of steel railway bridges with given traffic</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Moment range spectra in railway bridges, derived from the statistical traffic spectrum</td>
<td>01/04/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Random loading of railway bridges and its relationship to fatigue</td>
<td>01/04/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Measurements of axleloads due to service loading and the resulting stresses in railway bridges</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
**Fatigue phenomena in welded connections of bridges and cranes**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Fatigue of large butt welds on bridges</td>
<td>01/04/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Final report</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Tests of box girders</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Fatigue tests on small Ibeams 300 x 230 mm</td>
<td>01/10/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Fatigue testing of box beam slices</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Constant amplitude fatigue tests of Ibeams with transverse and longitudinal fillet welds</td>
<td>01/04/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Study of the fatigue strength of boxbeams sealed with diaphragms, subjected to constant amplitude axial loading</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Tests on large Ibeams at low stresses</td>
<td>01/04/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Tests with small Ibeams with a low stress load spectrum</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Graphical and analytical evaluation of fatigue strength data for welded connections</td>
<td>01/04/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 70</td>
<td>Standardised Evaluation fatigue strength data for welded joints of structural steel, by Strength Testing Laboratory, Darmstadt by Dr.Ing. E. Haibach, Dipl.Ing. R. Olivier</td>
<td>01/11/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 71</td>
<td>The statistical analysis of fatigue test results, by Mr. J.E. Spindel, BR Board, London and Mr. E. Haibach, Laboratorium für Betriebsfestigkeit, Darmstadt</td>
<td>01/06/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 75</td>
<td>Evaluation of strain measurements from tests with beams for ORE Question D 130 by Dr. Ing. E. Haibach, Ing. grad U. Wendt, Laboratorium für Betriebsfestigkeit, Darmstadt and Mr. J. Davies, Research and Development Division, British Railways Board, Derby</td>
<td>01/05/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Effect on the track of raising the axle load from 20 to 22 t

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Statistical study of the development of fatigue defects as a function of the mean axleload</td>
<td>01/10/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Simulation tests involving the loading of a track panel with different vertical loads</td>
<td>01/10/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Tests on the Velim circular test track with 22 t axleload</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Tests on the VELIM circular test track with 20 t axleload</td>
<td>01/09/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Study of the technical and economical consequences of increasing the axle load from 20 to 22 t</td>
<td>01/09/1982</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 119</td>
<td>Axle loading Effect on track settlement, by BR</td>
<td>01/09/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 120</td>
<td>Effect on the track of raising the axleload from 20 t to 22 t, by PKP</td>
<td>01/11/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Updating of technical specifications for the supply of rails

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Provisional tolerances for the ORE 71 rail Programme of measurements</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Proposal for a new text for Technical Specification UIC 860 (Final report)</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Adaptation of marshalling yards for taking wagons with wheelbase of more than 14 m

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Preliminary study concerning the existing automatic marshalling yards</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Evaluation of existing solution for permitting very long wagons to be hump shunted with automatic control</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Means for improving rails

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Possible ways of improving the service properties of rails by metallurgical means (Report of enquiry)</td>
<td>01/04/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Theoretical calculations of the deterioration in track geometry at discrete irregularities in track level</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Measurements at rail welds and comparison with theoretical prediction</td>
<td>01/09/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Statistical investigation of the unevenness of the rail running surface caused by flashbutt welds and thermit welds</td>
<td>01/04/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Rail geometry and automatic inspection</td>
<td>01/04/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>The assessment of a range of localised irregularity types encountered in rail flash butt welds</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Summary of conditions concerning the straightness of rails (Final report)</td>
<td>01/09/1983</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Development of apparatus for measuring the longitudinal forces in rails laid in the track

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Preliminary selection of techniques for determining longitudinal rail forces</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Detailed appraisal of techniques magnetic parameter method</td>
<td>01/04/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Appraisal of measuring technique The rail vibration method</td>
<td>01/04/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Description and evaluation of magnetic parameters apparatus</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Extension of magnetic parameters technique to include whole rail magnetisation</td>
<td>01/09/1983</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Conclusion and recommendations (Final report)</td>
<td>01/09/1983</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 128</td>
<td>Assessment of a flexural reponse technique, based on phase measurements, for the determination of longitudinal rail force, by G.S. Lane (BR)</td>
<td>01/10/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 225</td>
<td>Magnetic measurement of longitudinal forces in C.W.R. track PKP</td>
<td>01/09/1990</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# D 151

## Vibration transmitted through the ground

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>First presentation of the problem, and research towards its evaluation</td>
<td>01/09/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Vibration isolation measures on open line: Effect of added track resilience</td>
<td>01/04/1986</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Lineside vibration absorbers</td>
<td>01/09/1988</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Final report on a study of ground vibrations due to railways</td>
<td>26/09/1989</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>An assessment of vibration counter measures in current use</td>
<td>01/04/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Theoretical prediction of ground vibrations and comparison with experimental results</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Effect of vibration on buildings and their occupants Analysis of the literature and commentary</td>
<td>01/09/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Vibrations produced in buildings by train operations. Evaluation of test reports of various railways</td>
<td>01/09/1983</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Study of the long term behaviour of various antivibration measures in the track</td>
<td>01/04/1984</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>An experimental investigation of the effect of vibration on building elements</td>
<td>01/04/1984</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Experimental study of factors influencing the vibration and re radiated noise produced by underground railway traffic</td>
<td>01/09/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 154</td>
<td>Literature references on ground vibration, by C.G. Stanworth (BR)</td>
<td>01/06/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 159</td>
<td>Experimental studies of subject response to railwayinduced building vibration Human Factors Research Unit Institute of Sound and Vibration Research The University Southampton</td>
<td>01/09/1983</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 212</td>
<td>Reduction of railway vibration propagation by means of rigid layers and flexible ballast mats by Fischer, Wettscureck, Hölzl, Temple</td>
<td>01/12/1989</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 217</td>
<td>Counter measures against structure borne noise and vibrations; the experience of SBB by A. Zach and G. Rutishauser</td>
<td>01/04/1989</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Stresses and strength of longitudinal girders and cross girders of bridges

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Details of strain gauge measurements on rail bearers and cross girders of steel bridges</td>
<td>01/09/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Static studies Comparison of calculations and measurements</td>
<td>01/09/1983</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Measurements of the dynamic stresses of rail bearers and cross girders of truss bridges and the theoretical models for their calculation</td>
<td>01/04/1985</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Fatigue calculations for the rail bearers and cross girders of steel railway bridges with open deck</td>
<td>01/09/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Final report</td>
<td>01/09/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Stresses and strength of orthotropic decks

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Loading, design and construction of railway bridges with orthotropic decks State of the art in 1983 on 10 European railways</td>
<td>01/04/1984</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Details of strain gauge measurements on ballasted steel, orthotropic deck bridges</td>
<td>01/04/1984</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Static studies Comparison of calculations and measurements</td>
<td>01/04/1988</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Measurements of the dynamic stresses of orthotropic decks</td>
<td>26/09/1989</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Fatigue calculations for the orthotropic decks of steel railway bridges</td>
<td>26/09/1989</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Final report</td>
<td>26/09/1989</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 176</td>
<td>Statistical analysis of fatigue tests of steel riveted connections</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Possibilities of improving the service characteristics of rails by metallurgical means

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Factors influencing the fracture resistance of rails in the unused condition</td>
<td>01/09/1984</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Tests on used rails that failed in the track due to brittle fracture</td>
<td>01/09/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Recommended procedure for the determination of the plane strain fracture toughness (K IC) of rail steels</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Studies concerning the measurement and improvement of the level of residual stresses</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
**Permissible deflection of bridges**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Bibliographical study and presentation</td>
<td>01/12/1983</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Analysis of existing computer programs</td>
<td>01/04/1984</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Tests and measurements carried out when passing over the Hörstel and Plattling bridges</td>
<td>01/04/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Effect on comfort of vibrations generated when passing over bridges</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Comparison of the results of calculation and measurements on two bridges Selection of the most suitable computer program</td>
<td>01/04/1986</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Final report</td>
<td>01/04/1988</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 190</td>
<td>Presentation of the report of ISVR Discussion and explanations 'Permissible deflection of bridges'</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Dynamic vehicle/track interaction phenomena, from the point of view of track maintenance

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>General conditions for the study of the evolution of track geometry based on historical information</td>
<td>01/04/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Assessment of the service life of rails from their defect occurrence</td>
<td>01/04/1987</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Final report  Conclusions and recommendations</td>
<td>01/09/1988</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
**D 161.1**

**Dynamic effects of 22.5 t axle loads on the track**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Results of acceleration measurements taken on the track under 20 and 22.5 t axle loads</td>
<td>01/09/1985</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Analysis of dynamic measurements taken with the ORE measuring train with axle loads of 20 and 22.5 t</td>
<td>01/04/1986</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>The influence of wheelflats on the track with 20 and 22.5 t axleloads</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>The dynamic effects due to increasing axle load from 20 to 22.5 t and the estimated increase in track maintenance costs</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# D 170

## Track component dimensions. Standardization of characteristics and acceptance tests

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Current test methods and loads for fastening systems and concrete sleepers</td>
<td>01/04/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Comparison of various current test methods on fastenings</td>
<td>26/09/1989</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Development of a standardised test procedure and formulation of recommendations Studies of different values which need to be taken into account with respect to the definition of the properties of concrete sleepers, and comparison of current testing methods. Determination of a unified test method and formulation of recommendations</td>
<td>18/04/1990</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Study of fastening system characteristics and test methods</td>
<td>04/04/1991</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Study of fastening system characteristics and test methods</td>
<td>01/09/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 276</td>
<td>Linear calculation using finite elements by Messrs Cervi et Fumey (SNCF) edited by Mr Kaminski (ERRI)</td>
<td>01/09/1994</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 282</td>
<td>Calculation of twist and displacements in UIC 60 rail using rail fastening system W and rail pads Zw 687a AND Zw 700 by Dr.Ing. Johannes Franz (DB AG)</td>
<td>01/09/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 283</td>
<td>Stresses in a fastening system caused by wheel forces by Josef Turek (CD) Edited by Mr A. Kaminski (ERRI)</td>
<td>01/09/1994</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 302</td>
<td>Characterization of the nonlinearity of pad stiffness by Mr Fumey (SNCF) edited by Mr Kaminski (ERRI)</td>
<td>01/09/1994</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 303</td>
<td>Stressing of the rail fastening system under the effect of wheel loads Test specification by Mr Fumey (SNCF) edited by Mr Kaminski (ERRI)</td>
<td>01/09/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 304</td>
<td>Conclusions for the execution of vibration tests on rail fastenings Dr.Ing. Johannes Franz (DB AG)</td>
<td>01/09/1994</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>

19/01/2024
<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Review of rolling contact fatigue in rails</td>
<td>18/04/1990</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Energy studies concerning crack formation and wear in rails</td>
<td>01/12/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Stress analysis of rail rolling contact fatigue cracks Interim report (1988-1992)</td>
<td>01/06/1995</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Nondestructive measurement of longitudinal residual stresses in rails using ultrasonic methods</td>
<td>01/02/1995</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Track tests on naturally hard and head hardened test rails (2nd Interim Report)</td>
<td>01/06/1994</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 15</td>
<td>A proposal for a revision of the 1979 edition of the UIC Catalogue of Rail Defects</td>
<td>01/02/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Control of rolling contact fatigue by in-service rail head grinding</td>
<td>01/06/1996</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 17</td>
<td>Effect of lubrication on rail head fatigue damage: site trial</td>
<td>01/08/1996</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 18</td>
<td>Final report of track tests on naturally hard and head hardened rails</td>
<td>01/06/1996</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 19</td>
<td>Stress analysis of rail rolling contact fatigue cracks Final Report</td>
<td>01/06/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Laboratory tests on as-rolled grade 900 A rails and on 340/370 BHN head hardened rails</td>
<td>18/04/1990</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 20</td>
<td>Rail rolling contact fatigue Final Report</td>
<td>01/06/1997</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>(Interim report) Track tests on naturally hard and head hardened test rails</td>
<td>01/01/1993</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Residual stress measurements on naturally hard and two head hardened rails by neutron diffraction</td>
<td>01/01/1993</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>The rolling contact fatigue performance and fatigue strength of naturally hard UIC 860 grade 900 A and two head hardened rails (340 and 370 HB)</td>
<td>01/11/1996</td>
<td>1000.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Fatigue tests on headchecked rails and service performance predictions</td>
<td>01/12/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Rail steel cleanliness assessment and recommended limits</td>
<td>01/02/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Review of the development and use of high strength rail steels</td>
<td>01/10/1995</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Definition of Rail Head Profiles and Tolerances</td>
<td>01/06/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 336</td>
<td>Variation of normal contact stresses for different wheel/rail profile combinations</td>
<td>01/05/1996</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Lateral forces on railway bridges

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Summaries of national standards and literature survey</td>
<td>04/04/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Submitted programs and example of application</td>
<td>01/03/1992</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Dynamic measurements on the steel bridge over the Brenta river on the MilanVenice line at 234 + 0.963 km</td>
<td>01/09/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Dynamic measurements on steel bridges over the Váh river by Sala on the MarcheggSzob line at 117 748 km</td>
<td>01/07/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Dynamic measurements on the metal arched bridge on PKP</td>
<td>01/12/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Final Report</td>
<td>01/06/1996</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Unified assessment criteria for ballast quality and methods for assessing the ballast condition in the track

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Studying the current quality of ballast and acceptance conditions</td>
<td>01/10/1991</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Assessment of ballast condition in the track</td>
<td>01/10/1991</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Determining the criteria for ballast durability using triaxial tests</td>
<td>01/09/1994</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Standardized technical specifications and description of the quality assurance system for railway ballast</td>
<td>01/03/1995</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 289</td>
<td>Determining the properties of ballast material using a simulation test with Vibrogir by Mr Blanc, SNCF</td>
<td>01/07/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 315</td>
<td>Literature Study on the influence of the grain size distribution on the physical-mechanical engineering properties of coarse grained materials by ir. P. Lubking</td>
<td>01/01/1995</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# D 183

## Stresses and strength of reinforced and prestressed concrete decks on railway bridges

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Details of strain gauge measurements on ballasted and direct fastening reinforced and prestressed concrete deck bridges</td>
<td>04/04/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Summary of technical data and figures of the measured bridges</td>
<td>01/05/1996</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Evaluation of static measurements</td>
<td>01/11/1996</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Evaluation of dynamic tests</td>
<td>01/12/1996</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Evaluation of fatigue measurements</td>
<td>01/11/1996</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 346</td>
<td>Loading, Resistance, Verification Formulae for ENV 19922</td>
<td>01/06/1997</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
**D 184**

**Improved durability of switches and crossings subjected to increased speeds and axle loads**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Summary of the common crossing designs to be tested, the test conditions and test methods</td>
<td>01/10/1992</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Optimization of check rail geometry and design</td>
<td>01/07/1996</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Switch blades</td>
<td>01/10/1996</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Tests on different types of crossings. Presentation of results, conclusions and recommendations for improving the geometry of crossings</td>
<td>01/10/1996</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Reduction in corrugation of rails

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Rail corrugation models. Comparison of results obtained using the Berlin Technical University and British Rail methods</td>
<td>01/01/1993</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Analysis of geometric measurements of rail corrugation and metallurgical examinations carried out on the CFF, DB and NS corrugation test tracks</td>
<td>01/02/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Theoretical modelling of rail corrugations and validation by measurement</td>
<td>01/02/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Summary of the studies: Final Report</td>
<td>01/02/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 265</td>
<td>Rail corrugation measuring instruments</td>
<td>01/06/1992</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 298</td>
<td>Grinding tests and measurements on CFF, DB and NS corrugation test tracks Description of initial situations: tests tracks, grinding methods, measuring techniques</td>
<td>01/07/1995</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Decision support system for permanent way maintenance and renewal

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Specification for a prototype based on expert systems</td>
<td>01/01/1993</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>The ECOTRACK prototype</td>
<td>01/09/1995</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 299</td>
<td>Decision rules and data requirements</td>
<td>01/04/1994</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 330</td>
<td>Test of ECOTRACK Prototype</td>
<td>01/11/1995</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Loading due to dynamic pressure and suction from railway traffic

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Effect of the slipstream of passing trains on structures adjacent to the track</td>
<td>01/01/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### D 190

**Permissible deflection of steel and composite bridges for velocities v > 160 km/h**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Bridges, vehicles, computer programs</td>
<td>01/07/1993</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Tests on viaducts consisting of a series of simply supported spans</td>
<td>01/05/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Results of the dynamic tests on continuous span bridges</td>
<td>01/09/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Comparison: test/calculations</td>
<td>01/12/1995</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Parametric studies summary and recommendations Final Report</td>
<td>01/12/1995</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 307</td>
<td>The effects of 1 and 2 Hz transient vertical vibration on discomfort</td>
<td>01/07/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Fatigue life of an orthotropic deck with open ribs of rolled steel

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Evaluation of fatigue tests on orthotropic decks with open and closed longitudinal ribs, based on literature</td>
<td>01/09/1992</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Theoretical studies on test specimens from orthotropic decks under static loads</td>
<td>01/09/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Statics, dynamics and fracture mechanics of orthotropic plates on railway bridges</td>
<td>01/06/1995</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Fatigue strength of railway bridges with orthotropic decks stiffened by open ribs Final Report</td>
<td>01/01/1996</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Loading diagram to be taken into consideration for the calculation of railcarrying structures on lines used by international services

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title一二三</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Theoretical basis for verifying the present UIC 71 loading</td>
<td>01/03/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Comparison of present and future rail traffic on international lines with UIC 71 loading based on deterministic calculation</td>
<td>01/04/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Comparison of the effects of current and future rail traffic on international lines with the effects from UIC 71 loading on a probabilistic basis</td>
<td>01/12/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Study of the construction costs of railway bridges with consideration of the live load diagram</td>
<td>01/05/1996</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Loading diagram to be taken into consideration for the calculation of railcarrying structures on lines used by international services</td>
<td>01/11/1996</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Improved knowledge of forces in CWR track (including switches)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Proposals for theoretical model Investigations concerning CWR</td>
<td>01/08/1994</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Leaflet 720 R Laying and Maintenance of CWR Track</td>
<td>01/04/1999</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Parametric study and sensitivity analysis of CWERRI</td>
<td>01/04/1999</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Verification of a FEM for the buckling resistance of tracks</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>with continuous welded rails (CWR)</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Final Report</td>
<td>01/04/1999</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Review of existing experimental work in behaviour of CWR track</td>
<td>01/11/1995</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Theory of CWR track stability</td>
<td>01/02/1995</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Stability of continuous welded track</td>
<td>01/03/1999</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Creep behaviour of CRW track</td>
<td>01/04/1999</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Interaction between welded turnouts and adjoining CWR track zones</td>
<td>01/03/1999</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>TURN program and analysis of factors that influence turnout</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>response under a thermal load</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Lateral and longitudinal resistance measurements:</td>
<td>01/04/1999</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>synthesis report</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Longterm investigations of CWR. Track behaviour (prepared on the</td>
<td>01/04/1999</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>basis of PKP, MÁV und der TU Kraków research)</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Methods for the nondestructive measurement of forces in CWR track</td>
<td>01/04/1999</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Summary</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>DT 360</td>
<td>Lateral Resistance Tests</td>
<td>01/10/1999</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 361</td>
<td>Measurement of lateral resistance characteristics for ballasted</td>
<td>01/02/1998</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 362</td>
<td>Ballast resistance under three dimensional loading</td>
<td>01/04/1997</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 363/1</td>
<td>Measurements of lateral resistance, longitudinal resistance and</td>
<td>01/10/1997</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>change of neutral rail temperature (NRT) for ballasted track Volume</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>1 Rail creep due to traction/braking</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Change of NRT due to Movement of sharp curves</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>DT 363/2</td>
<td>Measurements of lateral resistance, longitudinal resistance and</td>
<td>01/10/1997</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>change of neutral rail temperature (NRT) for ballasted track Volume</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>2 Determination of lateral and longitudinal ballast resistance of</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>a railway track by experimental tests</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>DT 364</td>
<td>Empirical research of CWR longterm behaviour for ERRI D 202/3</td>
<td>01/11/1997</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>

19/01/2024
## Rail bridges for speeds > 200 km/h

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Literature Summary Dynamic behaviour of railway bridges</td>
<td>01/11/1999</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Recommendations for calculation of bridge deck stiffness</td>
<td>01/12/1999</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Recommendations for calculating damping in rail bridge decks</td>
<td>01/11/1999</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Trainbridge interaction</td>
<td>01/12/1999</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Numerical investigation of the effect of track irregularities at bridge resonance</td>
<td>01/12/1999</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Calculation for bridges with simplysupported beams during the passage of a train.</td>
<td>01/12/1999</td>
<td>1000.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Calculation of bridges with a complex structure for the passage of traffic Computer programs for dynamic calculations Confirmation of values against experimental data Part A: Rig tests to investigate ballast behaviour on bridges due to high acceleration levels Confirmation of the acceleration limit for the ballast Part B: Comparison of calculations and measurements using simplified models of rail bridges Confirmation of the validity of the calculated values</td>
<td>01/12/1999</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Final Report Part A: Synthesis of the results of D 214 research Part B: Proposed UIC Leaflet</td>
<td>01/12/1999</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
D 214.2
Use of universal trains for the dynamic design of railway bridges

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Summary of results of D 214.2 (Final Report)</td>
<td>30/09/2000</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>

19/01/2024
## Fatigue in concrete rail way bridges

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>State of the art report</td>
<td>24/05/2002</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Tests using models</td>
<td>24/05/2002</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Final report</td>
<td>31/01/2002</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 384</td>
<td>Fatigue capacity of small railway concrete bridges</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Prevision of the results of Swedish fullscale tests</td>
<td>01/03/2000</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Comparison and analyses</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>DT 386</td>
<td>Independent verification of the correction factors used in the</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>fatigue design in Eurocode 2, Part 2</td>
<td>01/06/2000</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>-------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Final Report</td>
<td>01/04/1961</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Continuation of the tests conducted on the CFF (AarauRupperswill) and on the NS (GorinchemGiessendam). State of the question on 1st January 1965</td>
<td>01/04/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Behaviour of ORE test sections (2nd observation period 1965-1966). Effects and derailments on concrete sleepers</td>
<td>01/04/1968</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>CR 1</td>
<td>Progress Report No. 1</td>
<td>01/03/1958</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Theoretical determination of partial and combination factors

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Background document for rail traffic actions</td>
<td>01/12/1999</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Theoretical determination of partial and combination factors</td>
<td>01/12/1999</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Comparative calculations (comparison between LM71 and LM2000 and between Eurocode requirements and probabilistic approach for gamma and psi)</td>
<td></td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Comparison study of local effects on transverse floor/deck members generated by LM2000 and LM71 and the real vehicles used to develop LM2000 and LM71 Theoretical basis for verifying the future LM2000 loading</td>
<td></td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>-------</td>
<td>------------</td>
<td>----------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>State of the art report. UIC WEC Joint Research Project, second edition.</td>
<td>01/08/2000</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Determination of dynamic forces in bridges

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Report on the preliminary test on the Rhône bridge of the CFF at Riddes</td>
<td>01/06/1957</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Slab bridges of reinforced concrete and builtin beams</td>
<td>01/10/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Rail bearers and crossgirders</td>
<td>01/06/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Presentation of the results obtained on metal bridges</td>
<td>01/06/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Tests on the reduced scale model and comparison with the results obtained on the Oerlikon bridge</td>
<td>01/11/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>Tests for the comparison of bridges of different types (steel bridges and composite steelconcrete bridges)</td>
<td>01/06/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 15</td>
<td>Statistical investigation of the dynamic effects measured on bridges</td>
<td>01/04/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Theoretical study of dynamic forces in bridges</td>
<td>01/04/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 17</td>
<td>General survey of the work of the D 23 Committee and preparation of general formulae for calculating the dynamic effect (Final Report)</td>
<td>01/04/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Directives for the carrying out of tests on bridges for the determination of dynamic forces</td>
<td>01/03/1959</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Report of the tests carried out on Bridges of the a3Series</td>
<td>01/04/1961</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Test of the al series (Single track bridges with solid web main girders and upper track)</td>
<td>01/10/1961</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Steel lattice bridges with single tracks through type, track laid on springer, without ballast</td>
<td>01/03/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Preliminary tests on a reduced scale model</td>
<td>01/03/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Single track bridges with twin girders (A 7Series)</td>
<td>01/04/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Provisional proposals for the determination of the dynamic forces in the metallic bridges</td>
<td>01/04/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Single track prestressed concrete bridges</td>
<td>01/10/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>CR 1</td>
<td>Progress Report No. 1</td>
<td>01/03/1955</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Bridge ends

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Embankment structure transition</td>
<td>01/01/1999</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Description of Phase II work</td>
<td>01/05/1999</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>State of the Art Report Only available in English</td>
<td>01/11/1999</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Switches and crossings management system: Ecoswitch

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Feasibility Study</td>
<td>01/08/2002</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Determination of the most economic weight of rails

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Report of inquiry</td>
<td>01/12/1957</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
D 32

Determination of principles to be applied for the fishplates of UICrails

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Enquiry Report</td>
<td>01/10/1959</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Problem of the weeding of tracks

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Enquiry Report</td>
<td>01/11/1958</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Quality of rails and means of guaranteeing it

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Falling weight test</td>
<td>01/03/1959</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Examination of Thomas steel rails of the third series of tests by means of the RALUS ultrasonic procedure Documentation reports of IRSID and BAM</td>
<td>01/11/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Proposals concerning the 6th edition of Technical Specification 8600 governing the supply of Vignole (flatbottom) rails of nontreated steel Definition tests and special tests on rails of normal quality made of SiemensMartin steel and also on rails of wearresisting quality made of SiemensMartin steel, electric furnace steel and LD steel</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Conditions of use for technical specification UIC 8601 concerning: Dimensional tolerances, falling weight test, tensils testpiece, detection of piping</td>
<td>01/04/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Collection of documentary leaflets concerning the principal rail defects</td>
<td>01/03/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Development of a mechanical device for recording the flaw echoes supplied by an ultrasonic apparatus</td>
<td>01/03/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Falling weight tests and definition tests (1st and 2nd series of tests)</td>
<td>01/04/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Tests with apparatus for the continuous examination of rails in the track</td>
<td>01/10/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Checking of the asymmetry of the rail profile</td>
<td>01/03/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Revision of the album of sample sulphur prints appended to UIC Leaflet 860 for the supply of rails Definition tests and special tests on Thomas steel rails having proved satisfactory in the track, and those having shown a poor performance (Third series of tests)</td>
<td>01/06/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Application of rubber for bridge supporting plates

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Fatigue test under fluctuating centric load with constant angle of shear and fluctuating angle of shear with constant vertical load</td>
<td>01/10/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Fatigue with fluctuating excentric vertical loads  Ultimate loads, longterm loading tests and coefficients of friction Provisional recommendations</td>
<td>01/03/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RF 0</td>
<td>Tests carried out at extreme tempera tures Recommendations (Final report)</td>
<td>01/10/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## D 71

**Stresses in the rails, the ballast and in the formation resulting from traffic loads**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Stresses in rail</td>
<td>01/04/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Deformation properties of ballast (Laboratory and track tests)</td>
<td>01/04/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Stresses in the ballast and in the formation (Results of the third phase: measurements under dynamic conditions)</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Repeated loading of clay and track foundation design</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Summary of the results given in reports Nos. 112 Final report</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Stress distribution in the rails</td>
<td>01/06/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Stresses in fastening systems Static and fatigue tests made in the laboratory on various types of fastening systems (German, English and French systems)</td>
<td>01/06/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Stresses in the formation (Results of the first phase: Development of techniques, static tests)</td>
<td>01/06/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Stress increments in rails during starting and braking</td>
<td>01/06/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Track measurements of stresses in rail fastenings</td>
<td>01/06/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Classification of ballast prescriptions</td>
<td>01/06/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Stresses in the formation (Results of the second phase: influence of sleeper parameters and thickness of construction)</td>
<td>01/04/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Stresses in concrete sleepers</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Guiding principles for the design of points & crossings (UIC 54 and UIC 60 rail profiles)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Theoretical study and principles</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>3. Factors affecting the construction of switches</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>4. Factors affecting the construction of common and obtuse crossings</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Results of the enquiry into the geometrical principles and the principles of construction of single switches and crossings for standard track</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>5. Additional requirements concerning the design of switches and crossings</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>6. General principles taking into consideration the increase in speed and axle loads (Recommendations Final report)</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Asymmetrical switch rail section for the UIC 60 rail (Supplement to the Final Report No. 6)</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 15</td>
<td>D 72 Guiding principles for the design of points and crossings (UIC 54 and UIC 60 rail profiles) 1. Terminology</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>01/03/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>01/06/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>01/07/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Continuous measurement and control of the speed of wagons shunted over humps

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Report of Enquiry</td>
<td>01/04/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Complementary report of enquiry</td>
<td>01/03/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>The potential capacity of various types of automatic humping system</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Costs of the various systems</td>
<td>01/04/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Influence of the future goods wagon rolling stock with automatic couplers on the capacity of automatic hump systems</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Special rail profile for tunnels

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Final report</td>
<td>01/04/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Protection of rails and rail fastenings against corrosion (Supplement to Final Report)</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Bending tests of structures consisting of two beams welded at right angles

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Static tests</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Dynamic tests</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Final Report</td>
<td>01/04/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>----------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Enquiry Report</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>British Railways prototype paved concrete track at RadcliffeonTrent (Phase II) 197172</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Effect of cracks in paved concrete track Theoretical approach</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Construction of the ballastfree track at Rheda (Westphalia)</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Report on the experimental slab track in Oelde station Constructional arrangements and measurements</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>Laying of prestressed concrete slab track at NeuillysurMarne</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 15</td>
<td>Report on the design and construction of the track without ballast in the Heitersberg Tunnel of Swiss Federal Railways</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Slab track tests at Velim</td>
<td>01/10/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 17</td>
<td>Resume report on unconventional tracks</td>
<td>01/04/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 18</td>
<td>Enquiry report Present state of knowledge and future use</td>
<td>01/10/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Measuring methods</td>
<td>01/06/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Laboratory repeatedloading tests of selected types of direct fixing for underground lines</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Coordination of theory and experiment</td>
<td>01/04/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Enquiry Report</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Noise and vibration from unconventional tracks</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Test track at RadcliffeonTrent Construction and running experience</td>
<td>01/04/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Laboratory and site measurements of stiffness and damping of selective types of direct fixing for tracks without ballast</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>British Railways prototypes main line paved concrete track at Duffield Construction and running experience</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Study of rail faults in the track

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Standard rail failure statistics</td>
<td>01/04/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Study on the dynamics of rail defects</td>
<td>01/10/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Guarantee of rails according to tonnage carried</td>
<td>01/10/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Measurements in the track of the size of internal transverse rail failures Studies of the SNCB concerning the dynamics of failures in the rail ends</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Standard rail failure statistics 1965 Rail fractures causing derailments Final Report</td>
<td>01/04/1968</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Problems of high strength bolted connections in steel construction

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Coefficients of friction of faying surfaces subjected to various pre treatments</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Coefficients of friction of faying surfaces subjected to various corrosionprotective treatments</td>
<td>01/06/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Effects of weathering on the coefficients of friction of unprotected and protected faying surfaces</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Sustained loading tests</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Fatigue tests with protected faying surfaces</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Protection of bolts, nuts and washers</td>
<td>01/04/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>The effect of weathering on assembled high strength bolted connections under various conditions</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Summarised contents of Reports Nos. 1  7 (Final report)</td>
<td>01/10/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Study of a lighter brake slipper

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Present position with regard to brake slippers; Survey of work carried out</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Recommendations for the design and manufacture of a lighter brake slipper</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Criteria for assessing the efficiency and the aggressiveness of cleaning products

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Report of enquiry</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Optimum methods of cleaning modern exterior paint coats of passenger coach and tractive unit body panels</td>
<td>01/04/1972</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Report of enquiry and table of cleaning agents currently used for cleaning the outside of coaches</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Purchasing specification and guide for the development of cleaning products intended for the exterior cleaning of rail vehicles</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Nondestructive examination procedures

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Description of laboratory tests on axles using the ultrasonic test procedure and magnetic particle examination method</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Terminology of nondestructive material testing</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Nondestructive control checks for the acceptance of rails at the works</td>
<td>01/04/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Ultrasonic examination of monobloc wheel rims and tyres</td>
<td>01/09/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Inspection of rails in the track</td>
<td>01/09/1981</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 121</td>
<td>Contribution to the study of methods for the detection of rail defects by eddy currents, by Messrs. Prasil and Dogneton (SNCF)</td>
<td>01/10/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 124</td>
<td>Control frequencies of UIC 60 type rails in the track using manual ultra sonic methods, by E. Chmiel</td>
<td>01/12/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Nondestructive Testing of Railway Items in Service

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Survey of nondestructive testing methods used for tyres, wheels, axles, springs and draw gear components</td>
<td>01/04/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Laws of track propagation in railway components.</td>
<td>01/04/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Literature survey and empirical assessment having regard to nondestructive testing</td>
<td>01/04/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Cracks and fractures which may occur in service in tyres, wheels and axles</td>
<td>01/04/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Cracks and fractures which may occur in rails and rail welds</td>
<td>01/04/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Type and size of critical defects in wheels and axles</td>
<td>01/04/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Type and size of critical defects in rails and rail welds</td>
<td>01/04/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Nondestructive testing of wheels, axles and draw hooks in service: state of the art, experience and recommendations</td>
<td>01/09/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Inspection of wheel treads without removing the wheels</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>-------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Applied procedures and machines used for the cleaning of passenger coaches</td>
<td>01/02/1963</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 20</td>
<td>Methods of removal of paint from exteriors of rolling stock</td>
<td>01/10/1963</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 21</td>
<td>Damage on rolling stock in connection with the use of adhesive labels</td>
<td>01/06/1964</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 24</td>
<td>Specification for sprayed metal coatings for the protection of steel structures against corrosion</td>
<td>01/02/1965</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 26</td>
<td>Airless (hydraulic) spray application of paint material (for rolling stock)</td>
<td>01/10/1965</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 27</td>
<td>Painting of the exterior of vehicle body panels Part I: Questionnaire regarding the painting systems now applied Part IIA: Recommendations concerning the design, the protection against corrosion and the problems caused by the application of fillers</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 32</td>
<td>Exterior painting of vehicle body panels Part IIB: Recommendations for the finishing coat</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 33</td>
<td>Protection of the interior surfaces of the bodies of open wagons and of special wagons of various types</td>
<td>01/04/1970</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 34</td>
<td>Exterior painting of vehicle body panels Part IIB: Recommendations for the finishing coat Supplement to Report No. 32 concerning modern finishing coat systems (final report)</td>
<td>01/04/1972</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
E 18a

Problems concerning the quality of lubricants: bearing lubricants

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>(Without title)</td>
<td>01/07/1959</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
E 18c
Oils for internal combustion engines

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Final Report</td>
<td>01/03/1958</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Greases for roller bearings

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Tests carried out with lithium soap based greases</td>
<td>01/10/1961</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Temperature measurement in roller bearings under service conditions</td>
<td>01/10/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Greases for brake components

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Tests with brake cylinder lubricants at the Vienna Arsenal Testing Station Final Report</td>
<td>01/11/1967</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RE 1</td>
<td>Lubrication of brake cylinders</td>
<td>01/03/1966</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Modern nondestructive methods for materials testing

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Documentary Report</td>
<td>01/07/1961</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RF 0</td>
<td>Catalogue Application of the test methods Recommendation</td>
<td>01/07/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## E 34

### Procedures for the reconstitution of worn components

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
</table>
| RP 1     | Catalogue A  Documentation concerning the procedures for the reconstitution of worn components  
Catalogue B  Procedures for the reconstitution of worn components of railway vehicles  
Catalogue C  Procedures for the reconstitution of worn track components | 01/07/1959 | 200.00 € |
| RP 2     | Supplementary enquiry                                                 | 01/10/1962 | ND     |
| RP 3     | Supplements (1963) to catalogue A, B and C of interim report no. 1     | 01/10/1963 | ND     |
Methods of checking resistance to corrosion of copper bearing steel plate for goods wagons and bases for a specification for this type of steel

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Final report</td>
<td>01/07/1958</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Synthetic insulating materials on overhead equipment

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Laboratory tests on test specimens of insulating materials:</td>
<td>01/10/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>ORE programme of tests</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Site tests on specimens or insulators made of synthetic</td>
<td>01/04/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>insulating materials</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Summarised report of laboratory and service tests</td>
<td>01/04/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Conclusions and prospects (Final Report)</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RE 0</td>
<td>Report of inquiry</td>
<td>01/03/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>

19/01/2024
Sheets for the protection of loads

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Report of inquiry</td>
<td>01/07/1959</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Report of inquiry and programme of work</td>
<td>01/07/1961</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Definition of coated fabrics for the manufacture of sheets</td>
<td>01/10/1962</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Assembly and repair of coated fabrics</td>
<td>01/06/1963</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Expediency of service tests and possibilities for organising same within the scope of ORE</td>
<td>01/06/1964</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Noise abatement

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Comparative sound measurements</td>
<td>01/06/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Propagation of noise by railway traffic</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Measuring principles for noise abatement in the field of railway transport (Final Report)</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>

19/01/2024
<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>SP 1</td>
<td>Final report. Technical Document. Reference: 5EOU15T1.DB BRITEEURAM PROJECT BE 951238</td>
<td>05/09/2000</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>-----------</td>
</tr>
<tr>
<td>SP 1</td>
<td>Final report. Technical Document. Reference: 00615/7ERRI/T/A BRITEEURAM PROJECT BE 963017</td>
<td>05/09/2000</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Cost, reliability, maintenance and availability (CRMA)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>SP 1</td>
<td>CRMA: Final Report/Summary Report/ Final Consolidated Progress Report</td>
<td>31/12/1998</td>
<td>75.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>SP 1</td>
<td>Feasibility Study on Fuel Cell Locomotive (DG X11)</td>
<td>31/07/2000</td>
<td>75.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Contract No. JOE3CT982002 by B. Perniceni, B. Steele, M. Venturi</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
Problems raised by the application of the automatic coupler to locomotives

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Enquiry report</td>
<td>01/07/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Examples of the application of the automatic coupler to locomotives (in service or to be built)</td>
<td>01/10/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Standardisation of wheel profile

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Tyre profiles</td>
<td>01/04/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Recommendations concerning an universal wheel profile adapted to wear (UIC/ORE profile) valid regardless of the wheel diameter and the type of vehicle</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Constructional modification of buffer stops for use with the automatic coupler

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Enquiry report</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Maximum speed attainable on wheel/rail systems

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Report on preliminary investigations</td>
<td>01/04/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Preliminary investigation (Supplement)</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Simplified variants of the linear train control system

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Interface conditions of the integrated system Simplified variants of the integrated linear train control system</td>
<td>01/10/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Part I Final report Reliability in service of the continuous train control system described in ORE A 46/RP 6, Appendix 6A Part II Appendixes</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 109</td>
<td>Statistical techniques for the analysis of reliability data, prepared by WP S 1005</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Automatic vehicle identification

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Automatic identification of vehicles Draft contract covering the granting of licences for responders</td>
<td>01/10/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Draft leaflet UIC9161 O.R.</td>
<td>01/10/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Current state of the art of Automatic Vehicle Identification (AVI)</td>
<td>18/04/1990</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 231</td>
<td>Technical Specification for automatic vehicle identification (AVI)</td>
<td>01/01/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Acceptance testing of diesel engines

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Air pollution caused by exhaust fumes</td>
<td>01/10/1991</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>State of the art for diesel traction and outlook</td>
<td>01/10/1992</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Fibre communications systems

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>DT 100</td>
<td>Optical communications based on optical fibres and their use in railways, by Dr.Ing. E.E. Gelbstein (ORE)</td>
<td>01/04/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 76</td>
<td>Possible railway applications of optical fibre communications Technological Assessment Report by Dr. Ing. E.F. Gelbstein</td>
<td>01/04/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Transmission of safety information

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>DT 95</td>
<td>Transmission of safety information Assessment of recent technological progress relevant to the transmission of safety information, by Dr.Ing. E.E. Gelbstein, Conseiller Technique ORE</td>
<td>01/10/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Electric energy for traction purposes

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>DT 162</td>
<td>Rational utilisation of electric energy for traction purposes</td>
<td>01/08/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>

19/01/2024
<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Enquiry report on current collection at high speed (V \geq 200 km/h)</td>
<td>01/04/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Body tilt coaches

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Operationel experience with body tilt coaches (BT)</td>
<td>01/09/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Principles for securing bolted joints

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>General points and safety recommendations</td>
<td>01/03/1992</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>----------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>State of the art on selected railways and presentation and evaluation of the answers to the detection systems questionnaire</td>
<td>01/05/1995</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
The behaviour of wagons loads at higher speeds

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Dynamic roller rig tests Line tests Synthesis of results</td>
<td>01/02/1995</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>-------</td>
<td>----------</td>
<td>-------</td>
</tr>
<tr>
<td>SP 7</td>
<td>European Railway Research and Testing Centres, Institutes, Universities and Laboratories ERRI AZ 14.00</td>
<td>01/04/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>SP 8</td>
<td>INTELFRET Final Report</td>
<td>01/01/2000</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>SP 9</td>
<td>X 1003/RP 1 (2nd Edition, Survey) Incidence and management of gauge corner cracking</td>
<td>01/01/2003</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 11</td>
<td>Descriptions of special test installations</td>
<td>01/07/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 211</td>
<td>Railway, technology and environment by Prof. Ir. N.H.C.E. Zeevenhooven comp. S. Mech. Eng. AMg.</td>
<td>01/07/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 221</td>
<td>Automatic train control systems in Europe and North America</td>
<td>01/06/1989</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 234</td>
<td>Future Development of goods wagons Presentations and discussion</td>
<td>01/10/1990</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 235</td>
<td>Cooperative research efforts between the Association of American Railroads and the U.S. Railway Industry by G.H. Way (AAR)</td>
<td>01/10/1990</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 24</td>
<td>Wheels of railway trailer stock</td>
<td>01/01/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 25</td>
<td>Theory and practical application of noise and vibration abatement for railway vehicles, by Mr. R. Lutz</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 33</td>
<td>Typical representations of the geometric condition of ORE test sections using topographical measurements, by Messrs. Toegel, Birmann, Dogneton, Hlasny, Shenton and Towpik</td>
<td>01/12/1974</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 35</td>
<td>A survey of the most important testing facilities of the ORE Administrations (2nd Edition)</td>
<td>01/04/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 36</td>
<td>Estimation of multivariable railway vehicles dynamics from normal operating records, by Mr. P.M.T. Broersen</td>
<td>01/10/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 4</td>
<td>Document I: Buckling of track in horizontal plane upon elastic ballast, by Mr. F. Bijl, Engineer</td>
<td>01/01/1957</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 46</td>
<td>Railway technology 20 years hence, by A. Semrau et al.</td>
<td>01/06/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 5</td>
<td>Document II: The horizontal buckling of long welded tracks, by Mr. F. Bijl, Engineer</td>
<td>01/01/1958</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 52</td>
<td>Shinkansen Noise, by JNR</td>
<td>01/06/1976</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 6</td>
<td>Document III: Determination of the buckling force of long welded rails (NS63 type) in crushed stone ballast, by Mr. F. Bijl, Engineer</td>
<td>01/01/1958</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Catalogue of Reports & technical Documents

Catalogue des Rapports & Documents techniques

Katalog der Berichte & technischen Dokumente
## A 103
### Transmission d'informations par une ligne de train

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Exploitation des propositions des firmes</td>
<td>01/10/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Analyse des tensions perturbatrices dans la ligne d'informations du train</td>
<td>01/10/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Cahier des charges pour les équipements d'essais d'un système de transmission d'informations par une ligne de train</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 79</td>
<td>Circulations de mesure pour examiner la ligne d'informations dans un train des PKP, composé de 29 wagons équipés de l'attelage automatique</td>
<td>01/08/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Mise au point d'un dispositif de détection des méplats d'une certaine importance

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Définition des déformations de roues Cause des déformations de roues Effets des déformations de roues Détection automatique de roues défor mées (Rapport d'enquête)</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Recommandations pour la réalisation d'une installation d'identification de méplats Mise à l'essai du système recommandé par le comité d'experts A 110 pour une installation de détection des méplats</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Description détaillée du dispositif JUL 400</td>
<td>01/10/1974</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Examen comparatif de l'utilisation en service des dispositifs Kolumbus et JUL 400</td>
<td>01/04/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Emploi d'éléments électroniques en signalisation

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Considérations générales</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Conditions de l'environnement électronique affectant les installations ferroviaires de signalisation</td>
<td>01/10/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Méthodes de vérification du logiciel des ordinateurs utilisés dans les systèmes de sécurité (documentation, vérification et test)</td>
<td>01/10/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Affichage de sécurité sur écran de visualisation 'couleur' en présence d'ordinateurs</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Fiche d'information sur les conditions de sécurité à remplir en cas d'emploi d'éléments électroniques en technique de signalisation</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Catalogue des défaillances de composants électroniques Normes</td>
<td>01/10/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Incidents et sécurité dans les systèmes ferroviaires de sécurité</td>
<td>01/10/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Conditions de l'environnement non électrique pour les installations de signalisation électroniques</td>
<td>01/04/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Structures de systèmes permettant d'obtenir la sécurité en technique de signalisation Introduction</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Méthodes de calcul des performances des systèmes de sécurité</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Définitions concernant les systèmes de sécurité électronique</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Conditions techniques imposées à la réalisation d'une technique de circuits de commutation électroniques fonctionnant selon le principe failsafe</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Comment la sécurité peut-elle être assurée dans la signalisation grâce à l'utilisation de calculateurs de processus industriels? Introduction et position du problème</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 41</td>
<td>Aperçu récapitulatif des réponses reçues des Réseaux ferroviaires à la suite de l'enquête par questionnaire de l'ORE, au sujet des influences électriques des installations de signalisation ferroviaires par les conditions d'environnement, établi par le CE A 118</td>
<td>01/06/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 86</td>
<td>Quelques aspects de la transmission d'informations intéressant la sécurité, établi dans le cadre des activités du comité d'experts pour la question A 118</td>
<td>01/11/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>---------------</td>
<td>----------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Etudes théoriques en vue de déterminer les influences perturbatrices des engins moteurs commandés par thyristors sur les installations de transmission des informations</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Etude des engins moteurs équipés de hacheurs. Essais effectués avec plusieurs automotrices sur le réseau courant continu 3 kV de la SNCB</td>
<td>01/10/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Etudes et résultats des effets perturbateurs engendrés par les engins de traction à thyristors alimentés sous 25 kV, 50 Hz et 60 Hz</td>
<td>01/10/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Etude des engins moteurs équipés de hacheurs. Essais effectués sur le réseau à courant continu 1,5 kV des NS</td>
<td>01/10/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Etudes d'engins de traction thyristorisés à courant alternatif pour 15 kV, 16 2/3 Hz et l'influence sur les circuits de voie à 100 Hz (essais avec la locomotive 1043 des ÖBB)</td>
<td>01/04/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>Etude des répercussions des harmoniques du réseau caténaire sur le réseau d'alimentation à haute tension</td>
<td>01/04/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 15</td>
<td>Etudes sur automotrices à courant alternatif pour 16 2/3 Hz, type 420, avec différents montages à ponts asymétriques commandés par extinction forcée</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Etat d'avancement des recherches et récapitulation des résultats obtenus jusqu'à présent</td>
<td>01/10/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 17</td>
<td>Etudes des effets perturbateurs en générés par les engins de traction dotés d'un équipement hacheur pour courant continu à 1500 V du réseau SNCF</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 18</td>
<td>Etude de l'influence exercée sur les circuits de voie par des convertisseurs statiques pour le chauffage électrique des rames voyageurs</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 19</td>
<td>Harmoniques du courant de traction dans le cas de véhicules à hacheurs</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Influence exercée par les engins moteurs à commande par thyristors pour 16 2/3 Hz sur les circuits de voie à 100 Hz équipés de relais type ‘moteur’</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 20</td>
<td>Influence de la circulation d'engins moteurs commandés par thyristors sur les installations de signalisation (essais effectués sur le réseau des CSD)</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 21</td>
<td>Influence subie par les installations d'alimentation en énergie sous l'effet de la circulation sur le réseau 25 kV/50 Hz des CSD d'engins moteurs commandés par thyristors</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 22</td>
<td>Etude de la perturbation des circuits de télécommunications y compris la transmission de données en cas de traction à courant alternatif</td>
<td>01/04/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 23</td>
<td>Rapport final (1ère partie): Evaluation technique et économique, dans l'optique de l'utilisateur, des possibilités réalisables en technique thyristorisée</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 24</td>
<td>Problèmes de la technique de puissance Etude des inconvénients dans le domaine du captage de puissance</td>
<td>01/04/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 25</td>
<td>Problèmes d'influence des installations techniques d'information Etude des inconvénients dans le domaine de la compatibilité électromagnétique des installations à courants faibles et forts</td>
<td>01/04/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Application des thyristors en technique ferroviaire: conséquences et remèdes

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 26</td>
<td>Considérations finales</td>
<td>Confrontation des avantages et inconvénients</td>
<td>01/04/1980</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Influence exercée par l'utilisation de transformateurs suceurs sur la grandeur et la propagation des harmoniques émis par les engins moteurs à thyristors</td>
<td>01/04/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Essais comparatifs d'engins moteurs à thyristors pour 16 2/3 Hz sur un même tronçon d'essai</td>
<td>01/10/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Addition des courants perturbateurs pondérés de plusieurs engins moteurs à thyristors à courant alternatif</td>
<td>01/10/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Etudes sur engins moteurs à courant alternatif avec différents montages de thyristors (essais et résultats avec la locomotive BLSRe 4/4 No 161)</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Systèmes de commande des hacheurs</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Essais d'un convertisseur de fréquence statique pour 50 16 2/3 Hz</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Etude des influences parasites sur les circuits de voie</td>
<td>01/10/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 108</td>
<td>Ecarts admis entre signal et perturbation aux récepteurs des circuits de voie, par M. Studnicka, ÖBB</td>
<td>01/08/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 31</td>
<td>Glossaire trilingue et définitions des termes usuels utilisés dans le domaine de 'l'application des thyristors en technique ferroviaire' établi par le CE A 122</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 39</td>
<td>Méthodes de mesure et d'enregistrement des perturbations engendrées sur les circuits de voie par les locomotives à thyristors, par GT A 122.4</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 40</td>
<td>Influence des bruits dus aux thyristors sur la qualité d'une télécommunication, par M. le DrIng. Vollmeyer</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 53</td>
<td>Détermination des paramètres électriques de la voie en fonction de la fréquence et des courants de prémagnétisation, établi par le CE A 122</td>
<td>01/11/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 56</td>
<td>Essais avec la locomotive à thyristors 184 de la DB et la locomotive E 444 des FS sur le réseau FS à 3 kV courant continu, établi par le CE A 122</td>
<td>01/06/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 64</td>
<td>Mesure d'influences perturbatrices dans les équipements de filtrage des sous stations et circuits de voie causées par les véhicules équipés de hacheurs, établi par le CE ORE A 122</td>
<td>01/09/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 72</td>
<td>Répartition du courant caténaire entre rail et sol en fonction de la fréquence et de l'éloignement de la sousstation, établi par le CE A 122</td>
<td>01/09/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 73</td>
<td>Etude expérimentale destinée à déterminer l'influence perturbatrice d'engins moteurs électriques sur les installations de télécommunication dans le cas d'un système à courant alternatif (25 kV, 50 Hz) et d'un système à courant continu (3 kV). Partie I: Résultats des essais SNCF sur la ligne Annemasse-St Gervais (25 kV, 50 Hz); Partie II: Résultats d'essais des PKP sur la ligne Chabowka-Skawina (courant continu 3 kV) établis par un groupe ad hoc dans le cadre des travaux du CE A 122</td>
<td>01/10/1984</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 91</td>
<td>Calcul des perturbations développées par la traction électrique dans les circuits de voie, établi par le CE A 122</td>
<td>01/06/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 92</td>
<td>Les phénomènes d'oscillation dans le circuit du courant de traction, établi par le CE A 122</td>
<td>01/12/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Application des thyristors en technique ferroviaire: conséquences et remèdes

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>DT 93</td>
<td>Propagation et superposition des harmoniques, établi par le CE A 122</td>
<td>01/06/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>-------</td>
<td>----------------</td>
<td>--------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Enquête sur le degré de développement et la nature des systèmes et installations utilisés par les Administrations Membres de l'ORE pour l'alerte automatique des brigades de la voie</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>1ère partie: Cahier des charges relatif aux installations d'alerte automatique des brigades de la voie (AuRoWa)</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>2ème partie: Explications relatives au cahier des charges sur les installations d'alerte automatique des brigades de la voie</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Mémento d'essais des installations d'alerte automatique des brigades de la voie (AuRoWa) Récapitulation des résultats obtenus à la station d'essais électroniques de VienneArsenal</td>
<td>01/04/1981</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Rapport de synthèse et perspective du développement d'installations d'alerte automatique des brigades (Rapport final)</td>
<td>01/04/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Méthode de mesure des bruits émis par les machines de travaux de voie</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Enquête relative à l'utilisation des avertisseurs acoustiques et optiques</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Étude et essais de méthodes pour l'alerte optique des brigades de la voie de nuit et dans les tunnels; Conclusions et recommandations</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Rapport d'enquête sur l'opportunité de l'application et de la réalisation des installations d'alerte individuel des personnes se trouvant dans la zone de danger des voies</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 113</td>
<td>Installation d'alerte automatique à l'approche des trains 'AZW 5' Rapport d'essais Essais de fonctionnement et de sécurité</td>
<td>01/03/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 114</td>
<td>Installation d'alerte automatique à l'approche des trains 'Miniawa' Rapport d'essais Essais de fonctionnement et de sécurité</td>
<td>01/03/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 115</td>
<td>Installation d'alerte automatique à l'approche des trains 'Pintsch Bamag' Rapport d'essais Essais de fonctionnement et de sécurité</td>
<td>01/03/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 116</td>
<td>Installation d'alerte automatique à l'approche des trains 'AEGTelefunken' Rapport d'essais Essais de fonctionnement et de sécurité</td>
<td>01/03/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 117</td>
<td>Installation d'alerte automatique à l'approche des trains 'AZW 5 Siliani' Rapport d'essais Essais de fonctionnement et de sécurité</td>
<td>01/03/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 99</td>
<td>Possibilités de contrôle de l'avertisseur électronique dans le système de sécurité d'une installation d'alerte automatique des brigades de la voie, établi par la DR dans le cadre des travaux du CE A 124</td>
<td>01/03/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# A 129

## Captage du courant de traction à grande vitesse et à puissance élevée

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Comportement dynamique du système caténairepantographe. Comparaison entre simulations BR et essais en ligne SNCF</td>
<td>01/10/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Rapport final</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Caténaire légère pour courant alternatif haute tension jusqu'à 300 km/h</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Enquête sur les types de caténaires, leur alimentation et leur protection</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Captage de courant par arc électrique</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Détermination de la puissance à transmettre dans la caténaire, programme de calcul</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Echauffement et possibilité de charge de la caténaire à régime constant</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Capacité de charge des conducteurs des caténaires par des courants de court circuit</td>
<td>01/04/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Courant admissible au point de contact caténairepantographe, à vitesses nulle et faible</td>
<td>01/04/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Courant admissible au point de contact caténairepantographe, à grande vitesse</td>
<td>01/04/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 60</td>
<td>Essais à grande vitesse de caténaires et de pantographes en Alsace en novembre 1975, établi par la SNCF</td>
<td>01/08/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 62</td>
<td>Essais à grande vitesse de la DB sur la section GüterslohNeubeckum pour la détermination des composantes du système caténaire/pantographe, par M. K.H. Bauer</td>
<td>01/06/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 68</td>
<td>Equipements pour la détermination de la valeur moyenne quadratique de courants caténaires, par M. K. Bauer, BZA München, DB (1ère partie) et le service de Recherches des PKP (2ème partie)</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 82</td>
<td>Essais de captage de courant à grande vitesse sur la ligne Direttissima par RomaFirenze en avril 1978, établi par le service matériel et traction des FS</td>
<td>01/05/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 83</td>
<td>Mesure de l'effort de contact entre caténaire et pantographe (Méthodes BR, SNCF et DB) établi par les BR, la SNCF (Direction du Matériel Département MC) et la DB</td>
<td>01/05/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 84</td>
<td>Analyse des paramètres concernant les pantographes à courant continu destinés à des vitesses de 250-300 km/h, établi par Mme Roman (PKP)</td>
<td>01/05/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 90</td>
<td>Essais à grande vitesse de la DB sur la section GüterslohNeubeckum pour la détermination des composantes du système caténaire/pantographe (suite), par M. SchmittManderbach, BZA Munich</td>
<td>01/05/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Propagation des ondes radio

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Classification des emprises ferro viaires en ce qui concerne la propagation des ondes</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Propagation des ondes radio dans les gares</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Propagation des ondes radio sur les lignes ferroviaires</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Propagation des ondes radio dans les tunnels par câbles rayonnants</td>
<td>01/10/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Propagation des ondes radio dans les tunnels (par antenne)</td>
<td>01/04/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Rapport récapitulatif et guide destiné aux concepteurs (Rapport final)</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 103</td>
<td>Programme de calcul destiné à prévoir l'intensité du champ radioélectrique le long des lignes ferroviaires</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
A 145
Transmission de données jusqu’à 9600 bit/s

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Rapport des travaux du comité A 145 (Rapport final)</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Utilisation d'éléments électroniques en signalisation

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Recherche bibliographique et analyse des applications</td>
<td>01/09/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Utilisation d'équipements et de systèmes non spécifiques à la sécurité pour la transmission d'informations de sécurité</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Preuve de la sécurité des systèmes informatiques de sécurité</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Catalogue des défaillances de composants électroniques</td>
<td>01/04/1988</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Recommandations concernant les techniques de protection et les normes appropriées pour la transmission d'informations de sécurité</td>
<td>01/04/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Bases théoriques de la transmission d'informations de sécurité</td>
<td>01/12/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Logiciel pour systèmes de sécurité aperçu</td>
<td>01/04/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Etude des moyens disponibles pour protéger, durant la transmission, les informations intéressant la sécurité</td>
<td>01/09/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Erreurs dans les systèmes de transmission digitaux</td>
<td>01/04/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Cahier des charges des conditions requises pour un système informatique de sécurité</td>
<td>01/09/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Conception de systèmes informatiques de sécurité</td>
<td>01/04/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Sur la preuve de la sécurité de systèmes de transmission</td>
<td>01/04/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Conception de logiciels pour systèmes informatiques de sécurité</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 177</td>
<td>Utilisation d'éléments électroniques en signalisation Programmation d'ordinateur pour la mesure et l'analyse des structures d'erreurs de transmission pour différents moyens de transmission et sources de parasites</td>
<td>01/01/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 184</td>
<td>Résultats de la mesure et de l'analyse de structures d'erreurs de transmission pour différents moyens de transmission et sources parasites, établis par M. List (ETI)</td>
<td>01/05/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 185</td>
<td>Utilisation d'éléments électroniques en signalisation Études de l'efficacité des codes pour la protection des informations contre les erreurs de transmission, par M. List</td>
<td>01/04/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Perturbations des liaisons radioferroviaires

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Conception de systèmes de communication par radio fonctionnant dans des environnements ferroviaires électriquement bruyants. Résultats de mesures de perturbations et méthodes d'application</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Optimisation de la disposition des antennes pour augmenter le découplage d'antennes voisines (Rapport final)</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 167</td>
<td>Perturbations des liaisons radio ferroviaires (rapport bibliographique) 'Parasites dus à des réseaux radio et à des moyens de transmission situés dans le voisinage immédiat'</td>
<td>01/01/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Systèmes d'alerte individuelle pour personnel dans la voie

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Analyse du problème</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Cahier des charges de systèmes d'alerte individuelle pour le personnel dans la voie</td>
<td>01/04/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3/1</td>
<td>Partie I Cahier des charges pour systèmes d'annonce individuelle et collective destinés au personnel à proximité de la voie</td>
<td>01/12/1996</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3/2</td>
<td>Part II Explications relatives au cahier des charges pour systèmes d'annonce individuelle et collective destinés au personnel à proximité de la voie</td>
<td>01/12/1996</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Rapport final sur le développement des appareils de présérie de l'installation d'annonce individuelle (IWA)</td>
<td>01/01/1994</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Rapport final</td>
<td>01/11/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 158</td>
<td>Considérations de sécurité et de fiabilité pour installations d'alerte individuelle</td>
<td>01/08/1983</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 172</td>
<td>Essais d'audibilité des signaux d'avertissement permanent émis par le système d'alerte individuelle pour le personnel dans la voie Auteur Roman Bednarkiewicz (PKP)</td>
<td>01/12/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 288</td>
<td>Workshop sur l'IWA (installation d'annonce individuelle pour le personnel travaillant en voie)</td>
<td>01/03/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 340</td>
<td>Présentation du système radio d'annonce individuelle</td>
<td>27/06/1996</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Utilisations spécifiquement ferroviaires de fibres optiques

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Guide pour la conception de systèmes de communications ferroviaires par fibres optiques</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Applications sur le matériel roulant et investigations concernant les connecteurs des attelages automatiques du 'Stadtbahn' de Vienne</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 144</td>
<td>Utilisations ferroviaires de fibres optiques. Systèmes installés ou en cours d'installation fin 1982</td>
<td>01/11/1983</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 171</td>
<td>Rupture de fibres optiques avec référence particulière aux vibrations. Etude de la bibliographie par M. W.R. Smith, Ingénieur ORE</td>
<td>01/09/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 194</td>
<td>Mise en œuvre et évaluation de méthodes de raccordement sur site des fibres optiques en milieu ferroviaire</td>
<td>01/02/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Problèmes énergétiques du chemin de fer

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Dépouillement des réponses des réseaux en ce qui concerne l'enquête relative à la consommation d'énergie</td>
<td>01/04/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Etude de l'efficacité des équipements techniques auxiliaires destinés à obtenir un mode de conduite quasi optimal du point de vue de la consommation d'énergie</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Essais sur modèles (soufflerie) en vue de réduire la résistance aérodynamique des wagons</td>
<td>01/04/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Essais en ligne visant à réduire la résistance aérodynamique des wagons</td>
<td>01/09/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Dépouillement des réponses des réseaux au questionnaire relatif à l'utilisation de moyens techniques auxiliaires pour le mode de conduite optimal du point de vue énergétique</td>
<td>26/09/1989</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Aspects économiques globaux de la politique énergétique des chemins de fer</td>
<td>25/10/1990</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Essais sur modèles (soufflerie), en vue de réduire la résistance aérodynamique des wagons</td>
<td>01/10/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Essais en ligne en vue de réduire la résistance aérodynamique des wagons</td>
<td>01/07/1992</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Methodes de calcul permettant de déterminer la perturbation des installations à courants faibles

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Etude bibliographique</td>
<td>01/04/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Paramètres des lignes d'essais de Velim</td>
<td>26/09/1989</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Méthode approximative pour l'estimation de la tension de bruit transversale (tension psophométrique) et application de cette méthode pour les essais de locomotives à VELIM</td>
<td>04/04/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Détection des trains

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Récapitulation des fonctions et des méthodes de détection des trains</td>
<td>01/01/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Dépouillement des réponses au questionnaire</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>'Amélioration de la protection vis-à-vis des perturbations électro-magnétiques'</td>
<td>01/03/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Rapport final</td>
<td>01/12/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Propagation radio ferroviaire, y compris les aspects de la transmission d'informations de sécurité

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Propagation des ondes radio dans la bande des 900 MHz, dans les gares, le long des lignes ferroviaires et dans les tunnels</td>
<td>01/06/1993</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Transmission d'informations de sécurité (Rapport final)</td>
<td>01/07/1992</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 226</td>
<td>Propagation des ondes radio dans la bande des 900 MHz rapport bibliographique</td>
<td>01/04/1990</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 256</td>
<td>Propagation radio ferroviaire, y compris les aspects de la transmission d'informations de sécurité Description du système de mesure 900 MHz</td>
<td>01/07/1992</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Interaction pantographe/caténaire

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Simulation du comportement dynamique du couple caténaire/pantographe (simulation avec 2 pantographes levés)</td>
<td>01/04/1996</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Rapport final</td>
<td>01/02/1997</td>
<td>1000.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Interaction pantographe/caténaire. Matériaux d'Interaction Bandes de frottement/Fils de contact (CoStrIM) collecté et analyse de données fournies par les compagnies ferroviaires et les industries du secteur</td>
<td>01/04/2011</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Interaction pantographe/fil de contact - Matériaux bande de frottement/fil de contact (CoStrIM) - Résultats des essais au banc et conclusions</td>
<td>01/03/2013</td>
<td>700.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Courant admissible au point de contact caténaire pantographe à l'arrêt et au démarrage</td>
<td>01/01/1996</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Simulations dynamiques pantographe caténaire quatre pantographes levés</td>
<td>01/04/1995</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Etude de la compatibilité technique des bandes de frottement et des fils de contact</td>
<td>01/06/1996</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Courant admissible au point de contact caténaire pantographe à grande vitesse</td>
<td>01/09/1996</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Mesures de la résistance électrique au point de contact 'fil de contact bande de frottement'</td>
<td>01/05/1996</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Simulations dynamiques pantographe/ caténaire. Phase 3: Optimisation du pantographe</td>
<td>01/09/1996</td>
<td>1000.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Etude paramétrique du contact électrique et thermique entre le fil de contact et la bande de frottements</td>
<td>01/09/1996</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 343</td>
<td>Comparaison des pantographes ATR 90, DSA 350 S et B &amp; W lors de mesures au banc vibratoire de München Freimann</td>
<td>01/07/1996</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 348</td>
<td>Récapitulation des résultats de mesures avec l'ICE</td>
<td>01/06/1996</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Identification automatique des véhicules

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Comparaison des différentes versions de systèmes de l'IAV</td>
<td>04/04/1991</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Recommandation d'un système pour l'identification automatique des véhicules</td>
<td>01/04/1992</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 241</td>
<td>Essais en laboratoire de l'identification automatique des véhicules (IAV)</td>
<td>01/06/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
A 1a

Calcul des fondations et des supports de caténaires

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Fonduations, résultats d'essais, conclusions et application pratique</td>
<td>01/02/1957</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# A 1b

**Isolateurs de section pour caténaires**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Rapport final</td>
<td>01/06/1960</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>CR 1</td>
<td>Rapport d'enquête</td>
<td>01/08/1954</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>CR 2</td>
<td>Complément du rapport d'enquête</td>
<td>01/03/1955</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
A 2
Archets et matières de frottement des pantographes

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>CR 1</td>
<td>Description de la machine d'essai pour les mesures d'usure et résumé des premiers résultats des essais</td>
<td>01/01/1956</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## A 25

### Installations de sécurité pour voies posées sur traverses en béton ou sur traverses métalliques

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Résistance électrique des circuits de voies sur traverses en bois, en béton ou en acier, et possibilités d'amélioration de l'isolement</td>
<td>01/06/1957</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Étude des caractéristiques électriques d'un circuit de voie</td>
<td>01/06/1957</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Méthodes de calcul des circuits de voie</td>
<td>01/06/1957</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Rapport d'enquête relatif aux propriétés isolantes de la superstructure des traverses en bois</td>
<td>01/03/1959</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Dispositifs de comptage d'essieux</td>
<td>01/03/1959</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Propriétés électriques d'une voie posée sur traverses en bois et détermination pratique de ses principales caractéristiques</td>
<td>01/04/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>L'isolement électrique des rails posés sur traverses en béton</td>
<td>01/10/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Résumé des travaux effectués par le comité</td>
<td>01/10/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Comportement des pantographes et de la caténaire aux grandes vitesses

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Définition de profils de champignons de rail et des tolérances de profils de champignons de rail</td>
<td>01/04/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 14</td>
<td>Glossaire trilingue 'Pantographes et Caténaires' établi par le CE A 3 et A 84</td>
<td>01/12/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Etude des relais de signalisation en vue d'obtenir la durée de vie la plus grande, compte tenu de leurs dimensions

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RF 0</td>
<td>Rapport final</td>
<td>01/10/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Perturbations produites dans les réseaux d'alimentation et de distribution d'énergie pour la traction électrique

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RF 0</td>
<td>Rapport final</td>
<td>01/10/1964</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Sensibilité au shuntage des circuits de voie

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Rapport d’avancement des études de l’isolement électrique d’une couche d’oxyde sur l’acier à rail</td>
<td>01/07/1957</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Moyen d’obvier aux difficultés provoquées par le sablage dans le fonctionnement des circuits de voie</td>
<td>01/11/1957</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Mise au point d’un frotteur pour autorail. Circuits de voie à modes d’alimentation nouveaux</td>
<td>01/03/1958</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Etude du contact railroue à l’état statique. Cas des voies oxydées</td>
<td>01/11/1958</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Principes scientifiques du contact électrique entre deux corps solides comportant des surfaces oxydées</td>
<td>01/11/1960</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>L’influence des rails sablés et des bandages de roues pollués ou oxydés sur le fonctionnement des circuits de voie</td>
<td>01/11/1960</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Contact électrique entre rail et roue en rotation sur des surfaces oxydées. Impédance des essieux en fonction de la fréquence</td>
<td>01/03/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RF 0</td>
<td>Rapport final</td>
<td>01/03/1962</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Transmission d'informations entre voie et machine

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Principes</td>
<td>01/04/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Dépouillement des offres de l'Industrie</td>
<td>01/10/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Description générale des systèmes de contrôle Nombre d'informations nécessaires</td>
<td>01/06/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Solutions techniques et coût des différents systèmes de contrôle d'un tronçon de comparaison</td>
<td>01/06/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Résultats d'essais pratiques de transmission et de mesures des caractéristiques des câbles</td>
<td>01/04/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Exemple d'un système européen de commande linéaire des trains</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 123</td>
<td>Commande continue de la marche des trains, établi par le CE S 1005</td>
<td>01/04/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Joints isolants pour circuits de voie

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Analyse fonctionnelle et principes de construction des joints isolants, ainsi que résultats des essais en voie et en laboratoire</td>
<td>01/11/1958</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RF 0</td>
<td>Analyse fonctionnelle et principes de construction des joints isolants, ainsi que résultats des essais en voie et en laboratoire. Recommandations (rapport final)</td>
<td>01/10/1961</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Protection des installations et des engins moteurs de traction électrique contre les effets de surtensions

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Essais de parafoudres à cornes caténaires (à courant continu)</td>
<td>01/03/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Essais relatifs à la propagation de tensions de choc sur une caténaire 1500 et 3000 V</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Essais en service de différents types de parafoudres, sousstations, postes de mise en parallèle, véhicules 1500 et 3000 V</td>
<td>01/04/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Aperçu général des différentes solutions de protection. Tendances d'avenir et questions non encore résolues. Rapport final</td>
<td>01/04/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Surtensions produites dans les systèmes de traction à courant continu 3 kV et 1,5 kV en cas de fusion de fusibles</td>
<td>01/04/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Essais de parafoudres à résistance variable (courant continu 1500 V et 3000 V)</td>
<td>01/03/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Essais en service de parafoudres à résistance variable et à cornes (courant continu 3000 V)</td>
<td>01/03/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Enquête sur la protection des installations et des engins moteurs à courant alternatif contre les surtensions</td>
<td>01/10/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Essais de parafoudres à résistance variable (courant continu 1500 V) et de parafoudres condensateurs (courant continu 1500 V et 3000 V)</td>
<td>01/10/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Définition des éléments du problème de la protection</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Comparaison en service de différents types de parafoudres caténaire 1500 V et 3000 V</td>
<td>01/11/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Essais de contournement des isolateurs de lignes caténaires</td>
<td>01/11/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Influence du verglas et du givre sur les installations et les engins moteurs de traction électrique

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Essais en armoire frigorifique</td>
<td>01/06/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Processus de givrage des pantographes</td>
<td>01/10/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Formation de glace sur les pantographes</td>
<td>01/02/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Essais de dégivrage des caténaires</td>
<td>01/06/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
A 69

Usure des frotteurs et de la caténaire dans le cas de l'emploi de frotteurs métalliques ou composites

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Rapport d'enquête</td>
<td>01/10/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Deuxième rapport d'enquête</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Essais en ligne: 1ère partie</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Recommandations pour l'établissement des pantographes pour engins moteurs utilisés en service international</td>
<td>01/04/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Essais en ligne 2ème partie</td>
<td>01/04/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Vue d'ensemble, comparaison et analyse des résultats des essais en ligne Conclusions et recommandations (Rapport final)</td>
<td>01/04/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Egalisateur de temps d'approche pour installations à feux clignotants de passages à niveau

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Etudes fondamentales théoriques</td>
<td>01/10/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Influence d'une accélération réduite Projet de cahier des charges</td>
<td>01/03/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Transmission de données à 600 bauds et plus, sur circuits téléphoniques des chemins de fer

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Etude de base</td>
<td>01/10/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Mesures effectuées sur les liaisons existantes des réseaux téléphoniques ferroviaires</td>
<td>01/04/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Dépouillement des mesures effectuées sur des liaisons téléphoniques existantes</td>
<td>01/10/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Description de modems, d'appareils terminaux et de systèmes de transmission des données</td>
<td>01/06/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Programme de mesures Description et domaine d'application de l'ensemble de mesures</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Description détaillée des différents organes de l'ensemble de mesures ainsi que ses modes d'emploi Premiers résultats de mesure</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Etudes des perturbations causées par les télésélections inductives dans les conducteurs voisins et les systèmes à courant porteur</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Influence sur les circuits téléphoniques pour la transmission des données du système de dispatching Western Electric et des engins moteurs à commande de l'angle d'attaque</td>
<td>01/04/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Recommandations finales sur les caractéristiques à présenter par les circuits ferroviaires constitutifs d'un réseau de transmission de données et exposé sur les conditions à respecter pour l'établissement d'un tel réseau Rapport final</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
A 78
Utilisation de câbles hertziens pour les circuits de régulation de la marche des trains

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Rapport d'enquête</td>
<td>01/03/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
A 84

**Comportement des pantographes et des caténaires à des vitesses supérieures à 160 km/h**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Essais de circulation à grande vitesse, avec plusieurs pantographes, exécutés par la DB</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Etudes théoriques et essais expérimentaux effectués par les BR (comportement dynamique)</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Comparaison et analyse des résultats d'essais et recommandations relatives à la conception de pantographes et de caténaires. Rapport final</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Parcours d'essai avec plusieurs pantographes levés effectués aux FS</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Essais statiques des FS</td>
<td>01/11/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Essais à très grande vitesse de la SNCF; traction courant continu 1,5 kV</td>
<td>01/11/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Essais à très grande vitesse de la SNCF (traction courant monophasé)</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Essais statiques de la SNCF (traction à courant monophasé)</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Essais dans les tunnels de Nirm et d'Eilendorf de la DB</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Essais en tunnel des FS</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Etudes théoriques et essais expérimentaux effectués par les BR (comportement statique)</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Nouvelles formes de conversion de l'énergie

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Rapport d'enquête</td>
<td>01/10/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>

19/01/2024
## Identification des marques des wagons

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Description des systèmes</td>
<td>01/10/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Conditions d'essais des systèmes</td>
<td>01/04/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Recommandation pour le choix d'un système</td>
<td>01/04/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Détection et localisation des trous de lecture</td>
<td>01/10/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Etude en vue de l'utilisation opérationnelle du système à microondes de lecture automatiques</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>--------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Rapport d'enquête: Alerte par radio d'un train par un autre, directement ou par l'intermédiaire d'un poste radio à terre (poste fixe ou mobile) et alerte radio d'un train par un poste radio à terre (poste fixe ou mobile)</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Compte rendu du voyage aux États-Unis de la délégation UIC/ORE de la souscommission mixte 45c dans le cadre de sa participation à l'exposition 'International Intermodal Expo 90' organisée à Atlanta

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Compte rendu du voyage aux États-Unis de la délégation UIC/ORE de la sous commission mixte 45C dans le cadre de sa participation à l'exposition 'International Intermodal Expo 90' organisée à Atlanta</td>
<td>01/05/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Fonctionnement, entretien et aspects économiques des systèmes de freinage pour trains de marchandises au 21e siècle

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Fonctionnement, entretien et aspects économiques des systèmes de freinage pour trains de marchandises au 21ème siècle</td>
<td>01/02/1992</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Station d'essais de véhicules VienneArsenal

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Essais effectués en 1963 dans la Station d'Essais de VienneArsenal sur voitures à voyageurs</td>
<td>01/06/1964</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Essais effectués en 1964 dans la Station d'Essais de VienneArsenal</td>
<td>01/06/1965</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Essais effectués en 1965 dans la Station d'Essais de VienneArsenal</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Essais effectués en 1966 dans la Station d'Essais de VienneArsenal</td>
<td>01/11/1967</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Essais effectués de 1967 dans la Station d'Essais de VienneArsenal</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Rapport d'activité 1968</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Rapport d'activité 1969</td>
<td>01/06/1970</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 131</td>
<td>Documents Station d'essais des véhicules de VienneArsenal (2ème édition)</td>
<td>01/02/1991</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Document d'essais électronique (VienneArsenal)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Essais effectués avec l'ensemble de mesure de transmission de données du 04.10.1967 au 31.08.1968</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Travaux de la station d'essais électroniques durant l'année 1979 (du 01.01.1979 au 31.12.1979)</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Travaux de la station d'essais électroniques durant l'année 1980</td>
<td>01/09/1981</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>Travaux effectués par la station d'essais électroniques en 1981</td>
<td>01/06/1982</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 15</td>
<td>Travaux de la station d'essais électroniques durant l'exercice 1982</td>
<td>01/03/1983</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Travaux de la station d'essais électroniques au cours de l'année 1983</td>
<td>01/06/1984</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 17</td>
<td>Travaux de la station d'essais électroniques durant l'année 1984</td>
<td>01/06/1985</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 18</td>
<td>Travaux de la station d'essais électroniques durant l'année 1985</td>
<td>01/10/1986</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 19</td>
<td>Travaux de la station d'essais électroniques durant l'année 1986</td>
<td>01/04/1987</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Essais effectués avec l'ensemble de mesure de transmission de données du 01.09.1968 au 31.08.1969</td>
<td>01/07/1970</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 20</td>
<td>Travaux de la station d'essais électroniques durant l'année 1987</td>
<td>01/02/1988</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Essais effectués à l'aide de l'ensemble de mesure de transmission de données de VienneArsenal au cours de l'année 1971/72 (du 01.09.1971 au 31.08.1972)</td>
<td>01/11/1973</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Essais effectués à l'aide de l'ensemble de mesure au cours de l'année 1972/73 (du 01.09.1972 au 31.08.1973)</td>
<td>01/04/1974</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Essais du banc de mesures durant l'année 1974/75 (du 01.09.1974 au 31.08.1975)</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Essais du banc de mesures durant l'année 1975/76 (du 01.09.1975 au 31.08.1976)</td>
<td>01/04/1977</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 112</td>
<td>Equipements de transmission de données sur circuits locaux, établi par la station d'essais électroniques de VienneArsenal</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 151</td>
<td>Quantification des taux d'erreur d'installations électroniques, établi par la station d'essais et de recherches pour l'électronique ferroviaire VienneArsenal</td>
<td>01/03/1983</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>-------------</td>
<td>----------</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 169</td>
<td>Méthodes de contrôle de la sûreté du logiciel, Dipl.Ing. Martin Geiger</td>
<td>01/07/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>-----------------------------------------------------------------------</td>
<td>--------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Mesures et analyse de leurs résultats dans le domaine de la technique ferroviaire (5ème Colloque International ORE/BVFA sur les techniques des véhicules ferroviaires) Vienne, 6  8 mai 1969</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Techniques de régulation et d'optimisation des systèmes de circulation (1er Colloque International sur les programmes de calculatrices, Derby, 16  18 septembre 1969)</td>
<td>01/09/1970</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Compte rendu du Colloque 'Grandes Vitesses' Vienne Arsenal, 23 avril 1971</td>
<td>01/05/1971</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Compt rendu du deuxième colloque 'Programmes techniques de calculatrices' (BR Research Department Derby, 16 18 mai 1972)</td>
<td>01/10/1972</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Rapport concernant le troisième colloque 'Programmes techniques de calculatrices'; Amsterdam, 8 au 10 mai 1973</td>
<td>01/06/1973</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Rapport sur le quatrième colloque ORE 'Programmes techniques de calculatrices'; Munich, 28 au 30 mai 1974</td>
<td>01/09/1974</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Rapport sur le cinquième colloque ORE 'Programmes techniques de calculatrices'; Vienne, 3 au 5 juin 1975</td>
<td>01/09/1975</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Rapport sur le sixième colloque ORE 'Programmes techniques de calculatrices', Lyon du 1er au 3 juin 1976</td>
<td>01/10/1976</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Rapport sur le septième colloque ORE 'Programmes techniques de calculatrices' Dresde, du 26 au 28 septembre 1978</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 118</td>
<td>Application des microprocesseurs au domaine ferroviaire Etat de l'art, par R &amp; D Division BR</td>
<td>01/04/1981</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>-------------</td>
<td>------------</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 130</td>
<td>Compte rendu du Colloque ORE 'Applications des microprocesseurs dans le domaine ferroviaire' tenu les 5 et 6 mai 1981 à Madrid</td>
<td>01/03/1982</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 129</td>
<td>Compte rendu du Colloque ORE 'Systèmes électroniques sûrs', tenu les 23 et 24 septembre 1980 à Paris</td>
<td>01/09/1981</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Séminaire

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>DT 161</td>
<td>Centre d'information ORE sur les programmes de calculatrices Catalogue des programmes disponibles Première édition, décembre 1983 par W.R. Smith</td>
<td>01/12/1983</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Séminaire

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>DT 139</td>
<td>Compte rendu du colloque ORE 'Utilisation rationnelle de l'énergie électrique de traction', tenu les 21 et 22 octobre 1981 à VienneArsenal</td>
<td>01/04/1982</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Document: Séminaire

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>DT 145</td>
<td>Compte rendu Colloque ORE 'Exploitation ferroviaire en conditions hivernales', tenu les 2 et 3 novembre 1982 à Bâle Partie I: Contributions Partie II: Résumés de la discussion</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>------------</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 163</td>
<td>Colloque ORE 'Utilisation de micro processeurs dans les systèmes de diagnostic des équipements ferroviaires', tenu les 23 et 24 mai 1984 à Budapest</td>
<td>01/09/1984</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>----------------</td>
<td>----------</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 189</td>
<td>Colloque ORE 'Aspects techniques des solutions peu onéreuses pour lignes à faible trafic' Paris, 19/20.06.1986</td>
<td>01/05/1986</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>--------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 199</td>
<td>Colloque ORE 'Expérience résultant de l'introduction et de l'exploitation des lignes à grande et très grande vitesse'; Arezzo, 2627(28).10.1987</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>-----------</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 220</td>
<td>Colloque ORE 'Le chemin de fer et l'environnement, Rotterdam, 45(6) juillet 1989</td>
<td>01/07/1989</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>-------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 240</td>
<td>Colloque ORE 'Maintenance des véhicules' Rotterdam, 67 (8) novembre 1990</td>
<td>01/11/1990</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>-----------------------------------------------------------------------</td>
<td>--------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 264</td>
<td>Conception des lignes nouvelles CAO Séminaire ORE/CSD Jiloviste, 11, 12 septembre 1991</td>
<td>01/09/1991</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>-----------</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 331</td>
<td>ERRI Conférence 'Maintenance des ponts et des ouvrages d'art ferroviaires' Centre de congrès De Reehorst Ede, PaysBas, 46 octobre 1995</td>
<td>01/10/1995</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Programme de recherche

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Rôle et méthodes de travail de l'ORE</td>
<td>01/04/1982</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Actualisation du programme cadre de recherches pour la période 1984-1985</td>
<td>01/04/1984</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Actualisation du programme cadre de recherches pour la période 1987-1990</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 137</td>
<td>Rôle et méthodes de travail de l'ORE</td>
<td>01/05/1981</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Dispositions constructives propres à améliorer la stabilité et la qualité de guidage des engins moteurs électriques et diesel

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Rapport sur les mesures effectuées sur la locomotive 1141.04 des Chemins de fer fédéraux Autrichiens (ÖBB)</td>
<td>01/11/1957</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Études énergétiques concernant la naissance des fissures et l'usure des rails Comparaison de plusieurs méthodes pour mesurer, tant en voie que sur la roue, les forces de guidage Y et les charges par roue Q exercées par les véhicules circulant en courbe (essais comparatifs effectués à Vallorbe en 1962)</td>
<td>01/10/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Stabilité de marche Technique d'essais, méthode de dépouillement, critères</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Essais en voie de rails naturellement durs et à champignon durci (2ème rapport intermédiaire)</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Mesure des forces agissant entre la roue et le rail</td>
<td>01/10/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>Résumé des résultats des essais et recommandations pour la construction des véhicules (rapport final)</td>
<td>01/10/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 15</td>
<td>Résultats des essais exécutés en 1954 et en 1956 par la SNCF</td>
<td>01/02/1959</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Résultats des mesures effectuées sur les locomotives 040 DE 12 de la SNCF et 0621 des Chemins de fer provinciaux de Westphalie Comparaison de trois méthodes de mesure propres à déterminer les efforts exercés sur les rails par les roues d'un engin moteur, dans une courbe de 300 m de rayon (Giornico 1957)</td>
<td>01/10/1959</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Mesures des efforts exercés sur les rails par divers engins moteurs (mesures à Giornico dans une courbe de 300 m de rayon) Comparaison entre deux méthodes de mesure (rail de mesure des CFF et essieu de mesure des SJ) en vue de déterminer les efforts exercés sur les rails par les roues d'un véhicule</td>
<td>01/11/1960</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Résultats des mesures effectuées sur les locomotives séries E 424 et E 646 des FS</td>
<td>01/07/1961</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Mesures relatives aux locomotives E 424.065 et E 646.014 des FS</td>
<td>01/10/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Étude du comportement en marche de la locomotive électrique Co'Co'1010.01 des Chemins de fer Autrichiens (öBB)</td>
<td>01/06/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>CR 1</td>
<td>Rapport d'enquête</td>
<td>01/02/1955</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>-------------</td>
<td>----------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Pénétration de neige à travers les filtres dans les véhicules moteurs et autres problèmes résultant des conditions hivernales</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Projet de spécification technique pour la fourniture des batteries d'accumulateurs de démarrage des moteurs Diesel des engins moteurs (batteries alcalines ou batteries au plomb) Rapport final</td>
<td>01/04/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
B 104
Lutte contre le bruit dégagé par les locomotives diesel

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Silencieux d'échappement dans les véhicules ferroviaires à moteur Diesel</td>
<td>01/03/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Le moteur Diesel en tant que source de bruit: zones de rayonnement des bruits moteur Diesel avant et après grande révision</td>
<td>01/04/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Le moteur Diesel en tant que source de bruit: Recherche du bruit propre aux diverses chaînes mécaniques en mouvement</td>
<td>01/04/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Bruit des ventilateurs</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Bruit des moteurs Diesel</td>
<td>01/04/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Mesures de bruit effectuées sur des ventilateurs des locomotives</td>
<td>01/04/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Propositions pour la lutte contre le bruit</td>
<td>01/04/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Aperçu récapitulatif des mesures de lutte contre le bruit et les vibrations des engins ferroviaires diesel (Rapport final)</td>
<td>01/10/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 19</td>
<td>Lexique sur les termes se rapportant à l'acoustique et à la technique des vibrations, par M. R. Lutz</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>--------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Comportement en conditions hivernales des portes d'accès aux voitures</td>
<td>01/04/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Isolation thermique des voitures</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Comportement au feu des matériaux et structures des véhicules</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>ferroviaires. Méthode d'essais et critères de sélection des</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>matériaux. Essais d'incendie à grande échelle. Dispositions</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>constructives pour la prévention contre les incendies</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Standardisation d'une roue monobloc freinée avec des freins à sabot</td>
<td>26/09/1989</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>(diamètre du cercle de roulement: 920 mm),</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>destinée à des voitures circulant à la vitesse maximale de</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>160 km/h Calculs fondamentaux</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Standardisation d'une roue monobloc freinée avec des freins à sabots</td>
<td>18/04/1990</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>(diamètre du cercle de roulement: 920 mm)</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>destinée à des voitures circulant à la vitesse</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>maximale de 160 km/h Mesures en service des contraintes et</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>sollicitations</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Standardisation d'une roue monobloc freinée avec des freins à sabots</td>
<td>04/04/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>(diamètre du cercle de roulement: 920 mm)</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>destinée à des voitures circulant à la vitesse</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>maximale de 160 km/h Essais mécaniques à poste fixe</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>Standardisation d'une roue monobloc freinée par sabot</td>
<td>04/04/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>(diamètre du cercle de roulement: 920 mm)</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>pour voitures circulant à une vitesse maximale de 160 km/h Mesures</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>des déformations thermiques résiduelles</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 15</td>
<td>Comportement au feu des matériaux et structures des</td>
<td>04/04/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>véhicules ferroviaires. Utilisation d'extincteurs au halon</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>dans les véhicules ferroviaires</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Comportement au feu des matériaux et structures des</td>
<td>04/04/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>véhicules ferroviaires. Méthode d'essai pour la détermination</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>de la toxicité des fumées</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 17</td>
<td>Essais sur la Direttissima (Italie) avec des voitures FS</td>
<td>01/02/1995</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>(non étanches) et DB (rendues étanches) Analyse des phénomènes</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>physiques en liaison avec les réactions des sujets témoins</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 18</td>
<td>Sollicitations admissibles pour les éléments constitutifs fixés</td>
<td>01/04/1980</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>dans les voitures</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 19</td>
<td>Résistance aux chocs de la caisse des voitures ferroviaires Conséquences</td>
<td>01/12/1994</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>sur les voyageurs des chocs accidentels Etude documentaire</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Propositions de spécifications</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 20</td>
<td>Sollicitations aux ondes de pression lors du franchissement des</td>
<td>01/09/1993</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>tunnels à vitesse élevée. Etude pilote des réactions subjectives</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>de sujets témoins à des variations de pression en chambre de pression</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 21</td>
<td>Justification des études supplémentaires sur l'amélioration de la</td>
<td>01/07/1992</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>protection des voitures contre les incendies</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 22</td>
<td>Comparaison entre l'appréciation du confort dans les trains et dans</td>
<td>01/02/1995</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>la chambre de pression</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 23</td>
<td>Essais de la stabilité et de la résistance des sièges</td>
<td>01/07/1993</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>mobiles et essais d’accostage et de freinage de voitures</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>comportant ces sièges</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 24</td>
<td>Etude de faisabilité de la modélisation informatique des incendies</td>
<td>01/11/1992</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>dans les véhicules ferroviaires en vue de l'amélioration de la sécurité des voyageurs</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>-------------------------------------------------------------------------------------------</td>
<td>---------------</td>
<td>--------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 26</td>
<td>Simulation numérique (bidimensionnelle) de la collision de deux rames de voitures avec une comparaison de deux dispositions constructives</td>
<td>01/01/1995</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 27</td>
<td>Problèmes hivernaux des voitures (partie relative à la construction des véhicules)</td>
<td>01/11/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 28</td>
<td>Résistance longitudinale des caisses de voitures ferroviaires Etude d'optimisation des structures de caisses des rames à grande vitesse lors d'accostages</td>
<td>01/12/1995</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 29</td>
<td>Sollicitations aux ondes de pression lors du franchissement des tunnels à vitesse élevée Synthèse des résultats des essais en ligne et en chambre de pression</td>
<td>01/12/1995</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Sollicitations admissibles pour les éléments constitutifs fixés sur les voitures</td>
<td>01/09/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 30</td>
<td>Problèmes hivernaux des voitures (partie structurelle des véhicules)</td>
<td>01/11/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Essieux montés standard pour voitures. Roulements à rouleaux de boîtes d'essieux</td>
<td>01/04/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Comportement au feu des matériaux et structures des véhicules ferroviaires. Généralités Enquêtes Classement des matériaux</td>
<td>01/09/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Comportement au feu des matériaux et structures des véhicules ferroviaires. Réaction au feu des matériaux Méthodes d'essais</td>
<td>01/09/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Efforts d'épreuve sur les sièges de voitures</td>
<td>01/09/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Efforts d'épreuve sur les portes extérieures des voitures et des fourgons</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Programme d'essais pour voitures et fourgons porteautos, à l'exception des bogies</td>
<td>01/04/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 250</td>
<td>Recherche documentaire relative aux normes, règlementations et recommandations pour la protection des personnes transportées en cas de choc (air, route, rail) par R. Valent (ESI)</td>
<td>01/10/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 253</td>
<td>Problèmes hivernaux des voitures (partie concernant la construction des wagons) par les membres du CE B 106 sous la présidence de M. LAGNEAU</td>
<td>01/09/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 277</td>
<td>Problèmes rencontrés avec les voitures en conditions hivernales Programme d'essais</td>
<td>01/04/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 300</td>
<td>Normes ferroviaires Japonaises</td>
<td>01/05/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 324</td>
<td>Simulation de chocs d'accouplement: trains ICE 2 ainsi que locomotive de secours contre train ICE 2 à l'arrêt Responsable: Dr Ing. Rudolf Gurr</td>
<td>01/10/1995</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 325</td>
<td>Etudes d'optimisation en accostage d'une rame type TGV Par A. Oudshoorn et Y. Ravalard Publié par A. Kaminski, Conseiller Technique de l'ERRI</td>
<td>01/09/1995</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Standardisation des essieux de voitures

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>DT 149</td>
<td>Calcul numérique, par la méthode des éléments finis, de la résistance mécanique de l'essieu monté standard</td>
<td>01/12/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>-----------------------------------------------------------------------</td>
<td>-------------</td>
<td>-----------</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 213</td>
<td>Etudes relatives aux variations de pression exercées sur les voyageurs et les structures Etude bibliographique par les membres du GT B 106.3 présidé par M. Cheret (SNCF)</td>
<td>01/04/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 255</td>
<td>Planification des essais en chambre de pression par Dr Wolfgang Wormer Médecin</td>
<td>01/04/1992</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 295</td>
<td>Influences des variations de la pression de l'air sur le confort des voyageurs dans les trains. Résultats des essais effectués dans une chambre de pression Par MM. Gawthorpe (BR) et Robertson (ICE) Essais complémentaires en chambre de pression destinés à différencier les sensations ressenties par les voyageurs dans les tunnels Exploitation des résultats par M. Bressanutti (expert invité par la SNCF) édité par M. Kaminski (ERRI)</td>
<td>01/02/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 311</td>
<td>Rampes de pression Dr Bressanutti Louis, Médecin Édité par M. A. Kaminski, ERRI</td>
<td>01/01/1995</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 316</td>
<td></td>
<td>01/06/1995</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Amélioration de la sécurité des voyageurs lors de collisions de trains ; développement de méthodes d'évaluation pour les aménagements intérieurs

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Rapport final</td>
<td>01/11/1997</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 326</td>
<td>Etat d’avancement des études par: H. Farge (Technoforme) et M. Robin (Seram) révisé par: J.P. Cheret (SNCF) édité par: A. Kaminski (ERRI)</td>
<td>01/09/1995</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 373</td>
<td>Etablissement d'un projet de réglementation de l'habillage intérieur du matériel roulant voyageurs vis-à-vis de la sécurité des passagers</td>
<td>01/11/1997</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 374</td>
<td>Etablissement d'un projet de réglementation de l'habillage intérieur du matériel roulant voyageurs vis-à-vis de la sécurité des passagers Etude, conception et mécanique</td>
<td>01/11/1997</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>----------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Enquête sur l'état actuel de la climatisation des voitures dans les AdministrationsMembres de l'ORE</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Installation de climatisation pour application immédiate</td>
<td>01/04/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Installations de climatisation non conventionnelles pour le domaine ferroviaire</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Dépouillement des essais effectués dans la chambre climatique de VienneArsenal avec plusieurs systèmes d'installations de climatisation pour voitures</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>-------------</td>
<td>--------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Systèmes d'alimentation en énergie pour voitures climatisées</td>
<td>01/04/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Mesure sur les convertisseurs statiques des voitures: courants harmoniques et impédances d'entrée. Essais préliminaires sur une voiture.</td>
<td>01/04/1984</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Influence des douches d'air sur le confort thermique des voitures</td>
<td>01/04/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Mesure sur les convertisseurs statiques des voitures: courants harmoniques et impédances d'entrée. Mesure sur 15 voitures EUROFIMA. Lois d'addition. Cas de l'alimentation par caténaire.</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>Unification des équipements électriques et de climatisation des voitures</td>
<td>01/09/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 15</td>
<td>Essais sur les fusibles HT des voitures</td>
<td>01/04/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Essais concernant la capacité de charge de la canalisation principale haute tension en fonction de la température extérieure</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 17</td>
<td>Transmission des informations par la lignes de train UIC à 12 conducteurs (ligne de sonorisation). Essais préliminaires complémentaires</td>
<td>01/04/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 18</td>
<td>Essais concernant la capacité de charge de la transmission de données</td>
<td>01/01/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 19</td>
<td>Définition du câble UIC 12 conducteurs pour la transmission de données</td>
<td>01/04/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 20</td>
<td>Essais concernant la capacité de charge de la transmission de données</td>
<td>01/04/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 21</td>
<td>Mesure et exploitation des données en vue de l'optimisation de la circulation de l'air et de la répartition de la température dans un compartiment couchettes</td>
<td>01/10/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 22</td>
<td>Dépouillement des essais effectués avec plusieurs systèmes d'alimentation en énergie destinés à des voitures munies d'installations de climatisation</td>
<td>01/09/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Interaction entre les installations d'alimentation en énergie des engins moteurs diesel et les installations électriques des voitures par l'intermédiaire de la ligne de train</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Cahier des charges des équipements électroniques de commande et de contrôle du matériel remorqué</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Cahier des charges pour convertisseurs à transistors destinés à l'alimentation des lampes fluorescentes</td>
<td>01/04/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>

19/01/2024
### Unification des équipements électriques et de climatisation des voitures

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Optimisation de la circulation de l'air et de la répartition de la température dans les compartiments de voitures équipées en sièges et en couchettes</td>
<td>01/09/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Critères (courants harmoniques et impédance d'entrée) applicables aux convertisseurs statiques des voitures</td>
<td>01/04/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Essais pour déterminer l'interaction des installations d'alimentation en énergie des engins moteurs diesel et des voitures avec les installations de climatisation</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 127</td>
<td>Optimisation de la température dans les voitures Corail, établi par la direction commerciale voyageurs de la SNCF</td>
<td>01/04/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 196</td>
<td>Transmission des informations par la ligne de train UIC Essais préliminaires</td>
<td>01/12/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 227</td>
<td>Transmission des informations par la ligne du train UIC à 12 conducteurs Essais d'un système de transmission 'maîtresclaves': essais DB</td>
<td>01/04/1990</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Alimentation en énergie des voitures par des locomotives diesel

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>DT 286</td>
<td>Essais à poste fixe réalisés pour vérifier la compatibilité des voitures avec les locomotives diesel</td>
<td>01/06/1995</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 296</td>
<td>Essais en ligne effectués pour déterminer la compatibilité entre les locomotives diesel et les voitures</td>
<td>01/06/1995</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Transmission des informations par une ligne de train

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>DT 273</td>
<td>Transmission des informations par la ligne du train UIC à 12 conducteurs. Essais d'un système de transmission à jeton. Essais SNCF, GEC Alsthom</td>
<td>01/08/1992</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
B 109
Déchargement automatique des wagons par gravité dans les conditions hivernales

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Rapport d'enquête  Rapport final</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>-------</td>
<td>----------</td>
<td>-------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Travaux du comité au cours de 1968 pour la standardisation des wagons et les moyens d'arrimage</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Wagon de 80’ pour le transport de grands conteneurs en trainsblocs</td>
<td>01/10/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Unification des procès-verbaux utilisés lors des essais de réception des grands conteneurs</td>
<td>01/10/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Grand conteneur de la catégorie 20 ISO Type 1C du type ordinaire fermé, à portes latérales, de construction standard Etude, construction et essais</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Conditions techniques à imposer aux pièces intermédiaires pour le transport de deux conteneurs gerbés de faible hauteur</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>Standardisation du wagon à bogies de 60’, avec amortisseur de chocs, pour le transport de grands conteneurs en trains ordinaires</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 15</td>
<td>Conditions techniques applicables aux systèmes de fermeture des portes de conteneurs et aux organes d'arrimage des conteneurs</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Etude des contraintes auxquelles sont soumis les grands conteneurs par suite du transport ferroviaire et du transport terrestre seulement. Cette étude sera effectuée en vue des conditions d'essai de la fiche UIC 5922</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 17</td>
<td>Conditions de chargement applicables aux wagons porteurs de grands conteneurs selon fiche UIC 5714 Chapitre I</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 18</td>
<td>Standardisation des pièces de coin pour transcontainers</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 19</td>
<td>Standardisation des wagons porteurs de transcontainers pour trainsblocs: wagons à 2 bogies de 18,400 m (capacité 60’) wagons à 3 bogies de 26,000 m (capacité 80’) Standardisation des moyens d'arrimage</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 20</td>
<td>Cahier des charges pour les trans containers de la catégorie 20/8 ISO type 1C du type ordinaire fermé de construction standard</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 21</td>
<td>Cahier des charges pour les trans containers de la catégorie 40/8 ISO type 1A du type ordinaire fermé de construction standard</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 22</td>
<td>Cahier des charges pour les trans containers de la catégorie 30/8 ISO type 1B du type ordinaire fermé de construction standard</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 23</td>
<td>Stabilité des grands conteneurs sous l'effet du vent latéral</td>
<td>01/10/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 24</td>
<td>Dispositif d'arrimage et de verrouillage des grands conteneurs sur les wagons porteurs</td>
<td>01/10/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 25</td>
<td>Wagon de 60’ pour le transport de grands conteneurs en trainsblocs</td>
<td>01/10/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Etude d'une torche à plasma pour l'amélioration de l'adhérence

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Résultats des essais et des études préliminaires sur le fonctionnement à basse température</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Effets d'une torche à plasma sur la pollution du champignon du rail</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Essais de simulation en laboratoire de la surface des rails</td>
<td>01/10/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Evaluation finale de l'exploitation du train à torche à plasma (rapport final)</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>-----------------------------------------------------------------------</td>
<td>---------------</td>
<td>--------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Travaux de standardisation des wagons et description des wagons standard de conception classique éprouvée</td>
<td>01/04/1956</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Détermination du coefficient de trans mission thermique des toitures et parois des wagons couverts du type 1</td>
<td>01/10/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>1ère Partie: Comparaisons économiques des planchers en chêne et planchers en pin pour chacun des types de wagons d'usage courant 2ème Partie: Comparaisons économiques des toitures de wagons couverts, toitures cons tituées soit en acier, soit en bois recouvert de toile imperméable, soit en alliage léger</td>
<td>01/06/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Boîte de jonction pour wagons réfrigérant et frigorifique</td>
<td>01/10/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>Bogie standard</td>
<td>01/11/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 15</td>
<td>Résultats des essais de corrosion de différentes tôles d'acier comportant ou non du cuivre</td>
<td>01/04/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Unification des articulations de la timonerie de frein à air des wagons standard</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 17</td>
<td>Wagons - Programme des essais à faire subir aux wagons à châssis et superstructure en acier (aptes à recevoir l'attelage automatique de choc et traction) et à leurs bogies à châssis et superstructure en acier Transformation des châssis des wagons standard pour les rendre aptes à recevoir ultérieurement l'attelage automatique de choc et traction</td>
<td>01/07/2012</td>
<td>1000.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 18</td>
<td>Wagon plat type 2 à bogies</td>
<td>01/04/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 19</td>
<td>Wagon plat type 1 à bogies</td>
<td>01/10/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 20</td>
<td>Wagon tombereau à bogies (2ème édition)</td>
<td>01/10/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 21</td>
<td>Wagon couvert à bogies, à parois coulissantes, (Habiss) (2ème édition)</td>
<td>01/12/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 22</td>
<td>Standardisation d'un bogie apte au régime SS (avec cylindre de frein sous châssis du wagon)</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 23</td>
<td>Wagon couvert à bogies type Gabss</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 24</td>
<td>Flexibilité des ressorts trapézoïdaux (2ème édition)</td>
<td>01/19/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 25</td>
<td>Simulation numérique (bidimensionnelle) de la collision de deux rames de voitures avec une comparaison de deux dispositions constructives</td>
<td>01/04/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 26</td>
<td>Standardisation des bogies aptes aux régimes S et SS en acier moulé</td>
<td>01/04/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 27</td>
<td>Influence de la vitesse d'allongement sur la limite élastique de l'acier influence de chocs répétés sur la limite élastique de l'acier</td>
<td>01/10/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>-------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Résultats des essais statiques et dynamiques de wagons tombereaux prototypes</td>
<td>01/07/1959</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 30</td>
<td>Problèmes hivernaux des voitures (partie structurelle des véhicules)</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 31</td>
<td>Standardisation d’un bogie avec cylindre de frein et régulateur de timonerie incorporés apte au régime SS</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 32</td>
<td>Principes pour l’exécution et le dépouillement des essais de tamponnement destinés à simuler les solicitations supportées par des wagons durant leur service</td>
<td>01/04/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 33</td>
<td>Wagons à bogies à capots télescopiques et berceaux de chargement pour le transport de rouleaux de tôles Sahimms (Type 2 de la fiche UIC 5713)</td>
<td>01/04/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 34</td>
<td>Standardisation de ressorts à lames à raideur progressive pour wagons à deux essieux (2ème édition) 1ère partie: Standardisation d’un bogie à ossature en acier moulé, avec cylindre de frein et régulateur de timonerie incorporés, apte à v = 100 km/h 2ème partie: Frein à main, à commande sur bogie, applicable aux bogies standard avec cylindre de frein et régulateur de timonerie incorporés, apte à v = 100 km/h</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 35</td>
<td>Wagon à toit ouvrant, à bogies, type Taems</td>
<td>01/04/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 36</td>
<td>Adaptation des bogies de wagon à un service sous une charge de 22,5 t/essieu à la vitesse de 100 km/h. Essais statiques et dynamiques de châssis de bogies Wagon à bogies à déchargement massif par gravité, bilatéral de 75 m³, sans toit Fals (type 1, conformément à la fiche UIC 5713) Wagons poche (Sdkkmss) pour le transport par fer de semirimorques routières, de caisses mobiles et de conteneurs en trains blocs</td>
<td>01/09/1983</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 37</td>
<td>Essais de refoulement sur des wagons longs à deux essieux</td>
<td>01/09/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 38</td>
<td>Essais en ligne avec bogies chargés à 22,5 t par essieu: Y 25 L SNCF, Y 25 L BR/PKP, 6502</td>
<td>01/04/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 39</td>
<td>Modifications constructives du bogie standard</td>
<td>01/04/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 40</td>
<td>Ressorts paraboliques pour wagons (conception, calcul, traitement)</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 41</td>
<td>Bogies aptes à la charge de 22,5 t/essieu; standardisation</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 42</td>
<td>Essais réalisés sur les organes de la suspension UIC des wagons à 2 essieux en vue du passage de la charge de 20 t à 22,5 t par essieu</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 43</td>
<td>Wagon tombereau à bogies Eanos apte à une charge de 22,5 t par essieu (type 2 de la fiche UIC 5712)</td>
<td>01/04/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 44</td>
<td>Etude de l’aptitude des organes de roulement existants à une vitesse maximale de 100 km/h Caractéristiques de standardisation partielle des wagons à parois coulissantes pour 22,5 t de charge par essieux Hbi(ll)ns (types 1A et 1B de la fiche UIC 5713 et Hbbi(ll)ns (types 2A et 2B de la fiche UIC 5713)</td>
<td>01/09/1988</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 45</td>
<td>Bases de calcul pour l’établissement des diagrammes de la fiche UIC 5302</td>
<td>01/10/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>----------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Résultats des essais statiques et dynamiques de wagons couverts prototypes</td>
<td>01/07/1961</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 50</td>
<td>Etudes effectuées sur bogies de wagons existants en ce qui concerne leur aptitude ou leur adaptation à la vitesse maximale de 100 km/h</td>
<td>18/04/1990</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 51</td>
<td>Circulation à 100 km/h des wagons à deux essieux chargés à 22,5 t/essieu Comportement dynamique transversal</td>
<td>18/04/1990</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 52</td>
<td>Standardisation d'une bâche coulissante en matière synthétique pour wagons Shimm(n)s à bogies avec parois de bout fixes et berceaux de chargement</td>
<td>01/10/1992</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 53</td>
<td>Etude des wagons plats à bogie standardisés (types 1 et 2) du point de vue du relèvement de la charge par essieu admissible à 22,5 t (types Rens/Remms)</td>
<td>01/10/1992</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 54</td>
<td>Réduction de la résistance aérodynamique des wagons</td>
<td>01/10/1992</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 55</td>
<td>Essais de refoulement avec wagons longs à 2 essieux munis de plateaux de tampons de contours Rh = 2 500 mm/ Rv = 2 750 mm</td>
<td>01/06/1994</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 56</td>
<td>Standardisation d'un bogie du genre Y 25 à essieux orientables</td>
<td>01/10/1994</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 57</td>
<td>Standardisation d'un bogie pour wagons poche de grande capacité</td>
<td>01/02/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 58</td>
<td>Etude des efforts longitudinaux de compression admissibles de wagons à deux essieux, en rame, dans des tronçons de ligne comportant des courbes en S de faible rayon avec alignements intermédiaires de faible longueur, sous l'effet d'efforts dus au freinage et au refoulement à faible vitesse</td>
<td>01/01/1994</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 59/1</td>
<td>Partie 1 Perfectionnement du programme de calcul MEDYNA utilisé pour les études de sécurité de circulation des wagons dans des rames de trois wagons</td>
<td>01/06/1996</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 59/2</td>
<td>Partie 2 Etudes paramétriques de wagons à deux essieux en tant que wagons encadrés dans des rames de trois wagons avec le programme de calcul MEDYNA</td>
<td>01/06/1996</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 59/3</td>
<td>Partie 3 Modèle d'une rame constituée de deux wagons et d'un attelage permanent, en vue de la réalisation d'études de sécurité de marche avec le programme de simulation MEDYNA</td>
<td>01/10/1998</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 59/4</td>
<td>Partie 4 Modélisation de wagons à bogies études de sécurité de circulation avec le programme de simulation SIMPACK, à corps multiples</td>
<td>01/10/1997</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 59/5.1</td>
<td>Partie 5.1 Poursuite des travaux de développement entrepris avec MEDYNA sur des modèles de rames à trois éléments (programme de simulation SIMPACK)</td>
<td>01/10/1997</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 59/5.2</td>
<td>Partie 5.2 Poursuite des travaux de développement entrepris avec MEDYNA sur des modèles de rames à trois éléments (programme de simulation SIMPACK)</td>
<td>01/10/1997</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 59/6</td>
<td>Partie 6 Rapport Final sur le perfectionnement des modèles de simulation pour le programme de calcul SIMPACK</td>
<td>01/09/1998</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Wagon à déchargement automatique par gravité. Proposition de standardisation</td>
<td>01/07/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 60</td>
<td>Prescriptions de réalisation et contraintes limites 2ème EDITION</td>
<td>01/06/2001</td>
<td>800.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>-----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>-------------</td>
<td>-----------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 61</td>
<td>Etude des efforts logitudinaux dynamiques dans les trains du transport combiné avec groupes bimodaux et dans les trains bloc bimodaux</td>
<td>01/09/1998</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 62</td>
<td>Wagons à deux essieux chargés à 22,5 t/essieu Circulation à 100 et 120 km/h</td>
<td>01/11/1993</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 63</td>
<td>Standardisation de l’attelage à vis</td>
<td>01/02/1995</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 64/1</td>
<td>Révision des conditions d’essais de tamponnement du rapport B 12/RP 17 (point 3.1) 1ère partie Dépouillement de l’enquête réalisée auprès des réseaux et des utilisateurs privés au sujet des tampons équipant les wagons et du traitement des wagons en manœuvre</td>
<td>01/11/1995</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 64/2</td>
<td>Révision des conditions d’essais de tamponnement du rapport B 12/RP 17 (point 3.1) 2ème partie Essais comparatifs pour le choix d’un tampon de référence pour le wagon heurtoir Résumé des résultats</td>
<td>01/11/1995</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 64/3</td>
<td>Révision des conditions d’essais de tamponnement du rapport B 12/RP 17 (point 3.1) 3ème partie Essais de confirmation pour réviser les conditions des essais de tamponnement</td>
<td>01/11/1995</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 64/4</td>
<td>Révision des conditions d’essais de tamponnement du rapport B 12/RP 17 (point 3.1) 4ème partie Résumé des résultats d’étude et des propositions de modification</td>
<td>01/11/1995</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 65</td>
<td>Stabilité de marche dynamique de wagons à deux essieux avec 2a* &lt; 8 m chargés à 22,5 t/essieu Circulation à 100 et 120 km/h</td>
<td>01/04/1995</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 66/1</td>
<td>Comportement de marche à 120 km/h des wagons à bogies avec une charge d’essieu de 22,5 t 1ère partie: Résultats des essais de marche et des essais de marche supplémentaires</td>
<td>01/09/1995</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 66/2</td>
<td>Comportement de marche à 120 km/h des wagons à bogies avec une charge d’essieu de 22,5 t Partie 2: Caractéristiques de traçage et de géométrie de voies des lignes d’essais</td>
<td>01/09/1995</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 67</td>
<td>Comportement dynamique de wagons à 2 essieux avec 22,5 t/essieu et empattement &lt;8 m, pour 100 et 120 km/h</td>
<td>01/10/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 68</td>
<td>Influence de l’usure des éléments de liaison sur la qualité de marche des systèmes bimodaux.</td>
<td>01/02/1999</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 69</td>
<td>Essais de refoulement avec des wagons à bogies pour la détermination des ELC admissibles</td>
<td>01/10/1998</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Essais statiques et dynamiques de wagons prototypes</td>
<td>01/10/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 70</td>
<td>Essais de refoulement destinés à déterminer les ELC admissibles des wagons à bogie équipés de deux bogies à deux essieux.</td>
<td>01/11/1999</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 71/1</td>
<td>Sollicitation transversale des tampons et des fixations de tampons des wagons et des voitures (CDROM)</td>
<td>01/02/2001</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 71/2</td>
<td>Sollicitation transversale des tampons et des fixations de tampons des wagons et des voitures (CDROM)</td>
<td>01/02/2001</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 72</td>
<td>Wagons Comportement dynamique de wagons à 2 essieux à empattement &lt; 8 m</td>
<td>01/10/2001</td>
<td>800.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 73</td>
<td>Wagons Prévention de l’usure ondulatoire des tampons</td>
<td>01/01/2007</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>---------------</td>
<td>-----------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 74</td>
<td>Wagons. Sollicitations dues aux efforts transversaux exercés sur les tampons. Document pour les utilisateurs. Preuve de la résistance des fixations de tampons sur la traverse de tête</td>
<td>27/06/2007</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 75</td>
<td>Wagons Définition des conditions de test des barres d'attelage</td>
<td>01/06/2011</td>
<td>800.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 76</td>
<td>Valeur limite Y/Q. Investigations de base relatives à l'adéquation de la valeur limite Y/Q = 0,8 pour les wagons vides</td>
<td>01/01/2009</td>
<td>800.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 122</td>
<td>Vérifications dimensionnelles des wagons, établi par le CE B 12</td>
<td>01/07/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 135</td>
<td>Méthodes de calcul d'application générale pour l'étude de nouveaux types de wagons ou de nouveaux bogies de wagons (3ème édition)</td>
<td>01/10/1995</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 152</td>
<td>Essais statiques et en service réalisés avec le châssis de bogie soudé Y 25 pour une charge de 22,5 t par essieu, établi par les BR</td>
<td>01/09/1983</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 191</td>
<td>Couple de rotation caissebogie Ce document a été rédigé par les membres du CE ORÉ B 12 et du GT 'bogies, questions générales'</td>
<td>01/03/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 214</td>
<td>Wagon accouplés par attelage permanent. Essais et études techniques ayant conduit à la définition des caractéristiques à respecter sur les couplages de wagons à 2 essieux.</td>
<td>01/11/1990</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 215</td>
<td>Simulation de la qualité de roulement de wagons longs à deux essieux sous l'effet d'efforts longitudinaux de compression élevés (LADKA 1.2)</td>
<td>01/10/1989</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 216</td>
<td>Vérification des ressorts trapézoïdaux selon la fiche UIC 517 dans le cadre de l'augmentation de la charge par essieu en trafic SS</td>
<td>01/05/1990</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 230</td>
<td>Avancement de la technique de construction des wagons perspectives dans un avenir immédiat</td>
<td>01/10/1990</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 281</td>
<td>Sousprogramme UNKE 89 pour la simulation du contact des tampons</td>
<td>01/02/1994</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 314</td>
<td>Essais de wagons à 2 et 4 essieux du point de vue de l'usure des rails en courbe ainsi que mesure de la résistance en courbe de wagons à 2 essieux lors du triage par gravité</td>
<td>01/10/1995</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 320</td>
<td>Analyse par le calcul de la résistance à la fatigue des châssis de bogies</td>
<td>01/06/1995</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 335</td>
<td>Dispositions constructives pour l'amélioration des marchepieds d'extrémité et des poignées avec prise en compte particulière de la manoeuvre télécommandée par radio</td>
<td>01/10/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 388</td>
<td>Détermination par approximation de l'effort longitudinal de compression admissible des wagons à deux essieux</td>
<td>01/11/2001</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 389</td>
<td>Solutions techniques de calage latéral de rouleaux de tôle laminés à chaud transportés sur des wagons ouverts à berces</td>
<td>01/11/2001</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 404</td>
<td>Wagons Prévention du rainurage des plateaux de tampons. Dépouillement d'une enquête réalisée en 2003</td>
<td>01/10/2004</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 418</td>
<td>Wagons - Comportement dynamique de couplages de wagons à bogies équipés de barres d'attelage</td>
<td>01/01/2011</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>-------------</td>
<td>--------</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 419</td>
<td>Calculs de simulation relatifs à la sécurité de marche de wagons munis de barres d'attelage - Rapport partiel 1 : Vérification des öBB</td>
<td>01/10/2010</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 424</td>
<td>Wagons Calculs de simulation relatifs à la sécurité de marche des wagons munis de barre d'attelage Rapport partiel 2 : calcul de variantes</td>
<td>01/01/2011</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 50</td>
<td>Conception uniforme des extrémités des wagons, établi par le CE B 12 (2ème édition)</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 80</td>
<td>Prescriptions générales pour l'élaboration du cahier des charges et le contrôle des dossiers techniques de construction relatifs aux wagons Liste des documents de référence (2ème édition)</td>
<td>01/01/1995</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 85</td>
<td>Eléments constitutifs d'utilisation générale et directives pour la construction des wagons (3ème édition)</td>
<td>01/02/1996</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>--------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Problèmes de la sécurité de marche des véhicules équipés de l’attelage automatique et solutions possibles</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Considérations au sujet des jeux transversaux de la suspension compatibles avec une bonne qualité de marche, surtout dans le cas de wagons à deux essieux, en tenant compte des résultats des essais des comités d’experts B 93 et B 56</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Opportunité d’un montage systématique d’une articulation stabilisatrice complète (1ère partie: wagons à deux essieux): bases de calcul pour déterminer l’effort longitudinal de compression admissible pour les wagons à deux essieux sans tenir compte d’une suspension progressive</td>
<td>01/04/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Bases de calcul pour déterminer l’effort longitudinal admissible pour les wagons à deux essieux en tenant compte d’une suspension progressive; résultats typiques choisis parmi les calculs effectués</td>
<td>01/10/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Méthodes de calcul de l’effort longitudinal de compression admissible pour les wagons</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Commentaire relatif au rapport RP 5</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Récapitulation des problèmes Exposé des questions traitées (Rapport final)</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 34</td>
<td>Considérations sur la probabilité en vue de l’appréciation des mesures destinées à augmenter la sécurité contre le déralllement, par W. Saliger, avec la collaboration du comité d’experts B 125</td>
<td>01/04/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>---------------</td>
<td>----------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Spécification provisoire relative à l'homogénéité des garnitures de freins à disques</td>
<td>01/04/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Contrôle de qualité des garnitures de freins à disques par mesure du coefficient de frottement</td>
<td>01/04/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Problèmes de technique de freinage et de dynamique des trains de marchandises d'une longueur allant jusqu'à 700 m et freinés en régime P. Études fondamentales pour l'évaluation des paramètres</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Frein pour wagons avec charges par essieu de 22,5 t</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Étude concernant le freinage des trains de voyageurs circulant à des vitesses supérieures à 200 km/h et jusqu'à 300 km/h</td>
<td>01/05/1988</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>Appréciation du freinage des wagons pris isolément et des groupes de wagons</td>
<td>01/11/1996</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 15</td>
<td>Évaluation du freinage par un pourcentage de masse freinée, des trains circulant à des vitesses comprises entre 120 et 200 km/h</td>
<td>01/03/1995</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Évaluation du freinage par des décélérations pour les trains à grande vitesse (vmax &gt; 200 km/h)</td>
<td>01/09/1994</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 17</td>
<td>Appréciation du freinage en régime G</td>
<td>01/06/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 18</td>
<td>Exigences requises des bancs de freinage pour l'homologation internationale des matériaux de frottement</td>
<td>01/03/2000</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 19</td>
<td>Évaluation du freinage, par un pourcentage de masse freinée, des véhicules pris isolément, pour la plage des vitesses comprises entre 120 et 200 km/h</td>
<td>01/11/1996</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 20</td>
<td>Mise au point de méthodes d'essais physiques/mécaniques et chimiques/analytiques pour la procédure d'homologation et le contrôle de qualité des garnitures pour frein à disques</td>
<td>01/10/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 21</td>
<td>Utilisation du frein à disques d'essieu sur les wagons</td>
<td>01/02/1997</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 22</td>
<td>Comportement pneumatique du frein à air comprimé des trains de marchandises dans diverses conditions de service (en particulier longues lignes en déclivité)</td>
<td>01/01/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 23</td>
<td>Détermination de la performance de freinage des trains à grande vitesse</td>
<td>01/04/1999</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 24</td>
<td>Problèmes hivernaux avec freins à disques</td>
<td>01/12/1998</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 25</td>
<td>Homologation des antienrayeurs</td>
<td>01/01/2002</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 26</td>
<td>Influence de la longueur du train sur la performance de freinage</td>
<td>01/12/1997</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 27</td>
<td>Appréciation du banc d'essais de freinage MF3 de la SNCF</td>
<td>01/12/1997</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 28</td>
<td>Appréciation du banc d'essais de freinage des PKP</td>
<td>01/12/2000</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 29</td>
<td>Expertise du banc d'essais des ZSR</td>
<td>01/10/2000</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>-----------------------------------------------------------------------</td>
<td>--------------</td>
<td>------------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 29</td>
<td>Détecteurs pneumatique de déraillement</td>
<td>01/06/2000</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Enquête 1973 sur l'utilisation de semelles de freins en matériaux composés</td>
<td>01/10/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 30</td>
<td>Systèmes existants et futurs de contrôle/commande des réseaux européens. Modèles de calcul pour les courbes de décelération.</td>
<td>01/04/2001</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 31</td>
<td>Essais au banc de semelles de frein en matériau composite du type K</td>
<td>01/03/2002</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 32</td>
<td>Essais au lancer avec wagons équipés de semelles en matériau composite du type K</td>
<td>01/05/2002</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 33</td>
<td>Problèmes de freinage. Utilisation de semelles composites sur les wagons. Rapport de synthèse sur les semelles de frein du type K</td>
<td>01/01/2004</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 34</td>
<td>Problèmes de freinage. Courbes de décelération pour l'ETCS/ERTMS</td>
<td>01/01/2004</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 35</td>
<td>Questions Freinage Modèle de calcul pour la conversion de la valeur $\lambda$ en décelérations</td>
<td>01/08/2009</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 36</td>
<td>Questions de Freinage Utilisation de semelles composites sur les wagons. Rapports de synthèse Semelles LL</td>
<td>01/05/2009</td>
<td>800.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 37</td>
<td>Questions de Freinage Caractéristiques hivernales des semelles de frein en matériau composite</td>
<td>01/04/2011</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 38</td>
<td>Questions de Freinage Remplacement des semelles en fonte grise par des semelles composites avec niveau de coefficient de frottement 'L' sur le frein à sabots supplémentaire des voitures</td>
<td>01/02/2011</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 39</td>
<td>Rapport de synthèse relatif à une timonerie de frein optimisée pour wagons équipés de semelles de frein composites de type K</td>
<td>01/07/2011</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Reproductibilité et comparabilité des essais sur les bancs de freinage de grandeur nature</td>
<td>01/04/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 40</td>
<td>Questions de Freinage Rapport de synthèse de la vérification périodique des bancs d'essais de frein à disques</td>
<td>01/06/2011</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 41</td>
<td>Questions de freinage - Fondements pour la 5e édition de la fiche UIC n° 544-1 (Performance de freinage)</td>
<td>01/08/2013</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 42</td>
<td>Questions de freinage - Rapport de synthèse pour la vérification périodique des bancs d'essais de frein à sabots avec semelles LL et K</td>
<td>01/12/2011</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 43</td>
<td>Questions de freinage - Synthèse des résultats d'exploitation de l'EuropeTrain équipé de semelles de frein LL - Rapport final</td>
<td>01/02/2013</td>
<td>1000.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 44</td>
<td>Questions de freinage - Rapport de synthèse relatif à la problématique du frein à main sur les wagons équipés avec semelles composites</td>
<td>01/04/2014</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 45</td>
<td>Questions de freinage - Principes de base pour la 2e édition de la fiche UIC n° 541-03 Robinet du mécanicien</td>
<td>01/06/2015</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 46</td>
<td>Problèmes de freinage - Fondements de la fiche UIC n° 548 « Bancs d'essais dynamométriques »</td>
<td>01/11/2015</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 47</td>
<td>Questions de freinage - Essais comparatifs 2014/2015 de bancs d'essais en vue du maintien de la certification UIC de bancs d'essais de frottement</td>
<td>01/12/2016</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 48</td>
<td>Questions de freinage - Rapport de synthèse relatif à la 3e édition de la fiche UIC n° 541-05 « Anti-enrayeur »</td>
<td>01/05/2016</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Problèmes de freinage

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 49</td>
<td>Questions de freinage - Rapport de synthèse sur la 8e édition de la fiche UIC n° 541-3 « Freins à disques »</td>
<td>01/05/2017</td>
<td>800.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Corrélations entre les propriétés physicochimiques et le comportement au freinage des garnitures de freins à disques</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 50</td>
<td>Questions de freinage - Fondamentaux de la fiche UIC n° 541-01 « cylindres/unités de frein pour frein pneumatique »</td>
<td>01/01/2017</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 51</td>
<td>Questions de freinage - Bases de la 5e édition de la fiche UIC n° 541-4 (semelles de frein en matière composite)</td>
<td>01/06/2018</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 52</td>
<td>Questions de freinage - Déficit des performances de freinage de trains composés de wagons de transport combiné - Analyse des causes profondes et contremesures</td>
<td>01/05/2019</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 54</td>
<td>Comparatif des essais au banc 2019/2020 pour le maintien de la certification UIC des bancs d'essai de frottement</td>
<td>01/01/1900</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Influence de l'humidité sur le fonctionnement des freins à disques</td>
<td>01/09/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Influence exercée par les conditions hivernales sur le mode de fonctionnement des freins à disques et des semelles composites</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Essais comparatifs de freins à disques sur 14 bancs d'essais, 'grandeur nature'</td>
<td>01/09/1983</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Puissance limite de freinage du frein à disques</td>
<td>01/04/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP A12</td>
<td>Problèmes de freinage - Audit de la Société ÖBB-Produktion GmbH par l'UIC, sur la base de la Fiche UIC n° 541-00, dans le cadre de la démonstration de l'aptitude de la société à réaliser des essais en service de garnitures et de sabots de frein</td>
<td>01/11/2012</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP A2</td>
<td>Contrôle de conformité des composants de frein. Test de conformité de la garniture de frein Becorit V30, conformément au référentiel (Fiche UIC 5413)</td>
<td>01/10/2007</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP A4</td>
<td>Expertise de contrôle de conformité de la garniture de frein Becorit B66</td>
<td>31/10/2012</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP A5</td>
<td>Problèmes de freinage - Expertise de contrôle de la semelle de frein Becorit L249</td>
<td>01/06/2012</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP A7</td>
<td>Questions de freinage Homologation de la semelle K CoFren C810 selon la fiche UIC n° 5414 dans le format 1xBgu</td>
<td>01/01/2011</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP B2</td>
<td>Contrôle de conformité d'éléments constitutifs du frein. Expertise en vue de la prolongation de l'homologation UIC de la garniture de frein à disques Bremskerl 2000.</td>
<td>01/05/2008</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP B3</td>
<td>Contrôle de conformité des composants de frein. Contrôle de conformité de la garniture de frein de type Bremskerl 7699 par rapport au document de référence: Fiche UIC n° 5413</td>
<td>01/04/2008</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP B4</td>
<td>Rapport d'évaluation relatif à l'homologation UIC complète de la garniture de frein à disques Bremskerl 7000</td>
<td>01/12/2009</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C11</td>
<td>Questions de freinage - Audit des installations d'essais de VR Technologies</td>
<td>01/11/2013</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C12</td>
<td>Freinage - Prorogation de l'homologation de la garniture de frein CoFren Frendo 2150 selon la fiche UIC n° 541-3, Programmes 2B1 et 3A1</td>
<td>01/07/2013</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------</td>
<td>-------------</td>
<td>-------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C13</td>
<td>Contrôle de conformité des composants de frein - Homologation de la semelle K CoFren C333 selon la fiche UIC n° 541-4 dans la configuration 1xBgu pour les véhicules dotés de roues d’un diamètre nominal de 840 et 760 mm</td>
<td>01/05/2013</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C15</td>
<td>Contrôle de conformité des composants de frein - Extension du domaine d’application de la semelle de frein K CoFren C810, configuration 2xBgu, à 25,0 t/essieu</td>
<td>01/04/2015</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C2</td>
<td>Expertise du banc de freinage 3.5.6 de la société CoFren à Avellino</td>
<td>01/01/2012</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C4</td>
<td>Problèmes de freinage - Admission de la semelle K CoFren C810 selon la fiche UIC n° 541-4 dans la configuration 2xBgu pour les wagons transport de voitures type Laaers ABRFI 1160 A et 1215 A à roues de diamètre nominal de 840 mm</td>
<td>01/12/2011</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C5</td>
<td>Problèmes de freinage - Homologation de la garniture de frein CoFren T30S selon la fiche UIC 541-3 avec les programmes 5A et 3A1</td>
<td>01/06/2012</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C6</td>
<td>Questions de freinage - Expertise du banc de freinage haute puissance 065 de la société CoFren à Avellino, en Italie</td>
<td>01/05/2013</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C7</td>
<td>Contrôle de conformité des composants de frein - Homologation de la semelle K CoFren C810 selon la fiche UIC n° 541-4 dans la configuration 1 x Bgu pour les véhicules dotés de roues d’un diamètre nominal de 840 et 760 mm</td>
<td>01/07/2012</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C8</td>
<td>Problème de freinage - Rapport d’inspection - Evaluation semelle de frein C810 - Roue de 920 mm</td>
<td>01/05/2013</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C9</td>
<td>Rapport d’inspection - Evaluation semelle de frein C810 – Roue de 760mm (Gefco)</td>
<td>01/11/2012</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP D2</td>
<td>CONTROLE DE CONFORMITE DES COMPOSANTS DE FREIN - Evaluation de conformité des semelles de frein composites K de type FR 513 FRENOPLAST</td>
<td>01/01/1900</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP D3</td>
<td>Contrôle de conformité des composants de frein - Homologation de la semelle K Frenoplast FR 513 selon la fiche UIC n° 541-4 dans la configuration 2xBgu pour les véhicules dotés de roues d’un diamètre compris entre 840 et 730 mm</td>
<td>01/12/2012</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP D4</td>
<td>Contrôle de conformité des composants de frein - Rapport d’inspection - Evaluation semelle de frein FR513 - roues de 840 et 760 mm</td>
<td>19/11/2014</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP E1</td>
<td>Contrôle de conformité des composants de frein. Dispositif de freinage MBF01A (Société BumarFablok) avec distributeur ZBF01 et relais (pneumatique) de freinage autovariable à la charge PBF01A.</td>
<td>01/03/2008</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP E2</td>
<td>Contrôle de conformité des composants de frein. Certification du dispositif de freinage MBF01B de la société Bumar Fablok conformément aux Fiches UIC 540 et 547.</td>
<td>01/09/2008</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP E3</td>
<td>Contrôle de conformité des composants de frein. Certification du dispositif de freinage MBF02 sur la base des fiches UIC 540 et 547.</td>
<td>01/09/2009</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP F2</td>
<td>Expertise complémentaire anti-enrayeur ASM20R/C - KES</td>
<td>01/09/2011</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP F3</td>
<td>Contrôle de conformité des composants de frein. Distributeur électronique EDS 300 à niveau de repli pneumatique - Admission UIC pour véhicule disposant de leur propre alimentation électrique</td>
<td>01/04/2011</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Problèmes de freinage

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP G1</td>
<td>Contrôle de conformité des composants de frein. Tests de conformité des valves relais de pression de type Knorr EDU, sur la base des Fiches UIC 540, 54104 et 547.</td>
<td>01/08/2007</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP G2</td>
<td>Contrôle de conformité d'éléments constitutifs du frein. Valves à fonction infléchie Knorr KKV20.</td>
<td>01/08/2007</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP G3</td>
<td>KnorrBremse Homologation UIC pour les voitures, locomotives (engins moteurs), rames automotrices et rames à grande vitesse</td>
<td>01/12/2009</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP G4</td>
<td>Contrôle de conformité des composants de frein. Contrôle complémentaire de conformité à la Fiche UIC 54105 de l'antienrayeur 'MGS2' de la Société KnorrBremse. équipé du relais d'échappement d'antienrayeur GV 221 pour application sur véhicules ferroviaires jusqu'à Vfmax = 405 km/h</td>
<td>01/11/2008</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP G5</td>
<td>Problèmes de Freinage - Expertise du banc d'essais de frottement KBM-RPS-I de la Société Knorr-Bremse Systeme für Schienenfahrzeuge GmbH à Munich</td>
<td>01/12/2012</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP G6</td>
<td>Contrôle de conformité des composants de frein. Contrôle complémentaire de conformité à la Fiche UIC 54105 de l'antienrayeur 'MGS2' de la Société KnorrBremse. équipé du relais d'échappement d'antienrayeur GV 221 pour application sur véhicules ferroviaires jusqu'à Vfmax = 405 km/h</td>
<td>01/05/2011</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP G7</td>
<td>Contrôle de conformité des composants de frein - Homologation des étraves de géométrie 6+ de la société Knorr-Bremse Systeme für Schienenfahrzeuge GmbH</td>
<td>01/12/2012</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP H1</td>
<td>Vérification de la conformité de composants de freinage. Vérification de la conformité des capteurs de vitesse GEL</td>
<td>01/11/2010</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP I1</td>
<td>Certification de la semelle L Ferodo 3325F selon les prescriptions de la Fiche UIC 5414 (3e édition, mai 2007) et du rapport B 126/RP 38</td>
<td>01/06/2008</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP I3</td>
<td>Contrôle de conformité des composants de frein. Expertise en vue du contrôle de la conformité des garnitures de frein de type Ferodo I/D 1005 avec les prescriptions de la fiche UIC 5413.</td>
<td>01/12/2009</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP J1</td>
<td>Contrôle de conformité des composants de frein. Evaluation de la conformité selon la Fiche UIC 5413 des garnitures de frein en matériau fritté Carbone Lorraine G35 pour trains à grande vitesse à Vmax = 300 km/h</td>
<td>01/06/2008</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP J2</td>
<td>Contrôle de conformité des composants de frein - Expertise du banc de freinage n° 1 de la société Faiveley Transport à Gennevilliers</td>
<td>01/03/2013</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP K2</td>
<td>Homologation d'éléments constitutifs du frein</td>
<td>01/11/2009</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP K3</td>
<td>Extension de l'admission selon la fiche UIC 541-05 de l'anti-enrayeur Faiveley AEF-G2: WSP-SA et valves anti-enrayage</td>
<td>01/12/2011</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>-----------------------------------------------------------------------</td>
<td>----------------</td>
<td>-------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP K4</td>
<td>Contrôle de conformité des composants de frein - Extension de l'admission, selon fiche UIC n° 541-05, de l'anti-enrayeur Faiveley AEF-G2 : valve anti-enrayage DV17 HP - capteurs de vitesse SVEL2 et SVEL3</td>
<td>01/01/2015</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP K5</td>
<td>Contrôle de conformité des composants de frein - Rapport d'inspection - Evaluation du distributeur de type SW4S</td>
<td>01/12/2013</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP L1</td>
<td>Contrôle de conformité des composants de frein. Evaluation de la conformité aux prescriptions de la fiche UIC 5413 (6e édition novembre 2006) Garnitures de frein en matériau organique FLERTEX 666 pour voitures à v_max = 200 km/h Catégorie 4 Type 4.2</td>
<td>01/12/2007</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP M1</td>
<td>Contrôle de conformité d'éléments constitutifs du frein. Valve relais MZTHEPOS AKR SS/20 avec valve de pesée MV 1 pour le freinage automatique à la charge, avec réglage en continu de la pression au cylindre de frein. Valve relais MZTHEPOS AKR S/20 avec valve de pesée MV 2 pour le dispositif d'inversion 'videchargé'.</td>
<td>01/04/2008</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP M2</td>
<td>Contrôle de conformité des composants de frein. Valve à caractéristique coudée de type MZTHEPOS MKV20.</td>
<td>01/04/2008</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP M3</td>
<td>Contrôle de conformité des composants de frein. DéTECTeur de déraillement MZTHEPOS MDV100.</td>
<td>01/07/2010</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP M4</td>
<td>Homologation d'éléments constitutifs du frein. Examen de conformité de l'antiennayer 'Athena' de la Société POLI S.p.A. à la fiche UIC 54105</td>
<td>01/12/2009</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP M4.1</td>
<td>Contrôle de conformité d'éléments constitutifs du frein. Contrôle de conformité complémentaire de l'antiennayer 'Athena' (Société POLI S.r.l.), équipé de capteurs de vitesse SKF et de valves d'antiennayer PARIZZI, en vue d'une utilisation sur des matériels roulants ferroviaires circulant jusqu'à V_fmax = 200 km/h, selon la Fiche UIC 54105</td>
<td>01/11/2010</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP N10</td>
<td>Contrôle de conformité des composants du frein - Extension de la certification UIC de la semelle de frein de type Jurid 816M pour les roues de diamètre compris entre 730 et 840 mm avec une charge par essieu maximum de 18 t, dans la configuration 2xBg</td>
<td>01/03/2014</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP N3</td>
<td>Rapport d'évaluation en vue de la présentation pour homologation par l'UIC du banc d'essais de disques de frein HONEYWELL IK 3/8</td>
<td>01/10/2011</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP N4</td>
<td>Rapport d'évaluation en vue de la présentation pour homologation par l'UIC du banc d'essais de semelles de frein HONEYWELL IK 3/3</td>
<td>01/04/2011</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP N5</td>
<td>Problèmes de freinage. Admission des semelles K CoFren C810 et Jurid 816M selon la Fiche UIC n° 5414 dans la configuration 2xBg pour les véhicules à roues de diamètre nominal de 840 mm</td>
<td>01/07/2011</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP N6</td>
<td>Admission du modèle de semelle de frein Jurid 816M selon la fiche UIC n° 541-4 dans la configuration 2xBg pour les véhicules présentant un diamètre de roue nominal de 840 mm à 730 mm</td>
<td>01/01/1900</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP N8</td>
<td>Contrôle de conformité des composants de frein - Prorogation de l'homologation de la garniture de frein Honeywell Jurid 878 selon la fiche UIC n° 541-3, programmes 2B1 et 3A1</td>
<td>01/10/2013</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP N9</td>
<td>Contrôle de conformité des composants de frein - Renouvellement de la certification de la semelle de frein composite Jurid 816M</td>
<td>01/01/2015</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>-------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP O1</td>
<td>Contrôle de conformité des composants de frein. Contrôle de conformité des garnitures de frein de type Cosid 828 conformément au document de référence fiche UIC 5413.</td>
<td>01/05/2008</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP P1</td>
<td>Rapport d'évaluation de la garniture de frein ICER 106.</td>
<td>29/09/2008</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP P2</td>
<td>Contrôle de conformité des composants de frein - Expertise du banc d'essais ICER à Pampelonne</td>
<td>01/02/2015</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP P3</td>
<td>Contrôle de conformité des composants de frein Contrôle de conformité des semelles de frein ICER 903/62 par rapport à la Fiche UIC n° 5414 ainsi qu'au rapport B 126/RP 38</td>
<td>01/12/2009</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP P4</td>
<td>Questions de freinage - Homologation de la garniture ICER 203 selon la fiche UIC n° 541-3 avec les programmes 2B1 et 3A1 et les essais en service</td>
<td>01/01/2014</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP R1</td>
<td>Homologation Italian Brakes IB FS5M1</td>
<td>05/11/2009</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP S1</td>
<td>Contrôle de conformité des composants de frein - Evaluation de conformité de l'anti-enrayeur SIBAS® GS (BSG 2) de la société Siemens AG conformément à la fiche UIC n° 541-05 pour applications sur voitures, locomotives / automotrices, rames automotrices et véhicules à grande vitesse</td>
<td>01/03/2013</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP S2</td>
<td>Contrôle de conformité des composants de frein - Evaluation de conformité de l'anti-enrayeur SIBAS® GS kompakt (BSG 3) de la société Siemens AG à la fiche UIC n° 541-05 pour applications sur voitures, locomotives / automotrices, rames automotrices et véhicules à grande vitesse</td>
<td>01/03/2014</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP T1</td>
<td>Contrôle de conformité des composants de frein - Contrôle de conformité du dispositif anti-enrayeur « WSP800 », Selectron Systems AG, sur la base de la Fiche UIC n° 541-05 Certification UIC pour les voitures, les locomotives (Engins moteurs) et les rames automotrices</td>
<td>01/05/2013</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP U1</td>
<td>Admission de la garniture de frein Purantech BZP625 selon la fiche UIC n° 541-3, programmes 1 et 3A1</td>
<td>01/06/2014</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP W1</td>
<td>Certification UIC de l'installation d'essais de freinage de RTA</td>
<td>01/11/2014</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 105</td>
<td>Etude de matériaux de frottement expérimentaux de garnitures, établi par la R &amp; D Division, BR, Derby</td>
<td>01/04/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 143</td>
<td>Influence de l'eau sur le frein à frottement de véhicules ferroviaires par C. Pritchard</td>
<td>01/11/1983</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 153</td>
<td>L'amiante et son utilisation dans les matériaux de frottement, par H. Sandholm</td>
<td>01/11/1983</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 192</td>
<td>Aptitude des bancs de freinage à l'ad mission internationale des matériaux de frottement</td>
<td>01/05/1987</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 308</td>
<td>Analyse de l'influence de la résistance a l'avancement sur les résultats de freinage de trains de marchandises et de véhicules pris isolément</td>
<td>01/06/1998</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 350</td>
<td>Exigences auxquelles doivent répondre les freins des trains à grande vitesse</td>
<td>01/03/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 351</td>
<td>Aquaplanage sur les freins à disques des véhicules ferroviaires</td>
<td>01/03/1997</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Problèmes de freinage

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>DT 354</td>
<td>Prédétermination par calcul de la masse freinée des véhicules</td>
<td>01/05/1999</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 359</td>
<td>Vérification périodique des bancs d'essais de frottement des FS, des CFR et des CD</td>
<td>01/10/1998</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 366</td>
<td>Utilisation des équipements de freinage des trains de fret sur de longues lignes en pente</td>
<td>01/06/1998</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 371</td>
<td>Détermination préalable par le calcul de la performance de freinage du frein électromagnétique</td>
<td>01/05/1999</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 379</td>
<td>Essais de freinage d'un train fret homogène équipé de semelles composites, sur la ligne du StGotthard Only available on CD</td>
<td>01/02/2000</td>
<td>1000.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 381</td>
<td>Essais hivernaux en Suède avec semelles de frein en matériau composite du type K</td>
<td>01/05/2000</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 383</td>
<td>Essais de freinage d'un train fret non homogène équipé de semelle composite sur les lignes du StGotthard et des Tauern. Only available on CDROM!</td>
<td>01/03/2001</td>
<td>800.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 390</td>
<td>Essais de freinage en conditions hivernales, dans la chambre climatique de VienneArsenal, de semelles en matériau composite (K et LL) et en fonte grise pour wagons</td>
<td>01/03/2002</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 391</td>
<td>Essais de freinage simplifiés en conditions hivernales, en Suède (fév.avr. 2002)</td>
<td>01/01/2004</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 392</td>
<td>Essais de freinage dans la chambre d'essais climatiques de VienneArsenal pour démontrer l'aptitude au freinage en conditions hivernales de semelles en matériau composite</td>
<td>01/01/2004</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 393</td>
<td>Essais de freinage simplifiés en conditions hivernales, En Suède (fév.avr. 2002)</td>
<td>01/01/2004</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 395</td>
<td>Essais de freinage simplifiés en conditions hivernales, en Suède (fév.avr. 2002)</td>
<td>01/01/2004</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 396</td>
<td>Essais de freinage dans la chambre d'essais climatiques de VienneArsenal pour démontrer l'aptitude au freinage en conditions hivernales de semelles en matériau composite</td>
<td>01/01/2004</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 400</td>
<td>Problèmes de freinage - Étude sur le bilan économique de l'utilisation des semelles composites de type K pour les wagons</td>
<td>01/12/2004</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 407</td>
<td>Problèmes de freinage - Marges de sécurité des trains à grande vitesse pour les systèmes de contrôle continu de la vitesse sur les lignes existantes et stratégies de migration vers ETCS/ ERTMS</td>
<td>01/01/2005</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 408</td>
<td>Problèmes de freinage - Ventilation des bancs d'essai de frottement</td>
<td>01/02/2013</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 411</td>
<td>Problèmes de freinage - Semelles composites de type LL - Essais de freinage simplifiés sous conditions hivernales (Suède, février à avril 2004)</td>
<td>01/01/2005</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 412</td>
<td>Résumé d’essais en ligne en présence de conditions hivernales, d’essais en Chambre climatique de RTA et d’essais au banc</td>
<td>01/11/2004</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 413</td>
<td>Problème de freinage. Étude de faisabilité sur le remplacement des semelles de frein en fonte grise par des semelles L sur le frein en sabot supplémentaires des voitures</td>
<td>01/05/2005</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 414</td>
<td>Problème de freinage. Méthodologie de calcul des marges de sécurité pour la courbe d'intervention du freinage d'urgence de trains exploités avec le système ETCS/ERTMS</td>
<td>01/06/2006</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>--------------</td>
<td>----------</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 415</td>
<td>Problèmes de freinage Essais de freinage d'un train de marchandises non homogène équipé de semelles de frein en matériau composite du type LL sur la ligne du Gothard</td>
<td>01/05/2008</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 416</td>
<td>Questions Freinage Essais de freinage d'un train de marchandises homogène, d'une longueur de 500 m, équipé de semelles LL</td>
<td>01/10/2008</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 417</td>
<td>Question de freinage Efficacité du frein à vis pour l'immobilisation des wagons Résultat d'une enquête auprès des réseaux en 2005/2006</td>
<td>01/01/2011</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 420</td>
<td>Freinage. Essais d'un train de fret hétérogène équipé de semelles composites de type LL sur la voie Sud des Tauern</td>
<td>01/10/2008</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 421</td>
<td>Questions de freinage - Comparaison entre les calculs mathématiques probabilistes de marges de sécurité et les données opérationnelles</td>
<td>01/05/2008</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 422</td>
<td>Influence du vent avant et arrière sur la distance des wagons</td>
<td>01/12/2011</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 423</td>
<td>Questions en relation avec le freinage - Extension du modèle de conversion ETCS à des longueurs de convois inférieures ou égales à 1 500 m</td>
<td>01/01/2013</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 425</td>
<td>Questions de freinage - Comparaison entre les résultats des essais d'incidents de frein (essai de fusibilité) obtenus au banc et en ligne</td>
<td>01/07/2014</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 426</td>
<td>Problèmes de freinage - Calculs de Kappa pour les trains freinés au frein G d'une longueur supérieure à 700 m</td>
<td>01/11/2012</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 427</td>
<td>Questions de freinage - Guide sur les courbes de freinage ETCS</td>
<td>01/05/2012</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 428</td>
<td>Questions de freinage - Essais de freinage simplifiés réalisés avec semelles K Bremskerl 8675H et Becorit K26 en conditions hivernales en Finlande de février à mars 2008</td>
<td>01/06/2008</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 429</td>
<td>Questions de freinage - Comparaison de la méthode de freinage de maintien au banc avec des résultats obtenus lors des essais en ligne</td>
<td>01/08/2013</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 430</td>
<td>Questions de freinage. Rapport de synthèse sur le modèle de conversion appliqué pour calculer les courbes de décélération sur la base de la valeur I</td>
<td>01/07/2009</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 432</td>
<td>Questions de freinage - Conditions d'essais au banc de freinage pour la simulation des descentes en forte pente</td>
<td>01/10/2013</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 433</td>
<td>Questions de freinage - Optimisation du contour des semelles de frein en matériau composites en vue de réduire la conicité équivalente - Synthèse des résultats de la phase 1</td>
<td>01/03/2013</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 434</td>
<td>Questions de freinage - Essai des semelles composites Jurid J816M Essais de freinage simplifiés en conditions hivernales Suède, décembre 2007</td>
<td>01/06/2008</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 435</td>
<td>Question de freinage Essai des semelles LL ICER BECORIT IB116* Essais de freinage simplifiés en conditions hivernales Suède, Février 2008</td>
<td>01/06/2008</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 436</td>
<td>Problèmes de freinage - Rapport d'essais suite aux essais de freinage simplifiés réalisés avec des semelles de frein composites K Bremskerl 8675H et Becorit K26 en conditions hivernales de février à mars 2008 en Finlande</td>
<td>01/05/2008</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 437</td>
<td>Questions freinage - Évaluation de la performance de freinage de véhicules à vitesse maximum admissible inférieure à 100 km/h</td>
<td>01/12/2012</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Problèmes de freinage

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>DT 440</td>
<td>Problèmes de freinage - Interchangeabilité des semelles LL IB116* et C952-1 avec des semelles fonte (de type P10)</td>
<td>01/03/2013</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 441</td>
<td>Questions de freinage - Optimisation du contour des semelles de frein composites afin de réduire la conicité équivalente - Synthèse des résultats de la phase finale</td>
<td>01/06/2014</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 442</td>
<td>Problèmes de freinage - Détermination des critères de contrôle pour la fabrication et la livraison de semelles de frein K et LL</td>
<td>01/11/2013</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 444</td>
<td>Questions de freinage - Certification des semelles LL selon la fiche UIC n° 541-4 en configuration 2xBg pour les véhicules dont les roues présentent un diamètre nominal de 840 mm et de 760 / 730 mm</td>
<td>01/12/2014</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 446</td>
<td>Questions de freinage - Etude de faisabilité en vue de spécifications standardisées pour le frein électropneumatique direct</td>
<td>01/01/2017</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 447</td>
<td>Questions de freinage - Evaluation des coûts de cycle de vie des semelles de frein en matériau composite - à l’aide de l’outil de simulation modifié « FreightSimSilent »</td>
<td>01/02/2017</td>
<td>800.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 448</td>
<td>Questions de freinage - Manuel d’utilisation de l’outil d’évaluation des caractéristiques de frottement des garnitures de frein</td>
<td>01/04/2017</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 49</td>
<td>Analyse des débris et étude des modifications survenant dans la structure de la surface des matériaux constituant les garnitures de freins à disques, établi dans le cadre des travaux du CE B 126 par les BR à Derby</td>
<td>01/04/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>B 126 / DT 450</td>
<td>Questions de freinage - Justification et explications concernant l’utilisation de l’outil destiné au contrôle de similarité en vue de la recertification de semelles LL</td>
<td>01/12/2022</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>

19/01/2024


**Appréciation du freinage de wagons isolés/groupes de wagons**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>DT 197</td>
<td>Essais au banc relatifs à l'usure des semelles de frein de wagons lorsque la charge par essieu passe de 20 à 22,5 t</td>
<td>01/05/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 198</td>
<td>Essais de freinage avec wagons isolés et avec train en régime 'G'</td>
<td>01/05/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Répartition de la température dans les engins réfrigérés par machines frigorifiques ou par glace

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Différentes dispositions des bacs à glace dans les wagons réfrigérants</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Comparaison de systèmes de répartition de l'air dans un conteneur frigorifique de 20'</td>
<td>01/10/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Comparaison de systèmes de répartition de l'air dans un conteneur frigorifique de 20' Partie II</td>
<td>01/04/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>-----------------------------------------------------------------------</td>
<td>----------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Code ORE des locomotives Diesel Standard (annule l'édition de février 1956)</td>
<td>01/06/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Règlement pour l'homologation, par l'ORE, de locomotives Diesel susceptibles d'être choisies comme locomotives standard</td>
<td>01/06/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Entretien des vilebrequins de moteurs Diesel</td>
<td>01/10/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Chauffage collectif des trains en traction Diesel Prix de revient de la production d'énergie en chauffage à vapeur et en chauffage électrique</td>
<td>01/04/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>Entretien des pistons, des axes, des segments et des chemises de moteurs Diesel</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 15</td>
<td>Règlement de l'ORE pour l'essai de 360 heures au banc de moteurs Diesel de traction susceptibles d'équiper des véhicules ferroviaires (essais de type de 100 heures et essais de 360 heures)</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Lutte contre la corrosion dans les circuits d'eau de refroidissement des moteurs Diesel</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 17</td>
<td>Règlement pour l'homologation, par l'ORE, de moteurs Diesel de traction susceptibles d'équiper des véhicules ferroviaires</td>
<td>01/04/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 18</td>
<td>Entretien des culasses, des soupapes et des accessoires de culasses</td>
<td>01/04/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 19</td>
<td>Entretien des injecteurs des moteurs diesel</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Choix proposé de types standard euro péens après consultation générale de l'industrie</td>
<td>01/03/1957</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 20</td>
<td>Manuel pour l'essai d'endurance de 360 heures au banc des moteurs diesel de traction selon le règlement ORE B 13/RP 15</td>
<td>01/10/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 21</td>
<td>Pollution de l'atmosphère par les gaz d'échappement</td>
<td>01/04/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 22</td>
<td>Limites d'émission de polluants dans les gaz d'échappement des moteurs diesels</td>
<td>01/04/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Manuel pour les essais de type de moteurs Diesel selon fiche 623 OR</td>
<td>01/10/1961</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Règlement pour les essais de locomotives prototypes à moteurs thermiques sous le contrôle de l'ORE</td>
<td>01/10/1961</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Lutte contre le bruit sur les locomotives Diesel. Rapport sur les essais de bruit effectués à Croy-Romainmôtier (septembre 1960)</td>
<td>01/07/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Lutte contre le bruit sur les locomotives Diesel. Complément au document No 8</td>
<td>01/10/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Influence du jeu transversal de la suspension sur la qualité de marche de wagons à 2 essieux

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Essais de marche de wagons à 2 essieux avec suspension hybride et avec suspension UIC à doubles anneaux</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Programmes d'essais au banc de freinage

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Description du banc d'essais de freinage de Vienne Arsenal et des essais d'étalonnage effectués en ligne</td>
<td>01/04/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Mise en service et utilisation du banc d'essai de freinage de Vienne Arsenal (Rapport final)</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 45</td>
<td>Station d'essais de véhicules de Vienne Arsenal Essais de réception du banc de freinage</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Suspension moderne pour wagons à 2 essieux

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Suspension progressive pour les actuels wagons à deux essieux</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Suspension progressive Essais en service</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Suspension progressive pour les wagons futurs admis aux grandes vitesses</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Essieux montés boîtes: conception, entretien, standardisation

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Passage de courant électrique dans les roulements de boîtes d'essieux</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Calcul des essieux xases de wagons et de voitures</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Standardisation de l'essieu monté boîté de wagon équipé de roues de diamètre 920 mm</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Standardisation de l'essieu monté boîté de wagon équipé de roues de diamètre 1000 mm</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>Essais sur l'essieu monté standard ORE de wagon équipé de roues de diamètre 920 mm</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Comparaison des différents types de boîtes à roulements à rouleaux pour essieux de wagons, indiqués dans la fiche UIC 5141 OR</td>
<td>01/04/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Entretien des essieux monté boîtes</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Interchangeabilité des roulements à rouleaux de boîtes d'essieux</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Standardisation des essieux montés boîtes de wagons équipés de petites roues (diamètres 840760680 mm) (pour freinage sur roues ou freinage sur disques). Standardisation d'un essieu monté de voiture avec roues de 920 mm</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 57</td>
<td>Epaisseur des bandages de roues pour des vitesses supérieures à 160 km/h, établi par le CE B 136</td>
<td>01/01/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### B 140

**Installations sanitaires non polluantes**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Toilettes de conception nouvelle pour les voitures (rapport d'enquête)</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Toilettes de conception nouvelle en essai sur les voitures des réseaux européens (Rapport d'enquête)</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Systèmes de toilettes étanches Essais, spécifications techniques, études bactériologiques</td>
<td>01/09/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 138</td>
<td>Installations sanitaires non polluantes Systèmes de toilettes étanches Descriptions techniques, méthode d'appréciation, installation de vidange</td>
<td>01/03/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Conditions auxquelles doivent répondre les organes de wagons pour une charge d'essieu de 22 t

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Essais de résistance de trois variantes du bogie type Y 25C avec une charge par essieu de 22 t</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Essais de traînage avec essieux montés en acier R7 et R8</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Analyse et synthèse des résultats des 3 premières séries d'essais à 22 t/essieu exécutées à Velim</td>
<td>01/04/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Essais effectués sur les bogies modifiés en fonction des résultats des B 142/RP 1 et B 142/RP 3</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Standardisation du matériau pour semelles de frein en fonte grise

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Réalisation et choix des nuances de fonte pour les essais</td>
<td>01/10/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Essais au banc avec des semelles de frein exécutées en diverses nuances sélectionnées de fonte</td>
<td>01/04/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Essais en ligne (au lancer) avec des semelles de frein exécutées en diverses variantes sélectionnées de fonte grise</td>
<td>01/04/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Essais en service de semelles de frein exécutées en diverses nuances de fonte Conclusions finales (Rapport final)</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Application de la norme ISO 2631 au transport ferroviaire

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Etudes des différentes méthodes d'application de la norme ISO 2631 en usage dans le domaine ferroviaire</td>
<td>01/09/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Confort vibratoire: Etablissement des courbes de pondération</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Vibrations mécaniques Sièges des véhicules de chemin de fer Méthode de laboratoire pour évaluer la transmission des vibrations</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Influence des composantes basses fréquences sur l'évaluation du confort</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Essais concernant le confort en position debout</td>
<td>01/04/1988</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>Confort en position couchée</td>
<td>01/04/1988</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 15</td>
<td>Essais dynamiques de sièges</td>
<td>01/04/1988</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Essais concernant les activités du conducteur</td>
<td>01/04/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 17</td>
<td>Confort en position assise</td>
<td>26/09/1989</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 18</td>
<td>Rapport final</td>
<td>26/09/1989</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 19</td>
<td>Méthode directe Utilisation d'un mannequin Faisabilité</td>
<td>01/01/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 20</td>
<td>Méthode indirecte Faisabilité</td>
<td>01/11/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 21</td>
<td>Indice de confort Nmv Comparaison avec la note de confort ISO/SNCF et avec le Wz</td>
<td>01/03/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 22</td>
<td>Mesures des vibrations en cabine de conduite Evaluation du risque vis-à-vis de la santé</td>
<td>01/05/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 23</td>
<td>Rapport de synthèse</td>
<td>01/12/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Caractérisation des signaux vibratoires ferroviaires et traitement des évènements ments de courte durée</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Elaboration d'un code d'essais des sièges ferroviaires en laboratoire. Application au cas d'un siège de voyageurs</td>
<td>01/09/1983</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Application des spécifications 'SANTE' du 5ème projet de révision de la NORME ISO 2631</td>
<td>01/04/1985</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Relation entre valeur efficace des vibrations et confort subjectif ou activités des voyageurs assis. Résultats des essais en laboratoire effectués à la SNCF (Centre d'essais de VitrysurSeine)</td>
<td>01/04/1985</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Application des spécifications 'Confort' du 5ème projet de révision à long terme de la norme ISO 2631</td>
<td>01/09/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Vibrations mécaniques Mesurage et analyse des vibrations auxquelles sont soumis les passagers et le personnel embarqué dans les véhicules ferroviaires (2ème édition)</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>

19/01/2024
# Application de la norme ISO 2631 au transport ferroviaire

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Caractérisation du confort dans la position couchée essais en voiture lits</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 166</td>
<td>Etude théorique et expérimentale des fonctions de transfert à entrées multiples. Exemple d'application aux sièges de véhicules ferroviaires par Mme A. Curtinot</td>
<td>01/03/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 219</td>
<td>Dépouillement statistique d'essais de confort pour le compte du comité B 153 par M. P. Caille (SNCF)</td>
<td>01/03/1990</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 280</td>
<td>Etablissement des relations confort Méthode indirecte Données objectives utilisées</td>
<td>01/12/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Adhérence en freinage et antienrayeurs

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Synthèse des connaissances actuelles sur l'adhérence</td>
<td>01/09/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Lois fondamentales de l'adhérence en freinage</td>
<td>18/04/1990</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 257</td>
<td>Synthèse des connaissances théoriques et pratiques relatives à l'adhérence dégradée et acquises depuis la parution du RP 2 du comité ORE B 164</td>
<td>01/07/1992</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Résistance dynamique aux impacts frontaux des postes de conduite

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Méthodes de calcul des structures pour la résistance aux chocs</td>
<td>01/04/1985</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Résultats d'essai d'impact et comparaison avec les prévisions</td>
<td>01/10/1991</td>
<td>1000.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Récapitulation des travaux et recommandations de modifications à apporter aux fiches UIC correspondantes</td>
<td>01/10/1992</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Analyse d'accidents et principes constructifs actuels des cabines de conduite</td>
<td>01/04/1986</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Essais de panneautages</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Application de la modélisation mathématique à l'analyse des impacts de véhicules ferroviaires</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Philosophie proposée pour la conception structurelle de postes de conduite</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Éléments absorbant l'énergie</td>
<td>01/09/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Étude concernant les déflecteurs d'obstacles</td>
<td>04/04/1991</td>
<td>1000.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Description technique de la conception des véhicules</td>
<td>04/04/1991</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Essais de collision grandeur nature. Description du site et des méthodes d'essais</td>
<td>04/04/1991</td>
<td>1000.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 242</td>
<td>Résistance dynamique aux impacts frontaux des postes de conduite Résultats des calculs par les membres du GT B 165/5 présidé par M. Lagneau (SNCF) corrigé par M. Kaminski (ORE)</td>
<td>01/04/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Diagnostic des défauts du matériel roulant en atelier et en circulation

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Application de la technique du diagnostic aux véhicules ferroviaires (Rapport d'enquête)</td>
<td>01/04/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Cahier des charges pour la technique de diagnostic dans les voitures (2ème édition)</td>
<td>01/09/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Cahier des charges relatif à l'utilisation de la technique du diagnostic dans les voitures</td>
<td>01/09/1995</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Utilisation de diagnostic dans les engins moteurs et les automotrices (rapport bibliographique et d'enquête)</td>
<td>01/09/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 200</td>
<td>Diagnostic des moteurs diesel par analyse de l'huile</td>
<td>01/06/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 206</td>
<td>Méthodes de diagnostic des essieux montés</td>
<td>01/06/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 207</td>
<td>Diagnostic à bord des engins moteurs diesel et électriques</td>
<td>01/11/1989</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 208</td>
<td>Diagnostic à bord des voitures</td>
<td>01/09/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 333</td>
<td>Diagnostic technique dans les engins moteurs et les automotrices expérience des réseaux</td>
<td>01/12/1995</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Standardisation des essieux

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Choix des paramètres pour l'étude des limites thermiques des roues et des sabots</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Définition du cahier des charges des roues monobloc, axissymétriques. Vérification du dimensionnement mécanique; tenue à la fatigue</td>
<td>01/01/1999</td>
<td>800.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Définition du cahier des charges des Dimensionnement thermomécanique</td>
<td>01/11/1998</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Elaboration d' une matrice &quot;globale&quot; représentative de l' endommagement d' un organe ferroviaire en vue de réaliser des essais de fatigue</td>
<td>01/10/1997</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Regeneration des essieux. Régénération des roues monoblocs présentant des avaries d'origine thermique</td>
<td>13/01/2001</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Standardisation des essieux. Amélioration de la résistance mécanique de matériau de roue due à l'augmentation de la charge par essieu. Etude de la nuance d'acier R7T UCS</td>
<td>01/11/2001</td>
<td>800.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Standardisation des essieux. Relèvement de la charge par essieu des roues de 920 mm de diamètre au delà de 22,5 t par essieu. Etude sur la détection de défauts de la table de roulement des roues de wagons.</td>
<td>01/05/2003</td>
<td>800.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Standardisation des essieux. Mesures acoustiques au passage d'un train d'essai composé de wagons équipés de semelles en fonte</td>
<td>01/12/2002</td>
<td>800.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Standardisation des essieux. Définition des paramètres pour le calcul des roues en thermomécanique. Corrélation calculs /essais</td>
<td>01/06/2006</td>
<td>800.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Standardisation des essieux. Vérification du comportement acoustique de nouvelles formes de roues Base pour la partie 4 de la fiche UIC 5105</td>
<td>01/03/2005</td>
<td>800.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>Roues Dimensionnement des roues. Critères de fatigue multiaxial. Rapport final</td>
<td>01/10/2004</td>
<td>800.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Effet du cumul des freinages sur le champ des contraintes résiduelles dans la jante des roues</td>
<td>26/09/1989</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 15</td>
<td>Standardisation des essieux. Détermination de la répartition de l'énergie dissipée par le freinage, entre la roue et des semelles composites</td>
<td>01/06/2006</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Roues Exigences requises des bancs d'essais de freinage pour l'homologation technique des roues selon la fiche UIC 5105 Vérification du comportement thermomécanique</td>
<td>07/03/2005</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Roues - Détermination des contraintes résiduelles et de leur répartition dans la jante des roues monobloc suivant la Fiche UIC 5105</td>
<td>01/02/2007</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Roues - Définition des sollicitations thermomécaniques exceptionnelles des roues freinées par semelles en composite</td>
<td>01/02/2007</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 17</td>
<td>Roues Expériences en service avec des roues et des semelles de frein composites (K)</td>
<td>01/02/2007</td>
<td>1000.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Suntage de la voie. Définition des conditions de shuntage des circuits de voie des véhicules équipés de roues freinées par semelles en composite</td>
<td>01/01/2006</td>
<td>800.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 18</td>
<td>Roues Détermination d'un programme d'essais au banc avec la simulation d'un collectif de freinage de service pour déterminer le comportement à l'usure de la roue et de la semelle.</td>
<td>01/02/2007</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------</td>
<td>-----------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 27</td>
<td>Optimisation Roues / semelles. Etudes des moyens de présélection des semelles composites vis à vis de l'usure des roues et des sollicitations thermiques exceptionnelles</td>
<td>01/07/2006</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 28</td>
<td>Optimisation des Roues. Influence des défauts de surface des tables de roulement des roues sur le bruit rayonné en environnement</td>
<td>01/02/2007</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 29</td>
<td>Fiabilité et sécurité des essieux, roues et roulements - Fiabilité, disponibilité, maintenabilité, sécurité - Application de la norme EN 50126 - pour les composants mécaniques dans les chemins de fer</td>
<td>01/05/2015</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Recherche du seuil de rupture</td>
<td>01/10/1991</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 32</td>
<td>Roues Bruit en environnement au passage de wagons équipés de semelles en matériau composite de type 'LL'</td>
<td>01/02/2007</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 33</td>
<td>Influence des matériaux de freinage composite sur le shuntage en ligne. Caractérisation physicochimique et électrique des semelles de frein en matériau composite vis-à-vis du shuntage en ligne en laboratoire.</td>
<td>01/11/2007</td>
<td>800.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 34</td>
<td>Roues - Sollicitations thermomécaniques exceptionnelles des roues de petit diamètre freinées par des semelles en composite</td>
<td>01/01/2008</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 35</td>
<td>Soulicitation des organes de roulement - Étude sur la corrosion des organes de roulement - Sondage, bibliographie et observation de la corrosion</td>
<td>01/09/2001</td>
<td>800.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 36</td>
<td>Projet - Projet UIC FTK « Concept de tolérance de défauts dans le cas des essieux-axes » - Défauts admissibles et propriétés de surface des essieux-axes en maintenance</td>
<td>01/12/2013</td>
<td>800.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 37</td>
<td>Soulicitation des organes de roulement - Influences des défauts de table de roulement des roues du matériel FRET sur le niveau des sollicitations des organes de roulement et sur leur dimensionnement</td>
<td>01/02/2009</td>
<td>500.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 38</td>
<td>Roues Définition des paramètres d'essais de freinage au banc pour l'homologation technique des roues de diamètre nominal 680 mm selon la fiche UIC 5105</td>
<td>01/03/2008</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 39</td>
<td>Influence des matériaux de freinage composites sur le shuntage en ligne. Caractérisation électrique des semelles de frein en matériau composite vis-à-vis du shuntage en ligne. Essais de reproductibilité de bancs de freinage à échelle réduite</td>
<td>01/09/2009</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Standardisation d'une roue monobloc freinée par sabot (diamètre du cercle de roulement 920 mm) pour voitures circulant à la vitesse maximale de 160 km/h Essieux standard pour freins à sabot</td>
<td>01/11/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 40</td>
<td>Soulicitation des organes de roulement - Recommandations sur la tenue à la fatigue des organes de roulement soumis à la corrosion</td>
<td>01/11/2007</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 41</td>
<td>Aspects roues et interaction semelles/ roues/rail. Critères Profil de roues/ Périodicité de la maintenance.</td>
<td>20/01/2009</td>
<td>800.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 42</td>
<td>Sollicitation des organes de roulement - Cahier des charges pour la détection des défauts des tables de roulement de trains en marche</td>
<td>01/03/2008</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 43</td>
<td>Guide - FDMS : fiabilité, disponibilité, maintenabilité, sécurité - Mise en œuvre de la norme EN 50126 pour les composants mécaniques ferroviaires</td>
<td>01/05/2015</td>
<td>0.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 44</td>
<td>Directive CCV - Axes d'essieux, roues et boites d'essieux, fiabilité / sécurité - Mise en œuvre de l'EN 50126</td>
<td>01/04/2015</td>
<td>0.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Méthodes de surveillance des roues monoblocs (mesures immédiates contre les ruptures des roues)</td>
<td>01/08/1993</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Limites thermiques des roues et des sabots de freins</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Contrôle des roues monobloc en service  Contrôle non destructif pour la détection de fissures dans les jantes</td>
<td>01/06/1995</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Détermination de la ténacité des roues monobloc en R7</td>
<td>01/01/1995</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Définition d'un méthode d'essai et d'un critère d'acceptation</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Définition du cahier des charges des roues.</td>
<td>01/11/1997</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Dimensionnement mécanique; tenue à la fatigue</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>DT 251</td>
<td>Tenacité à la rupture des roues ferroviaires; méthodes de détermination Auteurs: Markus Diener, Dr. sc. techn. Wolfgang Kunnes, Dr.Ing. Roland Müller, Dipl.Ing.</td>
<td>01/10/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 391</td>
<td>Roues Bibliographie sur l'influence des semelles composites sur le shuntage des circuits de voie</td>
<td>01/06/2010</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 397</td>
<td>Matériel fret. Influence de la décomposition des semelles composites sur la qualité de l'air</td>
<td>01/02/2007</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 398</td>
<td>Essais en service effectués dans le cadre du groupe UIC 5T531 avec des semelles de frein en matériau composite (K) montées sous wagons. Etude des endommagements des roues monobloc observées en rapport avec l'admission RIV des semelles de frein K pendant la surveillance de 3 ans en service commercial</td>
<td>01/03/2005</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 399</td>
<td>Roues  Suntage. Recensement des circuits de voies en Europe</td>
<td>01/10/2004</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 401</td>
<td>Optimisation roues/semelles Etude de l'influence des semelles en matériau composite sur l'adhérence roue/rail</td>
<td>01/03/2005</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 405</td>
<td>Catalogue de défauts sur roues/essieux Axes / essieux. Partie 1 : introduction, terminologie, classification des défauts, types de défauts des essieux</td>
<td>01/06/2006</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 406</td>
<td>Compléments au catalogue de défauts sur Roues/Essieux Axes/Essieux. Synthèse des résultats de l'enquête sur les défauts des essieux</td>
<td>01/10/2004</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 409</td>
<td>Roues. Caractérisation de l'état de surface et caractérisation géométrique de roues après essais de shuntage.</td>
<td>01/08/2006</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 410</td>
<td>Roues - Analyse des modes de défaillance, de leurs effets et de leur criticité (AMDEC) selon la norme EN 50126 - Travaux FDMS pour la préparation d'une démonstration de sécurité d'un nouveau wagon - Concept de freinage</td>
<td>01/02/2007</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
B 169.4
Analyse de rapport internationaux sur les roues monobloc freinées par sabot

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>DT 372</td>
<td>Etude statistique sur les mesures de ténacité Roues monobloc de nuance R7</td>
<td>01/10/1998</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 378</td>
<td>Dépouillement statistique Mesures des contraintes résiduelles des roues freinées par sabots.</td>
<td>01/08/1999</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Augmentation de la charge par essieu audelà de 22,5 t pour les roues de 920 mm de diamètre

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>DT 375</td>
<td>Etude bibliographique: augmentation du rapport P/D.</td>
<td>01/08/1999</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Bogies à essieux orientables

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Volume 1: Études préalables et cahier des charges</td>
<td>26/09/1989</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Volume 2: Cahier des charges pour bogie à caractéristiques améliorées pour la circulation en courbe</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Volume 3: Cahier des charges pour bogie à caractéristiques améliorées pour la circulation en courbes et pour caisse inclinable (Wkn)</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Appel d'offres et choix des prototypes</td>
<td>25/10/1990</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Exécution des essais et résultats</td>
<td>01/10/1991</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Appréciation des résultats des examens de stabilité de marche</td>
<td>01/06/1993</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Volume 1: Evaluation des résultats des essais en service et rapport final Volume 2: Rapports des Service Test Managers concernant les essais en service réalisés aux FS, aux ÖBB, aux CFF et à la DB Rapport final</td>
<td>01/10/1993</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 232</td>
<td>Description de l'analyse de rentabilité assistée par ordinateur</td>
<td>01/06/1991</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 233</td>
<td>Negotiations et contrats</td>
<td>01/06/1991</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 247</td>
<td>Cahiers des charges pour les essais: choix des installations et lignes d'essais</td>
<td>01/06/1991</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 259</td>
<td>Analyse des effets des défaillances des bogies</td>
<td>01/11/1991</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 278</td>
<td>Influence des jeux transversaux des traverses danseuses sur le gabarit des véhicules</td>
<td>01/05/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 287</td>
<td>Analyse des effets des défaillances du bogie Fiat Y 0270 S (Eurofima)</td>
<td>01/07/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 294</td>
<td>Études de la géométrie de contact et de l'usure des roues sur des objets d'essais (Document comportant 6 parties)</td>
<td>01/10/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Problèmes de technique de freinage et de dynamique ferroviaire dans le cas de trains de marchandises d'une longueur allant jusqu'à 700 m et circulant en régime de freinage P

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Calculs et essais avec paramètres choisis et présentation de recommandations</td>
<td>18/04/1990</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Etudes de mesures techniques pour réduire les efforts longitudinaux de compression dans les trains longs de marchandises freinés en régime P, des offres futures du trafic international</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Etudes de mesures techniques pour réduire les efforts longitudinaux de compression dans les trains longs de marchandises freinés en régime P, de l'offre de base future du trafic international et étude des répercussions du régime de freinage P sur le freinage de manœuvre des rames longues</td>
<td>01/03/1995</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Etude des efforts longitudinaux de compression dans les trains de marchandises de l'offre personnalisée</td>
<td>01/11/1997</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Etudes des mesures techniques pour réduire les efforts longitudinaux de compression dans les trains de marchandises de l'offre haut de gamme</td>
<td>01/11/1997</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 178</td>
<td>Instructions pour l'utilisation du programme de calcul B36/RP 22 édition 2</td>
<td>01/01/1997</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## B 177.1

**Risque de déraillement pour trains de marchandises d'une longueur allant jusqu'à 700 m en régime de freinage P du fait d'efforts longitudinaux de compression élevés**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Probabilité de déraillement pour les restrictions de masses proposées par le CE B 177</td>
<td>01/03/1993</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Probabilités de déraillement pour des restrictions de masses différentes de celles proposées par le CE B 177</td>
<td>01/11/1993</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 284</td>
<td>Détermination de la probabilité de déraillement de wagons critiques situés dans des rames d'une longueur jusqu'à 700 m, par suite d'efforts longitudinaux de compression élevés</td>
<td>01/01/1993</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
B 177.4
Programme de calcul relatif à la dynamique longitudinale des trains

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Programme de simulation ETRAIN pour l'étude des phénomènes de dynamique longitudinale en rame</td>
<td>01/05/1999</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Programme de simulation de la dynamique longitudinale des trains 'Rapport de développement du programme de simulation 'TrainDy''</td>
<td>01/01/2010</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>-------------</td>
<td>--------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Probabilités de déraillement des trains de marchandises équipés d'attelage à vis ou de l'attelage automatique de simple traction sous l'influence d'efforts longitudinaux de compression élevés</td>
<td>01/09/1999</td>
<td>75.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Système d'inhibition du freinage d'urgence

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Etude des conditions de pression dans la conduite générale en cas de freinage d'urgence et des possibilités d'inhibition d'un freinage d'urgence déclenché</td>
<td>26/09/1989</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Systèmes de Signal d’Alarme à Frein inhibable (SAFI)</td>
<td>01/02/1992</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Transmission des informations par une ligne de train

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Ligne de train via l’accouplement FEP Détermination des caractéristiques physiques du support et de ses aptitudes à la transmission de données</td>
<td>01/08/1996</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Essais relatifs à la transmission des données à bord des trains (essais de bus de train)</td>
<td>01/08/1996</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 341</td>
<td>Essais de bus de train Programme et équipements</td>
<td>01/11/1996</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 342</td>
<td>Essais de bus train. Réalisation des essais Résultats</td>
<td>01/11/1996</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Analyse de collisions

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Analyse statistique de la données des accidents.</td>
<td>01/04/1998</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Definition de scénarios d'accidents servant de référence</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
Influence des vibrations sur les voyageurs et les agents de conduite d'un train. 
Application des normes ISO et CEN concernées

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Environnement vibratoire en cabine de conduite</td>
<td>01/12/1996</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Évaluation du confort sur lignes sinueuses des voyageurs en position assise dans des véhicules à caisse inclinable et des véhicules classiques</td>
<td>01/03/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>--------------</td>
<td>--------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Ester méthylique d'huile de plantes: combustible de substitution pour les véhicules ferroviaires</td>
<td>01/11/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Gaz naturel comme combustible de substitution pour les véhicules ferroviaires</td>
<td>01/03/1998</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Mesurage de la fumée des moteurs en service</td>
<td>01/11/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Emissions de gaz d'échappement des moteurs diesel en service.</td>
<td>01/02/2000</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Moteurs diesel. Méthodes d'évaluation des émissions polluantes des moteurs diesel en service.</td>
<td>01/01/2004</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C1</td>
<td>Contrôle des émissions polluantes du moteur diesel MAN D 2876 LUE 601 selon la Fiche UIC 624</td>
<td>01/05/2003</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C10</td>
<td>Homologation de moteurs diesel. Homologation selon la fiche UIC 623 du moteur ferroviaire diesel MAN 2066 LE 621</td>
<td>01/06/2010</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C11</td>
<td>Homologation selon la Fiche UIC n° 623 du moteur diesel ferroviaire MAN D 2876 LE 621, en tant que moteur &quot;apparenté&quot; au moteur homologué MAN D 2066 LE 621</td>
<td>01/02/2012</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C2</td>
<td>Contrôle des émissions polluantes du moteur diesel MAN D 2876 LUE 602 selon la Fiche UIC 624</td>
<td>01/05/2003</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C3</td>
<td>Contrôle des émissions polluantes du moteur diesel MAN D 2876 LUE 603 selon la Fiche UIC 624</td>
<td>01/05/2003</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C4</td>
<td>Contrôle des émissions polluantes du moteur diesel MAN D 2876 LUE 604 selon la Fiche UIC 624</td>
<td>01/05/2003</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C5</td>
<td>Contrôle des émissions polluantes du moteur diesel MAN D 2876 LUE 605 selon la Fiche UIC 624</td>
<td>01/05/2003</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C6</td>
<td>Contrôle des émissions polluantes du moteur diesel MAN D 2876 LUE 606 selon la Fiche UIC 624</td>
<td>01/05/2003</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C7</td>
<td>Essais d'homologation de moteurs diesel .Essais d'homologation du moteur de locomotive MAN B&amp;W 16 Rk 215 selon la Fiche UIC 623</td>
<td>01/01/2005</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C9</td>
<td>Homologation de moteurs diesel. Homologation selon la Fiche UIC 623 du moteur ferroviaire diesel MAN 2842 LE 622, en tant que moteur apparenté du moteur D 2842 LE 606 déjà homologué</td>
<td>01/01/2007</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP D</td>
<td>Moteur Ferroviaire CUMMINS NTA 855 R4 Rapport sur les essais d'homologation effectués conformément à la Fiche UIC 623 (6 cylindres, couchés avec turbocompresseur, 310 kW @ 2100 rpm).</td>
<td>30/09/1994</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP E</td>
<td>Moteur Ferroviaire IVECOAIFO 8217 SRI Rapport sur les essais d'homologation effectués conformément à la fiche UIC 623 (6 cylindres, couchés avec turbocompresseur, 298 kW @ 1800 rpm).</td>
<td>31/03/1995</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP F</td>
<td>Moteur Ferroviaire IVECOAIFO 8217 SI Rapport sur les essais d'homologation effectués conformément a la fiche UIC 623 (6 cylindres, couchés avec turbocompresseur, 206 kW @ 2000 rpm).</td>
<td>31/03/1997</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP H</td>
<td>Moteur ferroviaire ISOTTA FRASCHINI V 1712 T2F (90ºV12 avec turbo compresseur, 1400 kW @ 1800 rpm).</td>
<td>31/07/1997</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Moteurs diesel

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP J</td>
<td>Moteur ferroviaire ABC 6DZC1000144 (6 cylindres verticaux, avec turbocompresseur, 1150 kW @ 10 000 rpm)</td>
<td>30/04/1998</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP L</td>
<td>Moteur ferroviaire ISOTTA FRASCHINI V 1712 NF comme 'moteur apparenté' au V 1712 T2F (90ºV12 aspiration normale, 412 kW @ 1500 rpm).</td>
<td>30/11/1999</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP M2</td>
<td>Contrôle des émissions polluantes des moteurs diesel.</td>
<td>01/11/2005</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP M3</td>
<td>Contrôle des émissions polluantes du moteur de locomotive CATERPILLAR 3508 selon la Fiche UIC 624</td>
<td>01/12/2007</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP M4</td>
<td>Homologation de moteurs diesel. Essais d'homologation</td>
<td>01/02/2009</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP M5</td>
<td>Homologation UIC du moteur de locomotive CATERPILLAR 3512 SCAC selon la fiche UIC n°623</td>
<td>01/02/2009</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP N</td>
<td>Contrôle de l'émission des gaz d'échappement des moteurs diesel. Essais d'émissions UIC effectués conformément à la fiche UIC n°624 du moteur de locomotive CATERPILLAR 3512C</td>
<td>01/11/2001</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP N1</td>
<td>Homologation UIC du moteur diesel ferroviaire MAN D 2842 LE 606 (90ºV12 avec turbocompresseur, 662 kW @ 2100 rpm).</td>
<td>31/12/2000</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP N2</td>
<td>Homologation UIC du moteur diesel ferroviaire MAN D 2842 LE 602 apparenté au moteur D 2842 LE 606. (90ºV12 avec turbocompresseur, 588 kW @ 2100 rpm).</td>
<td>01/12/2000</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP N3</td>
<td>Homologation UIC du moteur diesel ferroviaire MAN D 2842 LE 603 apparenté au moteur D 2842 LE 606. (90ºV12 avec turbocompresseur, 500 kW @ 2100 rpm).</td>
<td>01/11/2001</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP N4</td>
<td>Homologation UIC du moteur diesel ferroviaire MAN D 2842 LE 604 apparenté au moteur D 2842 LE 606. (90ºV12 avec turbocompresseur, 480 kW @ 1550 rpm).</td>
<td>01/11/2001</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP N5</td>
<td>Homologation selon la fiche UIC 623 du moteur diesel ferroviaire MAN D 2842 LE 609 apparenté au moteur D 2842 LE 606. (90ºV12 avec turbocompresseur, 635 kW @ 1900 rpm).</td>
<td>01/04/2002</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP N6</td>
<td>Rapport complémentaire sur le contrôle des émissions polluantes du moteur MAN D 2842 LE 606 selon la fiche UIC 624 (90ºV12 avec turbocompresseur, 662 kW @ 2100 rpm).</td>
<td>01/04/2002</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP O1</td>
<td>Rapport supplémentaire sur le contrôle des émissions polluantes du moteur diesel Cummins QSK 19 R selon la fiche UIC 624(6 cylindres, couchés avec turbocompresseur, 559/565 kW @ 2100 rpm).</td>
<td>30/09/2002</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP P</td>
<td>Homologation UIC du moteur MTU 16V 4000 R 41 (90ºV16 avec turbocompresseur, 2100 kW @ 1800 rpm).</td>
<td>01/07/2002</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP P1</td>
<td>Homologation des moteurs diesel. Homologation selon la Fiche UIC 623 du moteur diesel ferroviaire MTU 16 V 4000 R 41 L comme moteur apparenté au moteur 16 V 4000 R 41.</td>
<td>01/10/2003</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>

19/01/2024
# Moteurs diesel

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP P10</td>
<td>Homologation des moteurs diesel. Homologation selon la Fiche UIC 623 du moteur ferroviaire diesel MTU 8V 4000 R43 (L) comme 'moteur apparenté' au moteur homologué 20V 4000 R42.</td>
<td>01/09/2008</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP P11</td>
<td>Homologation du moteur ferroviaire diesel MTU 16 V 4000 R84, selon la fiche UIC n° 623</td>
<td>01/03/2012</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP P12</td>
<td>Moteurs diesel - Homologation selon la fiche UIC n° 623 du moteur diesel ferroviaire MTU 12 V 4000 R84 (R64) en tant que moteur apparenté au moteur homologué 16 V 4000 R84</td>
<td>01/11/2012</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP P13</td>
<td>Contrôle UIC des gaz d'échappement du moteur diesel MTU 20V 4000 R53 conformément à la fiche UIC n° 624</td>
<td>01/03/2012</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP P14</td>
<td>Contrôle des gaz d'échappement des moteurs diesel - Contrôle UIC des gaz d'échappement du moteur diesel MTU 20V 4000 R63L conformément à la fiche UIC n° 624</td>
<td>01/01/2015</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP P2</td>
<td>Contrôle des émissions polluantes de moteurs diesel. Contrôle des émissions polluantes du moteur diesel MTU 6H 1800 R 80/81 selon la Fiche UIC 624</td>
<td>01/02/2004</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP P3A</td>
<td>Homologation de moteurs diesel. Homologation selon la Fiche UIC 623 du moteur diesel ferroviaire MTU 12 V 4000 R 41 R comme moteur apparenté au moteur homologué 16 V 4000 R 41</td>
<td>01/04/2004</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP P3B</td>
<td>Homologation de moteurs diesel. Homologation selon la Fiche UIC 623 du moteur diesel ferroviaire MTU 12 V 4000 R 41/R 41 L comme moteur apparenté au moteur 16 V 4000 R 41</td>
<td>01/04/2004</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP P4</td>
<td>Homologation des moteurs diesel. Homologation UIC du moteur MTU 20V 4000 R42.</td>
<td>01/06/2006</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP P5</td>
<td>Homologation de moteurs diesel. Homologation selon la fiche UIC 623 du moteur diesel ferroviaire MTU 8 V 4000 R 41L comme 'moteur apparenté' au moteur homologué 16 V 4000 R 41</td>
<td>01/10/2006</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP P6</td>
<td>Homologation de moteurs diesel. Homologation selon la Fiche UIC 623 du moteur diesel ferroviaire MTU 20 V 4000 R 42 L comme 'moteur apparenté' au moteur homologué 20 V 4000 R 42</td>
<td>01/11/2006</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP P8</td>
<td>Homologation de moteurs diesel. Homologation selon la fiche UIC 623 du moteur ferroviaire diesel MTU 16V 4000 R43L/R comme 'moteur apparenté' au moteur homologué 20V 4000 R42</td>
<td>01/08/2008</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP P9</td>
<td>Homologation de moteurs diesel. Homologation selon la fiche UIC 623 du moteur ferroviaire diesel MTU 12 V 4000 R43 (L) comme 'moteur apparenté' au moteur homologué 20 V 4000 R42</td>
<td>01/03/2009</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP R1</td>
<td>Contrôle des émissions polluantes du moteur de locomotive GENERAL ELECTRIC 7FDL12 selon la fiche UIC 624 (45°V12 avec turbocompresseur, 2461 kW @ 1050 rpm).</td>
<td>01/11/2001</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP R2</td>
<td>Contrôle des émissions polluantes du moteur de locomotive GENERAL ELECTRIC 7FDL12 selon la fiche UIC 624 (45°V12 avec turbocompresseur, 2461 kW @ 1050 rpm).</td>
<td>01/11/2001</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP R3</td>
<td>Contrôle des émissions polluantes des moteurs diesel. Contrôle des émissions polluantes du moteur de locomotive GENERAL ELECTRIC 7FDL12 M1 selon la Fiche UIC 624</td>
<td>01/05/2005</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Moteurs diesel

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP R4</td>
<td>Contrôle des émissions polluantes des moteurs diesel. Homologation</td>
<td>01/12/2008</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>de moteurs diesel. Contrôle des émissions polluantes du moteur de</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>locomotive GENERAL ELECTRIC CIS GEVO V12 3a selon la fiche UIC 624</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP S1</td>
<td>Homologation de moteurs diesel. Contrôle des émissions polluantes</td>
<td>01/01/2003</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>du moteur de locomotive GENERAL MOTORS EMD 12N710G3BT1 selon la Fiche</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>UIC 624.</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP S2</td>
<td>Homologation de moteurs diesel. Contrôle des émissions polluantes</td>
<td>01/06/2004</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>du moteur de locomotive GENERAL MOTORS EMD 12N710G3BU2 selon la Fiche</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>UIC 624.</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP U1</td>
<td>Contrôle des émissions polluantes des moteurs diesel</td>
<td>01/10/2010</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Contrôle des émissions polluantes du moteur de</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>locomotive UD30V12 R3 (R2) LE selon la Fiche UIC 624</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>DT 369</td>
<td>Essais de fonctionnement des moteurs ferroviaires à gaz naturel.</td>
<td>01/07/1998</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 380</td>
<td>Etude de faisabilité sur la motorisation fonctionnant au gaz naturel</td>
<td>01/04/2002</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Méthodes de mesure des contraintes dans les essieux de véhicules en mouvement

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>CR 1</td>
<td>Rapport préliminaire d'enquête</td>
<td>01/08/1954</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
B 28
Appareils de mesure utilisables pour l'étude du confort dans le matériel roulant

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RE 0</td>
<td>Rapport de documentation</td>
<td>01/07/1961</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Chauffage des voitures et des autorails

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Etat et possibilités de développement futur des installations de climatisation des véhicules des Administrations ferroviaires d'Europe occidentale</td>
<td>01/10/1961</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Influence de l'humidité de l'air sur le dimensionnement de la partie frigori fique des installations de climatisation des voitures</td>
<td>01/07/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Chauffage des trains par brûleurs au fuel</td>
<td>01/10/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 19</td>
<td>Essais sur filtres pour voitures</td>
<td>01/02/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Etudes propres à améliorer les conditions de confort thermique dans les voitures de chemins de fer</td>
<td>01/10/1959</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Essais effectués dans le courant de l'année 1959 en vue de déterminer la capacité de charge des coupleurs et canalisations principales de chauffage électrique des trains</td>
<td>01/11/1960</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Dispositifs élastiques des appareils de choc et traction (tampons latéraux et tampons centraux)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Résultats des essais comparatifs de tampons de différentes conceptions, exécutés en 1957-1958 et 1959 à la Station d'Essais de Vitry-sur-Seine de la SNCF</td>
<td>01/02/1960</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Essais de tamponnement pour étudier les systèmes de protection des chargements palettisés</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Essais avec amortisseurs à longue course</td>
<td>01/10/1973</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>Essais comparatifs avec dispositifs élastiques pour l'attelage automatique</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 15</td>
<td>Essais complémentaires avec systèmes de protection des chargements</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Essais d'homologation relatifs au dispositif élastique type 'Ringfeder B 412 B' pour l'attelage automatique</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 17</td>
<td>Essais d'homologation relatifs au dispositif élastique type 'Ringfeder B 412 A' pour l'attelage automatique</td>
<td>01/10/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 19</td>
<td>Essais d'homologation relatifs au dispositif élastique type 'Jarret DC 13' pour l'attelage automatique</td>
<td>01/10/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Comportement à basse température des tampons à ressort en caoutchouc</td>
<td>01/07/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 20</td>
<td>Essais d'homologation relatifs au dispositif élastique Type 'Rheinmetall 12911U' pour l'attelage automatique</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 21</td>
<td>Essais d'homologation relatifs au dispositif élastique Type 'Ringfeder B 612B' pour l'attelage automatique</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 22</td>
<td>Calculs théoriques des efforts longitudinaux se produisant dans les trains</td>
<td>01/04/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 23</td>
<td>Études comparatives concernant les efforts longitudinaux se produisant dans les trains</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 24</td>
<td>Directives pour l'exécution d'essais de tamponnement entre wagons (équipés de tampons latéraux ou de l'attelage automatique)</td>
<td>01/04/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 25</td>
<td>Simulation du tamponnement de wagons (programme de calcul de base TULIP 1)</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 26</td>
<td>Essais d'homologation relatifs au dispositif élastique type 'SAGEM 12054' pour l'attelage automatique</td>
<td>01/04/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 27</td>
<td>Simulation du tamponnement de wagons (programme de calcul Tulip 2)</td>
<td>01/04/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 28</td>
<td>Elaboration des conditions techniques pour les dispositifs de traction des wagons à marchandises</td>
<td>01/04/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 29</td>
<td>Types d'étiers pour les dispositifs élastiques de l'attelage automatique</td>
<td>01/04/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Essais comparatifs de tampons</td>
<td>01/07/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 30</td>
<td>Réduction des accélérations durant le choc de tamponnement</td>
<td>18/04/1990</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 31</td>
<td>Étude des caractéristiques des organes de choc et de traction des voitures</td>
<td>26/09/1989</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 32</td>
<td>Caractéristiques que doivent présenter les organes de traction et de choc des wagons longs pour assurer le franchissement sûr de courbes de faible rayon</td>
<td>26/09/1989</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Dispositifs élastiques des appareils de choc et traction (tampons latéraux et tampons centraux)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 33</td>
<td>Etude de mesures appropriées pour améliorer la tenue à l'usure des plateaux de tampons (utilisation de manganèse dur)</td>
<td>01/10/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Essais de tampons 'Oleo Pneumatics' améliorés</td>
<td>01/02/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Essais comparatifs de tampons de voitures</td>
<td>01/02/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Essais avec tampons hydropneumatiques à Bertrix (Belgique) en 1965</td>
<td>01/03/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Influence des caractéristiques des tampons latéraux sur la sollicitation du chargement lors du tamponnement (essais réalisés à Maarn, PaysBas, en 1967)</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Sollicitations des tampons en service</td>
<td>01/04/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Etudes théoriques sur l'allure de l'effort longitudinal dans les trains de marchandises avec dispositifs élastiques classiques (effort unique ment fonction de la course)</td>
<td>01/04/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 102</td>
<td>Dispositifs élastiques des appareils de choc et traction (tampons latéraux et tampons centraux) Instruction d'utilisation du programme de calcul B 36/RP 22 'Calculs théoriques des efforts longitudinaux se produisant dans les trains'</td>
<td>01/05/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 178</td>
<td>Instructions pour l'utilisation du programme de calcul B 36/RP 22 'Calculs théoriques des efforts longitudinaux se produisant dans les trains'</td>
<td>01/12/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 195</td>
<td>Elaboration des conditions techniques pour les dispositifs de traction des wagons</td>
<td>01/10/1991</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>

19/01/2024
### B 36.1

**Modèle mathématique pour la simulation de tamponnement des wagons**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>DT 148</td>
<td>Directives d'utilisation du programme de calcul B 36/RP 27 Simulation du processus de tamponnement des wagons (Programme de calcul TULIP 2)</td>
<td>01/03/1987</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 174.1</td>
<td>Compte rendu global relatif aux résultats des essais en vue de l'étude sur modèle de l'influence d'un chargement isolé rigide Essais de la DR</td>
<td>01/05/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 174.2</td>
<td>Rapport synoptique des résultats d'essais en vue de la modélisation des dispositifs élastiques et de l'influence de leur type, du type du wagon et du type de chargements isolés rigides</td>
<td>01/05/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
B 37
Recherche de la suspension définitive des wagons tombereaux

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Rapport final extrait (annexes en allemand)</td>
<td>01/03/1959</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>-------</td>
<td>----------</td>
<td>-------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Rapport d'enquête</td>
<td>01/11/1960</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Essais d'adhérence effectués en 1971</td>
<td>01/10/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Essais d'adhérence effectués en automne 1972</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Essais comparatifs effectués en novembre 1975 entre une locomotive à thyristors, série 1044, des ÖBB et une locomotive à moteurs directs Re 4/4 III des CFF ainsi qu'une locomotive, série 1042, des ÖBB en ce qui concerne leur capacité à la limite d'adhérence</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Essais adhérence effectués au printemps 1975 avec l'engin d'essais 18000 converti en traction 16 2/3 Hz</td>
<td>01/04/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Rapport de synthèse: état actuel des connaissances relatives à l'adhérence entre roue et rail (rapport final)</td>
<td>01/04/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Essais d'adhérence effectués en 1962 sur la ligne Pontarlier Frasne</td>
<td>01/06/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Développement du procédé d'étincelage pour l'amélioration de l'adhérence des locomotives</td>
<td>01/06/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Méthodes statistiques employées pour l'étude de l'adhérence des locomotives</td>
<td>01/06/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Rapport d'ensemble sur le développement de l'application pratique de l'étincelage pour l'amélioration de l'adhérence des locomotives</td>
<td>01/03/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Essais d'étincelage des rails aux BR pour l'amélioration de l'adhérence</td>
<td>01/11/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Utilisation du sable pour améliorer l'adhérence</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Equipement d'un engin d'essai de caractéristiques constructives variables</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Essais d'adhérence entre Wadgassen et Hargarten Essais préliminaires et essais effectués en 1970</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 28/1</td>
<td>Supplément 1977 Adhérence</td>
<td>01/12/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 28/2</td>
<td>Supplément 1977</td>
<td>12/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 48</td>
<td>Antipatinage, contrôle et régulation de l'effort moteur, établi dans le cadre des travaux du CE B 44 Essais comparatifs de l'adhérence des rames automotrices (thyristorisées et conventionnelles) à courant continu 3 kV, établi dans le cadre des acti vités du comité d'experts concernant la question ORE B 44</td>
<td>01/05/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 69</td>
<td></td>
<td>01/12/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### B 47

**Appareils enregistreurs de choc**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Rapport final</td>
<td>01/07/1959</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Caractéristiques des signaux acoustiques portés par les engins moteurs en service international

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Essais comparatifs d’avertisseurs de caractéristiques acoustiques différentes</td>
<td>01/02/1960</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>-------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Activités du comité ORE B 51 jusqu'au 31 juillet 1962</td>
<td>01/02/1963</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Coefficient de réduction K (essais 1968 1969)</td>
<td>01/04/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Essais avec attelages automatiques UIC, type 1969 (type 1969 adapté UIC/OSJD, exécution améliorée)</td>
<td>01/04/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Travaux du comité de janvier 1967 à décembre 1969</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Travaux du comité d'experts B 51, de janvier 1970 à décembre 1971</td>
<td>01/10/1972</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>Essais avec attelages mécaniques mixtes</td>
<td>01/10/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 15</td>
<td>Travaux du comité d'experts B 51, de janvier 1972 à décembre 1973, et état d'avancement des études et essais en vue de l'introduction de l'attelage automatique</td>
<td>01/04/1974</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Essais avec attelage mixte pneumatique GLK 2</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 17</td>
<td>Essais sur ferryboats 1971 1973 avec attelage automatique</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Travaux du comité d'experts B 51 entre janvier 1974 et décembre 1975 ainsi qu'état d'avancement des études et essais en relation avec l'introduction de l'attelage automatique</td>
<td>01/10/1976</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 19</td>
<td>Attelage automatique de l'UIC. Version de base 1969e</td>
<td>01/10/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Travaux du comité B 51 d'août 1962 à septembre 1963</td>
<td>01/06/1964</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 20</td>
<td>Rapport sur les essais avec articulation stabilisatrice, en particulier les essais de freinage à Elite et les essais de refoulement à Vaires</td>
<td>01/04/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 21</td>
<td>Essais de résistance mécanique effectués avec le corps d'attelage de la solution de base de l'attelage automatique 1969e pour wagons</td>
<td>01/04/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 22</td>
<td>Essais d'homologation d'un corps d'attelage moulé en 2 parties puis assemblé par soudage, pour l'attelage automatique type 69e, en acier moulé selon fiche UIC 8291 (acier de nuance type C) variante OTE</td>
<td>01/04/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Essais d'homologation d'un corps d'attelage moulé en 2 parties puis assemblé par soudage pour l'attelage automatique type 69e, en acier moulé selon fiche UIC 8291 (acier de nuance type A) variante OTEHRS</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 23</td>
<td>Essais d'homologation d'un corps d'attelage automatique type AA, en version soudée variante SFB</td>
<td>01/09/1983</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 24</td>
<td>Études en vue de réduire les coûts de fabrication de l'attelage automatique de choc et traction</td>
<td>01/04/1986</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 25</td>
<td>Étude de la faisabilité d'un attelage automatique seule traction</td>
<td>01/09/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 26</td>
<td>Conception et essais de nouveaux dispositifs de traction pour les wagons</td>
<td>01/07/1995</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 27</td>
<td>Vérification de la durée de vie des tampons hydrodynamiques et hydro statiques de voitures</td>
<td>01/09/1995</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>----------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 29</td>
<td>Influence du contour des plateaux de tampons sur le confort de marche des voitures</td>
<td>01/10/1995</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Travaux du comité B 51 d'octobre 1963 à décembre 1964</td>
<td>01/06/1965</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Travaux du comité B 51 de janvier 1965 à décembre 1965</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Travaux du comité B 51 de janvier 1966 à décembre 1966</td>
<td>01/11/1967</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Essais sur centaines’</td>
<td>01/11/1967</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Suspension à traverse</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Attelage seule traction</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Essais de refoulement à Vaires (1966  1968)</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
B 51.1

Essais d'homologation avec l'attelage automatique de simple traction (AAST)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Paramètres techniques pour les essais et l'homologation</td>
<td>01/01/1995</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Résultats et évaluation des essais d'homologation avec l'attelage automatique de simple traction (AAST)</td>
<td>01/04/1997</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Essais de confirmation et essais supplémentaires avec l'AAST résultats évaluation et recommandations</td>
<td>01/06/1998</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Essais en ligne de la stabilité et du guidage des véhicules au moyen d'un véhicule spécial

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Caractéristiques du véhicule d'expérimentation</td>
<td>01/06/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Résultats des premiers essais en ligne</td>
<td>01/06/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Description du nouveau bogie à liaisons élastiques essieux-châssis</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Evaluation expérimentale de la théorie du contact railroue</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Moyens propres à assurer la circulation normale des wagons sur des voies présentant des gauches

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Mesure de la charge par roue, comme moyen de contrôle pour les wagons à deux essieux</td>
<td>01/10/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Ecarts des charges de roue admissibles pour les wagons à deux essieux Partie 1: Rapport</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Wagons à deux essieux soumis à des sollicitations simultanées dues aux gauches de la voie et aux composantes transversales des efforts de l’attelage automatique; effets dynamiques des gauches de la voie</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Enquête sur la distribution des gauches en voie pour des bases longitudinales de 1,80 m à 19,80 m</td>
<td>01/10/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Conditions pour le franchissement des gauches de la voie; calcul et mesure des valeurs caractéristiques déterminantes pour les wagons</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Dérapilllements en courbes de grand dévers et faible rayon</td>
<td>01/04/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Conditions pour le franchissement des gauches de voie</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Valeurs recommandées des gauches et dévers de voie</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Calcul et mesure des valeurs caractéristiques déterminantes pour les wagons Contrôle des véhicules</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>1000.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 78</td>
<td>Etude d’après la théorie de probabilité pour les wagons à 2 essieux, comme base de sécurité contre le dérapillage dans les gauches</td>
<td>01/01/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Amélioration de la stabilité de marche des wagons RIV existants devant circuler à 80 km/h dans toutes les conditions de charge

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Critère d'appréciation de l'aptitude d'un wagon à deux essieux à circuler à 80 km/h. Méthode d'essais basée sur ce critère 1ère partie: Etude de l'influence de diverses modifications simples sur la stabilité des wagons à deux essieux de types anciens (Premier compte rendu d'avancement des travaux) 2ème partie: Recherches en vue de la détermination d'un critère unique d'appréciation de la qualité de marche</td>
<td>01/02/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>1ère partie: Etude de l'influence de diverses modifications simples sur la stabilité des wagons à deux essieux de types anciens (Premier compte rendu d'avancement des travaux) 2ème partie: Recherches en vue de la détermination d'un critère unique d'appréciation de la qualité de marche</td>
<td>01/03/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Essais complémentaires et recommandations</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Récapitulation des travaux du comité rapport final</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RE 0</td>
<td>Rapport d'enquête</td>
<td>01/07/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 21</td>
<td>Etude théorique de la qualité de marche d'un wagon à deux essieux, par MM. Juricic, Vukobratovic et Parezanos des JZ</td>
<td>01/05/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Suppression des briseflots dans les wagons-citernes

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Rapport d'enquête</td>
<td>01/11/1960</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RF 0</td>
<td>Rapport final</td>
<td>01/07/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Etude d'une table à secousses pour essais des emballages destinés au transport des marchandises par wagon

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Sollicitations exercées sur les charge ments du fait des mouvements des wagons</td>
<td>01/10/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Comportement d'envois de fruits et de légumes au cours de transport en provenance d'Italie et de France</td>
<td>01/10/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RE 0</td>
<td>Rapport d'enquête</td>
<td>01/07/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Réduction du temps de remplissage du cylindre de frein en régime 'marchandises'

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RE 0</td>
<td>Rapport d'enquête</td>
<td>01/07/1962</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>---------------------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>-----------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Essais comparatifs de pétards</td>
<td>01/10/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Essais complémentaires Spécification technique</td>
<td>01/06/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Remplacement du pétard par des dispositifs d'alerte plus modernes</td>
<td>01/10/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### B 64

**Semelles de frein en matériaux composites**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Essais comparatifs au banc</td>
<td>01/06/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Rapport final</td>
<td>01/10/1972</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Comportement réciproque des semelles composites et des roues</td>
<td>01/03/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Influence sur les conditions d'adhérence</td>
<td>01/11/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Influence de l'humidité sur le freinage</td>
<td>01/04/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Capacités limites de freinage des roues bandagées</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Inclusions métalliques dans les semelles composites</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Influence de la glace et de la neige</td>
<td>01/04/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Essais avec des semelles K de dimensions et de formes diverses</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Détermination des propriétés physiques et chimiques des semelles de frein composites et de leur effet sur la fissuration thermique des bandages</td>
<td>01/04/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RE 0</td>
<td>Rapport d'enquête</td>
<td>01/02/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 22</td>
<td>Réunion commune du comité B 64 et des constructeurs de semelles K, en décembre 1967, à Paris</td>
<td>01/01/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Filtration de l'air de combustion et de l'air de refroidissement des véhicules moteurs

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Recherches effectuées en 1964 sur les caractéristiques des poussières à filtrer à bord des matériels roulants (détermination d'un ou plusieurs types de poussières)</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Essais de filtres à air, effectués au laboratoire</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Essais en service des filtres à air</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Travaux effectués à la SNCF dans le domaine des poussières et des filtres à air Rapport final</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RE 0/1</td>
<td>Problème partiel A: Filtration de l'air Problème partiel B: Pénétration de neige</td>
<td>01/06/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RE 0/2</td>
<td>Enquête complémentaire (Hiver 1962/1963)</td>
<td>01/06/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Utilisation de matières synthétiques et d'assemblages colles pour les parties résistantes des matériels allégés

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Rapport d'enquête</td>
<td>01/03/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Rapport d'enquête et rapport final</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RE 0</td>
<td>Rapport d'enquête</td>
<td>01/06/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Résistance des caisses du matériel roulant voyageurs

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Résultats d'essais de charges statiques et dynamiques effectués sur des caisses de voitures à voyageurs pour le service international et de grande ligne</td>
<td>01/03/1958</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Rapport sur les accidents</td>
<td>01/11/1958</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Recommandations techniques concernant la construction des caisses de voitures à voyageurs pour le service international et de grande ligne Description de la méthode utilisant la théorie générale des systèmes hyperstatisques et de la méthode des 'éléments finis' pour le calcul des caisses du matériel roulant pour voyageurs; examen moyens nécessaires et des résultats</td>
<td>01/11/1960</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Description de la méthode utilisant la théorie générale des systèmes hyperstatisques et de la méthode des 'éléments finis' pour le calcul des caisses du matériel roulant pour voyageurs; examen moyens nécessaires et des résultats</td>
<td>01/10/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Phénomènes de transmission thermique dans les wagons réfrigérants

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Méthodes diverses utilisées pour mesurer le coefficient de transmission (k)</td>
<td>01/06/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Méthode recommandée pour la mesure du coefficient (k) des wagons réfrigérants</td>
<td>01/10/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Influence des facteurs physiques et des phénomènes perturbateurs sur le coefficient (k)</td>
<td>01/04/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Méthodes 'abrégées' de détermination du coefficient (k) Rapport final</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Entretien des essieux montés du matériel remorqué

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Détermination des conditions optimales de montage des roues sur l'essieuaxe</td>
<td>01/03/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Catalogue d'avaries des roues du matériel remorqué. Rapport final</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Contribution à la détermination des conditions optimales de montage des roues sur l'essieuaxe</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Investigations et études relatives à une méthode économique de reprofilage par rechargement ou par amincissement du boudin ou par une méthode combinée</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Essais destinés à déterminer, sur deux voitures à bogies, l'influence de l'amincissement du boudin, après re profilage, sur la qualité de marche</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Essais sur voitures à voyageurs destinés à déterminer le fauxrond maximal admissible des roues (vitesses inférieures à 150 km/h)</td>
<td>01/11/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Essais sur voitures à voyageurs destinés à déterminer le balourd maximal admissible des roues (vitesses inférieures à 150 km/h)</td>
<td>01/11/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Essais sur le comportement en service des profils de roue: a) pour voitures et wagons: profils spéciaux d'usure b) pour wagons: profil à boudin aminci ou rechargé</td>
<td>01/04/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Evolution du fauxrond de rotation en fonction de la précision d'usinage et de la présence éventuelle de plages dures</td>
<td>01/04/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Essais sur voitures à voyageurs destinés à déterminer les fauxronds et balourds maximaux admissibles sur leurs roues (vitesses de 0 à 250 km/h)</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Frein électropneumatique

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Expérimentation de principe au banc d'essais</td>
<td>01/10/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Expérimentation en ligne</td>
<td>01/11/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Prix de revient de l'application du frein électropneumatique sur les wagons</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Etude technique et économique des deux systèmes de frein électropneumatique Rapport final</td>
<td>01/04/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Application de l'attelage automatique aux voitures

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Essais de résistance effectués sur des voitures aptes à recevoir l'attelage automatique de choc et traction</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Essais avec voitures équipées de l'attelage automatique avec et sans tampons latéraux</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 55</td>
<td>Essais en service de voitures équipées de l'attelage automatique</td>
<td>01/11/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Valeur optimale du rapport entre l'empattement et la longueur des wagons à essieux équipés d'un attelage automatique choc et traction

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Essais de qualité de marche sur les lignes de la DB</td>
<td>01/03/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Essais de qualité de marche sur les lignes de la SNCF et de la DB</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Essais avec suspension à doubles anneaux modifiée et récapitulations des résultats (Rapport final)</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Utilisation de gaz liquide pour les installations des wagons réfrigérants

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Rapport d'enquête</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Essais comparatifs avec wagons réfrigérants possédant différents systèmes de refroidissement</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Atmosphère crées à l'intérieur des wagons réfrigérés de diverses façons</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Essais en ligne avec étude économique, de wagons réfrigérants équipés de divers systèmes de refroidissement. Effets de différents milieux ambiants sur les denrées périssables Rapport final</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Boîtes d'essieux à paliers à rouleaux et essieuxaxes

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Rapport d'enquête</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Terminologie Catalogue d'avaries. Points des autres travaux en cours</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Recommandations concernant les règles et les périodicités d'entretien des boîtes à roulements à rouleaux de wagons</td>
<td>01/10/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Recommandations concernant le choix, les conditions d'homologation et de réception des graisses destinées à la lubrification des boîtes à roulements à rouleaux des véhicules ferroviaires (rapport final)</td>
<td>01/10/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RE 0</td>
<td>Rapport d'enquête spécial Passage du courant électrique au travers des roulements à rouleaux des boîtes d'essieux</td>
<td>01/06/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 23</td>
<td>Boîtes d'essieux à paliers à rouleaux</td>
<td>01/01/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Transmission des vibrations par les organes de suspension et de liaison avec la caisse de voiture

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Rapport d'enquête</td>
<td>01/03/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Analyse des essais effectués, pour le comité B 79, au banc de Minden et en ligne</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Analyse des essais effectués pour le comité B 79 et B 96 au banc de Vitry et en ligne, dans la gamme 0  250 km/h</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Etude théorique des vibrations de caisse de voiture (Rapport final)</td>
<td>01/10/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Problèmes généraux des roues et de leur montage : roues monoblocs en acier moulé, roues de différents diamètres et de différentes formes

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Rapport d'enquête</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Première contribution à l'étude des roues de petit diamètre</td>
<td>01/04/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Première contribution à l'étude des roues monoblocs en acier moulé</td>
<td>01/04/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Première contribution à la détermination des conditions optimales de montage du bandage sur le corps de roue</td>
<td>01/04/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Deuxième contribution à l'étude des roues monoblocs en acier moulé</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Roues en acier laminé 2ème contribution à l'étude des petites roues</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Troisième contribution à l'étude des roues de petit diamètre</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Troisième contribution à l'étude des roues monoblocs en acier moulé</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Problème des roues monoblocs en acier laminé pour les wagons et voitures en ce qui concerne la nuance d'acier et la forme; recommandations (rapport final)</td>
<td>01/10/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Essais concernant le gabarit cinématique

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Etude théorique des positions de véhicules dans la voie</td>
<td>01/04/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Essais et rapport final</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Masse par essieu admissible pour les véhicules remorqués en fonction du diamètre des roues et de la vitesse

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Influence de la nature des wagons, de la vitesse et de la charge nominale de roue sur la fatigue de la voie</td>
<td>01/04/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Mesures effectuées sur les véhicules Rapport final</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Recherche de la masse par essieu admissible pour les wagons à bogies Y 25 (roues de 920 mm) à vitesse élevée (&gt; 120 km/h)</td>
<td>01/10/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Détermination des masses par essieu pour les wagons spéciaux à très petites roues Ű &lt; 630 mm</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Mesures effectuées sur les véhicules afin de définir la masse par essieu admissible pour les wagons équipés de très petites roues Ű &lt; 630 mm</td>
<td>01/10/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Interactions entre les véhicules et voie

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Spectres de densité de puissance des défauts de voie 1ère partie: Définitions, conventions et données disponibles</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Étude de l'inclinaison et de l'écartement optimaux des rails par rapport aux profils de roue adaptés à l'usure</td>
<td>01/09/1981</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Comparaison entre les comportements théorique et expérimental d'un véhicule spécial à deux essieux (premier essais)</td>
<td>01/10/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Géométrie du contact entre essieu et voie. 1ère partie: Méthodes de mesure et de dépouillement</td>
<td>01/10/1973</td>
<td>800.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Equations du mouvement d'un véhicule ferroviaire (1ère partie)</td>
<td>01/10/1974</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Méthodes de détermination des paramètres d'oscillation des véhicules ferroviaires existants</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Géométrie du contact entre essieu monté et voie. Deuxième partie: Valeurs des conicités équivalentes pour les essieux en service</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Aperçu des pratiques habituelles en matière de paramètres de voie et points de vue relatifs à leur influence sur la marche des véhicules</td>
<td>01/10/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Méthodes d'appréciation du confort d'un véhicule</td>
<td>01/04/1977</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Essais de validation de la théorie linéaire au moyen d'un véhicule à bogies</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 132</td>
<td>Expérimentation des profils de roue S 1002 et SNCF sur le réseau de la SNCF, par G. Sauvage</td>
<td>01/07/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 47</td>
<td>Réaction humaine aux vibrations. Etude critique des publications récentes, par G.E. Fletcher, BR</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 81</td>
<td>Evolution du profil de roue S 1002 sur le réseau de la DB, par M. Nefzger, BZA München</td>
<td>01/12/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
C 135
Techniques nouvelles de transport terrestre guidé

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Etat des études et expérimentations des systèmes non conventionnels dans le domaine de très grandes vitesses</td>
<td>01/04/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Stade actuel des études et expérimentations, principaux paramètres pour des systèmes de transport non conventionnels exploitables aux très grandes vitesses</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>-------------</td>
<td>-----------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Critères de décision, schéma de travail et mesures à prendre pour réduire les bruits et les vibrations des véhicules anciens</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Efficacité des parois insonorisantes applicables aux installations fixes</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Prédétention des niveaux de bruit dans l'environnement des voies ferrées Utilisation des programmes de calcul</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Mesures du bruit de circulation des trains sur différents types de ponts</td>
<td>01/04/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Propagation des bruits de circulation au voisinage de voies ferrées Mesures de l'effet insonorisant des écrans posés à proximité des organes de roulement</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>Réduction de l'influence exercée sur l'environnement par les bruits de machines de voie en action</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 15</td>
<td>Contribution à l'étude de la détérioration de la table de roulement des véhicules ferroviaires</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Bruit de roulement Tentative de corrélation entre le bruit produit et les défauts de surface de la roue</td>
<td>01/04/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 17</td>
<td>Evaluation de la gêne due au bruit du trafic ferroviaire Comparaison avec d'autres moyens de transport Incommodation par le bruit du freinage et de la circulation en courbe de faible rayon; bases et premiers résultats d'essais</td>
<td>01/04/1981</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Mesures de bruit de roulement au banc d'essais Le bruit sonore des différents éléments du bogie Influence acoustique d’un jupage latéral de la caisse</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Emission sonore des différents éléments du bogie Influence acoustique d’un jupage latéral de la caisse</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Le bruit causé par le trafic ferroviaire valeurs de mesure actuelles prescriptions légales valeurs de référence provisoires pour le niveau de bruit admissible</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Emission et propagation du bruit des trains . en champ libre . en tranchée . en remblai</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Méthode pour la prédétermination de la propagation de bruit ferroviaire</td>
<td>01/04/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Expérimentations concernant la réduction du bruit de freinage et de la circulation en courbes de faible rayon. Résultats des essais et conclusions</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Mesures de lutte contre le bruit à prévoir sur les véhicules ferroviaires anciens (1ère partie: Mesures de référence)</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Mesures de lutte contre le bruit à prévoir sur les véhicules ferroviaires anciens (2ème partie: Aménagements et résultats)</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 125</td>
<td>Bruits dans le domaine ferroviaire Documents pour l'évaluation du bruit de trafic ferroviaire, établi par M. Lutz (SJ)</td>
<td>01/09/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
**Valeurs limites admissibles des efforts y et q et critères de déraillement**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Influence de la distance entre essieux consécutifs sur la valeur maximale admissible de ( \text{( \dot{y} )} = S ), du point de vue déripage de la voie. 1ère partie: Résultats d'essais d'un wagon à 2 essieux</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Valeurs limites des efforts Y et Q du point de vue de la sollicitation des rails</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Essais de déraillement effectués à Derby avec wagons à deux essieux</td>
<td>01/10/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Influence de la distance entre essieux consécutifs sur la valeur maximale admissible de ( \text{( \dot{y} )} = S ), du point de vue déripage de la voie 2ème partie: Essais sur wagons à bogies</td>
<td>01/04/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Influence de la vitesse de circulation sur la valeur maximale admissible de l'effort ( \text{( \dot{y} )} = S ), du point de vue du déripage de la voie</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Valeurs limites admissibles de Y et Q du point de vue des contraintes dans le rail en fonction de divers paramètres</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Influence des variations oscillatoires de la charge d'essieu sur la valeur maximale admissible de l'effort ( \text{( \dot{y} )} = S ) du point de vue du déripage de la voie</td>
<td>01/09/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Dépouillement statistique d'essais pour le critère de déraillement (Y/Q)a</td>
<td>01/09/1984</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Vérification des valeurs limites Essais dans des conditions d'exploitation normales. Comparaison des valeurs limites avec les valeurs mesurées (Rapport final)</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>1000.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 104</td>
<td>Calcul des sollicitations d'un rail sous des efforts Y et Q, par M. Dubbeldam (NS)</td>
<td>01/01/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 150</td>
<td>L'évaluation de la résistance latérale de la voie chargée, à l'aide d'essais statiques</td>
<td>01/01/1986</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 63</td>
<td>Essais de déraillement à Derby (juillet 1976) Le document a été établi par les membres du CE C 138</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 66</td>
<td>Valeur limite admissible pour les efforts transversaux appliqués par les essieux des véhicules du point de vue du risque de déripage de la voie Point des résultats acquis par les réseaux, par le GT No 3 du CE ORE C 138</td>
<td>01/06/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Pollution des emprises ferroviaires

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Problèmes rencontrés par les réseaux ferroviaires en ce qui concerne la pollution de l'environnement (rapport d'enquête)</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Problèmes soulevés par la circulation des trains à grande vitesse dans les tunnels

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Méthodes théoriques de prévision concernant le calcul d'écoulements non stationnaires dans différentes configurations de tunnels ferroviaires</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Essais d'évaluation de l'effet subjectif sur l'oreille humaine du passage des trains à grande vitesse dans les tunnels</td>
<td>01/09/1985</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Influence d'une cheminée d'aération sur les variations de pression engendrées par un seul train dans un tunnel à double voie</td>
<td>01/09/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Mesures aérodynamiques dans le tunnel LES BACHEES</td>
<td>01/09/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Rapport final</td>
<td>01/09/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Mesures aérodynamiques dans les tunnels du Heitersberg</td>
<td>01/09/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Mesures aérodynamiques dans plusieurs tunnels de la nouvelle ligne à grande vitesse Rome Florence</td>
<td>01/09/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Études paramétriques des variations de pression dans les tunnels (1ère partie: trains isolés dans des tunnels simples)</td>
<td>01/04/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Mesures de souffle provoqué par les passages de trains (Essais dans le tunnel de MontePerazzo)</td>
<td>01/09/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Études paramétriques des variations de pression dans les tunnels 2ème partie: croisement de trains</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Mesures aérodynamiques dans le tunnel de Rilly la Montagne</td>
<td>01/09/1983</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Mesure de l'influence d'une cheminée d'aération sur les variations de pression dans un tunnel à voie unique (tunnel d'Überlingen)</td>
<td>01/09/1983</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Souffle et écoulement tourbillonnaires générés par un train isolé dans un tunnel à double voie (Tunnel BR de Stanton)</td>
<td>01/04/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Influence de la réduction du jeu des essieux dans la voie sur la stabilité de marche des véhicules

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Rapport d'étude et conclusions provisoires</td>
<td>01/02/1955</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>--------------</td>
<td>--------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Etude préliminaire du problème de l'évaluation de la géométrie de la voie en se basant sur la réponse du véhicule</td>
<td>01/04/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Etude préliminaire concernant l'application de méthodes mathématiques pour caractériser l'interaction véhicule voie</td>
<td>01/09/1983</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Recommandations pratiques concernant l'application de méthodes mathématiques pour caractériser l'interaction véhicule voie en vue d'évaluer la qualité de la voie</td>
<td>01/04/1985</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 142</td>
<td>Evaluation quantitative des paramètres géométriques de la voie déterminant le comportement des véhicules</td>
<td>01/09/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Etude bibliographique sur l'effet du bruit de trafic ferroviaire seul et comparé à d'autres sources de bruit de trafic</td>
<td>01/04/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Lois, règlements et méthodes de calcul du bruit des moyens de transport et des installations industrielles</td>
<td>01/09/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Bruit de contact roue/rail Examen de l'application d'un banc d'essai au 1/5ème de la rugosité roue/rail</td>
<td>01/09/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Analyse du bruit émis par le système roue/rail ( wagons)</td>
<td>01/09/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Réduction du bruit de roulement par traitement des roues Absorbeurs à lamelles 'A' Absorbeurs à grenailles 'B'</td>
<td>26/09/1989</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>Etude fondamentale pour la réduction du bruit de roulement Plan de travail</td>
<td>26/09/1989</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 15</td>
<td>Analyse des émissions de bruit du système roue/rail des wagons, mesures supplémentaires</td>
<td>25/10/1990</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Bruit de contact roue/rail Développement complémentaire d'un banc d'essai au 1/8ème de la rugosité roue/rail</td>
<td>25/10/1990</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 17</td>
<td>Niveau sonore et gêne due au bruit du trafic ferroviaire</td>
<td>04/04/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 18</td>
<td>Etude fondamentale pour la réduction du bruit de roulement Rapport d'avancement à la mi90: Etat de la connaissance des phénomènes d'excitation et de réponses vibratoire et acoustique des roues et des rails</td>
<td>25/10/1990</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Prescriptions pour la mesure du bruit de trafic ferroviaire</td>
<td>01/04/1985</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 20</td>
<td>Etat de la technique en ce qui concerne les écrans contre le bruit ferroviaire en Europe</td>
<td>01/07/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 21</td>
<td>Médélisation de bruit ferroviaire. Description de modèle TWINS. Validation du modèle en fonction de données expérimentales.</td>
<td>01/12/1996</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 22</td>
<td>Project OFWHAT (Route et voie marchandises optimisées Rapport final.</td>
<td>01/01/1998</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Etude expérimentale pour l'identification de sources de bruit sur les wagons marchandises et leurs organes de roulement</td>
<td>01/04/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Bruit des engins moteurs électriques et diesel. Recommandation de solutions constructives pour la protection contre le bruit</td>
<td>01/04/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Bruit de contact roue/rail Modèles mathématiques existants et perspectives de recherche</td>
<td>01/09/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Etude expérimentale pour l'identification des sources de bruit sur les wagons de marchandises et leurs organes de roulement (Deuxième partie)</td>
<td>01/04/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Bruit de contact roue/rail Etude comparative entre modèle théorique et résultats mesurés</td>
<td>01/04/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Bruit du contact roue/rail Analyse comparative complémentaire des données de bruit, de vibrations et de rugosité</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Bruit de contact roue/rail Compa raison expérimentale de divers systèmes pour mesurer la rugosité du rail</td>
<td>01/04/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Bruits dans le domaine ferroviaire

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>DT 170</td>
<td>Etude bibliographique sur l'effet du bruit de trafic ferroviaire seul et comparé à d'autres sources de bruit de trafic, par M. U. Möhler et Mme A. SchümerKohrs</td>
<td>01/04/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 180</td>
<td>Traitement et solutions applicables aux roues ferroviaires pour réduire le bruit de roulement par M. Reybardy (SNCF) et M. Zach (CFF)</td>
<td>01/03/1989</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 186</td>
<td>Informations et synthèse sur le bruit des moyens de transport aérien routier ferroviaire par Jean Reybardy (SNCF)</td>
<td>01/10/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>-----------------------------------------------------------------------</td>
<td>----------------</td>
<td>-----------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Phénomènes thermiques au passage des trains en tunnel: Essais dans le tunnel de Costa dei Rosi</td>
<td>01/04/1985</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Phénomènes aérodynamiques au passage des trains en tunnel. Tunnel de Schlüchtern. Variation de pression en cas de cheminée d'aération ouverte et fermée</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Vibrations de pression produites par 2 trains se croisant à des vitesses atteignant 200 km/h dans un tunnel avec cheminées (Chipping Sodbury Tunnel)</td>
<td>01/04/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Synthèse des résultats acquis dans les domaines aérodynamique, acoustique et thermique (rapport final)</td>
<td>01/04/1987</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Phénomènes aérodynamiques au passage des trains en tunnel: Mesure du souffle. Essais sur mannequin dans le tunnel de Costa dei Rosi. Mesure à poste fixe de la pression et de la vitesse de l'air</td>
<td>01/04/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Phénomènes aérodynamiques au passage des trains en tunnel: Variations de pression produites par deux trains voyageurs se croisant ou circulant isolément dans le tunnel de Costa dei Rosi</td>
<td>01/04/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Variation de pression et efforts sur wagons et chargements lors de croisements de trains dans le tunnel essais sur la ligne des FS 'Direttissima' effectués en octobre 1984</td>
<td>01/04/1986</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Mesures du bruit à l'intérieur et à l'extérieur des voitures ainsi qu'à la sortie du tunnel</td>
<td>01/09/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Etude à poste fixe des pénétrations du bruit à l'intérieur des véhicules ferroviaires</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Etude des effets thermiques produits par le passage d'un train dans un tunnel (tunnel de Patchway)</td>
<td>01/04/1987</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 188</td>
<td>Comptrendu d'un voyage d'étude au Japon organisé par l'ORE sur le thème des problèmes posés par les circulations à grande vitesse en tunnel octobre 1985 par MM. Gawthorpe, Glöckle, Hölzl</td>
<td>01/12/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>------------------------------------------------------------</td>
<td>-------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Amélioration de la circulation en courbes Rapport final (phase I)</td>
<td>18/04/1990</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Unification des méthodes de détermination de la durée de vie d'éléments constitutifs sollicités en dynamique

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Manuelguide pour la mesure des contraintes en ligne</td>
<td>01/08/1992</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Comparaison des méthodes d'évaluation des durées de vie d'organes sollicités en fatigue</td>
<td>01/07/1993</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 269</td>
<td>Dépouillement à l'aide de la méthode PKP des signaux enregistrés par la SNCF au cours d'essais du bogie Z 7300</td>
<td>01/07/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 270</td>
<td>Z 7300 (z2) Bogie moteur Mesures de contraintes sur le châssis</td>
<td>01/06/1993</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 271</td>
<td>Dépouillement à l'aide de la méthode BR des signaux enregistrés par la SNCF au cours d'essais du bogie Z 7300</td>
<td>01/07/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Aérodynamique ferroviaire

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Possibilité d'application de la simulation numérique des fluides aux problèmes aérodynamiques ferroviaires</td>
<td>25/10/1990</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Détermination de la résistance à l'avancement d'un train à l'air libre, sur une voie caractéristique, par la méthode de la marche sur l'erre (Analyse BR)</td>
<td>01/10/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Synthèse des réponses au questionnaire concernant les problèmes de vents forts, de déplacement de charges et d'effets aérodynamiques à proximité des voies</td>
<td>25/10/1990</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Volume 1 Comportement aérodynamique de pantographes en présence de vents traversiers violents (essais en soufflerie à Emmen, Suisse) Volume 2 Tableaux et figures</td>
<td>01/10/1991</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Mesure de la couche limite sur un train à l'air libre (à l'aide des peignes de Pitot)</td>
<td>01/10/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Détermination de la résistance à l'avancement d'un train à l'air libre, en utilisant les techniques de la DB</td>
<td>01/05/1992</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Détermination de la résistance à l'avancement d'un train à l'air libre, par la méthode de la marche sur l'erre (analyses SNCF et FS)</td>
<td>01/09/1992</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Essais de faisabilité de mesures de vitesses d'air autour d'un train par anémométrie laser embarquée</td>
<td>01/04/1993</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Récapitulation des méthodes et des essais effectués pour déterminer la résistance à l'avancement d'un train à l'air libre</td>
<td>01/04/1993</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Moyens de réduire les usures des rails et des bandages

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 0</td>
<td>Rapport préliminaire</td>
<td>01/11/1953</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Rapport final</td>
<td>01/03/1958</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Amélioration de la protection du matériel roulant voyageurs contre l'incendie

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Rapport d'avancement sur les essais réalisés à l'aide d'un calorimètre conique et sur les calculs avec le logiciel HAZARD 1.1</td>
<td>01/06/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Amélioration de la protection du matériel à voyageurs contre le feu

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Rapport final sur l’étude de faisabilité de la modélisation informatique d’un incendie dans un véhicule ferroviaire</td>
<td>01/06/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 301</td>
<td>Résultats d’essais en laboratoire effectués avec un cône calorimètre, afin de recueillir des données d’entrée pour les calculs M. Roy Young (British Rail)</td>
<td>01/05/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### C 206.2

Influence des phénomènes aérodynamiques sur les wagons et leurs chargements

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>DT 328</td>
<td>Variations de pression et solicitations sur les wagons lors des croisements avec des trains de voyageurs dans les tunnels Auteur: M. Malfatti (FS) édité par M. Kaminski, Conseiller Technique à l'ERRI</td>
<td>01/10/1995</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 352</td>
<td>Solicitation aérodynamique des trains de marchandises lors du croisement de rames à voyageurs rapides, à l'intérieur d'un tunnel Situation actuelle</td>
<td>01/08/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Essais et homologation de véhicules ferroviaires du point de vue du comportement dynamique, sécurité  fatigue de la voie  qualité de marche

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Contrôle de l'applicabilité de la fiche UIC 518. Point de d'étude au 1er juillet 1997</td>
<td>01/07/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Contrôle de l'applicabilité de la fiche UIC 518 Rapport final</td>
<td>01/07/1999</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 337</td>
<td>Contrôle de l'applicabilité de la fiche UIC 518 au matériel dont la vitesse de circulation est supérieure à 200 km/h</td>
<td>01/05/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 338</td>
<td>Contrôle de l'applicabilité de la fiche UIC 518 au matériel dont la vitesse de circulation est comprise entre 140 et 200 km/h (Bornes incluses)</td>
<td>01/05/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 339</td>
<td>Contrôle de l'applicabilité de la fiche UIC 518 au matériel dont la vitesse de circulation est inférieure à 140 km/h</td>
<td>01/05/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 370</td>
<td>Contrôle de l'applicabilité de la méthode simplifiée de la Fiche UIC 518</td>
<td>01/12/1998</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
C 210

Développement de méthodes de description de la qualité géométrique de la voie en vue de l’analyse du comportement dynamique d’un véhicule

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Rapport récapitulatif</td>
<td>01/07/1999</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>-----------</td>
<td>--------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Critères indicatifs de confort Valeur indicative du critère de confort à la pression pour le cas de circulations dans les tunnels de trains non étanchéfiés</td>
<td>01/03/1999</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Détermination des aires de section transversale des tunnels ferroviaires pour les trains étanchéfiés sur la base de considérations aérodynamiques</td>
<td>01/11/1998</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Rapport technique des dispositifs de réduction de la pression dans les tunnels Incorporation de cheminées d'aération dans les tunnels ferroviaires. Tendances et avantages du point de vue des variations de pression induites par les trains.</td>
<td>01/11/1998</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td></td>
<td>01/09/1999</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Comportement du métal des rails et des roues dans la zone de contact

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Calculs préliminaires</td>
<td>01/03/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>1. Contraintes résiduelles des rails (Mesures complémentaires)</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>2. Vérification du critère de fatigue proposé par M. Dang Van (Mesures complémentaires)</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>3. Relations entre la charge dynamique de roue et le diamètre de roue</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>4. Conclusions générales</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Etude photoélasticimétrique tridimensionnelle d'un modèle de rail chargé mais non fléchi</td>
<td>01/10/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Enquête relative au problème des roues de petits diamètres</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Contraintes résiduelles longitudinales dans le rail (1ère partie)</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Etude expérimentale des contraintes dans un rail par photoélasticimétrie et extensométrie</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Contraintes résiduelles dans le rail (suite). Etude de la zone écrouie</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Composition des différents états de contrainte dans la zone de contact rail/roue. Etude d'un nouveau critère de fatigue</td>
<td>01/04/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Etudes expérimentales: 1. Vitesse d'écroissage à la machine EMS 60 (mesures complémentaires)</td>
<td>01/10/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>2. Contraintes résiduelles de rails de nuance dure (mesures complémentaires)</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>3. Vérification du critère de fatigue proposé par M. DANG VAN</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Calcul des cycles de contraintes complexes dans le rail soumis au roulement Evaluation du danger d'endommagement (suite)</td>
<td>01/10/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RE 0</td>
<td>Rapport d'enquête</td>
<td>01/10/1961</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 9</td>
<td>Calculs du problème élastique tridimensionnel et du problème élasto plastique bidimensionnel concernant les contraintes dans le champignon du rail, par M. le Prof. Dr I.F. Besseling, M. le Dr P. van Bommel et M. l'Ing. G. Ten Hoeve</td>
<td>01/06/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Profils d'usure mutuellement admissibles pour les bandages et les appareils de voie

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Critères d'appréciation pour la forme limite d'usure des boudins et des appareils de voie Rapport final</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RE 0</td>
<td>Rapport d'enquête</td>
<td>01/06/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>--------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Conditions à réaliser par les appareils de mesure utilisés pour la détermination des qualités de marche des véhicules</td>
<td>01/06/1957</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Résultats partiels Tome I: Rapport sur le concours pour la solution du problème du lacet Tome II: Mémoires primés</td>
<td>01/11/1957</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Moyens de diminuer l'usure des rails et des bandages par des procédés de graissage (Situation 1959)</td>
<td>01/04/1961</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Tolérances en service admises dans la superstructure de la voie en relation avec son état et la marche des véhicules</td>
<td>01/04/1961</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Mesures d'encombrement dans le gabarit effectuées en 1961 sur des véhicules ferroviaires</td>
<td>01/10/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Formes d'usure des champignons de rails et des bandages de roues</td>
<td>01/10/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Comportement des petites roues lors du franchissement des coeurs de traversées ordinaires ou jonctions</td>
<td>01/10/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Comportement des roues de faible diamètre au franchissement d'une traversée de voie R = 450 m tg 1/9</td>
<td>01/06/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 12</td>
<td>Considérations linéaires concernant le mouvement de lacet d'un véhicule ferroviaire Partie I: Véhicule à deux essieux sans rouls, par M. le Dr Ir. P. van Bommel</td>
<td>01/11/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 17</td>
<td>Considérations linéaires concernant le mouvement de lacet d'un véhicule ferroviaire Partie II: Véhicule à deux essieux, par M. le Dr Ir. P. van Bommel</td>
<td>01/11/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 20</td>
<td>Etude du mouvement de lacet d'un véhicule à bogie, par M. Boutefoy</td>
<td>01/01/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 7</td>
<td>Détermination de quelques caractéristiques stochastiques des déviations des files de rails, en vue de l'étude du mouvement de lacet, par M. l'Ing. H.G. Stassen et M. le Dr P. van Bommel</td>
<td>01/03/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>CR 0</td>
<td>Rapport préliminaire</td>
<td>01/05/1953</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>----------------</td>
<td>--------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Importance des efforts de freinage et de démarrage et leur transmission à la superstructure</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Enquête sur la pose de longs rails soudés sur les ouvrages d'art</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Influence des efforts de freinage sur un pont en béton armé précontraint avec appuis en néoprène</td>
<td>01/04/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Méthodologie des mesures pour l'étude des phénomènes thermiques dans l'interaction voie en LRSOA</td>
<td>01/04/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Essais de freinage et de démarrage sur un pont continu en béton armé à 3 travées, avec appuis néoprène</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>Études et calculs théoriques relatifs à l'action qu'exercent sur la voie et le pont les efforts longitudinaux dus aux opérations de freinage et de démarrage</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 15</td>
<td>Freinage et démarrage sur les ponts: Rapport de synthèse</td>
<td>01/10/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Phénomènes thermiques dans l'interaction LRSOA sur deux ponts RATP en béton armé de 35 m (pose ballast pose directe)</td>
<td>01/04/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 17</td>
<td>Phénomènes thermiques dans l'interaction LRSOA sur un pont de la RENFE en béton précontraint à 4 travées</td>
<td>01/04/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 18</td>
<td>Phénomènes thermiques dans l'interaction LRS/OA sur un pont métallique, à poutre en caisson et à quatre travées à pose ballast, de la DB (Pont de l'Isar à Munich Nord)</td>
<td>01/04/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 19</td>
<td>Phénomènes thermiques dans l'interaction LRS/OA sur un pont en béton précontraint à 4 travées, à pose ballast, de la RATP (Pont du Rû de Maubué)</td>
<td>01/09/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Eléments de mesure des forces</td>
<td>01/04/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 20</td>
<td>Calcul de l'influence de la température sur les ponts à voie équipée de longs rails soudés (modèles théoriques et applications)</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 21</td>
<td>Phénomènes thermiques dans l'interaction LRS/OA sur un pont métallique, à poutres en caisson et à quatre travées, à pose ballast de la DB (compléments et conclusions) (Pont de l'Isar à Munich Nord)</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 22</td>
<td>Phénomènes thermiques dans l'interaction LRS/OA sur un pont à poutres latérales métalliques et dalle béton à pose ballast de la SNCF (Pont de Donzère sur la ligne de Paris à Marseille)</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 23</td>
<td>Phénomènes thermiques dans l'interaction LRS/OA sur un pont métallique à pose directe des CSD (Pont de Chlumpcany)</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 24</td>
<td>Phénomènes thermiques dans l'interaction LRSOA sur un pont de la RENFE en béton précontraint à 20 travées isostatiques et à pose de voie ballastée (Pont de HACHO)</td>
<td>01/09/1983</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 25</td>
<td>Phénomènes thermiques dans l'interaction LRSOA sur un pont en béton précontraint de la DB à pose ballast (Pont du Kocher à Kochendorf)</td>
<td>01/04/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 26</td>
<td>Phénomènes thermiques dans l'interaction LRSOA sur un ouvrage métallique à trois travées des CFF, de longueur dilatible 56 m, à voie non ballastée et longs rails soudés (Pont sur l'Emme, près de Luterbach)</td>
<td>01/09/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>----------------</td>
<td>----------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 27</td>
<td>Phénomènes thermiques dans l'interaction LRS/OA sur un ouvrage d'art métallique à deux travées des CFF, de longueur dilatable 110 m, à voie non ballastée et longs rails soudés (Pont sur l'Aare près de Bruegg)</td>
<td>01/09/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 28</td>
<td>Interactions voie pont dues à l'influence de la température dans le cas de LRS: rapport de synthèse</td>
<td>01/04/1985</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Méthodes de mesure et de dépouillement</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Essais de freinage et de démarrage sur trois ponts métalliques d'environ 15, 30 et 60 m de portée, sans lit de ballast</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Essais de freinage et de démarrage sur un pont métallique de 30 m de portée, avec lit de ballast</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Études théoriques de l'influence du démarrage et du freinage sur les ponts</td>
<td>01/10/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Essais de freinage sur voie en alignement avec train long</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Essais de démarrage et de freinage sur un pont des CFF en béton précontraint à deux travées (poutres continues de 15 m chacune); voie sur lit de ballast</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Freinage et démarrage sur les ponts Résultats obtenus jusqu'à présent</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 126</td>
<td>Influence du démarrage et du freinage sur les ponts et interactions voies ponts Campagne de mesures effectuée sur le pont de Navilly, établi par la SNCF</td>
<td>01/09/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 173</td>
<td>Enveloppe et régression non linéaire des valeurs des résultats de mesures des contraintes supplémentaires dans le rail, rapportées aux variations de la longueur du tablier M. Winand (SNCB) M. Weber (DB) M. de Maddalena (CFF)</td>
<td>01/06/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 65</td>
<td>Influence des forces de freinage et de démarrage sur les piliers, les culées et les fondations d'un pont à deux travées (Eiken et modèle), établi par le CE ORE D 101</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 96</td>
<td>Mesure de la résistance de la voie au déplacement pour déterminer la valeur de la constante K, établi dans le cadre des activités du comité d'experts pour la question D 101</td>
<td>01/10/1979</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 98</td>
<td>Efforts dus aux réactions horizontales dans les appuis de ponts par suite d'efforts de freinage ou de démarrage, par M. l'Ing. Dipl. F. Bijl, NS dans le cadre des activités du comité d'experts pour la question ORE D 101</td>
<td>01/10/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Lutte contre le bruit dégagé par les ponts

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Bruit des ponts métalliques au passage des trains</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Mesures du bruit sur le pont de Rosenheim</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Lutte contre le bruit dégagé par les ponts (Rapport final)</td>
<td>01/04/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>------------------------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>--------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Examens préliminaires et résultats de l'essai V 4</td>
<td>01/04/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Résultats des essais V 1 à V 13 Conclusions et recommandations (Rapport final)</td>
<td>01/10/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Adaptation optimale de la voie classique au trafic de l’avenir

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Exposé des méthodes de recherches Définitions</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Résumé des essais concernant les fonctions de transfert des machines de maintenance</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Stabilisation du ballast au moyen de produits chimiques</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Stabilisation dynamique du ballast</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>Comportement des sols à la fatigue; influence de la granularité et de la teneur en eau</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 15</td>
<td>Influence du gel sur la fondation des voies ferrées; mesure de protection</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Filtration et drainage Première partie: Généralités Règles de filtration propres aux dispositifs de drainage</td>
<td>01/04/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 17</td>
<td>Stabilisation du ballast au moyen de procédés chimiques</td>
<td>01/04/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 18</td>
<td>Comportement des structures d’assise de la voie sous charges répétées (1ère phase: essais de VienneArsenal)</td>
<td>01/04/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 19</td>
<td>Recherches sur la fiabilité des machines de maintenance</td>
<td>01/04/1982</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Etude de l’évolution du nivellement en fonction du trafic et des paramètres d’armement. (Premiers résultats des essais en laboratoires et sites réels)</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 20</td>
<td>Efficacité de la stabilisation dynamique de la voie obtenue à l’aide du stabilisateur DTS</td>
<td>01/09/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 21</td>
<td>Filtration et drainage 2ème partie: Règles de filtration propres aux matériaux des couches d'assise</td>
<td>01/09/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 22</td>
<td>Influence de gel sur la fondation des voies ferrées: protection à l'aide de plaques d'isolation</td>
<td>01/09/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Etude comparative du comportement de différents types de souscouches (mesures de température, de teneur en eau, et de pression dans le sol): Essai en gare d'Ostermünchen</td>
<td>01/09/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 23</td>
<td>Filtration et drainage 3ème partie: Utilisation des géotextiles</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 24</td>
<td>Comportement de la structure d'assise de la voie sous l'influence de charges répétées 2ème phase (Essais réalisés à Vienne Arsenal et Derby)</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 25</td>
<td>Influence sur la qualité de la voie de diverses natures de souscouches protégeant la plateforme</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 26</td>
<td>Comportement des structures d'assise de la voie sous charges répétées (compa raisons des résultats d'essai avec les prévisions théoriques)</td>
<td>01/09/1983</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 27</td>
<td>Abaques de comportement du système voie/fondation</td>
<td>01/09/1983</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 28</td>
<td>Rapport de synthèse</td>
<td>01/09/1983</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 29</td>
<td>Le comportement des rails en fonction des conditions d'exploitation</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Caractéristiques rhéologiques de la voie</td>
<td>01/04/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Adaptation optimale de la voie classique au trafic de l'avenir

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Les déformations du ballast sous charges répétées (essais triaxiaux)</td>
<td>01/10/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Caractéristiques rhéologiques de la voie (suite)</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Étude de l'évolution de la géométrie de la voie en fonction du trafic. Résultats complémentaires</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Influence de diverses mesures sur la résistance latérale de la voie non chargée</td>
<td>01/10/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Recherches sur l'influence des travaux de maintenance pour différents types de voie</td>
<td>01/10/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 26</td>
<td>Étude de l'évolution de la qualité géométrique de la voie en fonction du trafic supporté. Descriptions d'essais et méthodologies, par MM. Prof. Birmann, Dr Shenton, Dr Hlasny, Janin et Dr Ing. Dogneton</td>
<td>01/12/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 29</td>
<td>Fonctions théoriques de transfert de certaines machines de maintenance, par M. C. Esveld</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 32</td>
<td>La détermination expérimentale de la résistance latérale et longitudinale des voies ballastées, par M. le Dr Ing. Dogneton</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 77</td>
<td>Analyse spectrale de la géométrie de la voie pour estimer les performances des machines de maintenance, par Monsieur C. Esveld du Service de l'Infrastruc ture des Chemins de Fer Néerlandais</td>
<td>01/03/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Etudes de profils de rails lourds

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Principes généraux de l'étude des profils de rails lourds</td>
<td>01/04/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Etude d'un nouveau rail de 60 kg/m</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Etude d'un nouveau rail de 71 kg/m (profil ORE 71)</td>
<td>01/10/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
**D 121**

**Unification de la géométrie des appareils de voie en rails de 60 kg/m, permettant des vitesses élevées en déviation**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Branchements à déviation pour les vitesses de 100 à 200 km/h et plus Conception générale Expériences acquises par certaines administrations</td>
<td>01/04/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Essais de branchements existants ou conçus spécialement suivant les propositions du comité d'experts D 121 Premières conclusions</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Essais de branchements existants ou conçus spécialement suivant les propositions du comité d'experts D 121 Conclusions complémentaires</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Conclusions et recommandations</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td></td>
<td>01/10/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Recherche sur les tabliers à poutrelles enrobées

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Essais statiques du tablier expériental No 1</td>
<td>01/04/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Rapport final</td>
<td>01/04/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Essais statiques des tabliers expérentaux Nos 2 et 3</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Essais statiques des tabliers expérentaux Nos 4 et 5 à poutrelles enrobées</td>
<td>01/04/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Essais statiques du tablier expériental No 6</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Tablier continu à deux travées. Essais sous charges dynamiques</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Essais dynamiques du tablier expériental No D I</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Tablier continu à deux travées. Essais sous chargement statique</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Tabliers isostatiques de 18 m. Essais sous chargements dynamique et statique</td>
<td>01/10/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Essais dynamiques des tabliers expérentaux No D II et No D III</td>
<td>01/04/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 61</td>
<td>Essais statiques holographiques sur modèles de tablier, établi par le CE D 123</td>
<td>01/04/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Distribution statistique des charges d'essieu et des sollicitations des ponts de chemin de fer

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Introduction et définitions</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Rapport final</td>
<td>01/10/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Rapport d'enquête sur le parc des véhicules et des ponts</td>
<td>01/04/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Influence des trains à grande vitesse sur les efforts dynamiques dans les ponts de chemin de fer</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Études de paramètres en rapport avec la sollicitation dynamique de ponts de chemin de fer et mesures pour déterminer l'influence d'une irrégularité de voie</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Spectres de moments de flexion et prévisions de durée de vie dans les ponts de chemin de fer</td>
<td>01/10/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Évaluation de la durée de vie des ponts de chemin de fer</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Spectres des écarts de moment dans les ponts de chemin de fer, obtenus à partir du spectre statistique de trafic</td>
<td>01/04/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Charges stochastiques exercées sur les ponts de chemin de fer et influence de ces charges sur la fatigue</td>
<td>01/04/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Mesures des charges d'essieux sous des trafics réels et contraintes en résul tant dans des ponts ferroviaires</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 58</td>
<td>Considérations concernant le dépouillement des résultats de mesures extensométriques sur des ponts métalliques, par M. l'Ing. Halchini (CFR)</td>
<td>01/11/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>-------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>La fatigue des soudures en bout de grandes dimensions aux ponts</td>
<td>01/04/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Rapport final</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Essais de poutres en caisson</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Essais de fatigue sur poutres en I de petites dimensions (360 x 230 mm)</td>
<td>01/10/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Essais de fatigue effectués sur des coupons de poutres en caisson</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Essais de fatigue effectués à amplitude constante sur des poutres en I comportant des soudures d’angle transversales et longitudinales</td>
<td>01/04/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Essais de fatigue des barres en caissons fermés par diaphragmes, soumises aux sollicitations axiales avec amplitude constante</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Essais sur poutres en I de grandes dimensions avec application de contraintes faibles</td>
<td>01/04/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Essais sur petites poutrelles en I sous faibles contraintes par spectre de charge</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Dépouillement graphique et analytique des données de résistance aux vibrations concernant les liaisons soudées</td>
<td>01/04/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 70</td>
<td>Dépouillement normalisé de données de résistance d’endurance pour assemblages soudés en acier de construction, établi par MM. Dr Ing. E. Haibach et Dipl. Ing. R. Olivier du laboratoire d’essais de résistance des matériaux (Laboratorium für Biebsfestigkeit)</td>
<td>01/11/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### D 141

**Influence sur la voie de l'augmentation de 20 à 22 t de la masse par essieu**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Etude statistique de l'évolution des défauts de fatigue en fonction de la masse moyenne par essieu</td>
<td>01/10/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Essais de simulation de chargement vertical d'un panneau de voie pour différentes masses par essieu</td>
<td>01/10/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Essais sur le circuit de Velim à 22 t par essieu</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Essais sur le circuit de Velim à 20 t par essieu</td>
<td>01/09/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Etude des répercussions techniques et économiques de l'augmentation de 20 à 22 t de la masse par essieu</td>
<td>01/09/1982</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 119</td>
<td>Etude de l'influence du chargement des essieux sur le tassement de la voie, par BR</td>
<td>01/09/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 120</td>
<td>Influence sur la voie de l'augmentation de 20 à 22 t de la masse par essieu, par PKP</td>
<td>01/11/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 146</td>
<td>Etude de l'usure des rails sur le circuit de Velim au cours des essais du comité D 141, établi par la SNCF</td>
<td>01/01/1983</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 147</td>
<td>Influence sur la voie de l'augmentation de 20 à 22 t de la masse par essieu; Essais sur le circuit de Vélim (CSD) à 22 et 20 t par essieu La dégradation de la qualité de la géométrie de la voie</td>
<td>01/11/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Actualisation des spécifications techniques pour la fourniture des rails

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Tolérances provisoires du rail ORE 71 Programme de mesures</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Proposition d'un nouveau texte pour la spécification technique UIC 860 (Rapport final)</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Adaptation des triages aux wagons dont l'écartement des essieux contigus est supérieur à 14 m

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Etude préliminaire concernant les gares de triages automatiques existantes</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Evaluation des solutions existantes et propositions pour le triage automatique de wagons à grand empattement</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Moyens d’améliorer les rails

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Possibilités d’amélioration de la valeur d’usage des rails par des mesures d’ordre métallurgique (Rapport d’enquête)</td>
<td>01/04/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Calculs théoriques de la détérioration de la géométrie de la voie pour des irrégularités discontinues du nivellement de la voie</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Mesures effectuées sur des zones de soudures et comparaison avec les calculs théoriques</td>
<td>01/09/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Études statistiques des dénivellations de la surface de roulement des rails, des soudures en bout par étincelage et des soudures aluminothermiques</td>
<td>01/04/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Géométrie et contrôle des rails</td>
<td>01/04/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Evaluation de divers types d’irrégularités rencontrées dans les soudures de rails en bout par étincelage</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Récapitulation des conditions imposées pour la rectitude des rails (rapport final)</td>
<td>01/09/1983</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
**Mise au point d'un appareil de mesure des forces longitudinales existant dans les rails en voie**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Choix préliminaire de techniques pour déterminer les forces longitudinales dans les rails</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Evaluation détaillée de techniques Méthode des paramètres magnétiques</td>
<td>01/04/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Evaluation de techniques de mesure Méthode de la réponse du rail aux vibrations</td>
<td>01/04/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Description et évaluation de l'appareil à paramètres magnétiques</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Extension de la méthode des paramètres magnétiques à la magnétisation de l'ensemble du rail</td>
<td>01/09/1983</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Conclusions et recommandations (rapport final)</td>
<td>01/09/1983</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 128</td>
<td>Evaluation d'une méthode de réponse des rails à la flexion, basée sur la mesure de phases, en vue de déterminer les forces longitudinales dans les rails, par G.S. Lane (BR)</td>
<td>01/10/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Vibrations transmises par le sol

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Première présentation du problème et recherches destinées à son évaluation</td>
<td>01/09/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Dispositifs antivibratoires sur les voies de surface:</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Influence de l'élasticité complémentaire sous la voie</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Dispositifs d'absorption des vibrations le long de la voie</td>
<td>01/09/1988</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Rapport final relatif à l'étude des vibrations du sol produites par les circulations ferroviaires</td>
<td>26/09/1989</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Analyse des techniques utilisées pour la protection contre les vibrations</td>
<td>01/04/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Prévision théorique des vibrations dans le sol et comparaison avec les résultats d'essais</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Effets des vibrations sur les bâtiments et sur leurs occupants Analyse et commentaires de la littérature</td>
<td>01/09/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Vibrations provoquées dans les bâtiments par la circulation ferroviaire Analyse des rapports de mesures effectuées sur divers réseaux</td>
<td>01/09/1983</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Étude de l'efficacité à long terme de divers systèmes antivibratoires utilisés en voie</td>
<td>01/04/1984</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Étude expérimentale de l'effet des vibrations sur des éléments de bâtiment</td>
<td>01/04/1984</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Expérimentation de dispositifs élastiques sur la pose ballast dans les souterrains de métro</td>
<td>01/04/1984</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Étude expérimentale des facteurs influençant les vibrations et les bruits secondaires produits par les circulations ferroviaires souterraines</td>
<td>01/09/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>

19/01/2024
## Sollicitations et résistance des longerons et des pièces de pont

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Charges, dimensionnement et construction des longerons et pièces de pont des tabliers métalliques de chemin de fer. État d’avancement de la technique de 1970 à 1980</td>
<td>01/09/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Considérations relatives à l’organisation des mesures extensométriques sur les longerons et les pièces de ponts métalliques</td>
<td>01/09/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Essais statiques Comparaison calculs et mesures</td>
<td>01/09/1983</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Mesures des sollicitations dynamiques dans les longerons et pièces de pont, de ponts à treillis et modèles théoriques en vue de leur calcul</td>
<td>01/04/1985</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Calcul de la durée de vie des longerons et pièces de pont des tabliers ferroviaires métalliques</td>
<td>01/09/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Rapport final</td>
<td>01/09/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Sollicitations et résistance de la dalle orthotrope

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Charges, dimensionnement et construction des ponts à dalle orthotrope. Etat d’avancement de la technique en 1983 auprès de 10 réseaux européens</td>
<td>01/04/1984</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Considérations relatives à l’organisation des mesures extensométriques sur les ponts métalliques à dalle orthotrope et avec voie ballastée</td>
<td>01/04/1984</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Essais statiques Comparaison des calculs et des mesures</td>
<td>01/04/1988</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Mesures des sollicitations dynamiques des dalles orthotropes</td>
<td>26/09/1989</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Calculs à la fatigue de ponts à dalle orthotrope</td>
<td>26/09/1989</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Rapport final</td>
<td>26/09/1989</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Possibilités d'amélioration de la valeur d'usage des rails par des mesures d'ordre métallurgique

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Facteurs influençant la résistance à la rupture des rails à l'état neuf</td>
<td>01/09/1984</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Etude de rails retirés des voies pour rupture brutale</td>
<td>01/09/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Méthode recommandée pour déterminer la ténacité en état de déformation plane (K IC), des aciers à rails</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Investigations concernant la mesure et l'amélioration du niveau des contraintes résiduelles</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Etude et présentation de la littérature</td>
<td>01/12/1983</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Analyse des programmes de calcul existants</td>
<td>01/04/1984</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Essais et mesures réalisés au franchissement des ponts de Hörstel et Plattling</td>
<td>01/04/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Influence des vibrations sur le confort lors du franchissement des ponts</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Comparaison des résultats de calcul et des mesures effectuées sur deux ponts. Sélection des programmes de calcul les plus appropriés</td>
<td>01/04/1986</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Rapport final</td>
<td>01/04/1988</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 160</td>
<td>Flèche admissible des ponts Présentation de la littérature, établi par le CE D 160</td>
<td>01/06/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 202</td>
<td>Présentation des résultats détaillés des calculs effectués à l'aide des 3 programmes SNCB, CSD et UPM (TRIGRA)</td>
<td>01/07/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
D 161
Phénomènes dynamiques d'interaction véhicule/voie du point de vue de la maintenance de la voie

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Conditions générales d'étude de l'évolution de la géométrie de la voie sur la base des connaissances antérieures</td>
<td>01/04/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Estimation de la durée de vie des rails à partir de la fréquence d'apparition de défauts</td>
<td>01/04/1987</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Rapport final Conclusions et recommandations</td>
<td>01/09/1988</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Les effets dynamiques de charge de 22,5 t/essieu sur la voie

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Résultats des mesures d'accéléraions en voie sous des charges par essieu de 20 t et 22,5 t</td>
<td>01/09/1985</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Développement des mesures dynamiques sur le train de mesure de l'ORE avec des charges par essieu de 20 et 22,5 t</td>
<td>01/04/1986</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Conséquences des méplats pour la voie avec des charges par essieu de 20 et 22,5 t</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Effets dynamiques dus au relèvement des masses par essieu de 20 t à 22,5 t et estimation de l'augmentation des coûts d'entretien de la voie</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### D 170

**Dimensionnement des divers éléments constitutifs de la voie. Normalisation des caractéristiques et des essais d'homologation**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Sollicitations et méthodes d'essais actuelles pour les systèmes de fixation et les traverses en béton</td>
<td>01/04/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Comparaison de diverses méthodes d'essais courantes sur les fixations</td>
<td>26/09/1989</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Elaboration d'un procédé d'essai unifié et formulation de recommandations</td>
<td>18/04/1990</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Etude des différentes conditions à prendre en compte lors de la définition des caractéristiques de traverses en béton et comparaison des méthodes d'essais actuelles. Détermination d'une méthode d'essais unifiée et formulation de recommandations</td>
<td>04/04/1991</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Etude des caractéristique des systèmes de fixation et méthodes d'essais</td>
<td>01/09/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 276</td>
<td>Calcul linéaire par éléments finis par MM. Cervi et Fume (SNCF) édité par M. Kaminski (ERRI)</td>
<td>01/09/1994</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 282</td>
<td>Calcul des torsions et des déplacements du rail UIC 60 dans le système de fixation W, avec semelles Zw 687a ET Zw 700 par DrIng. Johannes Franz (DB AG)</td>
<td>01/09/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 283</td>
<td>Sollicitations du système d'attaches sous l'action des charges de roue Auteur: M. Josef Turek (CD) Publication par M. A. Kaminski (ERRI)</td>
<td>01/09/1994</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 302</td>
<td>Caractérisation de la raideur des semelles sous rails par M. Fume (SNCF) édité par M. Kaminski (ERRI)</td>
<td>01/09/1994</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 303</td>
<td>Sollicitation du système d'attaches sous l'action des charges de roue Spécification d'essai par M. Fume (SNCF) édité par M. Kaminski (ERRI)</td>
<td>01/09/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 304</td>
<td>Recommandations en vue de la réalisation d'essais de fatigue (essais à vibrations continues) avec des fixations de rails Dr Johannes FRANZ, Ing. (DB AG)</td>
<td>01/09/1994</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Fatigue au contact roue-rail

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Récapitulation des connaissances en matière de fatigue dans les rails au contact de roulement</td>
<td>18/04/1990</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Etudes énergétiques concernant la naissance des fissures et l'usure des rails</td>
<td>01/12/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Analyse des contraintes dans la propagation des fissures de fatigue au contact roue-rail Rapport partiel (1988-1992)</td>
<td>01/06/1995</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Mesure des contraintes longitudinales résiduelles dans les rails à l'aide d'une méthode aux ultrasons</td>
<td>01/02/1995</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Essais en voie de rails naturellement durs et à champignon durci (2ème rapport intermédiaire)</td>
<td>01/06/1994</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Contrôle de la fatigue due au contact de roulement, grâce au meulage en service des champignons de rails</td>
<td>01/06/1996</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 17</td>
<td>Effets de la lubrification sur les endommagements de fatigue des champignons de rails (essais sur site)</td>
<td>01/08/1996</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 18</td>
<td>Rapport final des essais en voie de rails naturellement durs et à champignon durci</td>
<td>01/06/1996</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 19</td>
<td>Analyse des contraintes des fissures de fatigue au contact roue-rail Rapport final</td>
<td>01/06/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Essais en laboratoire sur des rails de nuance 900 A naturellement durs et sur rails à champignons durcis thermique ment de dureté Brinell 340 et 370 HB</td>
<td>18/04/1990</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 20</td>
<td>Fatigue au contact roue-rail Rapport final</td>
<td>01/06/1997</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Essais en voie de rails naturellement durs et à champignon durci (Rapport intermédiaire)</td>
<td>01/01/1993</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Détermination des contraintes résiduelles par diffraction d'un faisceau de neutrons dans des rails naturellement durs et à champignons traités thermiquement</td>
<td>01/01/1993</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Comportement à la fatigue au contact de roulement et résistance à la fatigue de l'acier à rail naturellement dur 900 A (selon UIC 860) et de deux aciers à rail durcis thermiquement de dureté Brinell 340 et 370</td>
<td>01/11/1996</td>
<td>1000.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Essais de fatigue sur rails comportant des défauts de head checking et prévision de la sécurité à la rupture</td>
<td>01/12/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Evaluation de la propreté inclusionnaire des aciers à rail et valeurs limites recommandées</td>
<td>01/02/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Aciers à rails à haute résistance Développements, utilisation</td>
<td>01/10/1995</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Définition de profils de champignons de rail et des tolérances de profils de champignons de rails</td>
<td>01/06/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Forces latérales sur les ponts ferroviaires

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Résumés des normes nationales et de la bibliographie</td>
<td>04/04/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Programmes de calcul proposés et exemple d'application</td>
<td>01/03/1992</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Mesures dynamiques sur le pont métallique de la rivière Brenta sur la ligne Milan Venise au PK 234 + 0,963</td>
<td>01/09/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Mesures dynamiques sur le pont métallique de la rivière Váh près de Sala sur la ligne MarcheggSzob au PK 117,748</td>
<td>01/07/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Mesures dynamiques sur le viaduc métallique en arc des PKP</td>
<td>01/12/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Rapport final</td>
<td>01/06/1996</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 312</td>
<td>Etude de l'influence de la fréquence du filtre sur les valeurs mesurées des forces verticales et latérales sur les rails</td>
<td>01/09/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 313</td>
<td>Analyse des déformations latérales d'un pont souple (cas du PONT de LIXHE) Ligne SNCB de TONGRESMONTZEN par J.J. REBER SBB Bau GD</td>
<td>01/12/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Critères d'évaluation uniformes pour la qualité du ballast et méthodes d'estimation de l'état du ballast en voie

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Etude de la qualité actuelle du ballast et des conditions de réception</td>
<td>01/10/1991</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Appréciation de l'état du ballast en voie</td>
<td>01/10/1991</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Etablissement des critères de durabilité du ballast à l'aide de tests triaxiaux</td>
<td>01/09/1994</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Spécifications techniques unifiées et description du système d'assurance de qualité du ballast ferroviaire</td>
<td>01/03/1995</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 289</td>
<td>Détermination des caractéristiques du ballast au moyen d'un essai de simulation réalisé avec Vibrogir rédigé par M. Blanc, SNCF</td>
<td>01/07/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Sollicitations et résistance des dalles en béton armé et des dalles en béton précontraint des pont ferroviaires

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Charge, dimensionnement et construction des dalles en béton armé et précontraint des ponts ferroviaires. Etat d'avancement de la technique en 1990 sur 16 réseaux</td>
<td>01/11/1992</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Considérations relatives à l'organisation des mesures extensométriques sur les ponts à voie ballastée et à pose directe sur dalle en béton armé et précontraint</td>
<td>04/04/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Données techniques et figures des ponts mesurés</td>
<td>01/05/1996</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Evaluation des mesures statiques</td>
<td>01/11/1996</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Evaluation des essais dynamiques</td>
<td>01/12/1996</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Evaluation des mesures de fatigue</td>
<td>01/11/1996</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
D 184
Amélioration de la durabilité des appareils de voie soumis à des vitesses et des charges par essieu accrues

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Présentation récapitulative des constructions de coeur à étudier, des conditions et des méthodes d'essais</td>
<td>01/10/1992</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Optimisation de la géométrie et de la construction des contrerails</td>
<td>01/07/1996</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Aiguilles</td>
<td>01/10/1996</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Exploitation des résultats d'essais avec des coeurs de constructions différentes  Analyse des résultats et conclusions</td>
<td>01/10/1996</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------</td>
<td>----------------</td>
<td>--------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Modèle de développement de l'usure ondulatoire Comparaison des résultats de calcul de l'Université Technique de Berlin et des British Rail</td>
<td>01/01/1993</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Analyse des mesures géométriques de l'usure ondulatoire et examens métallo graphiques sur les zones d'essais CFF, DB et NS</td>
<td>01/02/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Modélisation théorique de l'usure ondulatoire des rails et validation à l'aide de mesures</td>
<td>01/02/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Synthèse des études: rapport final</td>
<td>01/02/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 265</td>
<td>Instruments de mesure de l'usure ondulatoire des rails</td>
<td>01/06/1992</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 298</td>
<td>Essais de meulage et mesures de l'usure ondulatoire sur les voies d'essais CFF, DB et NS Description des situations initiales: voies d'essais, méthodes de meulage, méthodes de mesure</td>
<td>01/07/1995</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Système d'aide à la décision pour la maintenance et le renouvellement des voies

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Cahier des charges pour un prototype basé sur les techniques des systèmes experts</td>
<td>01/01/1993</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Le prototype ECOTRACK</td>
<td>01/09/1995</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Pressions et dépressions dynamiques induites par le passage des circulations ferroviaires

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Effet de souffle au passage des circulations ferroviaires sur les ouvrages à proximité des voies</td>
<td>01/01/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
D 190
Déformations admissibles des ponts métalliques et des ponts mixtes pour des vitesses $v > 160$ km/h

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Ponts véhicules programmes de calcul</td>
<td>01/07/1993</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Essais de circulation sur des viaducs à travées isostatiques</td>
<td>01/05/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Résultats des essais dynamiques sur les ponts continus</td>
<td>01/09/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Comparaison entre essais et calculs</td>
<td>01/12/1995</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Étude paramétriques conclusions et recommandations Rapport final</td>
<td>01/12/1995</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## D 191

### Résistance à la fatigue de la dalle orthotrope avec nervures ouvertes en tôle plate

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Dépouillement des essais de fatigue réalisés sur dalles orthotropes avec nervures longitudinales fermées et ouvertes sur la base de la littérature disponible</td>
<td>01/09/1992</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Études théoriques sur éprouvettes de dalles orthotropes sous charge statique</td>
<td>01/09/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Statique, dynamique et mécanique de rupture des plaques orthotropes sur les ponts ferroviaires</td>
<td>01/06/1995</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Résistance à la fatigue des ponts ferroviaires à dalle orthotrope renforcée par des nervures ouvertes Rapport final</td>
<td>01/01/1996</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 322</td>
<td>Essais de fatigue des entretoises avec nervures ouvertes en tôle plate effectués à l'ICOM Kim JENT (ICOM) Rolf BEZ (ICOM)</td>
<td>01/05/1995</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Schéma de charges à prendre en considération dans le calcul des ouvrages sous rail sur des lignes internationales

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Bases théoriques pour la vérification du schéma de charges UIC 71 existant</td>
<td>01/03/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Comparaison des sollicitations dues au trafic ferroviaire actuel et futur sur les lignes internationales avec le schéma de charges UIC 71, par une méthode déterministe</td>
<td>01/04/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Comparaison entre les effets du trafic ferroviaire actuel et futur sur les lignes internationales et ceux résultant du schéma de charges UIC 71 sur une base probabiliste</td>
<td>01/12/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Études des coûts de construction des ponts rails en fonction du schéma des charges d'exploitation</td>
<td>01/05/1996</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Schéma de charges à prendre en considération dans le calcul des ouvrages sous rail sur des lignes internationales</td>
<td>01/11/1996</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### D 202

**Amélioration de la connaissance des efforts apparaissant dans les voies en longs rails soudés, y compris les appareils de voie**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Propositions pour un modèle théorique Etude concernant les longs rails soudés</td>
<td>01/08/1994</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Fiche 720 R Pose et maintenance de la voie en longs rails soudés</td>
<td>01/04/1999</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Etude paramétrique et analyse de sensibilité Vérification d'un modèle à éléments finis pour la résistance au flambage des voies en longs rails soudés</td>
<td>01/04/1999</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Rapport Final</td>
<td>01/04/1999</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Récapitulation des études expérimentales existantes concernant le comportement de la voie en LRS</td>
<td>01/11/1995</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Théorie de la stabilité de la voie en longs rails soudés</td>
<td>01/02/1995</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Stabilité de la voie en longs rails soudés</td>
<td>01/03/1999</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Comportement au cheminement de la voie en longs rails soudés</td>
<td>01/04/1999</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Interaction entre les branchements soudés à deux voies et les voies adjacentes en LRS Programme TURN et analyse des facteurs influençant la réponse des branchements sous l'effet d'une charge thermique</td>
<td>01/03/1999</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Mesures de résistance latérale et longitudinale: rapport de synthèse</td>
<td>01/04/1999</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Etudes à long terme concernant le comportement de la voie en LRS</td>
<td>01/04/1999</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Méthodes de mesure non destructives des efforts dans les longs rails soudés. Résumé</td>
<td>01/04/1999</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# D 214

**Pontrails pour vitesses > 200 km/h**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Synthèse bibliographique Comportement dynamique des pontsrails</td>
<td>01/11/1999</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Recommandations pour le calcul de la rigidité des tabliers de pont</td>
<td>01/12/1999</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Recommandations pour la détermination l'amortissement de tabliers de pontsrails</td>
<td>01/11/1999</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Interaction trainpont</td>
<td>01/12/1999</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Etude numérique de l'influence des irrégularités de voie dans les cas de résonance des ponts</td>
<td>01/12/1999</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Calcul des ponts à poutres isostatiques au passage d'un convoi</td>
<td>01/12/1999</td>
<td>1000.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Calcul des ponts à structure complexe au passage d'un convoi Logiciels de calcul dynamique</td>
<td>01/12/1999</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Confirmations expérimentales Partie A: Etude au banc du comportement du ballast sur les ponts sous l'effet d'accélérations élevées Confirmation de l'accélérationlimite du ballast Partie B: Comparaison calculs/mesures sur des modèles simplifiés de ponts rails Confirmation de la validité des calculs</td>
<td>01/12/1999</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Rapport final Partie A: Synthèse des résultats des travaux de recherche du D 214 Partie B: Proposition de fiche UIC</td>
<td>01/12/1999</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>

19/01/2024
D 214.2
Utilisation de convois universels pour le dimensionnement dynamique de pontsrails

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Synthèse des résultats du D 214.2 (Rapport final)</td>
<td>30/09/2000</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### D 216

#### Fatigue des pontsrails en béton

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Etat des connaissances</td>
<td>24/05/2002</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Essais sur modèles</td>
<td>24/05/2002</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Rapport final</td>
<td>31/01/2002</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 377</td>
<td>Comportement à la fatigue de poutres industrielles précontraintes pour tabliers de pontsrails.</td>
<td>01/12/1999</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>-------------</td>
<td>--------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Rapport final</td>
<td>01/04/1961</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Poursuite des essais effectués aux CFF (AarauRupperswil) et aux NS (Gorichem Giessendam). Point de la question au 1er janvier 1965</td>
<td>01/04/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Tenue des zones d'essais de l'ORE 2ème période d'observation 1965 1966 Effets des déraillements sur les traverses en béton</td>
<td>01/04/1968</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>CR 1</td>
<td>Compte rendu d'avancement</td>
<td>01/03/1958</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Détermination théorique des coefficients partiels et de combinaison

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Données de base pour les actions de trafic ferroviaire</td>
<td>01/12/1999</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Détermination théorique des coefficients partiels et de combination</td>
<td>01/12/1999</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Calculs comparatifs (comparaison entre le schéma de charges LM71 et le schéma de charges LM2000 et entre les règles de l'Eurocode et l'approche probabiliste de gamma et psi&lt;br&gt;Etude comparative des effets locaux, sur les éléments transversaux du plancher/tablier, des schémas de charges 2000 et 71 et des convois réels ayant servi à développer ces schémas Base théorique pour la vérification du futur schéma de charges 2000</td>
<td>01/12/1999</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td></td>
<td></td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------</td>
<td>----------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Rapport sur l'essai préliminaire effectué au pont des CFF sur le Rhône à Riddes (Suisse)</td>
<td>01/06/1957</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Ponts dalles en béton armé et poutrelles enrobées</td>
<td>01/10/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Longeron et entretoises</td>
<td>01/06/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Présentation des résultats sur les ponts métalliques</td>
<td>01/06/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Essais sur modèle et comparaison avec les résultats obtenus sur le pont d'Oerlikon</td>
<td>01/11/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>Essais de comparaison sur ponts de divers types (ponts métalliques et ponts mixtes)</td>
<td>01/06/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 15</td>
<td>Analyse statistique des effets dynamiques mesurés sur les ponts</td>
<td>01/04/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Études théoriques de l'effet dynamique dans les ponts</td>
<td>01/04/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 17</td>
<td>Aperçu des travaux du comité d'experts D 23 et établissement de formules générales pour le calcul de l'effet dynamique. Rapport final</td>
<td>01/04/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Directives pour l'exécution des essais de ponts en vue de la détermination des effets dynamiques</td>
<td>01/03/1959</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Rapport d'essais relatifs aux ponts de la série a3</td>
<td>01/04/1961</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Essais de la série a1 (Ponts à simple voie, avec poutres principales à âme pleine et voie supérieure)</td>
<td>01/10/1961</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Ponts métalliques à treillis à simple voie avec voie inférieure posée sans ballast sur les longerons</td>
<td>01/03/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Essais préliminaires sur modèle</td>
<td>01/03/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Ponts à simple voie, à poutres jumelles (série a7)</td>
<td>01/04/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Propositions provisoires pour la détermination des effets dynamiques dans les ponts métalliques</td>
<td>01/04/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Ponts en béton précontraint, simple voie</td>
<td>01/10/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>CR 1</td>
<td>Compte rendu d'avancement Rapport d'enquête</td>
<td>01/03/1955</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Abouts des ponts

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Description des travaux de la Phase II</td>
<td>01/05/1999</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
D 27
Détermination du poids du rail le plus économique

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Rapport d'enquête</td>
<td>01/12/1957</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
D 32
Détermination des principes à appliquer pour l'eclissage des rails UIC

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Rapport d'enquête</td>
<td>01/10/1959</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Problème du désherbage des voies

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Rapport d'enquête</td>
<td>01/11/1958</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## D 45

### Qualité des rails et moyens de la garantir

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Essais de choc</td>
<td>01/03/1959</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Examen des rails Thomas de la 3ème série d'essais par la méthode ultra sonore RALUS Rapports de documentation de l'IRSID et de la BAM</td>
<td>01/11/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Propositions pour la 6ème édition de la Spécification Technique 8600 pour la fourniture des rails Vignole en acier non traité Essais de définition et essais particu liers des rails en acier SiemensMartin de qualité courante ainsi que des rails de qualité naturellement dure, en acier SiemensMartin, E et LD (rapport final)</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Conditions d'application de la ST 8601 en ce qui concerne: l'éprouvette de traction, les tolérances, la recherche de la retassure</td>
<td>01/04/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Recueil de fiches de documentation sur les principaux défauts des rails</td>
<td>01/03/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Etude d'un dispositif mécanique d'enregistrement d'échos de défauts fournis par un appareillage à ultrasons</td>
<td>01/03/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Essais de choc et de définition (1ère et 2ème séries d'essais)</td>
<td>01/04/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Essais d'appareillages d'auscultation continue des rails en voie</td>
<td>01/10/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Contrôle de l'asymétrie du profil des rails</td>
<td>01/03/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Révision de l'album d'images macro graphiques limites annexé à la fiche 860 pour la fourniture des rails Essais de définition et essais particu liers sur des rails en acier Thomas à bon et à mauvais comportement en voie (3ème série d'essais)</td>
<td>01/06/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Application du caoutchouc pour les appareils d'appui de ponts

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Essais de fatigue sous charge verticale ondulée centrée avec angle de cisaillement constant, et sous variation ondulée de l'angle de cisaillement avec charge verticale constante</td>
<td>01/10/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Fatigue sous charge verticale ondulée excentrée Charges de rupture, propriétés de fluage, coefficients de frottement Recommandations provisoire</td>
<td>01/03/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RF 0</td>
<td>Essais sous températures extrêmes Recommandations (Rapport final)</td>
<td>01/10/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Sollicitation de la voie, du ballast et de la plateforme sous l'action des charges roulantes

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Sollicitation des rails</td>
<td>01/04/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Caractéristiques mécaniques du ballast (Essais en laboratoires et en ligne)</td>
<td>01/04/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Sollicitations dans le ballast et dans la plateforme (Résultats de la troisième étape du programme d'essais: mesures sous conditions dynamiques)</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Sollicitations répétées des argiles et projets de fondation de la voie</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Récapitulation des résultats d'études et d'essais contenus dans les rapports 1 à 12 Rapport final</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Distribution des contraintes dans les rails</td>
<td>01/06/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Sollicitation des attaches. Essais statiques et de fatigue effectués en laboratoire sur divers types de fixation: allemands, anglais et français</td>
<td>01/06/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Sollicitation dans la plateforme (Résultats de la première étape du programme d'essais)</td>
<td>01/06/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Augmentation des contraintes dans les rails lors du démarrage et du freinage</td>
<td>01/06/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Sollicitation des moyens d'attache Essais en voie</td>
<td>01/06/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Prescriptions relatives à la fourniture de ballast</td>
<td>01/06/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Sollicitations dans la plateforme (Résultats de la seconde étape du programme d'essais: influence des para mètres de traverses et de l'épaisseur de la construction)</td>
<td>01/04/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Sollicitations des traverses en béton</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 13</td>
<td>Calcul des traverses, par M. R. Sauvage</td>
<td>01/12/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Principes directeurs pour la conception des appareils de voie (profils de rails UIC 54 et UIC 60)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Etudes théoriques et principes directeurs</td>
<td>01/03/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>3. Dispositions constructives de l’aiguillage</td>
<td>01/06/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>4. Conception des croisements et traversées</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Résultats de l’enquête sur les principes géométriques et les principes de construction des appareils de voie simples prévus pour la voie normale</td>
<td>01/07/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>5. Conditions complémentaires à la conception des appareils de voie</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>6. Aspect général dans le cadre de l’augmentation des vitesses et des tonnages. Recommandations Rapport final</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>7. Complément au Rapport final No 6 Profil de railaiguille asymétrique pour le rail UIC 60</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 15</td>
<td>D 72 Principes directeurs pour la conception des appareils de voie (profils des rails UIC 54 et UIC 60) 1. Terminologie</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Mesure continue et réglage de la vitesse des wagons débranchés à la butte

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Rapport d'enquête</td>
<td>01/04/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Rapport d'enquête complémentaire</td>
<td>01/03/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Rendement des divers types de débranchement automatique</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Les coûts des différents systèmes</td>
<td>01/04/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Influence exercée par le futur parc de wagons équipés de l'attelage automatique sur le rendement des installations de triage automatique (rapport final)</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
D 81
Profil spécial de rail pour pose en tunnel

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Rapport final</td>
<td>01/04/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Protection des rails et de leurs attaches contre la corrosion (Etude complémentaire au rapport final)</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
**D 86**

**Essais d'assemblages par soudage à angle droit de deux poutres sollicitées à la flexion**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Essais statiques</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Essais dynamiques</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Rapport final</td>
<td>01/04/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Voies de conception non classique

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Rapport d'enquête</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Voie prototype sur dalle en béton des Chemins de fer Britanniques à RadcliffeonTrent (Phase II 197172)</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Etude théorique des influences exercées par des fissures dans la voie cons truite en béton</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Rapport technique concernant la cons truction de la superstructure sans ballast en gare de Rheda (Westphalie)</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Rapport sur le tronçon d'essai de voie non ballastée établi en gare d'Oelde. Réalisation constructive et mesures exécutées</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>Pose de voie sur dalle en béton pré contraint à NeuillysurMarne</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 15</td>
<td>Rapport technique sur la conception et la réalisation constructive de la superstructure sans ballast dans le tunnel du Heitersberg des chemins de fer fédéraux Suisses</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Voie d'essai sur dalles de Velim</td>
<td>01/10/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 17</td>
<td>Rapport résumé concernant les voies de conception non classique</td>
<td>01/04/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 18</td>
<td>Rapport d'enquête (Rapport final)</td>
<td>01/10/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Méthodes de mesure</td>
<td>01/06/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Essais de fatigue effectués en labora toire sur les types sélectionnés de dispositifs de pose directe pour lignes souterraines</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Coordination de la théorie et de la méthode expérimentale</td>
<td>01/04/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Rapport d'enquête</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Bruits et vibrations émis par les voies de conception non classique (Expériences faites à RadcliffeonTrent en 1969 et 1970)</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Voie d'essais à RadcliffeonTrent Construction et expérience acquise en service</td>
<td>01/04/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Essais en laboratoire et en site réel sur la rigidité et l'amortissement de divers systèmes sélectionnés de pose directe des voies sans ballast</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Voie prototype sur dalle en béton des Chemins de fer Britanniques en ligne principale à Duffield Construction et expérience acquise en service</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>

19/01/2024
# Etude des défauts de rails en voie

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Statistiques unifiées des retraits de rails</td>
<td>01/04/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Etude de la dynamique des défauts des rails</td>
<td>01/10/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Garantie des rails au tonnage</td>
<td>01/10/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Mesures en voie de l'importance des fissures transversales internes des rails. Recherches de la SNCB sur la dynamique des défauts d'abouts</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Ruptures de rails ayant provoqué des déraillements</td>
<td>01/04/1968</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Problèmes relatifs aux assemblages de ponts par boulons à haute résistance en construction métallique

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Etude du coefficient de frottement des surfaces de contact ayant subi des traitements de décapage différents</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Etude du coefficient de frottement des surfaces de contact protégées contre la corrosion</td>
<td>01/06/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Influence de l'exposition aux intempéries sur les coefficients de frottement des surfaces de contact protégées ou non protégées contre la corrosion</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Essais de longue durée</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Essais de fatigue sur assemblages à surface de contact protégées</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Protection des boulons, écrous et rondelles</td>
<td>01/04/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Influence de l'exposition aux intempéries sur des assemblages montés par boulons HR, sous diverses conditions</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Résumé du contenu des rapports 1 à 7 (rapport final)</td>
<td>01/10/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>-----------------------------------------------------------------------</td>
<td>-------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Situation actuelle de l'enrayage, bilan des travaux effectués</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Recommandations pour la réalisation et la fabrication d'un sabot d'enrayage allégé. Rapport final</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Critères d’appréciation de l’efficacité et de l’agressivité des produits de nettoyage

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Rapport d’enquête</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Procédés optimaux pour le nettoyage des revêtements modernes sur les faces extérieures des voitures et des engins moteurs</td>
<td>01/04/1972</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Rapport d’enquête et tableau des détergents actuellement utilisés pour le nettoyage extérieur des voitures</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Spécification technique pour la fourniture et directives pour le développement de produits de nettoyage extérieur des caisses</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Procédés d'examen non destructif

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Description des essais de contrôle par ultrasons et par magnétoscopie des essieuxaxes, réalisés en laboratoire</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Terminologie du contrôle nondestructif des matériaux</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Contrôles nondestructifs à la réception des rails en usine</td>
<td>01/04/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Contrôle par ultrasons à la réception en usine des bandages et jantes de roues monoblocs</td>
<td>01/09/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Contrôle des rails en voie</td>
<td>01/09/1981</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 121</td>
<td>Contribution à l'étude des méthodes de détection des défauts de rail par courants de Foucault, par MM. Prasil et Dogneton (SNCF)</td>
<td>01/10/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 124</td>
<td>Fréquences de contrôle des rails type UIC 60 en voie par méthode manuelle ultrasonore, par E. Chmiel</td>
<td>01/12/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 87</td>
<td>Description des essais de contrôle manuel aux ultrasons des roues mono blocs, réalisés en laboratoire par les CFR, par M. Ing. Dipl. vi Serban</td>
<td>01/05/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Contrôles non destructifs des matériels en service

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Aperçu des méthodes de contrôle non destructif de matériels utilisés pour les bandages, roues, essieuxaxes, ressorts et parties des dispositifs de traction</td>
<td>01/04/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Lois de la progression des fissures dans certains éléments de matériel ferroviaire. Dépouillement de la littérature et mise au point d'une équation empirique intéressant les contrôles non destructifs</td>
<td>01/04/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Fissures et ruptures susceptibles de se produire dans les bandages, les roues et les essieuxaxes en service</td>
<td>01/04/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Fissures et cassures susceptibles de se produire dans les rails et les soudures de rails</td>
<td>01/04/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Nature et taille des défauts critiques dans les roues et essieuxaxes</td>
<td>01/04/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Nature et importance des défauts critiques dans les rails et les soudures de rails</td>
<td>01/04/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Contrôle non destructif des roues, des essieuxaxes et des crochets de traction en exploitation ferroviaire: état d'avancement de la technique, expérience acquise et recommandations</td>
<td>01/09/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Contrôle des surfaces de roulement sans démontage des roues</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 155</td>
<td>Application de la mécanique de la rupture linéaire élastique en technique ferroviaire, par le Dr Ing. Edel</td>
<td>01/09/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 181</td>
<td>Modèle mathématique en vue de la prédiction des cycles optimaux de contrôle des essieuxaxes en service par la méthode aux ultrasons</td>
<td>01/01/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Protection des matériaux

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Procédés pratiques et machines utilisées pour le nettoyage des voitures</td>
<td>01/02/1963</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 20</td>
<td>Procédés utilisés pour l'enlèvement des couches de peinture sur les faces extérieures du matériel roulant</td>
<td>01/10/1963</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 21</td>
<td>Avaries au matériel roulant provoquées par les étiquettes collées</td>
<td>01/06/1964</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 24</td>
<td>Spécification pour les revêtements métalliques réalisés par projection en vue de la protection contre la corrosion des constructions en acier</td>
<td>01/02/1965</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 26</td>
<td>Peinturage du matériel roulant par pulvérisation (hydraulique) sans air</td>
<td>01/10/1965</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Application de peintures sur les faces extérieures des caisses de véhicules Partie I: Enquête concernant les systèmes de peinture actuellement utilisés Partie IIA: Recommandations pour la forme des surfaces, la protection contre la corrosion et les problèmes d’enduitage</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 32</td>
<td>Application de peintures sur les faces extérieures des caisses de véhicules Partie IIB: Recommandations pour l’ensemble des peintures de finition</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 33</td>
<td>Protection des parois intérieures des wagons tombereaux et des véhicules spéciaux de types divers</td>
<td>01/04/1970</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 34</td>
<td>Application de peintures sur les faces extérieures des caisses de véhicules Partie IIB: Recommandations pour l’ensemble des peintures de finition. Complément au Rapport No 32 concernant les nouveaux systèmes de peinture de finition (Rapport final)</td>
<td>01/04/1972</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Problèmes relatifs à la qualité des lubrifiants pour paliers

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>(Sans titre)</td>
<td>01/07/1959</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>------------------</td>
<td>------------</td>
<td>-------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Rapport final</td>
<td>01/03/1955</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>-------------</td>
<td>------------</td>
<td>-----------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Rapport final</td>
<td>01/03/1958</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Graisses pour paliers à rouleaux

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Essais effectués avec des graisses à base de savon de lithium</td>
<td>01/10/1961</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Mesure des températures dans des paliers à rouleaux en service</td>
<td>01/10/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Graisses pour organes de frein

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Essais effectués avec lubrifiants pour cylindres de frein à la Station de VienneArsenal Rapport final</td>
<td>01/11/1967</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RE 1</td>
<td>Lubrification des cylindres de frein Rapport d'enquête</td>
<td>01/03/1966</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Procédés modernes d'examen des métaux sans destruction

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Rapport de documentation</td>
<td>01/07/1961</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RF 0</td>
<td>Catalogue Application des procédés d'examen Recommandations</td>
<td>01/07/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Procédés de reconstitution des pièces usées

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Catalogue A  Documentation concernant les procédés de reconstitution des pièces usées Catalogue B  Procédés de reconstitution des pièces usées du matériel roulant Catalogue C  Procédés de reconstitution des pièces usées de la voie</td>
<td>01/07/1959</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Enquête complémentaire</td>
<td>01/10/1962</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Adjonctions (1963) aux catalogues A, B et C du rapport de résultats partiels No 1</td>
<td>01/10/1963</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Méthode de contrôle de la résistance à la corrosion des tôles d'acier au cuivre et bases d'une spécification pour un tel acier

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Rapport final</td>
<td>01/07/1958</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Matériaux isolants synthétiques pour lignes caténaires

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Essais en laboratoire sur éprouvettes en matériaux isolants; programme d'essais ORE</td>
<td>01/10/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Essais 'in situ' sur échantillons ou sur isoleurs en matériaux isolants synthétiques</td>
<td>01/04/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Exposé récapitulatif sur les essais effectués en laboratoire et en ligne conclusions et perspectives (rapport final)</td>
<td>01/04/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RE 0</td>
<td>Rapport d'enquête</td>
<td>01/03/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
E 58

Bâches de protection des chargements

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Rapport d'enquête</td>
<td>01/07/1959</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Rapport d'enquête et programme de travail</td>
<td>01/07/1961</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Définition des tissus enduits pour confection de bâches</td>
<td>01/10/1962</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Assemblage et réparation des tissus enduits</td>
<td>01/06/1963</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Opportunité d'essais en service et possibilité d'organisation dans le cadre de l'ORE</td>
<td>01/06/1964</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Mesures comparatives de bruit</td>
<td>01/06/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Propagation du bruit sur et au voisinage de lignes ferroviaires</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Principes de mesure de lutte contre le bruit engendré par les chemins de fer Rapport final</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Problèmes posés par l'application de l'attelage automatique sur les locomotives

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Rapport d'enquête</td>
<td>01/07/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Exemples de transformation de locomotives existantes et</td>
<td>01/10/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>de solutions retenues pour les locomotives à construire</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Unification des profils de roues

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Profils de bandage</td>
<td>01/04/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Recommandations concernant un profil de roue unique adapté à l'usure (profil UICORE), valable quels que soient le diamètre des roues et le type de véhicule</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Adaptation constructive des heurtoirs à l'attelage automatique

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Rapport d'enquête</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>--------------------------------------------</td>
<td>-------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Rapport préliminaire</td>
<td>01/04/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Complément de la recherche préliminaire</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Systèmes simplifies de commande linéaire des trains

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Conditions d'interface du système intégré Possibilités de simplification du système intégré de commande linéaire des trains</td>
<td>01/10/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Partie I Rapport final Fiabilité en service du système de commande continue des trains décrit dans le rapport ORE A 46/RP 6, Annexe 6A Partie II Annexes</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 109</td>
<td>Techniques statistiques pour l'analyse des données de fiabilité, établi par le GT S 1005</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Identification automatique des véhicules

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Identification automatique des véhicules: projet de contrat de concession de licences pour les répondeurs</td>
<td>01/10/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Projet de fiche UIC 9161 O.R</td>
<td>01/10/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Etat actuel de la solution technique de l'IAV</td>
<td>18/04/1990</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 231</td>
<td>Cahier des charges technique concernant l'identification automatique des véhicules (IAV)</td>
<td>01/01/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>-----------------------------------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>--------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Pollution de l'air due aux gaz d'échappement</td>
<td>01/10/1991</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Etat d'avancement de la traction diesel et perspectives d'avenir</td>
<td>01/10/1992</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP B</td>
<td>Rapport d'essais de l'homologation selon la fiche UIC 623 du moteur FIATIVECO AIFO 8297 SRI 10.00 (90°V12 avec turbocompresseur, 698 kW @ 2100 rpm). Ce document est la propriété de l'ERRI et de la société FIATIVECO Il ne doit pas être communiqué à des tiers sans l'accord des deux parties.</td>
<td>30/11/1993</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C</td>
<td>MAN D 2866 LUE 602 Rapport d'essai de type UIC et fiche 623 6 cylindres, couchés avec turbocompresseur, 300 kW @ 2100 rpm). Ce document est la propriété de l'ERRI et de la société MAN Nutzfahrzeuge AG. Il ne doit pas être communiqué à des tiers sans l'accord des deux parties.</td>
<td>28/02/1994</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>-------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 100</td>
<td>Technique de communications optiques basées sur les fibres optiques, et applications ferroviaires, par M. le Dr. E.E. Gelbstein (ORE)</td>
<td>01/04/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 76</td>
<td>Utilisations spécifiquement ferroviaires de fibres optiques</td>
<td>01/04/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Rapport d'évaluation technique par M. le Dring. E.E. Gelbstein</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>-------</td>
<td>----------</td>
<td>-------</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 95</td>
<td>Transmission d'informations intéressant la sécurité Evaluation des progrès technologiques récents en matière de transmission d'informations intéressant la sécurité, par M. le Dr Ing. E.E. Gelbstein, Conseiller Technique ORE</td>
<td>01/10/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>------------------------------------------------------------</td>
<td>--------------</td>
<td>--------</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 162</td>
<td>Utilisation rationnelle de l'énergie électrique en traction</td>
<td>01/08/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>---------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Rapport d'enquête concernant le captage du courant à grande vitesse (V &gt;= 200 km/h)</td>
<td>01/04/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Voitures à caisse inclinable

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Expériences acquises en service avec les voitures à caisse inclinable (VCI)</td>
<td>01/09/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>

19/01/2024
Principes de base pour le blocage des liaisons par vis

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Généralités et recommandations pour la sécurité</td>
<td>01/03/1992</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Détecteurs de défaillances dans les trains en marche

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Etat de la technique auprès de réseaux sélectionnés ainsi que collecte et dépouillement des réponses au questionnaire concernant les détecteurs</td>
<td>01/05/1995</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>-------------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>-------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Essais au banc dynamique Essais en ligne Synthèse des résultats</td>
<td>01/02/1995</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>-------</td>
<td>----------</td>
<td>-------</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 1</td>
<td>Etudes sur quelques problèmes particuliers du mouvement du lacet d'un véhicule ferroviaire, par M. le Prof. R. de Possel</td>
<td>01/11/1962</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 11</td>
<td>Descriptions d'installation d'essais particuliers</td>
<td>01/07/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 16</td>
<td>Etude de la stabilité transversale d'un véhicule ferroviaire circulant à grande vitesse, par M. R. Joly</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 211</td>
<td>Chemin de fer, technique et environnement par M. le Professeur Ir. N.H.C.E. Zevenhooven</td>
<td>01/07/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 221</td>
<td>Les systèmes automatiques de commande des trains en Europe et en Amérique du Nord</td>
<td>01/06/1989</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 234</td>
<td>Perspectives dans le domaine du développement des wagons Exposés et discussion</td>
<td>01/10/1990</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 235</td>
<td>Efforts de recherche communs de l'AAR (Association des Chemins de fer Américains) de l'Industrie Ferroviaire Américaine</td>
<td>01/10/1990</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 24</td>
<td>Roues du matériel remorqué</td>
<td>01/01/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 3</td>
<td>Exposé de la théorie de l'interaction entre la voie et le véhicule de chemin de fer Mouvement sur une voie en alignement droit, par M. le Prof. A.D. de Pater</td>
<td>01/03/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 30</td>
<td>Etude de la stabilité transversale d'un véhicule ferroviaire à deux essieux, par M. R. Joly</td>
<td>01/01/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 33</td>
<td>Représentationstypes de l'état géométrique des voies de zones d'essais ORE à partir de relevés topographiques, par MM. Toegel, Birmann, Dogneton, Hlasny, Shenton et Towpik</td>
<td>01/12/1974</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 35</td>
<td>Descriptions des principales installations d'essais des réseaux membres de l'ORE (2ème édition)</td>
<td>01/04/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 4</td>
<td>Document I: Flambage par rapport au plan horizontal d'une voie sur plateforme élastique, par M. l'Ing. F. Bijl</td>
<td>01/01/1957</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 46</td>
<td>L'image technique des chemins de fer dans 20 ans, par A. Semrau et collaborateurs</td>
<td>01/06/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 5</td>
<td>Document II: Du flambage horizontal d'une voie de grande longueur, par M. l'Ing. F. Bijl</td>
<td>01/01/1958</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 6</td>
<td>Document III: Détermination de la force de flambage dans le cas d'une voie longue NS 63 sur ballast de pier râlles, par M. l'Ing. F. Bijl</td>
<td>01/01/1958</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Catalogue of Reports & technical Documents

Catalogue des Rapports & Documents techniques

Katalog der Berichte & technischen Dokumente
Informationsübertragung im zug über eine zentrale datenleitung

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Auswertung der Firmenvorschläge</td>
<td>01/10/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Analyse von Störspannungen an Informationsleitungen in Zügen</td>
<td>01/10/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Pflichtenheft für Versuchsanlagen zur Informationsübertragung im Zug</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 79</td>
<td>Messfahrten zur Untersuchung der Informationsleitung im Zuge mit 29 Güterwagen der PKP mit automatischer Kupplung</td>
<td>01/08/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Entwicklungsberichte

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Begriffsbestimmung der Radverformungen Ursache der Radverformungen Ausswirkungen der verformten Räder Selbsttätige Ortung der verformten Räder (Umfragebericht)</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Empfehlungen für den Aufbau des Systemes einer Anlage zur Erkennung von Flachstellen Erprobung des vom Sachverständigenausschuss A 110 empfohlenen Systemes einer Anlage zur Erkennung von Flachstellen</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Eingehende Beschreibung des Gerätes JUL 400</td>
<td>01/10/1974</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Vergleichende Untersuchung der Betriebseinsätze der Geräte Kolumbus und JUL 400</td>
<td>01/04/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>-------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Allgemeine Betrachtungen</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Elektrische Umweltbedingungen bei elektronischen Signalanlagen</td>
<td>01/10/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Prüfverfahren für die Software von rechnergesteuerten Sicherheitssystemen (Dokumentation, Prüfung und Test)</td>
<td>01/10/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Verfahren zur sicheren Informationsausgabe auf Farbsichtgeräten bei Rechnersystemen</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Informationsmerkblatt über die wichtigsten Sicherheitsbedingungen, die bei der Verwendung von elektronischen Bauelementen in der Eisenbahnsignaltechnik zu berücksichtigen sind</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Katalog der Fehler von elektronischen Bauelementen Normen</td>
<td>01/10/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Unregelmäßigkeiten und Sicherheit in den Eisenbahnsicherheitssystemen</td>
<td>01/10/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Nichtelektrische Umweltbedingungen bei elektronischen Signalinstallationen</td>
<td>01/04/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Systemstrukturen, mit denen Sicherheit in der Signaltechnik gewährleistet werden kann Einführung</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Verfahren zur Berechnung der Funktionstüchtigkeit von Sicherheitssystemen</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Begriffsbestimmungen bezüglich die elektronischen Sicherungsanlagen</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Technische Forderungen für den Aufbau einer elektronischen Schaltkreistechnik, die nach dem failsafe Prinzip arbeitet</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Wie kann die Sicherheit beim Einsatz elektronischer Prozessrechner in der Signaltechnik gewährleistet werden? Einführung und Problemstellung</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 41</td>
<td>Zusammenstellung von Antworten der Eisenbahnverwaltungen zum Fragebogen des ORE bezüglich elektrischer Beeinflussungen von Eisenbahnsicherungsanlagen durch Umweltbedingungen, aufgestellt von SVA A 118</td>
<td>01/06/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 86</td>
<td>Einige Probleme der übertragung sicherungstechnischer Informationen, aufgestellt im Rahmen der Arbeiten des Sachverständigenausschusses A 118</td>
<td>01/11/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Verwendung von thyristoren in der eisenbahntechnik: folgen und lösungen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Theoretische Untersuchungen zur Ermittlung der Störbeeinflussungsnachrichten technischer Anlagen durch thyristorgesteuerte Triebfahrzeuge</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Untersuchung von Gleichstromsteller triebfahrzeugen</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Versuche mit mehreren Triebwagen in 3 kV Gleichstromnetz der SNCB</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Untersuchung und Ergebnisse der durch Thyristortriebfahrzeuge für 25 kV, 50 Hz und 60 Hz hervorgerufenen Störwirkungen</td>
<td>01/10/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Versuche im 1,5 kV Gleichstromnetz der NS</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Untersuchungen an Thyristor Wechselstromtriebfahrzeugen für 15 kV, 16 2/3 Hz und Beeinflussung von 100 Hz Gleisfreimeldeanlagen (Versuche mit der öBB Lokomotive 1043)</td>
<td>01/04/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Untersuchung der Rückwirkungen der Oberschwingungen im Fahrdienstnetz auf das speisende Hochspannungsnetz</td>
<td>01/04/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Untersuchung an Wechselstromtriebwagen für 16 2/3 Hz, Baureihe 420, mit verschiedenen Ausführungen von löschenbaren, unsymmetrischen Thyristorscheitlungen</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Stand der Untersuchungen und Zusammenfassung der bisher erzielten Ergebnisse über die Beeinflussung durch Thyristorsteuerungen</td>
<td>01/10/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Untersuchung der Störwirkungen von Triebfahrzeugen mit Gleichstromstellern im 1,5 kV Netz der SNCF</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Untersuchung über Beeinflussungen von Gleisstromkreisen durch statische Umrichter für die elektrische Heizung von Reisezugwagen</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Harmonische des Fahrstromes bei Gleichstromsteller Triebfahrzeugen</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Beeinflussung von Gleisstromkreisen mit Motorrelais für 100 Hz durch thyristorgesteuerte Triebfahrzeuge für 16 2/3 Hz</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Beeinflussung der Signalanlagen durch den Betrieb von thyristorgesteuerten Triebfahrzeugen im Netz der CSD</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Beeinflussung der Energieversorgungsanlagen durch den Betrieb von thyristorgesteuerten Triebfahrzeugen im 25 kV/50 Hz Netz der CSD</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Untersuchung der Beeinflussung von Fernmeldeleitungen und der Datenübertragung bei Wechselstromtraktion</td>
<td>01/04/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Schlussbericht (1. Teil) Technische und wirtschaftliche Bewertung der mit Thyristoren realisierbaren Möglichkeiten aus der Sicht des Anwenders</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Probleme der Leistungstechnik Untersuchung der Nachteile im Bereich der Leistungsentnahme</td>
<td>01/04/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Probleme der Beeinflussung informationstechnischer Anlagen. Untersuchung der Nachteile im Bereich der elektromagnetischen Verträglichkeit von Stark und Schwachstromanlagen</td>
<td>01/04/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Endbetrachtungen Gegenüberstellung der Vor und Nachteile</td>
<td>01/04/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Auswirkung der Verwendung von Saugtransformatoren auf die Grösse und die Ausbreitung der durch Thyristortriebfahrzeuge verursachten Harmonischen</td>
<td>01/04/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Verwendung von thyristoren in der eisenbahntechnik: folgen und lösungen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Vergleichversuche von Thyristortriebfahrzeugen für 16 2/3 Hz auf derselben Versuchsstrecke</td>
<td>01/10/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Addition von psophometrisch bewerteten Störströmen mehrerer Wechselstrom Thyristortriebfahrzeuge</td>
<td>01/10/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Untersuchung an Wechselstromtriebfahrzeugen mit verschiedenen Thyristorschaltungen (Versuche und Ergebnisse mit der BLS Lokomotive Re 4/4 Nr. 161)</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Systeme der Steuerung von Gleichstromstellern</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Versuche mit einem statischen Frequenzumrichter für 50 16 2/3 Hz</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Untersuchung der Beeinflussung von Gleisstromkreisen</td>
<td>01/10/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 108</td>
<td>Zugelassene Störabstände bei Gleisstromkreisempfängern Verfasser: H. Studnicka, öBB</td>
<td>01/08/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 31</td>
<td>Dreisprachige gebräuchliche Fachausdrücke und Begriffsbestimmungen bei der 'Verwendung von Thyristoren in der Eisenbahntechnik'</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 39</td>
<td>Mess und Registrierverfahren von Störungen an Gleisstromkreisen durch Thyristorlokomotiven, aufgestellt von der Arbeitsgruppe 4 des ORESachverständigenausschusses A 122</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 40</td>
<td>Der Einfluss von Thyristor Geräuschen auf die Güte einer Fernsprechverbindung, von Herrn Dr.Ing. Vollmeyer</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 53</td>
<td>Bestimmung der elektrischen Gleisparameter in Abhängigkeit von der Frequenz und den vormagnetisierenden Strömen, aufgestellt vom ORESachverständigenausschuss A 122</td>
<td>01/11/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 56</td>
<td>Versuche mit der Thyristorlokomotive 184 der DB und der Lokomotive E 444 der FS auf dem Streckennetz der FS mit 3 kV Gleichstrom, vom SVA A 122</td>
<td>01/06/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 64</td>
<td>Messung von Störbeeinflussungen in Bahnunterwerksfiltereinstellungen und Gleisstromkreisen, verursacht durch Gleichstromsteller Triebfahrzeuge, aufgestellt vom ORESVA A 122</td>
<td>01/09/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 72</td>
<td>Verteilung des Fahrleitungsstromes zwischen Schiene und Erde in Abhängigkeit von der Frequenz und von der Entfernung vom Unterwerk, aufgestellt vom ORESachverständigenausschuss A 122</td>
<td>01/09/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 73</td>
<td>Experimentelle Untersuchung zur Ermittlung des störenden Einflusses elektrischer Triebfahrzeuge bei Wechselstromsystem (25 kV, 50 Hz) und bei Gleichstromsystem (3 kV) auf die Fernmeldeanlagen. Teil I: Versuchsergebnisse der SNCF auf der Strecke Annemasse St. Gervais (25 kV, 50 Hz) Teil II: Versuchsergebnisse der PKP auf der Strecke Chabôe;wkáskawina (3 kV Gleichstrom)</td>
<td>01/10/1984</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 91</td>
<td>Berechnung der durch die elektrische Zugförderung hervorgerufenen Störung der Gleisstromkreise, aufgestellt vom ORESachverständigenausschuss A 122</td>
<td>01/06/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 92</td>
<td>Schwingungsvorgänge im Traktionskreis, aufgestellt vom ORESachverständigenausschusss A 122</td>
<td>01/12/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 93</td>
<td>Untersuchung der Ausbreitung und überlagerung von Stromrichter Oberschwingungen im Bahnnetz 16 2/3 Hz sowie von Möglichkeiten zur Dämpfung der Fahrleitungsresonanzschwingungen, aufgestellt vom ORESVA A 122</td>
<td>01/06/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Automatische warnung der arbeitsrotten

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Umfrage über den Stand und die Art der bei den Mitgliedsverwaltungen des ORE angewandten Systeme und Anlagen zur automatischen Rottenwarnung (Teil I: Pflichtenheft für Automatische Rottenwaranlagen; Teil II: Erläuterungen zum Pflichtenheft für Automatische Rottenwaranlagen)</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Prüfbuch über automatische Rottenwarnanlagen (AuRoWa) Zusammenfassung der Prüfergebnisse der ElektronikVersuchs stelle WienArsenal Zusammenfassender Bericht und Ausblick auf die Entwicklung automatischer Rottenwarnanlagen (Schlussbericht)</td>
<td>01/04/1981</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Methode zur Messung der durch die Gleisbaumaschinen hervorgerufenen Geräusche</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Umfrage über die Verwendung von akustischen und optischen Warnsignalgebern</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Methode zur Messung der durch die Gleisbaumaschinen hervorgerufenen Geräusche</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Untersuchung und Erprobung von Methoden zur optischen Warnung von Arbeitsrotten bei Nacht und in Tunneln; Schlussfolgerungen und Empfehlungen</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Umfragebericht über die Zweckmäßigkeit der Anwendung und der Gestaltung von individuellen Warneinrichtungen für Personen, die sich im Gefahrenbereich der Gleise befinden</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 113</td>
<td>Automatische Zugmeldeanlage 'AZW 5' Prüfbericht Funktions und Sicherheitsprüfung</td>
<td>01/03/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 114</td>
<td>Automatische Zugmelde anlage 'Miniawa'. Prüfbericht Funktions und Sicherheitsprüfung</td>
<td>01/03/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 115</td>
<td>Automatische Zugmeldeanlage 'Pintsch Bamag'. Prüfbericht Funktions und Sicherheitsprüfung</td>
<td>01/03/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 116</td>
<td>Automatische Zugmeldeanlage 'AEGTele funken'. Prüfbericht Funktions und Sicherheitsprüfung</td>
<td>01/03/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 117</td>
<td>Automatische Zugmeldeanlage 'AZW 5 Siliani'. Prüfbericht Funktions und Sicherheitsprüfung</td>
<td>01/03/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 99</td>
<td>Untersuchung elektroakustischer Warnsignalgeber auf die überwachungsmöglichkeit im Sicherheitssystem einer AUROWA, aufgestellt von der DR im Rahmen der Arbeiten des SVA A 124</td>
<td>01/03/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Fahrstromabnahme bei hoher Geschwindigkeit und hoher Leistung

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Dynamisches Verhalten des Systems 'Fahrleitung/Stromabnehmer' Vergleich zwischen BR- und SNCF-Streckenversuche</td>
<td>01/10/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Leichtbau-Hochspannungswechselstrom Fahrleitung bis zu 300 km/h</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Umfrage über Fahrleitungsbauarten, Einspeisung und Schutz</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Stromabnahme mit Hilfe eines Lichtbogens</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Datenprogramm zur Ermittlung der in den Fahrleitungen zu übertragenden Leistungen</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Erwärmung und Belastbarkeit der Fahrleitung durch Betriebsströme</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Belastbarkeit von Drähten und Seilen des Fahrleitungskettenwerkzeug mit kurz schlussströmen</td>
<td>01/04/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Zulässige Strombelastung im Stillstand und beim Anfahren an der Kontakttelle Fahrdraht/Stromabnehmer</td>
<td>01/04/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Abnahme von grossen Strömen an der Kontaktstelle Fahrdraht/Stromabnehmer bei hohen Geschwindigkeiten</td>
<td>01/04/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 60</td>
<td>Fahrleitungs und Stromabnehmerversuche bei hoher Geschwindigkeit im Elsass im November 1975, aufgestellt von der SNCF</td>
<td>01/08/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 62</td>
<td>Schnellfahrversuche der DB auf der Strecke Gütersloh-Neubeckum zur Komponentenerforschung des Systems Fahrleitung/Stromabnehmer, von Herrn K.H. Bauer</td>
<td>01/06/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 68</td>
<td>Einrichtungen zur Ermittlung des quadratischen Mittelwertes von Fahrleitungstüngströmen, von Herrn K. Bauer, BZA München, DB (Teil 1) und dem Forschungsamt der PKP (Teil 2)</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 82</td>
<td>Fahrstromabnehmerversuche bei hoher Geschwindigkeit auf der Schnellfahrstrecke Direttissima Roma-Firenze im April 1978, aufgestellt vom Fahrzeug und Zugförderungsdienst der FS</td>
<td>01/05/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 83</td>
<td>Messen der Anpresskraft zwischen Fahrleitung und Stromabnehmer (Methoden der BR, SNCF und DB), aufgestellt von BR, SNCF (Direction du Matériel Département MC) und DB</td>
<td>01/05/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 84</td>
<td>Analyse der Parameter für Gleichstromabnehmer für Geschwindigkeiten von 250-300 km/h, aufgestellt von Frau Roman (PKP)</td>
<td>01/05/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 90</td>
<td>Schnellfahrversuche der DB auf der Strecke Gütersloh-Neubeckum 1976 zur Bestimmung der Komponenten des Fahrleitungs-Stromabnehmersystems (Fortsetzung), von Herrn D. Schmitt Manderbach, BZA München</td>
<td>01/05/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>

19/01/2024
<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Klassifizierung des Eisenbahngeländes für die Wellenausbreitung</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Funkausbreitung in Bahnhöfen</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Funkausbreitung auf Eisenbahnstrecken</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Funkausbreitung in Tunneln mit ab strahlenden Kabeln</td>
<td>01/10/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Funkausbreitung in Tunneln (Natürliche Ausbreitung)</td>
<td>01/04/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Zusammenfassender Bericht und Handbuch für den Entwickler (Schlussbericht)</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 103</td>
<td>Rechnerprogramm zur Ermittlung der Funkfeldstärke auf Eisenbahnstrecken</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Datenübertragungen mit Geschwindigkeiten bis zu 9,6 kbit/s

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Bericht über die Arbeiten des Ausschusses (Schlussbericht)</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>--------------</td>
<td>-----------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Zusammenstellung von publizierten Literaturstellen und Analyse von Anwendungen</td>
<td>01/09/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Verwendung von Sicherheitsinformationen unter Systemen oder Anlagen</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Verwendung von nicht sicherheitsspezifischen Systemen oder Anlagen</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Sicherheitsnachweis für sichere Rechnersysteme</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Ausfallkatalog der elektronischen Baulemente</td>
<td>01/04/1988</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Empfehlungen für Schutzverfahren und Standards, geeignet für Übertragung von Sicherheitsinformationen</td>
<td>01/04/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Theoretische Grundlagen zur Übertragung von Sicherheitsinformationen</td>
<td>01/12/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Software für Sicherheitssysteme ein Überblick</td>
<td>01/04/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Übersicht der verfügbaren Mittel zum Schutz von Sicherheitsinformationen bei der Übertragung</td>
<td>01/09/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Fehler in digitalen Übertragungs systemen</td>
<td>01/04/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Pflichtenheft für sichere Rechner systeme</td>
<td>01/09/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Systementwurf für sichere Rechner systeme</td>
<td>01/04/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Die Bewertung der Sicherheit von Übertragungssystemen</td>
<td>01/04/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Entwicklung von Software für sichere Rechnersysteme</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 177</td>
<td>Verwendung elektronischer Bauelemente in der Eisenbahntechnik Rechnerprogramme zur Messung und Analyse von Übertragungsfehlerstrukturen für verschiedene Übertragungsmedien und Störquellen</td>
<td>01/01/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 184</td>
<td>Ergebnisse der Messung und Analyse von Übertragungsfehlerstrukturen für verschiedene Übertragungsmedien und Störquellen, von Dipl.Ing. G. List</td>
<td>01/05/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 185</td>
<td>Verwendung elektronischer Bauelemente in der Eisenbahntechnik Untersuchungen über die Wirksamkeit von Codes zum Schutz von Information gegen Übertragungsfehler, von Dipl.Ing. G. List</td>
<td>01/04/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Störungen bei den eisenbahnfunkverbindungen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Planung von Verkehrsfunkverbindungen unter Berücksichtigung von eisenbahn typischen Impulsstörungen. Ergebnisse der Störungsmessungen und ihre Anwendung</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Optimierung der Antennenanordnung zur Erhöhung der Entkopplung benachbarter Antennen (Schlussbericht)</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 167</td>
<td>Störungen von Eisenbahnfunkverbindungen (Literaturbericht) Funkstörungen durch unmittelbar benachbarte Funknetze und Nachrichtenmittel</td>
<td>01/01/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Systeme zur individuellen warnung von personen im gleisbereich

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Problemanalyse</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Pflichtenheft für Systeme zur individuellen Warnung von Personen im Gleisbereich</td>
<td>01/04/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3/1</td>
<td>Teil I Pflichtenheft für individuelle und kollektive Warnsysteme für Personen im Gleisbereich</td>
<td>01/12/1996</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3/2</td>
<td>Teil II Erläuterungen zum Pflichtenheft für individuelle und kollektive Warnsysteme für Personen im Gleisbereich</td>
<td>01/12/1996</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Schlussbericht über die Entwicklung der Vorseriengeräte der Individualwarn anlage IWA</td>
<td>01/01/1994</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Schlußbericht</td>
<td>01/11/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 156</td>
<td>Funkausbreitung an Oberbaumaschinen, aufgestellt von DR und MAV</td>
<td>01/10/1983</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 157</td>
<td>Hörbarkeitsversuche mit Warnsignalen für die individuelle Warnung, von Dipl.Ing. Roman Bednarkiewicz</td>
<td>01/02/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 158</td>
<td>Sicherheits und Zuverlässigkeitsbe trachtungen für Individualwarnanlagen</td>
<td>01/08/1983</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 172</td>
<td>Hörbarkeitsversuche mit Dauerwarnsignalen für die individuelle Warnung von Personen im Gleisbereich (Dipl.Ing. Roman Bednarkiewicz, PKP)</td>
<td>01/12/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 187</td>
<td>Laborversuche mit Detektoren aufge stellt von der ElektronikVersuchs stelle WienArsenal für und mit dem OREAusschuss A 158</td>
<td>01/01/1987</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 203</td>
<td>Feldversuche mit AEGZugdetektoren Dipl.Ing. STAAB Zentralstelle Sicherungs und Tele kommunikationstechnik der Deutschen Reichsbahn</td>
<td>01/12/1991</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 238</td>
<td>Feldversuche mit IWAPrototypen</td>
<td>01/06/1991</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 288</td>
<td>Workshop über die IWAIndividualwarn anlage zur Warnung der Personen im Gleisbereich Kurzfassung zum Prüfbericht über die Sicherheitsprüfung der Individualwarn anlage der Firma STEIN GmbH (Deutsch land) Autor: Herr LIST (ETI Arsenal, Wien)</td>
<td>01/03/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 318</td>
<td>Präsentation des funkbetriebenen Warn systems IWS Tagungsbuch Rom, 27. Juni 1996</td>
<td>01/05/1995</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 349</td>
<td>Individualwarnsystem IWS Bericht über die Entwicklung und Erprobung.</td>
<td>01/06/1997</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>-------</td>
<td>--------------</td>
<td>-----------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Richtlinien für den Entwurf faseroptischer Kommunikationssysteme</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Anwendungen im Fahrzeugpark und Unter suchung von Steckverbindungen in automatischen Kupplungen bei der Wiener Stadtbahn</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 144</td>
<td>Anwendung optischer Verbindungen bei den Eisenbahnen. Systeme installiert oder im Bau Ende 1982.</td>
<td>01/11/1983</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 171</td>
<td>Bruch optischer Fasern mit besonderem Bezug auf Schwingungen Literatur nachweis, von W.R. Smith, ORE Ingenieur</td>
<td>01/09/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 194</td>
<td>Durchführung und Bewertung von Methoden zur Verbindung optischer Fasern vor Ort im Eisenbahnbereich</td>
<td>01/02/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Energieprobleme der eisenbahn

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Auswertung der Antworten der Bahnen auf die Umfrage hinsichtlich des Energie verbrauches</td>
<td>01/04/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Untersuchungen zur Effektivität technischer Hilfsmittel zur Durchsetzung einer möglichst energieoptimalen Fahrweise</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Modellversuche im Windkanal zur Verringerung des aerodynamischen Widerstandes von Güterwagen</td>
<td>01/04/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Streckenversuche zur Verringerung des aerodynamischen Widerstandes von Güterwagen</td>
<td>01/09/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Auswertung der Antworten der Bahnen auf die Umfrage hinsichtlich der Anwendung technischer Hilfsmittel zur energie optimalen Fahrweise</td>
<td>26/09/1989</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Gesamtwirtschaftliche Aspekte der Energiepolitik der Eisenbahnen</td>
<td>25/10/1990</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Modellversuche im Windkanal zur Verringerung des aerodynamischen Widerstandes von Güterwagen</td>
<td>01/10/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Streckenversuche zur Verringerung des aerodynamischen Widerstandes von Güterwagen</td>
<td>01/07/1992</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Berechnungsmethoden für die bestimmung der störungen von schwachstrom-/nanlagen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Literaturstudie Rohübersetzung der englischen Fassung</td>
<td>01/04/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Kenndaten der Versuchseinrichtung von Velim</td>
<td>26/09/1989</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Überschlagsverfahren zur Abschätzung der (psophometrisch bewerteten) Quer spannung und seine Verwendung für die Lokomotiveversuche in Velim</td>
<td>04/04/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Zugortung

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Übersicht über die Zugortungsfunktionen und methoden</td>
<td>01/01/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Auswertung der Antworten auf den Fragebogen 'Verbesserte elektromagnetische Störfestigkeit'</td>
<td>01/03/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Schlussbericht</td>
<td>01/12/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Funkausbreitung im Eisenbahnwesen einschließlich der Aspekte der Übertragung von Sicherheitsinformationen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Funkausbreitung in Bahnhöfen, auf Eisenbahnstrecken und in Tunneln im 900 MHzBand</td>
<td>01/06/1993</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Übertragung von Sicherheitsinformationen (Schlussbericht)</td>
<td>01/07/1992</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 226</td>
<td>Literaturbericht Funkausbreitung im 900 MHzBand</td>
<td>01/04/1990</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 256</td>
<td>Funkausbreitung im Eisenbahnwesen einschließlich der Aspekte der Datenübertragung von Sicherheitsinformationen  Beschreibung des 900 MHzMesssystems</td>
<td>01/07/1992</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------</td>
<td>---------------</td>
<td>-------------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Simulation des dynamischen Verhaltens des Systems Oberleitung/Stromabnehmer (Simulation mit 2 angehobenen Strom abnehmern)</td>
<td>01/04/1996</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Schlußbericht</td>
<td>01/02/1997</td>
<td>1000.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>An der Kontaktstelle Oberleitung/Strom abnehmer zulässiger Strom im Stillstand und beim Anfahren Simulation der Dynamik des Systems Stromabnehmer/Oberleitung mit vier angehobenen Stromabnehmern</td>
<td>01/03/2013</td>
<td>700.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>An der Kontaktstelle Oberleitung/Strom abnehmer zulässiger Strom im Stillstand und beim Anfahren Simulation der Dynamik des Systems Stromabnehmer/Oberleitung mit vier angehobenen Stromabnehmern</td>
<td>01/01/1996</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Untersuchung zur technischen Kompatibilität der Schleifleisten und Fahrdrähte</td>
<td>01/06/1996</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Untersuchung zur technischen Kompatibilität der Schleifleisten und Fahrdrähte</td>
<td>01/06/1996</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>An der Kontaktstelle Oberleitung/Strom abnehmer zulässiger Strom bei hoher Geschwindigkeit</td>
<td>01/09/1996</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Messung des elektrischen Kontakt widerstandes des Systems 'Fahrdraht Schleifleiste'</td>
<td>01/05/1996</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Stromabnehmer/Oberleitung Dynamische Simulation. Phase 3: Stromabnehmer optimierung Parameteruntersuchung des elektrischen thermischen Kontakte zwischen Fahr draht und Schleifleiste durch Simulation</td>
<td>01/09/1996</td>
<td>1000.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Vergleichende Untersuchung der Strom abnehmer ATR 90, DSA 350S und B &amp; W im Schwingprüfstand in München Freimann</td>
<td>01/07/1996</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 343</td>
<td>Zusammenstellung von Messdaten mit ICEZügen</td>
<td>01/06/1996</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 348</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Automatische identifizierung der fahrzeuge

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Vergleich der verschiedenen AFISystem varianten</td>
<td>04/04/1991</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Empfehlung eines Systems für die Automatische Fahrzeugidentifizierung</td>
<td>01/04/1992</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 241</td>
<td>Laborversuche zur automatischen Fahrzeugidentifizierung (AFI)</td>
<td>01/06/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Berechnung der Fundamente und Fahrleitungsmasten

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Fundamente, Versuchsergebnisse, Schlussfolgerungen und praktische Anwendung</td>
<td>01/02/1957</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
**Streckentrenner für fahrleitungen**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Schlussbericht</td>
<td>01/06/1960</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>CR 1</td>
<td>Bericht über die Umfrage</td>
<td>01/08/1954</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>CR 2</td>
<td>Ergänzung zum Bericht über die Umfrage</td>
<td>01/03/1955</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>CR 1</td>
<td>Beschreibung der Versuchsmaschine zur Messung des Verschleisses und Zusammenfassung der ersten Versuchsergebnisse</td>
<td>01/01/1956</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Ortnungsanlagen zur feststellung von unregelmäßigkeiten bei fahrenden/nzügen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>DT 353</td>
<td>Prüfung von Heißläuferortungsanlagen Teil 1: Allgemeine Beschreibung der Prüfung.</td>
<td>01/04/1997</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Signaltechnische Einrichtungen in Gleisen auf Beton- oder Stahlschwellen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Der elektrische Widerstand von Gleisstromkreisen bei Gleisen mit Holz, Beton und Stahlschwellen sowie Möglichkeiten zur Verbesserung der Isolierung</td>
<td>01/06/1957</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Untersuchung der elektrischen Charakteristiken eines Gleisstromkreises</td>
<td>01/06/1957</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Methoden für die Berechnung von Gleisstromkreisen</td>
<td>01/06/1957</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Umfragebericht über die isolierenden Eigenschaften des Holzschwellenoberbaues</td>
<td>01/03/1959</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Achszählanlagen</td>
<td>01/03/1959</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Die elektrischen Eigenschaften eines Gleises auf Holzschwellen und die praktische Bestimmung seiner wesentlichen Kenngrössen</td>
<td>01/04/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Die elektrische Isolierung der Schienen auf Betonschwellen</td>
<td>01/10/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Zusammenfassende Darstellung der Arbeiten des Ausschusses</td>
<td>01/10/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
A 3

Verhalten der Stromabnehmer und der Fahrleitung bei hohen Geschwindigkeiten

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Definition von Schienenkopfprofilen und Schienenkopfprofiltoleranzen</td>
<td>01/04/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 14</td>
<td>Dreisprachiges Fachwörterverzeichnis für 'Fahrleitungen und Stromabnehmer'</td>
<td>01/12/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Untersuchung der relais für signalanlagen zwecks erreichung der
größstmöglichen lebensdauer unter berücksichtigung ihrer abmessungen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RF 0</td>
<td>Schlussbericht</td>
<td>01/10/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Störungen in den stromversorgungs- und verteilungsnetzen für die/nelektrische zugförderung

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RF 0</td>
<td>Schlussbericht</td>
<td>01/10/1964</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>----------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Zwischenbericht über die Untersuchungen der elektrischen Isolierung einer Oxydschicht auf Schienenstahl</td>
<td>01/07/1957</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Mittel zur Vermeidung der Schwierigkeiten, die beim Betrieb von Gleisstromkreisen durch Sandstreuen hervorgerufen werden</td>
<td>01/11/1957</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Entwicklung eines Schleifstückes für Triebwagen. Gleisstromkreise mit neuartigen Speisungsarten</td>
<td>01/03/1958</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Untersuchung des Kontaktes Rad-Schiene im statischen Zustand. Fall der Gleise mit Oxydschicht</td>
<td>01/11/1958</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Die wissenschaftlichen Grundlagen des elektrischen Kontaktes zwischen zwei festen Körpern mit oxydierten Oberflächen</td>
<td>01/11/1960</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Der Einfluss besandeter Schienen und verschmutzter oder oxydiertes Laufräder auf die Funktion der Gleisstromkreise</td>
<td>01/11/1960</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Der elektrische Kontakt zwischen Schiene und rollendem Rad bei nicht metallisch reinen Oberflächen. Die Frequenzabhängigkeit der Radsatz impedanz</td>
<td>01/03/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RF 0</td>
<td>Schlussbericht</td>
<td>01/03/1962</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Übertragung von Informationen zwischen Gleis und Triebfahrzeug

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Grundlagen</td>
<td>01/04/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Auswertung der Angebote der Industrie</td>
<td>01/10/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Allgemeine Beschreibung von Überwachungssystemen Ermittlung des Informationsbedarfes</td>
<td>01/06/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Technische Lösungen und Kosten verschiedener Überwachungssysteme einer Vergleichsstrecke</td>
<td>01/06/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Ergebnisse der praktischen Übertragungversuche und der Messung von Kabelmerkmalen</td>
<td>01/04/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Beispiele eines europäischen Systems der linienförmigen Zugbeeinflussung</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 123</td>
<td>Linienzugbeeinflussung, aufgestellt von der Arbeitsgruppe S 1005</td>
<td>01/04/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Isolierte schienenstösse für gleisstromkreise

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Aufgaben und Konstruktionsgrundsätze der isolierten Schienenstösse sowie Ergebnisse der Versuche im Gleis und im Laboratorium</td>
<td>01/11/1958</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RF 0</td>
<td>Aufgaben und Konstruktionsgrundsätze der isolierten Schienenstösse. Ergebnisse der Versuche im Gleis und im Laboratorium. Empfehlungen (Schlussbericht)</td>
<td>01/10/1961</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>--------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Versuche mit Hörnerableitern auf Fahrleitungen für Gleichstrombahnen</td>
<td>01/03/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Versuche über die Fortpflanzung von Stossspannungen in einer Fahrleitung von 1500 und 3000 Volt</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Ableiterbauarten für Unterwerke, Kuppelstellen und Fahrzeuge mit 1500 und 3000 Volt</td>
<td>01/04/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Allgemeiner Überblick über die verschiedenen Lösungen für den Schutz, Tendenzen der Zukunft und noch unge löste Fragen. Schlussbericht</td>
<td>01/04/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Schaltüberspannungen, die durch Schmelzsicherungen in Gleichstromzug förderungsanlagen von 3 kV und 1,5 kV verursacht wurden</td>
<td>01/04/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Versuche an Ventilableitern (Gleichstrom 1500 V und 3000 V)</td>
<td>01/03/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Betriebsversuche mit Ventil und Hörnerableitern (3 kV Gleichstrom)</td>
<td>01/03/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Umfrage über den Schutz von Wechselstromanlagen und Wechselstromtriebfahrzeugen gegen Überspannungen</td>
<td>01/10/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Versuche mit Ventilüberspannungstableitern (Gleichstrom 1500 V) sowie mit Kondensatorableitern (Gleichstrom 1500 V und 3000 V)</td>
<td>01/10/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Definition der Elemente des Problems des Schutzes gegen Überspannungen</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Vergleich im Betrieb der verschiedenen Arten von Ableitern für Fahrleitungen 1,5 kV und 3 kV</td>
<td>01/11/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Überschlagversuche an Fahrleitungsisolatoren</td>
<td>01/11/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Einfluss von Eis und Rauhreif auf die Einrichtungen und die Triebfahrzeuge/nder elektrischen Zugförderung

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Versuche im Kälteschrank</td>
<td>01/06/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Vereisungsvorgänge an Stromabnehmern</td>
<td>01/10/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Vereisungsvorgänge an Stromabnehmern</td>
<td>01/02/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Enteisungsversuche an Fahrleitungen</td>
<td>01/06/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Abnutzung von schleifstücken und fahrdraht bei Verwendung von metallischen/noder gemischten schleifstücken

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Umfragebericht</td>
<td>01/10/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Zweiter Bericht über die Umfrage</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Betriebsversuche: Teil I</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Empfehlungen für den Bau von Stromabnehmern auf Triebfahrzeugen für den internationalen Verkehr</td>
<td>01/04/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Betriebsversuche: Teil II</td>
<td>01/04/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Übersicht, Gegenüberstellung und Analyse der Ergebnisse der Streckenversuche Schlussfolgerungen und Empfehlungen</td>
<td>01/04/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Annäherungszeitangleicher für blinklichtanlagen an bahnübergängen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Grundlegende theoretische Untersuchungen</td>
<td>01/10/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Einfluss von Beschleunigungsverminderungen Entwurf eines Pflichten heftes</td>
<td>01/03/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Datenübertragung auf eisenbahn-fernsprechverbindungen mit geschwindigkeiten/nab 600 bd

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Grundlegende Studien</td>
<td>01/10/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Messungen auf bestehenden Fernsprechverbindungen</td>
<td>01/04/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Auswertung der Messungen, die auf bestehenden Fernsprechverbindungen durchgeführt wurden</td>
<td>01/10/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Beschreibung von Datenübertragungs systemen, Endgeräten und Übertragungs geräten (Modems)</td>
<td>01/06/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Messprogramme Beschreibung und Auf gabengebiet des Messplatzes</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Beschreibung der einzelnen Teile des Messplatzes und ihre Bedienung Erste Messergebnisse</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Durch NFWahlübertragungsverfahren in benachbarten NF und TFFernsprech leitungen verursachte Störungen und Massnahmen zu ihrer Verminderung</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Beeinflussung von Fernsprechkreisen für die Datenübertragung durch Dispatcher systeme von Western Electric und durch Triebfahrzeuge mit Phasenanschnitt steuerung</td>
<td>01/04/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Schlussempfehlungen für die Merkmale der Eisenbahnschaltungen als Teile eines Datenübertragungsnetzes sowie Darlegung der für den Aufbau eines derartigen Netzes zugrunde zu legenden Bedingungen Schlussbericht</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Anwendung von hertzschen kabeln für die stromkreise zur regelung des zug-/nverkehrs

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Umfragebericht</td>
<td>01/03/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Verhalten der Stromabnehmer und Fahrleitungen bei Geschwindigkeiten über/n160 km/h

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Schnellfahrversuche der BD mit mehreren Stromabnehmern</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Theoretische Untersuchung und experimentelle Versuche der BR (dynamisches Verhalten)</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Vergleich und Analyse der Versuchs ergebnisse sowie Empfehlungen für die Gestaltung von Stromabnehmern und Fahrleitungen Schlussbericht</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Von den FS durchgeführte Versuchs fahrten im Mehrbügelbetrieb</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Statische Versuche der FS</td>
<td>01/11/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Von der SNCF Gleichstromzugförderung 1,5 kV, durchgeführte Versuchsfahrten mit sehr grosser Geschwindigkeit</td>
<td>01/11/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Versuche der SNCF bei hohen Geschwindigkeiten (Einphasenstromzugförderung)</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Statische Versuche der SNCF (Einphasenstromzugförderung)</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Versuche der DB im Nirmert und im Eilendorfer Tunnel</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Tunnelversuche der FS</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Theoretische Untersuchungen und experimentelle Versuche der BR (statisches Verhalten)</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
A 89
Neue formen der energieumwandlung

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Umfragebericht</td>
<td>01/10/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>

19/01/2024
<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Beschreibung der Systeme</td>
<td>01/10/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Versuchsbedingungen für die Systeme</td>
<td>01/04/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Empfehlung für die Wahl eines Systems</td>
<td>01/04/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Erkennen und Orten von Leselücken</td>
<td>01/10/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Untersuchung zur Anwendung des Mikrowellenverfahrens</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Alarmierungseinrichtungen mittels funk

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Umfragebericht: Funkalarmierung eines Zuges von einem anderen Zug aus ent weder direkt oder über eine Bodenfunk station (ortsfest oder ortsbeweglich) und Funkalarmierung eines Zuges von einer Bodenfunkstation aus (ortsfest oder ortsbeweglich)</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Besuch der UIC/ORE-Delegation des Gemischten UA 45C anlässlich des Besuches der 'International Intermodal Expo 90' in Atlanta USA

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Besuch der UIC/ORE-Delegation des Gemischten UA 45C anlässlich des Besuches der 'International Intermodal Expo '90' in Atlanta USA</td>
<td>01/05/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Funktion, Instandhaltung sowie wirtschaftliche Aspekte der Bremssysteme für Güterzüge im 21. Jahrhundert

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Funktion, Instandhaltung sowie wirtschaftliche Aspekte der Bremssysteme für Güterzüge im 21. Jahrhundert</td>
<td>01/02/1992</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Fahrzeugversuchsanlage wien-arsenal

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Im Jahre 1963 in der Fahrzeugversuchs anlage WienArsenal durchgeführte Versuche an Reisezugwagen</td>
<td>01/06/1964</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 37</td>
<td>Tätigkeitsbericht der Fahrzeugversuchsanlage Wien Arsenal für die Jahre 19961999</td>
<td>01/03/2000</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Versuche in der Versuchsanlage Wien Arsenal im Jahre 1964</td>
<td>01/06/1965</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Versuche in der Versuchsanlage Wien Arsenal im Jahre 1965</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Versuche in der Versuchsanlage Wien Arsenal im Jahre 1966</td>
<td>01/11/1967</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Versuche in der Versuchsanlage Wien Arsenal im Jahre 1967</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Tätigkeitsbericht 1968</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Tätigkeitsbericht 1969</td>
<td>01/06/1970</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 131</td>
<td>Dokumente Fahrzeugversuchsanlage WienArsenal</td>
<td>01/02/1991</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>-------</td>
<td>----------</td>
<td>-------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Versuche mit dem Messplatz für Datenübertragung vom 04.10.1967 bis 31.08.1968</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>Arbeiten der ElektronikVersuchsstelle im Jahre 1981</td>
<td>01/06/1982</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 15</td>
<td>Arbeiten der ElektronikVersuchsstelle im Jahre 1982</td>
<td>01/03/1983</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Arbeiten der ElektronikVersuchsstelle im Jahre 1983</td>
<td>01/06/1984</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 17</td>
<td>Arbeiten der ElektronikVersuchsstelle im Jahre 1984</td>
<td>01/06/1985</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 18</td>
<td>Arbeiten der ElektronikVersuchsstelle im Jahre 1985</td>
<td>01/10/1986</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 19</td>
<td>Arbeiten der ElektronikVersuchsstelle im Jahre 1986</td>
<td>01/04/1987</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Versuche mit dem Messplatz für Datenübertragung vom 01.09.1968 bis 31.08.1969</td>
<td>01/07/1970</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 20</td>
<td>Arbeiten der ElektronikVersuchsstelle im Jahre 1987</td>
<td>01/02/1988</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Versuche des Messplatzes im Jahre 1972/73 (vom 01.09.1972 bis 31.08.1973)</td>
<td>01/04/1974</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Versuche des Messplatzes (WienArsenal) vom 01.09.1973 bis 31.08.1974</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Versuche des Messplatzes im Jahre 1975/76 (vom 01.09.1975 bis 31.08.1976)</td>
<td>01/04/1977</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 112</td>
<td>Datenübertragungseinrichtungen für Ortsleitungen, erstellt von der Elektronikversuchsstelle WienArsenal</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 151</td>
<td>Quantifizierung von Fehlerraten elektronischer Anlagen, aufgestellt von der Forschungs und Versuchsstelle für Eisenbahnelektronik WienArsenal</td>
<td>01/03/1983</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 169</td>
<td>Methoden für die Prüfung der Software sicherheit (Autor: Herrn Dipl.Ing. Martin Geiger)</td>
<td>01/07/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Bericht über das Kolloquium 'Hohe Geschwindigkeiten' WienArsenal, 23. April 1971</td>
<td>01/05/1971</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Bericht über das zweite Kolloquium 'Technische Rechenanlagenprogramme' (BR Research Department Derby, 16. 18. Mai 1972)</td>
<td>01/10/1972</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Bericht über das dritte Kolloquium 'Technische Rechnerprogramme' Amsterdam, 8. 10. Mai 1973</td>
<td>01/06/1973</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Bericht über das vierte Kolloquium 'Technische Rechnerprogramme' München, 28. 30. Mai 1974</td>
<td>01/09/1974</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Bericht über das fünfte Kolloquium 'Technische Rechnerprogramme' Wien, 3. 5. Juni 1975</td>
<td>01/09/1975</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Bericht über das sechste Kolloquium 'Technische Rechnerprogramme' Lyon, 1. 3. Juni 1976</td>
<td>01/10/1976</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Bericht über das siebente Kolloquium 'Technische Rechnerprogramme' Dresden, 26. 28. September 1978</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 118</td>
<td>Mikroprozessoranwendungen bei der EisenbahnÜbersicht der Technologie von R &amp; D Division (BR)</td>
<td>01/04/1981</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>------------</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 130</td>
<td>Bericht über das OREKolloquium 'Anwendung von Mikroprozessoren bei der Eisenbahn', am 5. und 6. Mai 1981 in Madrid</td>
<td>01/03/1982</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>----------------</td>
<td>----------</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 129</td>
<td>Bericht über das OREKolloquium 'Elektronische Sicherheitssysteme' am 23. und 24. September 1980 in Paris</td>
<td>01/09/1981</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>---------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 161</td>
<td>OREInformationszentrum für Rechenprogramme katalog verfügbarer Programme Erstausgabe, Dezember 1983</td>
<td>01/12/1983</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 139</td>
<td>Bericht über das OREKolloquium 'Rationelle Nutzung der elektrischen Traktionsenergie' am 21. und 22. Oktober 1981 in WienArsenal</td>
<td>01/04/1982</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Seminar

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>DT 163</td>
<td>ORE Kolloquium 'Anwendung von Mikro prozessoren in Diagnosesystemen für Eisenbahneinrichtungen', Budapest, 23.05.1984</td>
<td>01/09/1984</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>-------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 189</td>
<td>Bericht über das OREKolloquium 'Kostengünstige technische Lösungen für Strecken mit schwachem Verkehr', Paris, 19./20.06.1986</td>
<td>01/05/1986</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>--------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 199</td>
<td>OREKolloquium 'Erfahrungen aus der Einführung und dem Betrieb der Strecken mit hohen und höchsten Geschwindigkeiten'; Arezzo, 26.27.(28).10.1987</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
**Seminar**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>DT 220</td>
<td>ORE Kolloquium 'Eisenbahn und Umwelt' Rotterdam, 45 (6) Juli 1989</td>
<td>01/07/1989</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>------------------------------------------------------------</td>
<td>--------------</td>
<td>----------</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 240</td>
<td>ORE Kolloquium 'Fahrzeuginstandhaltung' Nürnberg, 67 (8) November 1990</td>
<td>01/11/1990</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>---------------</td>
<td>-------------</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>-----------</td>
<td>-------</td>
<td>------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 331</td>
<td>ERRI Konferenz 'Instandhaltung von Eisenbahnbrücken und Kunstbauten' Kongresszentrum De Reehorst Ede, Die Niederlande, 46 Oktober 1995</td>
<td>01/10/1995</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>-------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Rolle und Arbeitsmethoden des ORE</td>
<td>01/04/1982</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Aktualisierung des Forschungsrahmen programms für den Zeitraum 1984–1985</td>
<td>01/04/1984</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 137</td>
<td>Rolle und Arbeitsmethoden des ORE</td>
<td>01/05/1981</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Konstruktive massnahmen zur Verbesserung der Laufruhe und der Führungsgüte/nder elektrischen und dieseltriebfahrzeuge

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Bericht über die Messungen an der Lokomotive 1141.04 der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB)</td>
<td>01/11/1957</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Energetische Untersuchungen zu Riss entstehung und Verschleiss an Schienen</td>
<td>01/10/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Ein Vergleich verschiedener Methoden, am Gleis und an Rädern die Führungs kräfte Y und die Radlasten Q zu messen, die von Fahrzeugen im Gleisbogen aus geübt werden (Vergleichsversuche Vallorbe 1962)</td>
<td>01/10/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Lauftechnik Versuchs und Auswerte technik, Beurteilungskriterien</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Gleiserprobung von Versuchs schienen, naturhart und kopfgehärtet (2. Zwischenbericht)</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>Zusammenfassung der Versuchsergebnisse und Empfehlungen für Fahrzeugkonstruktionen (Schlussbericht)</td>
<td>01/10/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 15</td>
<td>Ergebnisse der von der SNCF in den Jahren 1954 und 1956 durchgeführten Versuche</td>
<td>01/02/1959</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Ergebnisse der Messungen an den Loko motiven 040 DE 12 der SNCF und 0621 der Westfälischen Landeseisenbahn</td>
<td>01/10/1959</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Ein Vergleich dreier Messmethoden zur Bestimmung der von den Rädern eines Triebfahrzeugen in einem Bogen von 300 m Radius auf die Schienen ausgeübten Kräfte (Giornico 1957)</td>
<td>01/11/1960</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Messungen der von verschiedenen Triebfahrzeugen auf die Schienen ausgeübten Kräfte (gemessen in einem Bogen von 300 m Radius Giornico)</td>
<td>01/11/1960</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Ein Vergleich zweier Messmethoden (Messschiene der SBB und Messradsatz der SJ) zur Bestimmung der von den Rädern eines Fahrzeuges auf die Schienen ausgeübten Kräfte</td>
<td>01/11/1960</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Ergebnisse der Messungen an den Loko motiven E 424.065 und E 646.014 der italienischen Staatsbahnen (FS)</td>
<td>01/07/1961</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Messungen an den Lokomotiven E 424.065 und E 646.014 der italienischen Staats bahnen (FS)</td>
<td>01/10/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Lauftechnische Untersuchung der Co'Co'Elektrolokomotive 1010.01 der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB)</td>
<td>01/06/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>CR 1</td>
<td>Bericht über die Umfrage</td>
<td>01/02/1955</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>

19/01/2024
<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Eindringen von Schnee durch die Filter in die Triebfahrzeuge und andere Winterprobleme</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Entwurf der Qualitäts und Prüfbedingungen für die Starterbatterien</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Lieferung von Akkumulatorens Starterbatterien (alkalische Batterien oder Bleibatterien) (Schlussbericht)</td>
<td>01/04/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>----------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Auspuffschalldämpfer in Dieselschienen Fahrzeugen</td>
<td>01/03/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Der Dieselmotor als Geräuschquelle:</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Geräuschabstrahlende Zonen eines Dieselmotors vor und nach seiner Grundüberholung</td>
<td>01/04/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Der Dieselmotor als Geräuschquelle: Untersuchung des Geräusches der sich bewegenden mechanischen Teile</td>
<td>01/04/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Geräuschverhalten von Ventilatoren</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Geräuschverhalten der Dieselmotoren</td>
<td>01/04/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Geräuschmessungen an Lokomotivlüftern, davon abgeleitete Vorschläge zur Lärmbekämpfung</td>
<td>01/04/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Zusammenfassende Darstellung der Massnahmen zur Lärmschwingungsabwehr an Dieselschienenfahrzeugen (Schlussbericht)</td>
<td>01/10/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 10</td>
<td>Wörterbuch über akustische und schwingungstechnische Begriffe, von Herrn R. Lutz</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 18</td>
<td>Körperschaften und Vorschriften für die Geräuschbekämpfung (SVA B 104 und E 82 von den Herren Ir. J.A. van der Hoek (NS), Dipl.Ing. W. Klopper (DB), Dr. C. Stüber (DB))</td>
<td>01/05/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 19</td>
<td>Kritische Übersicht über bisherige Erfahrungen und Erkenntnisse von Herrn J.A. Muheim und Herrn Dr.Ing. E.J. Rathé</td>
<td>01/08/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Zusammenfassende Darstellung der Massnahmen zur Lärmschwingungsabwehr an Dieselschienenfahrzeugen (Schlussbericht)</td>
<td>01/10/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Geräuschverhalten von Ventilatoren Kritische Übersicht über bisherige Erfahrungen und Erkenntnisse von Herrn J.A. Muheim und Herrn Dr.Ing. E.J. Rathé</td>
<td>01/08/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Körperschaften und Vorschriften für die Geräuschbekämpfung (SVA B 104 und E 82 von den Herren Ir. J.A. van der Hoek (NS), Dipl.Ing. W. Klopper (DB), Dr. C. Stüber (DB))</td>
<td>01/05/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 19</td>
<td>Wörterbuch über akustische und schwingungstechnische Begriffe, von Herrn R. Lutz</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Verhalten der Einstiegtüren von Reisezugwagen unter Winterbedingungen Wärmedämmung der Reisezugwagen</td>
<td>01/04/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Feuerverhalten der Werkstoffe und der Strukturen von Eisenbahnfahrzeugen Versuchsverfahren und Kriterien für die Auswahl von Materialien Feuerversuche natürlicher Größen Bauliche Anordnungen zur Brandverhütung</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Standardisierung eines klotzgebremsten Vollrades (Laufkreisdurchmesser 920 mm) für Reisezugwagen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h Grundsatzberechnungen</td>
<td>26/09/1989</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Standardisierung eines klotzgebremsten Vollrades (Laufkreisdurchmesser 920 mm) für Reisezugwagen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h Messung der Spannungen und Beanspruchungen im Betrieb</td>
<td>18/04/1990</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 15</td>
<td>Standardisierung eines klotzgebremsten Vollrades (Laufkreisdurchmesser: 920 mm) für Reisezugwagen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h. Mechanischer Versuch auf dem Prüfstand</td>
<td>04/04/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Brandverhalten der Werkstoffe und der Strukturen von Eisenbahnfahrzeugen. Verwendung von HalonFeuerlösichern in Eisenbahnfahrzeugen</td>
<td>04/04/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 17</td>
<td>Brandverhalten der Werkstoffe und der Strukturen von Eisenbahnfahrzeugen. Versuchsmethode für die Bestimmung der Toxizität von Rauchgasen Versuche auf der Direttissima (Italien) mit (nicht druckertüchtigten) FSReisezugwagen und (druckertüchtigten) DBReisezugwagen Analyse der physikalischen Phänomene anhand der Reaktionen der Probanden</td>
<td>01/02/1995</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 18</td>
<td>Zulässige Beanspruchung von Bauteilen in Reisezugwagen</td>
<td>01/04/1980</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 21</td>
<td>Vergleich der Komfortbewertungen in Zügen und in der Druckkammer</td>
<td>01/02/1995</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 22</td>
<td>Prüfung der Standsicherheit und Festigkeitslose angeordneter Stühle sowie Auflauf und Bremsversuche mit Reisezugwagen, in denen sich solche Stühle befinden</td>
<td>01/07/1993</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 23</td>
<td>Machbarkeitsstudie zur Modellierung von Bränden in Eisenbahnfahrzeugen per Computer mit dem Ziel der Verbesserung der Fahrgastsicherheit</td>
<td>01/11/1992</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>----------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 26</td>
<td>Numerische (zweidimensionale) Simulation des Zusammenstosses von zwei</td>
<td>01/01/1995</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Reisezügen mit einem Vergleich von zwei konstruktiven Anordnungen</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 27</td>
<td>Winterprobleme bei Reisezugwagen (wagenbaulicher Teil)</td>
<td>01/11/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 28</td>
<td>Längsfestigkeit der Wagenkästen von Reisezugwagen</td>
<td>01/12/1995</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Untersuchung zur Optimierung des Auf laufverhaltens der Wagenkasten</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>strukturen von Hochgeschwindigkeitstriebzügen</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 29</td>
<td>Beanspruchungen durch Druckwellen beim Durchfahren von Tunneln mit</td>
<td>01/12/1995</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>hoher Geschwindigkeit</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Zusammenfassung der Ergebnisse der Streckenversuche und Versuche in</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>der Druckkammer</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Zulässige Beanspruchung von Bauteilen an Reisezugwagen</td>
<td>01/09/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 30</td>
<td>Winterprobleme bei Reisezugwagen (Fahrzeugstruktur)</td>
<td>01/11/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Standardradsätze und Radsatzrollenlager für Reisezugwagen</td>
<td>01/04/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Brandverhalten der Werkstoffe und Strukturen von Eisenbahnfahrzeugen</td>
<td>01/09/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Allgemeines Umfragen</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Klassifizierung der Werkstoffe</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Feuerverhalten der Werkstoffe und Strukturen von Eisenbahnfahrzeugen</td>
<td>01/09/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Feuerreaktion der Materialien Versuchsverfahren</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Belastungsversuche an Sitzen von Reisezugwagen</td>
<td>01/09/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Belastungsversuche an Aussentüren der Reisezug und Gepäckwagen</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Versuchsprogramm für Reisezugwagen und offene Gepäckwagen der</td>
<td>01/04/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Reisezugwagen bauart mit Ausnahme der Drehgestelle</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>DT 252</td>
<td>Sicherheit von Fahrzeugen Literaturbericht nach H. Fischer, F.</td>
<td>01/04/1992</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Collin</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>DT 253</td>
<td>Winterprobleme bei Reisezugwagen (wagenbaulicher Teil) durch</td>
<td>01/09/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Mitglieder des SVA B 106 unter dem Vorsitz von Herrn Lagneau</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>DT 277</td>
<td>Winterprobleme bei Reisezugwagen Versuchsprogramm</td>
<td>01/04/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 300</td>
<td>Japanische Eisenbahnnormen</td>
<td>01/05/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 324</td>
<td>Simulation von Kuppelstössen: ICE 2Züge sowie Hilfslokomotive auf</td>
<td>01/10/1995</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>stehenden ICE 2Zug</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Bearbeiter: Dr.Ing. Gurr</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>DT 325</td>
<td>Untersuchungen zur Optimierung des Auf laufverhaltens eines Zuges</td>
<td>01/09/1995</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>vom Typ TGV</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Autoren: A. Oudshoorn und Y. Ravalard</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Bearbeitung: A. Kaminski, ERRI Ingenieur</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
## B 106.3

### Druckdichtigkeit und belastungen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>DT 213</td>
<td>Untersuchungen der Druckänderungen, die auf Reisende und Konstruktion einwirken Literaturstudie durch die Mitglieder der AG B 106.3 unter Vorsitz von Herrn Cheret (SNCF) erstellt</td>
<td>01/04/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 255</td>
<td>Planung der Druckversuche in der Druck kammer nach Dr. med. Wolfgang Wormer</td>
<td>01/04/1992</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 295</td>
<td>Die Auswirkungen von Luftdruck schwankungen auf den Fahrgastkomfort. Ergebnisse von Versuchen in der Druck kammer von Herrn Gawthorpe (BR) und Herrn Robertson (ICE)</td>
<td>01/02/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 311</td>
<td>Ergänzende Druckkammerversuche zur Differenzierung der Empfindungen von Fahrgästen in Tunnels</td>
<td>01/01/1995</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 316</td>
<td>Auswertung der Ergebnisse von Herrn Bressanutti (von der SNCF Eingeladener Sachverständiger) herausgegeben von Herrn Kaminski (ERRI)</td>
<td>01/06/1995</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Druck 'ramps' Dr. Bressanutti Louis, Arzt Redaktion: A. Kaminski, ERRI</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
Verbesserung der Fahrgastsicherheit bei einem Zusammenstoß / Entwicklung der Methoden für die Innenverkleidung der Reisezugwagen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Schlußbericht</td>
<td>01/11/1997</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>-----------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Umfrage über den Stand der bei den Mitgliedsverwaltungen des ORE verwen deten Klimaanlagen in Reisezugwagen</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Klimaanlage für sonstige Anwendung</td>
<td>01/04/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Nichtkonventionelle Klimatisierungs systeme für den Eisenbahnbetrieb</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Auswertung der Versuche mit mehreren Systemen von Klimaanlagen für Reisezug wagen in der Klimakammer WienArsenal</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>-------</td>
<td>----------</td>
<td>-------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Energieversorgungssysteme für klimatisierte Reisezugwagen</td>
<td>01/04/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Messung an den statischen Umrichtern von Reisezugwagen: Oberschwingungs ströme und Eingangsimpedanz Vorversuche an einem Reisezugwagen</td>
<td>01/04/1984</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Einfluss der Luftduchen auf den Wärme comfort der Reisezugwagen</td>
<td>01/04/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Messung an den statischen Umrichtern von Reisezugwagen: Oberschwingungs ströme und Eingangsimpedanzen. Messung an 15 EUROFIMAWagen. Additionsgesetze bei Speisung durch die Oberleitung</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Vereinheitlichung des Bedienungs und Überwachtungsfeldes für die elektrischen Einrichtungen in Reisezugwagen</td>
<td>01/09/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Messungen an den statischen Umrichtern von Reisezugwagen: Oberschwingungsströme und Eingangsimpedanzen. Messung an 15 EUROFIMAWagen. Additionsgesetze Dieseltraktion</td>
<td>01/04/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Versuche an Hochspannungssicherungen von Reisezugwagen</td>
<td>01/04/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Untersuchung der Verteilung der von den statischen Umrichtern erzeugten Oberschwingungsströme in den Schienen</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Datenübertragung über die zwölfadrige UICLeitung (Beschallungsleitung) Ergänzende Vorversuche</td>
<td>01/04/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Messung an den statischen Umrichtern der Reisezugwagen: Oberschwingungsströme und Eingangsimpedanzen Zusammenfassung der Arbeiten Vorschlag neuer Grenzwerte</td>
<td>01/04/1988</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>Definition der 12adrigen UICLeitung zur Datenübertragung</td>
<td>01/01/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Versuche an einem 'MasterSlave'System und Versuche an einem 'Token'System</td>
<td>01/05/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 15</td>
<td>Zusammenwirken der Energieversorgungsanlagen auf Dieseltriebfahrzeugen mit den elektrischen Einrichtungen der Reisezugwagen über die Zugsammelschiene</td>
<td>01/09/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Auswertung der Versuche mit mehreren Systemen von Energieversorgungseinrichtungen für Reisezugwagen mit Klimaanlagen</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Auswertung über die Versuche zur Ermittlung einer optimalen Luftführung und Temperaturverteilung in einem Liegewagenabteil</td>
<td>01/10/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Lastenheft für die elektronischen Einrichtungen der Steuerung und Regelung für Wagen</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 17</td>
<td>Lastenheft für Transistor Vorschaltgeräte für Leuchtstofflampen</td>
<td>01/04/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Optimale Luftführung und Temperaturverteilung in Abteilen von Sitz und Liegewagen</td>
<td>01/09/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Für statische Umrichter von Reisezugwagen anwendbare Kriterien (Oberwellen und Eingangsimpedanz)</td>
<td>01/04/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Versuche über das Zusammenwirken elektrischer Energieversorgungseinrichtungen von Dieseltriebfahrzeugen und Reisezugwagen mit Klimaanlagen</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 127</td>
<td>Optimierung der Temperatur in den Reisezugwagen der Bauart Corail, verfasst von der Kommerziellen Direktion für Personenverkehr der SNCF</td>
<td>01/04/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 196</td>
<td>Datenübertragung durch die UICSammel schiene Vorversuche</td>
<td>01/12/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 227</td>
<td>Datenübertragung über die zwölfadrige UICLeitung</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Versuche an einem 'MasterSlave' Übertragungssystem DBVersuche</td>
<td>01/04/1990</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Energieversorgung der reisezugwagen von diesellokomotiven

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>DT 286</td>
<td>Standversuche zur Klärung der Diesel lokverträglichkeit von Reisezugwagen</td>
<td>01/06/1995</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 296</td>
<td>Streckenversuche zur Klärung der Diesellokverträglichkeit von Reisezugwagen</td>
<td>01/06/1995</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Informationsübertragung im zug über eine zentrale datenleitung

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>DT 273</td>
<td>Datenübertragung über die zwölfadrige UICLeitung</td>
<td>01/08/1992</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Versuche an einem 'Token'Übertragungs system</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Gemeinsame Versuche von GEC Alsthom und SNCF</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
Entladung von selbstentladewagen unter winterlichen verhältnissen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Umfragebericht (Schlussbericht)</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>-----------------------------------------------------------------------</td>
<td>----------------</td>
<td>------------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Arbeiten des Sachverständigenausschusses im Jahre 1968 für die Standardisierung der Transcontainer tragwagen und der Befestigungsmittel</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Wagen einer Ladelänge von 80' für die Beförderung von Grosscontainern in Blockzügen</td>
<td>01/10/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Vereinheitlichung der für die Abnahmeprüfungen von Grosscontainern verwendeten Prüfprotokolle</td>
<td>01/10/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Gewöhnlicher geschlossener Grosscontainer der Gattung 20 ISO Typ 1C mit Seitenwandtüren in Standardausführung, Entwicklung, Bau und Erprobung</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>Technische Bedingungen für Zwischenstücke zum Transport von zwei übereinander gestapelten Containern geringerer Höhe</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 15</td>
<td>Standardisierung des Drehgestellwagens mit Stossdämpfung und 60'Ladelänge für die Beförderung von Grosscontainern in gewöhnlichen Zügen</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Technische Bedingungen für Container Türverschlüsse und Verzurrelemente</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 17</td>
<td>Untersuchung der aus dem Schienentransport und dem Umschlag im reinen Landverkehr resultierenden Beanspruchungen für Grosscontainer im Hinblick auf die Prüfbedingungen des UIC-Merkblatts 5922</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 18</td>
<td>Beladebedingungen für Grosscontainer Tragwagen entsprechend UIC-Merkblatt 5714 Kapitel I</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Standardisierung der Eckbeschläge für Transcontainer</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Standardisierung der Transcontainer tragwagen für Blockzüge: Wagen mit zwei Drehgestellen und einer Ladelänge von 60' (18,400 m) Wagen mit drei Drehgestellen und einer Ladelänge von 80' (26,000 m) Standardisierung der Befestigungsmittel</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Lastenheft für Transcontainer der Gattung 20/8 ISO Typ 1C der gewöhnlichen geschlossenen Bauart in Standardausführung</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Lastenheft für Transcontainer der Gattung 40/8 ISO Typ 1A der gewöhnlichen geschlossenen Bauart in Standardausführung</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Lastenheft für Transcontainer der Gattung 30/8 ISO Typ 1B der gewöhnlichen geschlossenen Bauart in Standardausführung</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Einfluss des Windes auf die Stand sicherheit der Grosscontainer</td>
<td>01/10/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Festlege und Verriegelungseinrichtung der Grosscontainer auf Tragwagen</td>
<td>01/10/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Wagen mit einer Ladelänge von 60' für die Beförderung von Grosscontainern in Blockzügen</td>
<td>01/10/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Studium einer plasmafackel zur erhöhung der haftreibung

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Ergebnisse der Betriebsversuche und Voruntersuchungen bei niedriger Temperatur</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Einflüsse der Plasmafackel auf die Verunreinigung des Schienenkopfes</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Laborversuche zur Simulierung der Schienenoberflächen</td>
<td>01/10/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Endgültige Bewertung des Plasmafackel zugens im Betrieb (Schlussbericht)</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Güterwagen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Erster Bericht über die Arbeiten zur Vereinheitlichung der Güterwagen und Beschreibung der StandardGüterwagen altbewährter Konstruktion</td>
<td>01/04/1956</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Ermittlung des Wärmeverlustes an Dächern und Wänden von gedeckten Güterwagen der Bauform 1</td>
<td>01/10/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Steckvorrichtung für Kühlwagen und Kühlmaschinenwagen</td>
<td>01/10/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>StandardDrehgestell</td>
<td>01/11/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 15</td>
<td>Ergebnisse von Korrosionversuchen an unterschiedlichen Stahlblechen mit oder ohne Kupferzusatz</td>
<td>01/04/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Vereinheitlichung der Gelenkverbindung des Druckluftbremsgestänges der Standardgüterwagen</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Güterwagen - Versuchsprogramm für Güterwagen mit Untergestell und Wagenstrukturen aus Stahl (die für den Einbau der Automatischen Zug-Druck-Kupplung geeignet sind) und deren Drehgestelle mit stählermem Drehgestellrahmen</td>
<td>01/07/2012</td>
<td>1000.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 17</td>
<td>Umbau der Untergestelle von Standardgüterwagen, um sie für die spätere Aufnahme der Mittelpufferkupplung geeignet zu machen</td>
<td>01/04/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 18</td>
<td>Bericht über die Arbeiten der Jury des Ideenwettbewerbs für den 'Güterwagen der Zukunft' Teil 1: Ergebnisse des Wettbewerbs und Schlussfolgerungen Teil 2: Memorandum über die Arbeiten und technischen Erörterungen der Jury des Ideenwettbewerbs für den Güterwagen der Zukunft und Anlagen</td>
<td>01/04/1956</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 19</td>
<td>Bericht über die Arbeiten der Jury des Ideenwettbewerbs für den 'Güterwagen der Zukunft' Teil 1: Ergebnisse des Wettbewerbs und Schlussfolgerungen Teil 2: Memorandum über die Arbeiten und technischen Erörterungen der Jury des Ideenwettbewerbs für den Güterwagen der Zukunft und Anlagen</td>
<td>01/10/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 20</td>
<td>Offener Drehgestellgüterwagen (2. Ausgabe)</td>
<td>01/10/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 21</td>
<td>Gedeckter StandardDrehgestellSchiebe wandwagen Habiss (2. Ausgabe)</td>
<td>01/12/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 22</td>
<td>Standardisierung eines SSfähigen Drehgestelles mit Bremse im Untergestell</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 23</td>
<td>Gedeckter Drehgestellgüterwagen der Baureihe Gabss</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 24</td>
<td>(2. Ausgabe) Spezifische Federung der Trapezfedern</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 25</td>
<td>Drehgestellwagen mit Teleskophauben und Lademulden für die Beförderung von Blechrollen (Shimms)</td>
<td>01/04/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 26</td>
<td>Standardisierung eines S und SS fähigen Drehgestelles in Gussausführung</td>
<td>01/04/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>

19/01/2024
<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 29</td>
<td>Einfluss der Dehngeschwindigkeit auf die Höhe der Streckgrenze von Stahl Einfluss mehrfacher Stossbeanspruchung auf die Dauerfestigkeit von Stahl</td>
<td>01/10/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Ergebnisse der statischen und dynamischen Versuche an den offenen Muster Güterwagen</td>
<td>01/07/1959</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 30</td>
<td>Winterprobleme bei Reisezugwagen (Fahrzeugstruktur)</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 31</td>
<td>Standardisierung eines Sfahigen Drehgestells mit eingebautem Bremszylinder und Bremsgestängesteller</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 32</td>
<td>Grundsätze für die Durchführung und Auswertung von Auflaufversuchen mit Güterwagen zur Simulation ihrer Beanspruchung im Betriebseinsatz</td>
<td>01/04/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 33</td>
<td>Drehgestellwagen mit Teleskophauben und Lademulden für die Beförderung von Blechrollen Sahimms (Bauart 2 gemäß UIC-Merkblatt 5713)</td>
<td>01/04/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 34</td>
<td>Standardisierung von Blattfedern mit progressiver Kennlinie für Güterwagen mit 2 Radsätzen</td>
<td>01/04/1989</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>1. Teil: Standardisierung eines Drehgestells mit Stahlgussrahmen, sowie eingebautem Bremszylinder und Bremsgestängesteller geeignet für ( v = 100 \text{ km/h} ) 2. Teil: Handbremse, deren Betätigungsorgane am Drehgestell angeordnet sind und die für Standarddrehgestelle mit eingebautem Bremszylinder und Bremsgestängesteller verwendbar ist geeignet für ( v = 100 \text{ km/h} )</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 35</td>
<td>Handbremse, deren Betätigungsorgane am Drehgestell angeordnet sind und die für Standarddrehgestelle mit eingebautem Bremszylinder und Bremsgestängesteller verwendbar ist geeignet für ( v = 100 \text{ km/h} )</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 36</td>
<td>Drehgestellwagen mit öffnungsfähigem Dach, Bauart Taems</td>
<td>01/04/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Anpassung der Güterwagendrehgestelle für einen Betriebseinsatz bei 22,5 t Radsatzlast und einer Geschwindigkeit von 100 km/h Statische und dynamische Versuche mit Drehgestellrahmen</td>
<td>01/09/1983</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 37</td>
<td>Drehgestellgüterwagen mit zweisitziger schlagartiger Schwerkraftladung ohne Dach, 75 m³ Fals (Bauart 1 gemäß UIC-Merkblatt 5713)</td>
<td>01/04/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 38</td>
<td>Taschenwagen (Sdkmms) für den Schienentransport von Sattelanhängern, Wechselbehältern und Grosscontainern in Blockzügen</td>
<td>01/04/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 39</td>
<td>Nachschiebeversuche mit langen zweiachsigen Wagen</td>
<td>01/04/1984</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 40</td>
<td>Streckenversuche mit Drehgestellen für eine Radsatzlast von 22,5 t: Y 25 L SNCF, Y 25 L BR/ PKP, 6502</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 41</td>
<td>Konstruktive Änderungen des Standard drehgestells</td>
<td>01/04/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 42</td>
<td>Parabelfedern für Güterwagen (Gestaltung, Berechnung, Behandlung)</td>
<td>01/09/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 43</td>
<td>Drehgestelle, die für eine Radsatzlast von 22,5 t geeignet sind; Standardisierung</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 44</td>
<td>Einzelversuche am UIC-Laufwerk von Güterwagen mit zwei Radsätzen zum Nachweis der Eignung für eine Radsatzlast von 20 t bis 22,5 t</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 45</td>
<td>Offener Drehgestellgüterwagen Eanos für eine Radsatzlast von 22,5 t (Bauart 2 des UIC-Merkblatts 5712)</td>
<td>01/04/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>------------------</td>
<td>--------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 47</td>
<td>Untersuchungen an Laufläufen vor handener Wagen hinsichtlich ihrer</td>
<td>01/09/1988</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Eignung für eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Teilstandardisierungsmerkmale der Schiebewandwagen für 22.5 t Radsatzlast Hbi(ll)ns (Bauart 1A und 1B des UIC Merkblattes 5713) und Hbbi(ll)ns (Bauart 2A und 2B des Merkblattes 5713)</td>
<td>01/04/1989</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 49</td>
<td>Berechnungsgrundlagen für die Aufstellung der Diagrammsammlung des UIC Merkblattes 5302</td>
<td>01/10/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Ergebnisse der statischen und dynamischen Versuche an den gedeckten Muster Güterwagen</td>
<td>01/07/1961</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 50</td>
<td>Güterwagen hinsichtlich ihrer Eignung bzw. Anpassung für eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h</td>
<td>18/04/1990</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 51</td>
<td>Fahrzeug der zweiachsigen Güterwagen mit einer Radsatzlast von 22.5 t bei 100 km/h Dynamisches Querverhalten</td>
<td>18/04/1990</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 52</td>
<td>Standardisierung eines verschiebbaren Kunststoffverdecks für Drehgestellgüterwagen mit festen Stirnwänden und Lademulden der Bauart Shimm(n)s</td>
<td>01/10/1992</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 53</td>
<td>Untersuchungen der standardisierten Drehgestellflachwagen der Bauarten 1 und 2 hinsichtlich der Erhöhung der zulässigen Radsatzlast auf 22,5 t (Typen Rens/Rennes)</td>
<td>01/10/1992</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 54</td>
<td>Verringerung des aerodynamischen Widerstandes an Güterwagen</td>
<td>01/10/1992</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 55</td>
<td>Nachgiebige Überprüfung mit langen 2achsigen Güterwagen mit der Puffer tellerkontur Rh = 2 500 mm/ Rv = 2 750 mm</td>
<td>01/06/1994</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 56</td>
<td>Standardisierung eines Drehgestells vom Typ Y 25 mit radial einstellbaren Rad sätzen</td>
<td>01/10/1994</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 57</td>
<td>Standardisierung eines Drehgestells für Taschenwagen mit grosser Ladekapazität</td>
<td>01/02/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 58</td>
<td>Untersuchungen zur ertragbaren Längsdruckkraft von zweiachsigem Güterwagen im Zugverband in stformigen Gleise reichen mit kurzen Zwischengraden und kleinen Gleisradien, bei denen die Längsdruckkräfte von Bremsen und Schiebekräften aus geringen Geschwindigkeiten hervorgerufen werden</td>
<td>01/01/1994</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 59/1</td>
<td>Teil 1 Weiterentwicklung des Rechenprogrammes MEDYNA für Laufsicherheitsuntersuchungen von Güterwagen in Dreiwagenzügen</td>
<td>01/06/1996</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 59/2</td>
<td>Teil 2 Parameteruntersuchungen mit zwei achsigem Güterwagen als Mittelwagen in Dreiwagenzügen mit dem Rechenprogramm MEDYNA</td>
<td>01/06/1996</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 59/3</td>
<td>Teil 3 Modell eines Zweiwagenzuges mit Kurzkuppelstelle für Laufsicherheitsuntersuchungen mit dem Simulationsprogramm MEDYNA</td>
<td>01/10/1998</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 59/4</td>
<td>Teil 4 Modellierung von Drehgestellgüterwagen für Laufsicherheitsuntersuchungen mit dem Mehrkörper-Simulationsprogramm SIMPACK</td>
<td>01/10/1997</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 59/5.1</td>
<td>Teil 5.1 Fortführung der mit MEDYNA begonnenen Entwicklungsarbeiten an Dreiwagenzugmodellen mit dem Simulationsprogramm SIMPACK</td>
<td>01/10/1997</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 59/5.2</td>
<td>Teil 5.2 Fortführung der mit MEDYNA begonnenen Entwicklungsarbeiten an Dreiwagenzugmodellen mit dem Simulationsprogramm SIMPACK</td>
<td>01/10/1997</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>----------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 59/6</td>
<td>Teil 6 Schlußbericht zur Weiterentwicklung von Simulationsmodellen für das Rechenprogramm SIMPACK</td>
<td>01/09/1998</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Schwereigentladewagen. Standardisierungsvorschlag</td>
<td>01/07/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 60</td>
<td>Vorschriften für die Ausführung und für zulässige Beanspruchungen 2. Ausgabe</td>
<td>01/06/2001</td>
<td>800.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 61</td>
<td>Untersuchung der dynamischen Längskräfte in KLVZügen mit bimodal Gruppen sowie bimodalen Ganzzügen</td>
<td>01/09/1998</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 62</td>
<td>Laufverhalten zweiachsiger Güterwagen bei 100 und 120 km/h und einer Rad satzlast von 22,5 t</td>
<td>01/11/1993</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 63</td>
<td>Standardisierung der Schraubenkupplung</td>
<td>01/02/1995</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 64/1</td>
<td>Überarbeitung der Versuchsbedingungen für Auflaufversuche im Bericht B 12/RP 17 (Kapitel 3.1) Teil 1 Auswertung der Umfrage bei den Eisenbahnen und Privatwageneinrichtern bezüglich der Unterlagsdämpfung der Güterwagen in Rangierbetrieb</td>
<td>01/11/1995</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 64/2</td>
<td>Überarbeitung der Versuchsbedingungen für Auflaufversuche im Bericht B 12/RP 17 (Kapitel 3.1) Teil 2 Vergleichsversuche für die Auswahl eines Referenzpuffers am Prellbockwagen Zusammenfassung der Ergebnisse</td>
<td>01/11/1995</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 64/3</td>
<td>Überarbeitung der Versuchsbedingungen für Auflaufversuche im Bericht B 12/RP 17 (Kapitel 3.1) Teil 3 Bestätigungsversuche zur Überarbeitung der Prüfbedingungen für Auflaufversuche</td>
<td>01/11/1995</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 64/4</td>
<td>Überarbeitung der Versuchsbedingungen für Auflaufversuche im Bericht B 12/RP 17 (Kapitel 3.1) Teil 4 Zusammenfassung der Untersuchungsergebnisse und Änderungsvorschläge</td>
<td>01/11/1995</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 65</td>
<td>Dynamisches Laufverhalten zweiachsiger Güterwagen mit 2a* &lt; 8 m bei 100 und 120 km/h und einer Radsatzlast von 22,5 t</td>
<td>01/04/1995</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 66/1</td>
<td>Laufverhalten von Drehgestellgüterwagen bei 120 km/h und einer Radsatzlast von 22,5 t Teil 1: Ergebnisse der Lauf und Zusatzversuche</td>
<td>01/09/1995</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 66/2</td>
<td>Trassierungsmerkmale und Gleislagegeometrie der Versuchsstrecken</td>
<td>01/09/1995</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 67</td>
<td>Dynamisches Laufverhalten zweiachsiger Güterwagen mit 22,5 t Radsatzlast und einem Radsatzabstand &lt;8 m für 100 km/h und 120 km/h</td>
<td>01/10/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 68</td>
<td>Einfluß des Systemkupplungsverschleißes auf das Fahrverhalten bimodaler Systeme</td>
<td>01/02/1999</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 69</td>
<td>Schiebeversuche zur Ermittlung der ertragbaren LDK bei Drehgestellgüterwagen</td>
<td>01/10/1998</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Statische und dynamische Versuche an Mustergüterwagen</td>
<td>01/10/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 70</td>
<td>Schiebeversuche zur Ermittlung der ertragbaren LDK bei Drehgestellgüterwagen</td>
<td>01/11/1999</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 71/1</td>
<td>Querbeanspruchung der Puffer und Pufferbefestigungseinrichtungen im Güter und Reisezugwagen (CDROM)</td>
<td>01/02/2001</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>

19/01/2024
<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 71/2</td>
<td>Querbeanspruchung der Puffer und Pufferbefestigungseinrichtungen im Güter und Reisezugwagen (CDROM)</td>
<td>01/02/2001</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 72</td>
<td>Güterwagen Dynamisches Lauverhalten 2achsiger Güterwagen mit Radsatzabständen &lt; 8 m</td>
<td>01/10/2001</td>
<td>800.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 73</td>
<td>Güterwagen Verhindern von Puffertellerverrieffungen</td>
<td>01/01/2007</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 74</td>
<td>Güterwagen Beanspruchung durch Pufferquerkräfte inklusive Anwenderdokument für den Festigkeitsnachweis von Pufferbefestigungen am Kopfräger</td>
<td>27/06/2007</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 75</td>
<td>Güterwagen Definition von Prüfbedingungen für Kuppelstangen</td>
<td>01/06/2011</td>
<td>800.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 76</td>
<td>Grenzwert Y/Q. Grundsatzuntersuchungen zur Angemessenheit des Grenzwerts Y/Q = 0,8 für Güterwagen</td>
<td>01/01/2009</td>
<td>800.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 122</td>
<td>Masshaltigkeitsunteruschungen der Güterwagen</td>
<td>01/07/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 135</td>
<td>Allgemein verwendbare Berechnungs methoden für die Entwicklung neuer Güterwagenbauarten oder neuer Güterwagendrehgestelle (3. Ausgabe)</td>
<td>01/10/1995</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 191</td>
<td>Überprüfung von Trapezfedern nach UICMerkblatt 517 hinsichtlich einer Erhöhung der Radsatzlast im SSVerkehr</td>
<td>01/05/1990</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 214</td>
<td>Oberprüfung von Güterwagen mit 2 und 4 Radsätzen des Schienenverkehrs in Gleisbögen sowie Messung des Gleis bogenwiderstandes von Güterwagen mit 2 Radsätzen in Ablaufanlagen</td>
<td>01/10/1995</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 216</td>
<td>Simulation des Laufverhaltens langer 2achsiger Wagen unter Wirkung hoher Längsdruckkräfte (LADKA 1.2)</td>
<td>01/10/1989</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 300</td>
<td>Der aktuelle Stand der Güterwagen technik und die Aussichten für die nahe Zukunft</td>
<td>01/10/1990</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 314</td>
<td>Oberprüfung von Güterwagen mit 2 und 4 Radsätzen des Schienenverkehrs in Gleisbögen sowie Messung des Gleis bogenwiderstandes von Güterwagen mit 2 Radsätzen in Ablaufanlagen</td>
<td>01/10/1995</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 320</td>
<td>Überprüfung von Güterwagen mit 2 und 4 Radsätzen des Schienenverkehrs in Gleisbögen sowie Messung des Gleis bogenwiderstandes von Güterwagen mit 2 Radsätzen in Ablaufanlagen</td>
<td>01/06/1995</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 335</td>
<td>Oberprüfung von Güterwagen mit 2 und 4 Radsätzen des Schienenverkehrs in Gleisbögen sowie Messung des Gleis bogenwiderstandes von Güterwagen mit 2 Radsätzen in Ablaufanlagen</td>
<td>01/10/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 388</td>
<td>Oberprüfung von Güterwagen mit 2 und 4 Radsätzen des Schienenverkehrs in Gleisbögen sowie Messung des Gleis bogenwiderstandes von Güterwagen mit 2 Radsätzen in Ablaufanlagen</td>
<td>01/11/2001</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 389</td>
<td>Oberprüfung von Güterwagen mit 2 und 4 Radsätzen des Schienenverkehrs in Gleisbögen sowie Messung des Gleis bogenwiderstandes von Güterwagen mit 2 Radsätzen in Ablaufanlagen</td>
<td>01/11/2001</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>-------------</td>
<td>--------</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 404</td>
<td>Güterwagen Verhinderung von Puffertellerverriefungen. Auswertung einer Umfrage aus dem Jahr 2003</td>
<td>01/10/2004</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 418</td>
<td>Fahrverhalten von mittels Kuppelstange verbundener Wageneinheiten Comportement dynamique de couplages de wagons à bogies équipés de barres d’attelage</td>
<td>01/01/2011</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 419</td>
<td>Simulationsrechnungen zur Fahrsicherheit von Güterwagen mit Kuppelstangen - 1. Teilbericht: öBB-Verifikation</td>
<td>01/10/2010</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 424</td>
<td>Wagen Simulationsrechnungen zur Fahrsicherheit von Güterwagen mit Kuppelstangen - 2. Teilbericht: Variantenrechnung</td>
<td>01/01/2011</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 50</td>
<td>Einheitliche Gestaltung des Wagenendes, aufgestellt vom SVA B 12 (2. Ausgabe)</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 80</td>
<td>Allgemeine Bestimmungen für die Erstellung eines Lastenheftes und die Überprüfung der technischen Konstruktionsunterlagen für Güterwagen Liste der Referenzdokumente (2. Ausgabe)</td>
<td>01/01/1995</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 85</td>
<td>Allgemein verwendbare Bauteile und Richtlinien für den Bau von Güterwagen (3. Ausgabe)</td>
<td>01/02/1996</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>-------------</td>
<td>--------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Probleme der Laufsicherheit von Fahrzeugen mit automatischer Kupplung und Lösungsvorschläge</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Betrachtungen über die aus Gründen der Laufgüte erforderlichen Gehängequer spiele, insbesondere bei zweiachsigen Güterwagen, unter Berücksichtigung der Versuchsergebnisse der Sachverständigenausschüsse B 93 und B 56</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Zweckmäßigkeit der systematischen Einführung eines allseitig stabil sierenden Gelenkes (1. Teil: zweiachsige Güterwagen): Berechnungsgrundlagen zur Bestimmung der höchstzulässigen Längsdruckkraft für die zweiachsigen Güterwagen ohne Berücksichtigung der progressiven Federung</td>
<td>01/04/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Berechnungsgrundlagen zur Bestimmung der höchstzulässigen Längsdruckkraft für die zweiachsigen Güterwagen mit Berücksichtigung der progressiven Federung; Einige ausgewählte Ergebnisse der durchgeführten Berechnungen</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Methoden zur Berechnung der ertragbaren Längsdruckkraft von Güterwagen</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Kommentar zum Bericht RP 5</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Übersicht über die Probleme. Darstellung der behandelten Fragen (Schlussbericht)</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Wahrscheinlichkeitsbetrachtung zur Beurteilung der Massnahmen zur Erhöhung der Entgleisungssicherheit, von Herrn W. Saliger</td>
<td>01/04/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 34</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>-----------------------------------------------------------------------</td>
<td>--------------</td>
<td>-----------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Vorläufige Zulassungsbedingungen für Scheibenbremsbeläge</td>
<td>01/04/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Überprüfung der Qualität der Beläge von Scheibenbremsen durch Reibwertkontrolle</td>
<td>01/04/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Brems- und zugdynamische Probleme bei Güterzügen bis 700 m Länge, die in Bremsstellung P gefahren werden grundsätzliche Untersuchungen zur Bewertung der Einflussgrössen</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Bremse für Güterwagen mit 22,5 t Rad satzlast</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Studie über die Bremsung der Reisezüge für Geschwindigkeiten von über 200 bis 300 km/h</td>
<td>01/05/1988</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>Bremsbewertung von Einzelwagen und Wagengruppen</td>
<td>01/11/1996</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 15</td>
<td>Bremsbewertung von Zügen durch Bremsen hundertstel für den Geschwindigkeitsbereich von 120 km/h bis 200 km/h</td>
<td>01/03/1995</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Bremsbewertung von Hochgeschwindig keitszügen (vmax &gt; 200 km/h) durch Verzögerungen</td>
<td>01/09/1994</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 17</td>
<td>Bremsbewertung in Bremsstellung G</td>
<td>01/06/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 19</td>
<td>Bremsbewertung von Einzelfahrzeugen durch Bremsen hundertstel für den Geschwindigkeitsbereich von 120 bis 200 km/h</td>
<td>01/11/1996</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Entwicklung von physikalischchemischen Versuche für Zulassungsverfahren und Qualitätssicherung.</td>
<td>01/10/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 20</td>
<td>Verwendung der Scheibenbremse in Güterwagen</td>
<td>01/02/1997</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 21</td>
<td>Pneumatisches Verhalten der Druckluftbremse von Güterzügen unter verschiedenen Betriebsbedingungen (insbesondere lange Gefällestrecken)</td>
<td>01/01/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 22</td>
<td>Bestimmung der Bremsleistung von Hochgeschwindigkeitszügen</td>
<td>01/04/1999</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 23</td>
<td>Winterprobleme mit Scheibenbremsen</td>
<td>01/12/1998</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 24</td>
<td>Zulassung der Gleitschutzanlagen</td>
<td>01/01/2002</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 25</td>
<td>Einfluss der Zuglänge auf die Bremsleistung von Zügen</td>
<td>01/12/1997</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 26</td>
<td>Begutachtung des Bremsprüfstandes MF3 der SNCF</td>
<td>01/12/1997</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 27</td>
<td>Begutachtung des Bremsprüfstandes der PKP</td>
<td>01/12/2000</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 28</td>
<td>Begutachtung des Bremsprüfstandes der ZSR</td>
<td>01/10/2000</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 29</td>
<td>Pneumatischer Entgleisungsdetektor</td>
<td>01/06/2000</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>---------------</td>
<td>--------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Umfrage 1973 über die Verwendung von Kompositionsbremssohlen 1973</td>
<td>01/10/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Existierende und zukünftige Zugüberwachungs und</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Versögerungskurven.</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 30</td>
<td>Signalsysteme der europäischen Bahnen. Rechenmodelle für</td>
<td>01/04/2001</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Verzögerungskurven.</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 31</td>
<td>Prüfstandsversuche mit Verbundstoffbremsklotzsohlen des Typs K</td>
<td>01/03/2002</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>(KVBKS)</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 32</td>
<td>Abhängeversuche mit Güterwagen, die mit Verbundstoff</td>
<td>01/05/2002</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>sohlen des Typs K ausgerüstet sind</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 33</td>
<td>Fragen des Bremswesens. Einsatz von</td>
<td>01/01/2004</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Verbundstoffbremssohlen in Güterwagen Zusammenfassender Bericht</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>KSOhlen</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 34</td>
<td>Fragen des Bremswesens. Verzögerungskurven für ETCS/ERTMS</td>
<td>01/01/2004</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Wintereigenschaften von Verbundstoffbremsklotzsohlen</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 35</td>
<td>Fragen des Bremswesens - Rechenmodell zur Umrechnung des (\lambda)-</td>
<td>01/08/2009</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Werten in eine geschwindigkeitsabhängige Funktion der Verzögerung</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 36</td>
<td>Fragen des Bremswesens. Einsatz von</td>
<td>01/05/2009</td>
<td>800.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Verbundstoffbremssohlen in Güterwagen zusammenfassender Bericht</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>LLSohlen</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 37</td>
<td>Fragen des Bremswesens - Wintereigenschaften von</td>
<td>01/04/2011</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Verbundstoffbremsklotzsohlen</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 38</td>
<td>Fragen des Bremswesens - Ersatz der Graugusssohlen durch eine</td>
<td>01/02/2011</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Verbundstoffsohlen des Reibwertniveaus 'L' bei der</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Zusatzklotzbremse von Reisezugwagen</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Zusammenfassender Bericht über ein optimiertes Bremsgestänge von</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Güterwagen die mit Verbundstoffbremsklotzsohlen des Typs K ausgerüstet</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>sind</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 39</td>
<td>Reproduzierbarkeit und Vergleichbarkeit von Bremsversuchen auf</td>
<td>01/04/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Prüfständen in natürlicher Grösse</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 40</td>
<td>Fragen des Bremswesens. Zusammenfassender Bericht über die</td>
<td>01/06/2011</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>periodische Überprüfung der Reibungsprüfstände mit der Scheibenbremse</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 41</td>
<td>Fragen des Bremswesens - Grundlagen zur 5. Ausgabe des UIC-Merkblatts</td>
<td>01/08/2013</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Nr. 544-1 (Bremsleistung)</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 42</td>
<td>Fragen des Bremswesens - Zusammenfassender Bericht über die Überschätz</td>
<td>01/12/2011</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>ung der Reibprüfstände mit K- und LL-Bremssohlen</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 43</td>
<td>Fragen des Bremswesens - Synthese des EuropeTrain-Betriebs mit LL-</td>
<td>01/02/2013</td>
<td>1000.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Bremssohlen - Schlussbericht</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 44</td>
<td>Fragen des Bremswesens - Zusammenfassender Bericht über die</td>
<td>01/04/2014</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Problematik der Handbremse bei Güterwagen die mit</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Verbundstoffbremsklotzsohlen ausgerüstet sind</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 45</td>
<td>Fragen des Bremswesens - Grundprinzipien der 2. Ausgabe des UIC-Merkblatts</td>
<td>01/06/2015</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>541-03 - Führerbremsventil</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 46</td>
<td>Fragen des Bremswesens - Grundlagen des UIC-Merkblatts Nr. 548</td>
<td>01/11/2015</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>„Reibungsprüfstände“</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 47</td>
<td>Fragen des Bremswesens - Vergleichende Prüfstandsversuche</td>
<td>01/12/2016</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>2014/2015 zur Aufrechterhaltung der UIC Zertifizierung von Reibungsprüfständen</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 48</td>
<td>Fragen des Bremswesens - Synthesebericht zur Ausgabe des UIC-Merkblatts</td>
<td>01/05/2016</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Nr. 541-05 „Gleitschutzanlage“</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>-----------</td>
<td>--------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 49</td>
<td>Fragen des Bremswesens - Synthese der 8. Ausgabe des UIC-Merkblatts Nr. 541-3 „Scheibenbremsen“</td>
<td>01/05/2017</td>
<td>800.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Korrelationen zwischen chemischphysikalischen Eigenschaften und dem Bremsverhalten von Scheibenbremsbelägen</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 50</td>
<td>Fragen des Bremswesens - Grundlagen zu UIC-Merkblatt Nr. 541-01 „Bremszylinder/Bremseinheiten für Druckluftbremsen“</td>
<td>01/06/2018</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 51</td>
<td>Fragen des Bremswesens - Grundlagen der 5. Ausgabe von UIC-Merkblatt Nr. 541-4 (Verbundstoffsohlen)</td>
<td>01/01/2017</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 52</td>
<td>Fragen des Bremswesens - Mangelnde Bremsleistung in Zügen mit Wagen des Kombinierten Verkehrs - Analyse der Ursachen und Gegenmaßnahmen</td>
<td>01/05/2019</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 54</td>
<td>Vergleichende Prüfstandsversuche 2019/2020 zur Aufrechterhaltung der UIC Zertifizierung von Reibungsprüfständen</td>
<td>01/01/1900</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Einfluss von Feuchtigkeit auf die Funktion der Scheibenbremsen</td>
<td>01/09/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Einfluss von Winterbedingungen auf die Funktion der Scheibenbremsen und Verbundstoffbremsklotzsohlen</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Vergleichsversuche mit Scheibenbremsen auf 14 Bremsprüfständen in natürlicher Größe</td>
<td>01/09/1983</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Grenzbremsleistung der Scheibenbremse</td>
<td>01/04/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP A12</td>
<td>Eignungsnahweis zur Durchführung von Betriebsversuchen an Bremsbeläge und Bremsklotzsohlen</td>
<td>ND</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP A2</td>
<td>Konformitätsprüfung der Bremsbelagsorte Becorit V30 gemäß Bezugsdokumente UIC-Merkblatt 5413.</td>
<td>01/10/2007</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP A4</td>
<td>Gutachten zur Konformitätsprüfung der Bremsbelagsorte Becorit B66</td>
<td>31/10/2012</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP A5</td>
<td>Fragen des Bremswesens - Gutachten zur Konformitätsprüfung der Bremssohle Becorit L249</td>
<td>01/06/2012</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP A7</td>
<td>Fragen des Bremswesens - Freigabe der KSohle CoFren C810 nach UIC-Merkblatt Nr. 5414 in der Bauform 1xBgu</td>
<td>01/01/2011</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP B2</td>
<td>Konformitätsprüfung von Bremskomponenten Gutachten zur Verlängerung der UIC Zulassung des Scheibenbremsbelages Bremskerl 2000</td>
<td>01/05/2008</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP B3</td>
<td>Konformitätsprüfung der Bremsbelagsorte Bremskerl 7699 gemäß Bezugsdokument UIC-Merkblatt 5413.</td>
<td>01/04/2008</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP B4</td>
<td>Beurteilungsbericht zur Endgültigen UIC Zulassung des Scheibenbremsbelages Bremskerl 7000</td>
<td>01/12/2009</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C11</td>
<td>Fragen des Bremswesens - Audit der Versuchsanlagen von VR Technologies</td>
<td>01/11/2013</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C12</td>
<td>Bremswesens - Zulassungsverlängerung des Bremsbelags CoFren Freddy 2150 nach UIC-MB Nr. 541-3, Programme 2B1 und 3A1</td>
<td>01/07/2013</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C13</td>
<td>Konformitätsprüfung von Bremskomponenten - Freigabe der K-Sohle CoFren C333 nach UIC-Merkblatt Nr. 541-4 in der Bauform 1xBgu für Fahrzeuge mit einem Nennraddurchmesser von 840 und 760 mm</td>
<td>01/05/2013</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Fragen des Bremswesens

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP C15</td>
<td>Konformitätsprüfung von Bremskomponenten - Erweiterung des Anwendungsbereiches der K-Bremssohle CoFren C810 in der Konfiguration 2xBgu auf 25,0 l RSL</td>
<td>01/04/2015</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C2</td>
<td>Gutachten für den Bremsprüfstand 3.5.6 der Fa CoFren in Avellino &lt;div&gt;Bremsfragen - Zulassung der Sohle K CoFren C810 gemäß UIC-MB Nr. 541-4 in der Konfiguration 2xBg für Autotransportwagen der Bauart Laaers ABRFI 1160 A und 1215 A mit Rädern mit Nendurchmesser 840 mm&lt;/div&gt;</td>
<td>01/01/2012</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C4</td>
<td>Fragen des Bremswesens - Zulassung des Bremsbelags CoFren T30s gemäß UIC-Merkblatt Nr. 541-3 und den Programmen 5a und 3a1</td>
<td>01/12/2011</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C5</td>
<td>Fragen des Bremswesens - Prüfbericht - Bewertung der Bremssohle C810 - Raddurchmesser von 920 mm</td>
<td>01/06/2012</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C6</td>
<td>Hochleistungs-Bremsprüfstands 065 der Firma CoFren in Avellino (Italien)</td>
<td>01/05/2013</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C7</td>
<td>Konformitätsprüfung von Bremskomponenten - Freigabe der K-Sohle CoFren C810 nach UIC-Merkblatt Nr. 541-4 in der Bauform 1 x Bgu für Fahrzeuge mit einem Nennraddurchmesser von 840 und 760 mm</td>
<td>01/07/2012</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C8</td>
<td>Fragen des Bremswesens - Prüfbericht - Bewertung der Bremssohle C810 - Raddurchmesser von 920 mm</td>
<td>01/05/2013</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C9</td>
<td>Prüfbericht - Bewertung der Bremssohle C810 - Rad 760 mm</td>
<td>01/11/2012</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP D2</td>
<td>Konformitätsprüfung von Bremskomponenten - Gutachten zur Konformitätsbewertung der Verbundstoffbremsklotzsohlen-Sorte FR 513 des Typs K der Firma Frenoplast</td>
<td>01/01/1900</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP D3</td>
<td>Konformitätsprüfung von Bremskomponenten - Freigabe der K-Sohle Frenoplast FR 513 nach UIC-Merkblatt Nr. 541-4 in der Bauform 2xBg für Fahrzeuge mit einem Nennraddurchmesser von 840 - 730 mm</td>
<td>01/12/2012</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP D4</td>
<td>Konformitätsprüfung von Bremskomponenten - Prüfbericht - Beurteilung der Bremssohle FR513 - Räder mit Durchmesser 840 und 760 mm</td>
<td>19/11/2014</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP E1</td>
<td>Konformitätsprüfung von Bremskomponenten Bremsmodul MBF01A der Firma BUMARFABLOK bestehend aus Steuerventil ZBF01 und Lastbremsventil PBF01A</td>
<td>01/03/2008</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP E2</td>
<td>Konformitätsprüfung von Bremskomponenten Zertifizierung des Bremsmoduls MBF01B der Firma BumarFablok nach den UICMerkblättern 540 und 547</td>
<td>01/09/2008</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP E3</td>
<td>Konformitätsprüfung von Bremskomponenten Zertifizierung des Bremsmoduls MBF02 der Firma BumarFablok nach den UICMerkblättern 540 und 547.</td>
<td>01/09/2009</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP F2</td>
<td>Konformitätsprüfung von Bremskomponenten Ergänzungs-Konformitätsgutachten - Gleitschutzgerät ASM20R/C - KES</td>
<td>01/09/2011</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP F3</td>
<td>Konformitätsprüfung von Bremskomponenten - Elektronisches Steuerventil EDS 300 mit pneumatischer Rückfallebene - UIC Zulassung für Fahrzeuge mit eigener Stromversorgung</td>
<td>01/04/2011</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP G1</td>
<td>Konformitätsprüfung von Bremskomponenten Konformitätsprüfung von Drückübersetzern Knorr EDU nach den UICMerkblättern 540, 54104 und 547.</td>
<td>01/08/2007</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP G2</td>
<td>Konformitätsprüfung von Bremskomponenten Knorr KKV20</td>
<td>01/08/2007</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Fragen des bremswesens

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP G3</td>
<td>Konformitätsprüfung von Bremskomponenten. Geschwindigkeitsimpulsgeber</td>
<td>01/12/2009</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Gleitschutzanlage KnorrBremse MGS EP Compact UIC Zulassung für Reisezugwagen, Lokomotiven (Triebfahrzeuge), Triebzüge und Hochgeschwindigkeitszüge</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP G5</td>
<td>Fragen des Bremswesens - Gutachten für den Bremsprüfstand KBM-RPS-I der Fa. Knorr-Bremse Systeme für Schienenfahrzeuge GmbH in München</td>
<td>01/12/2012</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP G6</td>
<td>Konformitätsprüfung von Bremskomponenten. Ergänzungskonformitätsprüfung der Gleitschutzanlage 'MGS2', Fa. Knorr Bremse. mit dem Gleitschutzventil GV 221 für Anwendungen in Schienenfahrzeugen bis VFmax = 405 (200) km/h gemäß UICMerkblatt 54105</td>
<td>01/05/2011</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP G7</td>
<td>Konformitätsprüfung von Bremskomponenten - Freigabe der Endstückgeometrie 6+ der Firma Knorr-Bremse nach UIC-Merkblatt 541-06</td>
<td>01/12/2012</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP H1</td>
<td>Konformitätsprüfung von Bremskomponenten Gutachten zur Überprüfung der Konformität des Bremsbelags Ferrodo ID 1005 mit den Anforderungen des UIC Merkblatts 5413.</td>
<td>01/11/2012</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP I1</td>
<td>Zertifizierung der LBremssohle Ferodo 3325F gemäß UICMerkblatt Nr. 5414 (3. Aus gabe, Mai 2007) und den Bestimmungen des Berichts B 126/RP 38</td>
<td>01/06/2008</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP I3</td>
<td>Konformitätsprüfung von Bremskomponenten nach UICMerkblatt Nr. 5413 Carbone Lorraine G35Bremsbelag aus Sintermaterial für TGVZüge mit vmax=300 km/h Kategorie 1 Typ 1.2.</td>
<td>01/06/2008</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP J1</td>
<td>Konformitätsprüfung von Bremskomponenten - Gutachten des Bremsprüfstands Nr. 1 der Firma Faiveley Transport in Gennevilliers</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP J2</td>
<td>Zulassung von Bremskomponenten Zulassung nach UICMerkblatt 54105 der Gleitschutzanlage Faiveley AEGF2</td>
<td>01/03/2013</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP K3</td>
<td>Konformitätsprüfung von Bremskomponenten - Erweiterung der Zulassung nach UIC-Merkblatt Nr. 541-05 der Gleitschutzanlage Faiveley AEF-G2: Gleitschutzventile DV17 HP - Geschwindigkeitssensor SVEL2 und SVEL3</td>
<td>01/12/2011</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP K4</td>
<td>Konformitätsprüfung von Bremskomponenten - Prüfbericht Beurteilung des Steuerventils SW4S</td>
<td>01/01/2015</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP K5</td>
<td></td>
<td>01/12/2013</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>----------------</td>
<td>-------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP L1</td>
<td>Konformitätsprüfung von Bremskomponenten. Gutachten zur Konformitätsprüfung gemäß Bezugsdokument UICMerkblatt 5413 (6. Ausgabe November 2006). Bremsbelag aus Verbundstoff Flertex 666 für Reisezugwagen mit $V_{\text{max}} = 200 \text{ km/h}$ Kategorie 4 Typ 4.2</td>
<td>01/12/2007</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP M1</td>
<td>Konformitätsprüfung von Bremskomponenten. Relaisventil MZTHepos AKR SS/20 mit Wiegeventil MV 1 für automatische Lastabbremsung mit kontinuierlicher Bremszylinderdruckeinstellung. Relaisventil MZTHepos AKR S/20 mit Wiegeventil MV 2 für 'LeerBeladen Umstellung'.</td>
<td>01/04/2008</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP M2</td>
<td>Konformitätsprüfung von Bremskomponenten. Knickventil MZTHepos MKV20</td>
<td>01/04/2008</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP M3</td>
<td>Konformitätsprüfung von Bremskomponenten. Entgleisungsdetektor MZTHEPOS MDV100</td>
<td>01/07/2010</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP M4.1</td>
<td>Konformitätsprüfung von Bremskomponenten - Erweiterung der UIC - Zertifizierung der Bremssohlensorte Jurid 816M an Rädern des Durchmessers 730 - 840 mm für Radsatzlasten bis 18 t in der Sohlenkonfiguration 2xBg</td>
<td>01/11/2010</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP N10</td>
<td>Bewertungsbericht zur Beantragung der UIC-Zulassung des Scheibenbremsprüfstands HONEYWELL IK 3/8</td>
<td>01/10/2011</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP N3</td>
<td>Bewertungsbericht zur Beantragung der UIC Zulassung des Bremssohlenprüfstands Honeywell IK 3/3</td>
<td>01/04/2011</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP N5</td>
<td>Fragen des Bremswesens. Freigabe der KSohlen CoFren C810 und Jurid 816 M nach UICMerkblatt Nr. 5414 in der Bauform 2xBg für Fahrzeuge mit einem Nennraddurchmesser von 840 mm Freigabe der Bremssohlensorte Jurid 816M nach UIC Merkblatt 541-4 in das Bremsklotzbauart 2xBg für Fahrzeuge mit einem Nennraddurchmesser von 840 mm bis 730 mm Konformitätsprüfung von Bremskomponenten - Zulassungsverlängerung des Bremsbelags Honeywell Jurid 878 nach UIC-MB Nr. 541-3, Programme 2B1 und 3A1</td>
<td>01/07/2011</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP N6</td>
<td>Konformitätsprüfung von Bremskomponenten - Erneute Zulassung der Verbundstoffsohle Jurid 816M</td>
<td>01/01/2015</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP N8</td>
<td>Konformitätsprüfung von Bremskomponenten. Konformitätsprüfung der Bremsbelagsorte Cosid 828</td>
<td>01/05/2008</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP O1</td>
<td>Konformitätsprüfung von Bremskomponenten. Gutachten des ICER-Prüfstands (Pamplona) Konformitätsprüfung von Bremskomponenten</td>
<td>01/02/2015</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP P1</td>
<td>Beurteilungsbericht für den Bremsbelag ICER 106.</td>
<td>29/09/2008</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP P2</td>
<td>Konformitätsprüfung von Bremskomponenten - Gutachten des ICER-Prüfstands (Pamplona) Konformitätsprüfung von Bremskomponenten</td>
<td>01/12/2009</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP P3</td>
<td>Konformitätsprüfung von Bremssohlsensor te ICER 90362 gemäß UICMerkblatt 541 4 und Bericht B 126 RP 38</td>
<td></td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Fragen des bremswesens

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP P4</td>
<td>Bremswesen - Zulassung des Bremsbelags ICER 203 nach UIC-MB Nr. 541-3, Programme 2B1 und 3A1 und Betriebserprobung</td>
<td>01/01/2014</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP R1</td>
<td>Homologation Italian Brakes IB FS5M1</td>
<td>05/11/2009</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP S1</td>
<td>Konformitätsbewertung von Bremskomponenten - Konformitätsbewertung des Gleitschutzgerätes SIBAS® (BSG 2) der Firma Siemens AG gemäß UIC-Merkblatt Nr. 541-05 für Anwendungen in Reisezugwagen, Lokomotiven / Triebfahrzeugen, Triebzügen und Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen</td>
<td>01/03/2013</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP S2</td>
<td>Konformitätsbewertung von Bremskomponenten - Konformitätsbewertung des Gleitschutzgerätes SIBAS® GS kompakt (BSG 3) der Firma Siemens AG gemäß UIC-Merkblatt Nr. 541-05 für Anwendungen in Reisezugwagen, Lokomotiven / Triebfahrzeugen, Triebzügen und Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen</td>
<td>01/03/2014</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP T1</td>
<td>Konformitätsprüfung von Bremskomponenten - Konformitätsprüfung der Gleitschutzanlage „WSP800“, Selectron Systems AG, gemäß UIC-Merkblatt Nr. 541-05 für Reisezugwagen, Lokomotiven (Triebfahrzeuge) und Triebzüge</td>
<td>01/05/2013</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP U1</td>
<td>Konformitätsprüfung von Bremskomponenten - Zulassung des Bremsbelags Purantech BZP625 nach UIC-Merkblatt Nr. 541-3, Programme 1 und 3A1</td>
<td>01/06/2014</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP W1</td>
<td>Konformitätsprüfung von Bremskomponenten - UIC-Zertifizierung der Bremsversuchsanlage von RTA</td>
<td>01/11/2014</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 105</td>
<td>Untersuchung von Modellreibwerkstoffen für Bremsbeläge, erstellt von der R &amp; D Division BR, Derby</td>
<td>01/04/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 143</td>
<td>Einfluss von Wasser auf die Reibungsbremsen von Schienenfahrzeugen</td>
<td>01/11/1983</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 153</td>
<td>Asbest und seine Verwendung in Reibmaterialien, von H. Sandholm</td>
<td>01/11/1983</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 192</td>
<td>Eignung der Bremsprüfstände für die internationale Zulassung von Reibmaterialien</td>
<td>01/05/1987</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 308</td>
<td>Bewertung des Einflusses des Fahr widerstands auf die Ergebnisse von Bremsversuchen mit Güterzügen und Einzelwagen</td>
<td>01/06/1998</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 350</td>
<td>Anforderungen an die Bremsen von Hochgeschwindigkeitszügen</td>
<td>01/03/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 351</td>
<td>Aquaplaning an Scheibenbremsen von Schienenfahrzeugen</td>
<td>01/03/1997</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 354</td>
<td>Rechnerische Vorbestimmung des Bremsgewichtes von Fahrzeugen</td>
<td>01/05/1999</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 359</td>
<td>Periodische Überprüfung der Reibungsprüfstände von FS, CFR und CD</td>
<td>01/10/1998</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 366</td>
<td>Bremsbedienung von Güterzügen auf langen Gefällstrecken</td>
<td>01/06/1998</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 371</td>
<td>Rechnerische Vorbestimmung der bremsleitung der Magnetschienenbremsen</td>
<td>01/05/1999</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 379</td>
<td>Bremsversuchsfahrten eines mit Verbundstoffsbremssohlen ausgerüsteten, homogenen Güterzuges auf der Gotthard strecke Only available on CD</td>
<td>01/02/2000</td>
<td>1000.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 381</td>
<td>Winterversuche in Schweden mit Verbundstoffsbremssohlen des Typs K</td>
<td>01/05/2000</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Fragen des bremswesens

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>DT 383</td>
<td>Bremsfahrten eines mit Verbundstaffbremssohlen ausgerüsteten inhomogenen Güterzuges auf der Gotthard und TauernStrecke. Only available on CDROM! Bremsversuche in der Klimakammer von WienArsenal zum Nachweis der Winter tauglichkeit von Verbundstoffbrems sohlen (K und LL) sowie Graugußsohlen in Güterwagen</td>
<td>01/03/2001</td>
<td>800.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 390</td>
<td>Bremsversuche in der Klimakammer von WienArsenal zum Nachweis der Winter tauglichkeit von Verbundstoffbrems sohlen (K und LL) sowie Graugußsohlen in Güterwagen Bewertung und Beurteilung von Prüfstandversuchen mit Verbund stoffbremssohlen des Typs K für die Bestimmung deren Neigung zu metallischen Einschlüssen im Betrieb</td>
<td>01/03/2002</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 393</td>
<td>DT 395 DT 396 DT 400 DT 407 DT 408 DT 411 DT 412 DT 413 DT 414 DT 415 DT 416 DT 417 DT 420 DT 421</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>DT 412</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>DT 413</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>DT 414</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>DT 415</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>DT 416</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>DT 417</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>DT 420</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>DT 421</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

19/01/2024
## Fragen des bremswesens

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>DT 422</td>
<td>Einfluss von Gegen- und Rückenwind auf den Bremsweg</td>
<td>01/12/2011</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 423</td>
<td>Fragen des Bremswesens - Erweiterung des ETCS-Umrechnungsmodells auf Züge bis zu 1 500 m Länge</td>
<td>01/01/2013</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 425</td>
<td>Fragen des Bremswesens - Vergleich der Ergebnisse aus den Bremsstörungsversuchen (Fusible-Test) am Prüfstand und auf der Strecke</td>
<td>01/07/2014</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 426</td>
<td>Bremsfragen - Berechnung des Kappa-Faktors für G-gebremste Züge mit einer Länge von über 700 m</td>
<td>01/11/2012</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 427</td>
<td>Bremsfragen - Leitfaden für ETCS-Bremskurven</td>
<td>01/05/2012</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 428</td>
<td>Fragen des Bremswesens - Vereinfachte Bremsversuche mit K-Bremsklotzsohlen Bremskerl 8675H und Becorit K26 unter winterlichen Bedingungen in Finnland Februar - März 2008</td>
<td>01/06/2008</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 429</td>
<td>Fragen des Bremswesens - Vergleich der Dauerbremsmethode am Prüfstand mit den Ergebnissen der Streckenversuche</td>
<td>01/08/2013</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 430</td>
<td>Fragen des Bremswesens. Zusammenfassender Bericht über das Umrechnungsmodell zur Ermittlung der Verzögerungskurven auf der Grundlage der &quot;IWerte</td>
<td>01/07/2009</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 431</td>
<td>Fragen des Bremswesens - Bedingungen für Versuche auf dem Bremsprüfstand zu Simulation von Abfahrten mit starkem Gefälle</td>
<td>01/10/2013</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 432</td>
<td>Fragen des Bremswesens - Optimierung der Verbundstoffsohlenform zur Reduzierung der äquivalenten Konizität - Zusammenfassung der Ergebnisse von Phase 1</td>
<td>01/03/2013</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 434</td>
<td>Fragen des Bremswesens Erprobung von LL-Sohlen ICERBECORIT IB116* Vereinfachte Bremsversuche unter Winterbedingungen Schweden Feb. 2008</td>
<td>01/06/2008</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 435</td>
<td>Fragen des Bremswesens - Versuchsbericht über vereinfachte Bremsversuche mit K-Sohlen der Sorten Bremskerl 8675H und Becorit K26 unter Winterbedingungen in Finnland Februar/März 2008</td>
<td>01/05/2008</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 436</td>
<td>Fragen des Bremswesens - Bewertung der Bremsleistung von Fahrzeugen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit unter 100 km/h</td>
<td>01/12/2012</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 437</td>
<td>Fragen des Bremswesens - Austauschbarkeit der LL-Sohlen IB116* und C952-1 mit Grauguss-Sohlen P10</td>
<td>01/03/2013</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 438</td>
<td>Fragen des Bremswesens - Optimierung der Verbundstoffsohlenform zur Reduzierung der äquivalenten Konizität - Zusammenfassung der Ergebnisse der Abschlussphase</td>
<td>01/06/2014</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 439</td>
<td>Fragen des Bremswesens - Bestimmung der Kriterien zur Kontrolle der Herstellung und Lieferung von K- und LL-Sohlen</td>
<td>01/11/2013</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 440</td>
<td>Fragen des Bremswesens - Freigabe der LL-Sohlen nach UIC-Merkblatt Nr. 541-4 in der Bauform 2xBg für Fahrzeuge mit einem Nennraddurchmesser von 840 mm und 760 / 730 mm</td>
<td>01/12/2014</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 441</td>
<td>Fragen des Bremswesens - Machbarkeitsstudie über standardisierte Spezifikationen für die direkte elektro-pneumatische Bremse</td>
<td>01/01/2017</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Fragen des Bremswesens

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>DT 447</td>
<td>Fragen des Bremswesens - Bewertung der Lebenszykluskosten von Verbundstoff-Bremsklotzsohlen mit dem Simulationstool „FreightSimSilent“</td>
<td>01/02/2017</td>
<td>800.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 448</td>
<td>Fragen des Bremswesens - Anwenderhandbuch für das „Evaluation Tool“ zur Bewertung der Reibeigenschaften von Bremsbelägen</td>
<td>01/04/2017</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 49</td>
<td>Untersuchung des Abriebes und der Oberflächenstrukturveränderungen von Belägen für Scheibenbremsen, aufge stellt im Rahmen der Arbeiten des Sachverständigenausschusses B 126 von den BR, Derby</td>
<td>01/04/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>B 126 / DT 450</td>
<td>Fragen des Bremswesens - Begründung und Erklärung für die Nutzung des Übereinstimmungsprüfungstools zur Rezertifizierung von LL-Sohlen</td>
<td>01/12/2022</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Bremsbewertung von einzelwagen/wagengruppen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>DT 197</td>
<td>Prüfstandsversuche über das Ver schleissverhalten von Bremsklotzsohlen an Güterwagen bei Erhöhung der Radsatz last von 20 auf 22,5 t</td>
<td>01/05/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 198</td>
<td>Bremsversuche mit Einzelwagen und mit Zügen bei Bremsstellung 'G'</td>
<td>01/05/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Verteilung der temperatur in den kühlanlagen mit eiskühlung bzw. kälte-/nmaschinen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Unterschiedliche Eisbehälteranordnungen in Eiskühlwagen</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Vergleich der Luftverteilungssysteme in einem 20' Kühlcontainer</td>
<td>01/10/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Vergleich der Luftverteilungssysteme in einem 20'Kühlcontainer Teil II</td>
<td>01/04/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>-----------------------------</td>
<td>----------</td>
<td>-------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>ORE Kodex der EinheitsDiesellokomotiven (annuiliert die Ausgabe vom Februar 1956)</td>
<td>01/06/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Zulassungsvorschrift des ORE für Diesellokomotiven, die für die Auswahl als Einheitslokomotiven in Frage kommen</td>
<td>01/06/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Unterhaltung der Kurbelwellen der Dieselmotoren</td>
<td>01/10/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Kollektivheizung der Züge bei Diesel zugförderung; Selbstkosten der Energie erzeugung bei Dampf und bei elektrischer Heizung</td>
<td>01/04/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>Unterhaltung der Kolben, Kolbenbolzen, Kolbenringe und Zylinderlaufbüchsen von Dieselmotoren</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 15</td>
<td>Vorschrift des ORE für den Dauerprüfstandversuch von Dieseltriebmotoren für Eisenbahnfahrzeuge (100 Stunden Typenprüfung und 360 Stundenversuch)</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Korrosionsbekämpfung in den Kühlwasser kreisläufen der Dieselmotoren</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 17</td>
<td>Zulassungsvorschriften des ORE für Eisenbahnfahrzeuge</td>
<td>01/04/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 18</td>
<td>Unterhaltung der Zylinderköpfe, Ventile und Zubehörteile</td>
<td>01/04/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 19</td>
<td>Unterhaltung der Einspritzventile von Dieselmotoren</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Handbuch für den 360Std Dauerprüfstandsversuch mit Fahrdieselmotoren gemäß ORE Vorschrift B 13/RP 15</td>
<td>01/10/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 20</td>
<td>Luftverschmutzung durch Auspuffgase</td>
<td>01/04/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 21</td>
<td>Grenzwerte für Schadstoffe in Abgasen von Dieselmotoren</td>
<td>01/04/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Handbuch für die Typenprüfung von Dieselmotoren nach UIC Merkblatt 623 VE</td>
<td>01/10/1961</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Vorschrift für die Versuche mit Proto typen von Lokomotiven mit Verbrennungs motoren unter ORE Überwachung</td>
<td>01/10/1961</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Lärmbekämpfung bei Diesellokomotiven Bericht über die Geräuschversuche, die in CroyRomainmotier vom 5. bis 10. September 1960 durchgeführt wurden</td>
<td>01/07/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Lärmbekämpfung bei Diesellokomotiven Ergänzung zum Dokument Nr. 8</td>
<td>01/10/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Einfluss des gehängequerspiels auf die laufeigenschaften der 2achsigen/nwagen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Laufversuch mit 2achsigen Güterwagen mit Hybridgehänge und UICDoppel schakengehänge</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Programme für versuche auf dem bremsprüfstand

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Beschreibung des Bremsprüfstandes in WienArsenal und der Streckenversuche zur Eichung des Bremsprüfstandes</td>
<td>01/04/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Inbetriebnahme und Verwendungsmöglichkeiten des Bremsprüfstandes in Wien Arsenal (Schlussbericht)</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 45</td>
<td>Fahrzeugversuchsanlage WienArsenal Abnahmeversuche beim Bremsprüfstand</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>

19/01/2024
## Neuzeitliche federung für zweiachsige güterwagen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Progressive Federung für vorhandene 2achsige Güterwagen</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Progressive Federung Betriebsversuche</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Progressive Federung für künftig zu bauende Güterwagen für hohe Geschwindigkeiten</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### B 136

**Radsätze mit aufgesattelten achslagern: konstruktion, unterhaltung,/nstandardisierung**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Stromdurchgang durch Radsatzrollenlager</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Berechnung von Radsatzwellen für Güter wagen und Reisezugwagen</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Standardisierung des GüterwagenRad satzes mit 920 mm RadDurchmesser und aufgesattelten Rollenlagern</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Standardisierung des GüterwagenRad satzes mit 1000 mm RadDurchmesser und aufgesattelten Rollenlagern</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Versuche mit dem OREStandardGüter wagenRadsatz mit 920 mm Laufkreis durchmesser</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>Vergleich der verschiedenen Radsatz Rollenlagertypen der Güterwagen nach UICMerkblatt 514i VE</td>
<td>01/04/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Unterhaltung der RollenlagerRadsätze</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Austauschbarkeit der Radsatzrollenlager</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Standardisierung der Radsätze mit auf gesattelten Rollenlagern von Güterwagen mit kleinen Rädern (Durchmesser 840760680 mm) (für Klotz oder Rad scheibenbremsen) Standardisierung eines aufgesattelten Radsatzes für Reisezug wagen mit Rädern von 920 mm Durchmesser</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 57</td>
<td>Stärke der Radreifen für Geschwindig keiten über 160 km/h, aufgestellt vom ORESachverständigenausschuss B 136</td>
<td>01/01/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Umweltfreundliche sanitäre Anlagen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Moderne Toilettenanlagen für Eisenbahn Reisezugwagen (Umfragebericht)</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Moderne Toilettenanlagen im Versuchs einsatz bei Reisezugwagen der euro päischen Bahnen (Umfragebericht)</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Toilettenanlagen mit geschlossenem Abwasserbehälter Versuche, technische Spezifikationen, bakteriologische Untersuchungen Umweltfreundliche sanitäre Anlagen Toilettenanlagen mit geschlossenem Abwasserbehälter Technische Beschreibungen, Bewertungsverfahren, Entsorgungseinrichtungen</td>
<td>01/09/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 138</td>
<td></td>
<td>01/03/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Bedingungen für güterwagenbauteile für eine achslast von 22 t

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Festigkeitsversuche mit drei Konstruktionsvarianten des Drehgestelles vom Typ Y 25C und einer Achslast von 22 t</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Schleppfahrten mit Radsätzen aus R7 und R8Stahl</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Analyse und Zusammenfassung der Ergebnisse der drei ersten in Velim durch geführten Versuchsreihen mit einer Radsatzlast von 22 t</td>
<td>01/04/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Versuche mit modifizierten Drehgestellen unter Berücksichtigung der Ergebnisse von B 142/RP 1 und B 142/RP 3</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 106</td>
<td>Bericht über die Versuche mit Güterwagen-Drehgestellen und zweiachsigen Güterwagen auf dem Versuchsring der CSD; 1.3. Versuchsreihe</td>
<td>01/12/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 141</td>
<td>Bericht über die Versuche mit Güterwagen-Drehgestellen auf dem Versuchsring der CSD; 4. Versuchsreihe</td>
<td>01/12/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Standardisierung des werkstoffs für bremssohlen aus grauguss

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Herstellung und Auswahl der Gusssorten für die Versuche</td>
<td>01/10/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Prüfstandsversuche von Bremssohlen aus verschiedenen Gusssorten</td>
<td>01/04/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Streckenversuche mit Bremsklotzsohlen aus ausgewählten Graugussvarianten (Abhängeversuche)</td>
<td>01/04/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Betriebsversuche von Bremsklotzsohlen aus verschiedenen Gusssorten Abschliessende Schlussfolgerungen</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>--------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Untersuchung der verschiedenen, im Eisenbahnbereich handhabten Anwendung der ISO-Norm 2631</td>
<td>01/09/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Schwingungsbehaftung: Aufstellung der Bewertungskurven</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Mechanische Schwingungen Schienenfahrzeugsitze</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Einfluss der tiefen Komponenten auf die Komfortbeurteilung</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Versuche bezüglich des Komforts in stehender Haltung</td>
<td>01/04/1988</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>Komfort in liegender Stellung</td>
<td>01/04/1988</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 15</td>
<td>Dynamische Versuche an Sitzen</td>
<td>01/04/1988</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Versuche bezüglich der Tätigkeit des Triebfahrzeugführers</td>
<td>01/04/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 17</td>
<td>Komfort in sitzender Haltung</td>
<td>26/09/1989</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 18</td>
<td>Schlussbericht</td>
<td>26/09/1989</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 19</td>
<td>Direkte Methode Verwendung einer Testpuppe. Machbarkeit</td>
<td>01/01/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Beitrag zur Untersuchung der Sitzhaltung Ausarbeitung eines Versuchskodex zur Erprobung von Eisenbahnsitzen im Laboratorium Anwendung bei einem Triebfahrzeugführersitz</td>
<td>01/09/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 20</td>
<td>Indirekte Methode Machbarkeit</td>
<td>01/11/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 21</td>
<td>Komfortindex Nmv Vergleich mit der Laufgüteziffer ISO/SNCF und mit Wz</td>
<td>01/03/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 22</td>
<td>Messungen der Schwingungen in Führer ständen von Lokomotiven Auswirkungen auf das Gesundheitsrisiko</td>
<td>01/05/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 23</td>
<td>Synthesebericht</td>
<td>01/12/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Kennzeichnung der Schwingungssignale im Eisenbahnverkehr und Verarbeitung kurzzeitiger Ereignisse</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Ausarbeitung eines Versuchskodex zur Erprobung der Sitze von Schienenfahrzeugen im Laboratorium. Anwendung bei einem Fahrgastsitz</td>
<td>01/09/1983</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Anwendung der 'Gesundheits'Vorschriften des 5. Entwurfs zur Überarbeitung der ISO-Norm 2631</td>
<td>01/04/1985</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Beziehung zwischen dem Effektivwert der Schwingungen und dem subjektiven Kom fort oder den Tätigkeiten von sitzenden Fahrgästen. Ergebnisse der Laborver suche der SNCF (Versuchszenrum von Vitry sur Seine)</td>
<td>01/04/1985</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Anwendung der Bestimmungen über Behaglichkeit im 5. Entwurf zur Überarbeitung der Norm ISO 2631</td>
<td>01/09/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>-------------</td>
<td>--------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Mechanische Schwingungen  Messung und Analyse der Schwingungen, denen die Reisenden und das Fahrpersonal in Schienenfahrzeugen ausgesetzt werden (2. Ausgabe)</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Charakterisierung der Behaglichkeit in der liegenden Haltung  Versuche in Schlafwagen</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 280</td>
<td>Festlegung der Komfortbeziehungen Indirekte Methode Verwendung objektiver Daten</td>
<td>01/12/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# B 164

## Haftreibung beim bremsen und gleitschutzeinrichtungen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Zusammenfassung der derzeitigen Kenntnisse über die Haftreibung</td>
<td>01/09/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Grundlegende Gesetzmässigkeiten des Kraftschlusses beim Bremsen</td>
<td>18/04/1990</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 257</td>
<td>Zusammenfassung der theoretischen und praktischen Kenntnisse in bezug auf den verschlechterten Kraftschluß, die seit der Veröffentlichung des RP 2 des SVA B 164 erworben wurden</td>
<td>01/07/1992</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Dynamische festigkeit der führerstandskabine gegenüber frontalstössen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Methoden zur Berechnung der Strukturen für die Stossfestigkeit</td>
<td>01/04/1985</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Ergebnisse der Aufprallversuche und Vergleich mit den Vorhersagen</td>
<td>01/10/1991</td>
<td>1000.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Zusammenfassung der Arbeiten und Empfehlungen für Änderungen an UIC Merkblättern</td>
<td>01/10/1992</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Analyse der Unfälle und derzeitigen baulichen Anordnungen der Führerstands kabine</td>
<td>01/04/1986</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Versuche an der Verkleidung</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Anwendung mathematischer Modelle bei der Analyse von Auflaufstössen</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Vorschlag einer Konstruktionsphilosophie für Führerstandskabinen</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Energieabsorbierende Bauteile</td>
<td>01/09/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Untersuchung über Hindernisräumer</td>
<td>04/04/1991</td>
<td>1000.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Technische Beschreibung des Fahrzeug Designs</td>
<td>04/04/1991</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Aufprallversuche natürlicher Größe Beschreibung des Versuchsorts und verfahrens</td>
<td>04/04/1991</td>
<td>1000.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Fehlerdiagnose an Fahrzeugen in der Werkstatt und im Betrieb

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Anwendung der Diagnosetechnik bei Eisenbahnfahrzeugen (Umfagebericht)</td>
<td>01/04/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Lastenheft für Diagnosetechnik in Reisezugwagen (2. Ausgabe)</td>
<td>01/09/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Lastenheft für die Anwendung der Diagnosetechnik in Reisezugwagen</td>
<td>01/09/1995</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Anwendung der Diagnose in Triebfahrzeugen und Triebzügen (Literatur und Umfragebericht)</td>
<td>01/09/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 200</td>
<td>Dieselmotordiagnose durch Ölanalysen</td>
<td>01/06/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 206</td>
<td>'Methoden zur Radsatzdiagnose'</td>
<td>01/06/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 207</td>
<td>Borddiagnose in Diesel und elektrischen Triebfahrzeugen</td>
<td>01/11/1989</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 208</td>
<td>Borddiagnose in Reisezugwagen</td>
<td>01/09/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 333</td>
<td>Technische Diagnose in Triebfahrzeugen und Triebzügen Erfahrungen der Bahnen</td>
<td>01/12/1995</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>----------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Auswahl der Parameter für die Untersuchung von thermischen Grenzen der Räder und Bremsklötze</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Definition des Lastenheftes für axialsymmetrische Vollräder Überprüfung der mechanischen Dimensionierung; Ermüdungsfestigkeit Wege zu einer verbesserten Radscheibenform</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Definition des Lastenheftes für Vollräder Thermomechanischen Auslegung</td>
<td>01/11/1998</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Erarbeitung einer für die Beschädigung eines Eisenbahnbauzeits repräsentativen &quot;globalen&quot; Matrix zur Durchführung von Ermüdungsversuchen</td>
<td>01/10/1997</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Standardisierung der Radsätze. Regenerierung thermisch geschädigter Vollräder Standardisierung der Radsätze. Verbesserung des mechanischen Widerstandes der Radwerkstoffe aufgrund erhöhter RadsatzlastenStudie über die Stahlgüte R7T UCS</td>
<td>13/01/2001</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Standardisierung der Radsätze. Erhöhung der Radsatzlast über 22,5t von Rädern mit einem Durchmesser von 920 mm. Studie über die Ortung von Fehlern an den Radlauf flächen von Güterwagenrädern</td>
<td>01/05/2003</td>
<td>800.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 15</td>
<td>Räder Bemessung der Räder. Mehrachsiges Dauerfestigkeitskriterium.Schlußbericht Auswirkungen häufiger Bremsungen auf das Eigenspannungsfeld im Radkrantz Standardisierung der Radsätze. Aufteilung der Bremsenergie zwischen Rad und Verbundstoffsohle.</td>
<td>01/06/2006</td>
<td>800.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Räder Anforderungen an Bremsprüfstände bei Radzulassungen gemäß UICMerblatt 5105 Überprüfung des thermomechanischen Verhaltens Räder Bestimmung der Eigenspannung und deren Verteilung im Radkrantz von vollrädern entsprechend UIC MB 5105</td>
<td>01/06/2006</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 17</td>
<td>Räder - Definition der außergewöhnlichen thermomechanischer. Beanspruchungen von Rädern durch Verbundstoffsohlen</td>
<td>01/06/2006</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 18</td>
<td>Räder Erfahrungen mit Rädern und Verbundstoffsohlen (K) im Betrieb Gleisnebenschluss. Bedingungen für den Nebenschluss von Gleissstromkreisen durch Fahrzeuge mit Verbundstoffbremssohlen</td>
<td>01/02/2007</td>
<td>1000.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 19</td>
<td>Räder Bestimmung eines Prüfstandbremsprogramms mit Simulation eines Betriebstolken kollektiv zur Ermittlung des Verschleißverhaltens von Rad und Bremssohle.</td>
<td>01/02/2007</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 20</td>
<td>Räder Anforderungen an Bremsprüfstände bei Radzulassungen gemäß UICMerblatt 5105 Überprüfung des thermomechanischen Verhaltens Räder Bestimmung der Eigenspannung und deren Verteilung im Radkrantz von vollrädern entsprechend UIC MB 5105</td>
<td>01/02/2007</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 21</td>
<td>Räder Anforderungen an Bremsprüfstände bei Radzulassungen gemäß UICMerblatt 5105 Überprüfung des thermomechanischen Verhaltens Räder Bestimmung der Eigenspannung und deren Verteilung im Radkrantz von vollrädern entsprechend UIC MB 5105</td>
<td>01/02/2007</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 22</td>
<td>Räder Erfahrungen mit Rädern und Verbundstoffsohlen (K) im Betrieb Gleisnebenschluss. Bedingungen für den Nebenschluss von Gleissstromkreisen durch Fahrzeuge mit Verbundstoffbremssohlen</td>
<td>01/02/2007</td>
<td>1000.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 23</td>
<td>Räder Bestimmung eines Prüfstandbremsprogramms mit Simulation eines Betriebstolken kollektiv zur Ermittlung des Verschleißverhaltens von Rad und Bremssohle.</td>
<td>01/02/2007</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>----------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 27</td>
<td>Optimierung Räder / Sohlen. Untersuchung der Mittel zur Vorauswahl von Verbundstoffsolen im Hinblick auf den Radverschleiß und außergewöhnliche thermische Beanspruchungen</td>
<td>01/07/2006</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 28</td>
<td>Optimierung der Räder. Einfluss von Fehlern an Radlaufflächen auf den an die Umwelt abgestreiften Lärm</td>
<td>01/02/2007</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 29</td>
<td>Zuverlässigkeit und Sicherheit von Radsätzen, Rädern und Radsatzlagern - Zuverlässigkeit, Verfügbarkeit, Instandhaltbarkeit, Sicherheit - Implementierung der EN 50126 für mechanische Komponenten im Schienenverkehr</td>
<td>01/05/2015</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Erforschung der Bruchschwelle</td>
<td>01/10/1991</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 32</td>
<td>Räder. Umgebungsgeräusche bei der Durchfahrt von Güterwagen mit Verbundstoffsolen des Typs LL</td>
<td>01/02/2007</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 33</td>
<td>Einfluss der Verbundbremswerkstoffe auf den Gleisnebenschluss. Chemischphysikalische und elektrische Charakterisierung der Verbundstoffbremssohlen hinsichtlich des Gleisnebenschlusses im Labor.</td>
<td>01/11/2007</td>
<td>800.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 34</td>
<td>Räder - Außergewöhnliche thermomechanische Beanspruchung kleiner, verbundstoffgebremsten Räder</td>
<td>01/01/2008</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 35</td>
<td>Beanspruchung der Laufwerke - Untersuchung der Korrosion an Laufwerken - Umfrage, Bibliographie und Beobachtung der Korrosion</td>
<td>01/09/2001</td>
<td>800.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 36</td>
<td>Projekt - FTK Radsatzwellen - Zulässige Fehler und Oberflächeneigenschaften von Radsatzwellen in der Instandhaltung</td>
<td>01/12/2013</td>
<td>800.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 37</td>
<td>Beanspruchung der Laufwerke - Auswirkungen der Laufflächenschäden an Güterwagenrädern auf das Beanspruchungsniveau der Laufwerke und ihre Bemessung</td>
<td>01/02/2009</td>
<td>500.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 38</td>
<td>Räder. Definition der Parameter für die Bremsprüfstandsversuche zur technischen Zulassung von Rädern mit einem Nenndurchmesser von 680 mm gemäß von 680 mm gemäß UIC-Merkblatt 5105</td>
<td>01/03/2008</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 39</td>
<td>Einfluss der Verbundbremswerkstoffe auf den Gleisnebenschluss. Elektrische Charakterisierung der Verbundstoffbremssohlen hinsichtlich des Gleisnebenschlusses ssm Versuche zur Reproduzierbarkeit der Teilbelagprüfstände</td>
<td>01/09/2009</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Standardisierung eines klotzgebremsten Vollrades (Laufkreisdurchmesser 920 mm) für Reisezugwagen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h Standardradsätze für Klotzbremse</td>
<td>01/11/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 40</td>
<td>Beanspruchung der Laufwerke - Empfehlungen zur Ermüdungsfestigkeit korrosionsunterworferener Laufwerke</td>
<td>01/11/2007</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 41</td>
<td>Räderfragen und Zusammenwirken Sohlen / Räder / Schiene Radprofilkriterien / Instandhaltungs intervall.</td>
<td>20/01/2009</td>
<td>800.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 42</td>
<td>Beanspruchung der Laufwerke - Lastenheft zur Detektion von Laufflächenbrüchen unter fahrenden Zügen</td>
<td>01/03/2008</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 43</td>
<td>RAMS-Leitfaden: Zuverlässigkeit, Verfügbarkeit, Instandhaltbarkeit, Sicherheit - Implementierung der EN 50126 für mechanische Komponenten der Eisenbahn</td>
<td>01/05/2015</td>
<td>0.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Standardisierung der radsätze

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 44</td>
<td>LCC - Leitfaden - Radsätze, Räder, Radsatzlager, Zuverlässigkeit / Sicherheit - Implementierung der EN 50126</td>
<td>01/04/2015</td>
<td>0.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Methoden zur Überwachung von Vollrädern (Sofortmaßnahmen zum Verhindern von Radbrüchen)</td>
<td>01/08/1993</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Thermische Grenzen der Räder und Bremsklötze Überwachung der Vollräder im Betrieb Zerstörungsfreies Verfahren zur Feststellung von Rissen in den Radkränzen</td>
<td>01/06/1995</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Bestimmung der Bruchzähigkeit von Vollrädern der Qualität R7 Definition einer Versuchs methode und Festlegung der Kennwerte</td>
<td>01/01/1995</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Definition des Lastenhefts für Räder. Mechanische Dimensionierung; Ermüdungsverhalten</td>
<td>01/11/1997</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 251</td>
<td>Bruchzähigkeit von Eisenbahnrädern und Methoden zu ihrer Bestimmung von Dr. sc. techn. Markus Diener Dr.Ing. Wolfgang Kunnes Dipl.Ing. Roland Müller</td>
<td>01/10/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 391</td>
<td>Räder Literaturstudie zum Einfluss der Verbundstoffsohlen auf das Schließen der Gleisstromkreise</td>
<td>01/06/2010</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 397</td>
<td>Güterwagen. Einfluss des Zerfalls von Verbundstoffsohlen auf die Luftqualität</td>
<td>01/02/2007</td>
<td>150.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 398</td>
<td>Betriebsversuche mit K Sohlen in Güterwagen im Rahmen der UIC Gruppe 5 T531. Untersuchung von Schäden an Vollrädern, die im Zusammenhang mit der RIV Zulassung der K Bremssohlen während der 3 jährigen Überwachung im Betrieb festgestellt wurden.</td>
<td>01/03/2005</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 399</td>
<td>Räder Nebenschluss. Bestandaufnahme der Gleisstromkreise in Europa</td>
<td>01/10/2004</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 401</td>
<td>Optimierung RAD/Bremssohle. Studie zum Einfluss der Verbundstoffsohlen auf den Kraftschluss zwischen Rad und Schiene</td>
<td>01/03/2005</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 405</td>
<td>Schadkatalog Räder / Radsatzwellen / Radsätze Teil 1: Einleitung, Terminologie, Klassierung der Fehler, Fehlerarten am Radsatz</td>
<td>01/06/2006</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 406</td>
<td>Ergänzung zum Schadkatalog Räder/Radsatzwellen/Radsätze Zusammenfassung der Umfrage zu Fehlern an Radsätzen</td>
<td>01/10/2004</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 409</td>
<td>Räder. Beurteilung der Oberflächenbeschaffenheit und Radgeometrie nach den Nebenschluss versuchen.</td>
<td>01/08/2006</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 410</td>
<td>Räder - Fehlerausfallanalyse entsprechend EN 50126 - RAMS Aktivitäten zur Vorbereitung des Sicherheitsnachweises eines neuen Güterwagen - Bremskonzeptes</td>
<td>01/02/2007</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Analyse internationaler berichte über klotzgebremste vollräder

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>DT 372</td>
<td>Statistische Untersuchung zu den Bruchzähigkeitsmessungen Vollräder der Güte R7</td>
<td>01/10/1998</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 378</td>
<td>Statistische Auswertung Eigenspannungen klozgebremster Räder.</td>
<td>01/08/1999</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Erhöhung der radsatzlast über 22.5 t von rädern mit einem durchmesser von 920 mm

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>DT 375</td>
<td>Literatustudie zur Erhöhung des Verhältnisses Radlast/Raddurchmesser P/D.</td>
<td>01/08/1999</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>-------</td>
<td>----------</td>
<td>-------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Band 1: Vorstudien und Lastenhefte Band 2: Lastenheft für ein Drehgestell mit verbesserten Eigenschaften bei Fahrt im Gleisbogen Band 3: Lastenheft für ein Drehgestell mit verbesserten Eigenschaften bei Fahrt im Bogen für eine gleisbogenabhängige Wagenkastenneigung (Wkn)</td>
<td>26/09/1989</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Ausschreibung und Auswahl der Prototypen</td>
<td>25/10/1990</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Versuchsdurchführung und Ergebnisse</td>
<td>01/10/1991</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Bewertung der Ergebnisse aus den lauf technischen Untersuchungen</td>
<td>01/06/1993</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Band 1: Bewertung der Ergebnisse aus den Betriebsversuchen und Abschlussbericht Band 2: Berichte der ServiceTest Manager zu den Betriebsversuchen bei FS, ÖBB, SBB und DB Abschlussbericht</td>
<td>01/10/1993</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 232</td>
<td>Beschreibung der rechnergestützten Nutzwertanalyse (KostenWirksamkeits analyse)</td>
<td>01/06/1991</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 233</td>
<td>Vertragsverhandlungen und Verträge</td>
<td>01/06/1991</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 247</td>
<td>Lastenhefte für die Versuche und Auswahl der Versuchsanstalten und Ver suchsstrecken</td>
<td>01/06/1991</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 259</td>
<td>Ausfallleffektanalyse an Drehgestellen</td>
<td>01/11/1991</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 278</td>
<td>Einfluß der Wiegenquerspiele auf die Fahrzeugbegrenzungslinien</td>
<td>01/05/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 287</td>
<td>Ausfallleffektanalyse für das Fiat Y0270 S (Eurofima)Drehgestell</td>
<td>01/07/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 292/1</td>
<td>Band 1: Einfluss der Berührgeometrie und der Kraftschlussverhältnisse auf das Bogenlaufverhalten von radial einstellbaren Radsätzen Theoretische Grundlagen</td>
<td>01/10/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 292/2</td>
<td>Band 2: Einfluss der Berührgeometrie und der Kraftschlussverhältnisse auf das Bogenlaufverhalten von radial einstellbaren Radsätzen Messen der Ausdrehwinkel an einem Zweisichigen Güterwagen auf Strecken der SBB und ÖBB</td>
<td>01/10/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 292/3</td>
<td>Band 3: Einfluss der Berührgeometrie und der Kraftschlussverhältnisse auf das Bogenlaufverhalten von radial einstellbaren Radsätzen Schienenprofilmessungen in Bögen auf den Netzen der ÖBB und SBB</td>
<td>01/10/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 292/4</td>
<td>Band 4: Einfluss der Berührgeometrie und der Kraftschlussverhältnisse auf das Bogenlaufverhalten von radial einstellbaren Radsätzen Untersuchungen des Schmierzu standes und Kraftschlusses in Bögen der Netze der ÖBB und SBB</td>
<td>01/10/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 292/5</td>
<td>Band 5: Einfluss der Berührgeometrie und der Kraftschlussverhältnisse auf das Bogenlaufverhalten von radial einstellbaren Radsätzen Beurteilung der Ergebnisse, Schlussfolgerungen und Empfehlungen</td>
<td>01/10/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
B 177
Bremstechnische und zugdynamische probleme bei güterzügen bis 700 m länge, die in bremsstellung p gefahren werden

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Berechnungen und Versuche mit ausge wählten Parametern und Darstellung von Empfehlungen</td>
<td>18/04/1990</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Untersuchung technischer Massnahmen zur Reduzierung der Längsdruckkräfte in langen Pgebremsten Güterzügen der zukünftigen Angebote für den inter nationalen Verkehr</td>
<td>01/03/1993</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Untersuchung von technischen und betrieblichen Massnahmen zur Reduzierung der Längsdruckkräfte in langen Pgebremsten Güterzügen des zukünftigen Grundangebots für den internationalen Verkehr und der Auswirkungen der Bremststellung P auf das Bremsen von langen Rangierabteilungen</td>
<td>01/03/1995</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Untersuchung der Längsdruckkräfte bei Güterzügen des kundenbezogenen Angebotes</td>
<td>01/11/1997</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Untersuchung technischer maßnahmen zur Reduzierung der Längskräfte bei Güterzügen des hochwertigen Angebotes</td>
<td>01/11/1997</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 178</td>
<td>Gebrauchsanleitung zum Rechenprogramm B 36/RP 22, 2e Ausgabe</td>
<td>01/01/1997</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### B 177.1

**Entgleisungsrisiko für güterzüge bis 700 m länge in bremsstellung p/ndurch hohe längsdruckkräfte**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Entgleisungswahrscheinlichkeit bei Anwendung der Massenrestriktionen gemäß B 177</td>
<td>01/03/1993</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Entgleisungswahrscheinlichkeit bei Anwendung von verschiedenen, von den Massenrestriktionen gemäß B 177 abweichenden Restriktionen</td>
<td>01/11/1993</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 284</td>
<td>Bestimmung der Wahrscheinlichkeit des Entgleisens kritischer Wagen bei bis zu 700 m langen Güterwagen infolge hoher Längsdruckkräfte</td>
<td>01/01/1993</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Rechenprogramm zur längsdynamik der züge

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Simulationsprogramm ETRAIN zur Untersuchung längsdynamischer Vorgänge in Zugverbänden</td>
<td>01/05/1999</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Simulationsprogramm zur Längsdynamik der Züge</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Entwicklungsbericht zum Simulations programm ‘TRAINDY’</td>
<td>01/01/2010</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Untersuchung der entgleisungswahrscheinlichkeiten für güterzüge/ninfolge hoher längsdruckkräfte

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Entgleisungswahrscheinlichkeiten für Güterzüge mit Schraubenkupplung und Automatischer Zugkupplung infolge hoher Längsdruckkräfte</td>
<td>01/09/1999</td>
<td>75.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### B 180

#### Notbremsüberbrückungssystem

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Untersuchung der Druckverhältnisse in der Hauptluftleitung bei Notbremsungen und von Möglichkeiten zum Überbrücken einer eingeleiteten Notbremsung</td>
<td>26/09/1989</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Notbremsüberbrückungssysteme (NBÜ Systeme)</td>
<td>01/02/1992</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Spurwechselsysteme

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Spurwechselsysteme - Dokumentation der bestehenden automatischen Spurwechselsysteme</td>
<td>01/12/2017</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Spurwechselsysteme - Markstudie beim Einsatz automatischer Spurwechselsysteme im Güter- und Personenverkehr</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Spurwechselsysteme - Wirtschaftlichkeit eines automatischen Spurwechselsystems unter Berücksichtigung der erwarteten Verkehrsflüsse</td>
<td>01/12/2017</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Spurwechselsysteme - Beschreibung eines einheitlichen Zulassungsverfahrens für automatische Spurwechselsysteme</td>
<td>01/12/2017</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Spurwechselsysteme - Ökologische Aspekt und Umweltbelange</td>
<td>01/12/2017</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------</td>
<td>--------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Zentrale Datenleitung über die Kupplung der EPBremse, Bestimmung der physikalischen Eigenschaften des Trägers und seiner Fähigkeiten zur Datenübertragung</td>
<td>01/08/1996</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Versuche zur Erprobung der Datenkommunikation in Zügen (Zugbusversuche)</td>
<td>01/08/1996</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 341</td>
<td>Versuchsprogramm und Versuchsausrüstungen für die Versuche zur Erprobung der Datenkommunikation in Zügen (Zugbusversuche)</td>
<td>01/11/1996</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 342</td>
<td>Versuchsdurchführung und Ergebnisse der Versuche der Erprobung der Datenkommunikation in Zügen (Zugbusversuche)</td>
<td>01/11/1996</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Analyse von aufprallunfällen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Statische Analyse einer Datenbank über Unfälle. Definition von Referenz Unfallszenarios</td>
<td>01/04/1998</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Einfluss von Schwingungen auf Fahrgäste und Triebfahrzeugführer eines/nes Zuges. Anwendungen der entsprechenden Normen von ISO und CEN

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Schwingungsumgebung im Führerstand</td>
<td>01/12/1996</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Komfortbewertung durch Reisende in Fahrzeugen mit und ohne Gleisbogen abhängige Wagenkastensteuerung auf kurvenreichen Strecken</td>
<td>01/03/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>---------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Pflanzenölmethylester als alternativer Kraftstoff für Schienenfahrzeuge</td>
<td>01/11/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Erdgas als alternativer Kraftstoff für Schienenfahrzeuge</td>
<td>01/03/1998</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Rauchgasmessung im Betrieb</td>
<td>01/11/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Abgasemissionen in Betrieb befindlicher Dieselmotoren.</td>
<td>01/02/2000</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Dieselmotoren. Methoden zur Beurteilung des Emissionsverhaltens von Dieselmotoren während des Betriebes.</td>
<td>01/01/2004</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C1</td>
<td>Abgasemissionsprüfung des Dieselmotors MAN D 2876 LUE 601 gemäß UIC-Merkblatt 624</td>
<td>01/05/2003</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C11</td>
<td>Zulassung nach UIC-Merkblatt Nr. 623 des MAN-Eisenbahn dieselmotors D 2676 LE 621 als ‘artverwandten’ Motor zu dem zugelassenen Motor D 2066 LE 621</td>
<td>01/02/2012</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C2</td>
<td>Abgasemissionsprüfung des Dieselmotors MAN D 2876 LUE 602 gemäß UIC-Merkblatt 624</td>
<td>01/05/2003</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C3</td>
<td>Abgasemissionsprüfung des Dieselmotors MAN D 2876 LUE 603 gemäß UIC-Merkblatt 624</td>
<td>01/05/2003</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C4</td>
<td>Abgasemissionsprüfung des Dieselmotors MAN D 2876 LUE 604 gemäß UIC-Merkblatt 624</td>
<td>01/05/2003</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C5</td>
<td>Abgasemissionsprüfung des Dieselmotors MAN D 2876 LUE 605 gemäß UIC-Merkblatt 624</td>
<td>01/05/2003</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C6</td>
<td>Abgasemissionsprüfung des Dieselmotors MAN D 2876 LUE 606 gemäß UIC-Merkblatt 624</td>
<td>01/05/2003</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C9</td>
<td>Abgasemissionsprüfung von Dieselmotoren. UIC-Zulassung des Lokomotivdieselmotors MAN B&amp;W 16 RK 215 gemäß UIC-Merkblatt 623</td>
<td>01/01/2007</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP M</td>
<td>Abgasemissionsprüfung von Dieselmotoren. UIC-Zulassung des MAN-Eisenbahn dieselmotors Caterpillar E3412 E2TJWAC (90ºV12 aufgeladen, 746 kW @ 2100 rpm)</td>
<td>01/11/2001</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP M2</td>
<td>Abgasemissionsprüfung von Dieselmotoren. UIC-Emissionsprüfung des Lokomotivdieselmotors CATERPILLAR 3508 gemäß UIC-Merkblatt 624</td>
<td>01/11/2005</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP M3</td>
<td>Abgasemissionsprüfung von Dieselmotoren. UIC-Zulassung des Eisenbahn dieselmotors Caterpillar 3512 SCAC gemäß UIC-Merkblatt Nr. 623</td>
<td>01/12/2007</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP M4</td>
<td>Abgasemissionsprüfung von Dieselmotoren. UIC-Zulassung des Lokomotiv dieselmotors CATERPILLAR 3508C SCAC als ‘artverwandten’ Motor zu dem zugelassenen Motor CATERPILLAR 3512 SCAC gemäß UIC-Merkblatt Nr. 623</td>
<td>01/02/2009</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Dieselmotoren

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP M5</td>
<td>Abgasemissionsprüfung von Dieselmotoren. UIC Emissionsprüfung des Lokomotiv dieselmotors CATERPILLAR 3512C gemäß UICMerkblatt Nr. 624.</td>
<td>01/02/2009</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP N</td>
<td>UICZulassung des MANEisenbahndieselmotors D 2842 LE 606 (90ºV12 aufgeladen, 662 kW @ 2100 rpm)</td>
<td>31/12/2000</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP N1</td>
<td>UICZulassung des MANEisenbahndieselmotors D 2842 LE 602 als 'artverwandter Motor' zu D 2842 LE 606 (90ºV12 aufgeladen, 588 kW @ 2100 rpm).</td>
<td>01/12/2000</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP N2</td>
<td>UICZulassung des MANEisenbahndieselmotors D 2842 LE 603 als 'artverwandter Motor' zu D 2842 LE 606 (90ºV12 aufgeladen, 500 kW @ 2100 rpm).</td>
<td>01/11/2001</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP N3</td>
<td>UICZulassung des MANEisenbahndieselmotors D 2842 LE 604 als 'artverwandter Motor' zu D 2842 LE 606 (90ºV12 aufgeladen, 480 kW @ 1550 rpm).</td>
<td>01/11/2001</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP N4</td>
<td>UICZulassung des MANEisenbahndieselmotors D 2842 LE 607 als 'artverwandter Motor' zu D 2842 LE 606 (90ºV12 aufgeladen, 500 kW @ 2100 rpm). \ Zulassung nach UICMerkblatt 623 des MANEisenbahn dieselmotors D 2842 LE 609 als 'artverwendten' Motor zu dem zugelassenen Motor D 2842 LE 606 (90ºV12 aufgeladen, 635 kW @ 1900 rpm).</td>
<td>01/04/2002</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP N5</td>
<td>Ergänzungsbericht zur Abgasemissionsmessung nach UICMerkblatt 624 des MANEisenbahn dieselmotors D 2842 LE 606 (90ºV12 aufgeladen, 662 kW @ 2100 rpm).</td>
<td>01/04/2002</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP N6</td>
<td>Ergänzungsbericht zur Abgasemissionsmessung nach UIC Merkblatt 624 des CUMMINSfahndieselmotors QSK 19 R (6 Zylinder liegend aufgeladen, 559/565 kW @ 2100 rpm).</td>
<td>30/09/2002</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP O1</td>
<td>Zulassung von Dieselmotoren. Zulassung nach UICMerkblatt 623 des MTUEisenbahn dieselmotors 16 V 4000 R 41 als 'artverwandten' Motor zu dem zugelassenen Motor 16 V 4000 R 41. \ Zulassung von Dieselmotoren. Zulassung nach UICMerkblatt 623 des MTUEisenbahn dieselmotors 8V 4000 R 433 (L) als 'artverwendten' Motor zu dem zugelassenen Motor 20V 4000 R 42.</td>
<td>01/10/2003</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP P1</td>
<td>Zulassung nach UIC-Merkblatt Nr. 623 des MTUEisenbahn dieselmotors 16 V 4000 R 41 L als 'artverwendten' Motor zu dem zugelassenen Motor 16 V 4000 R 41. \ Zulassung nach UIC-Merkblatt Nr. 623 des MTUEisenbahn dieselmotors 16 V 4000 R 41 als 'artverwandten' Motor zu dem zugelassenen Motor 16 V 4000 R 41. \ Zulassung nach UIC-Merkblatt Nr. 623 des MTUEisenbahn dieselmotors 8V 4000 R 43 (L) als 'artverwendten' Motor zu dem zugelassenen Motor 20V 4000 R 42.</td>
<td>01/09/2008</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP P10</td>
<td>Zulassung nach UIC-Merkblatt Nr. 623 des MTUEisenbahn dieselmotors 16 V 4000 R 41 als 'artverwandten' Motor zu dem zugelassenen Motor 16 V 4000 R 41. \ Zulassung nach UIC-Merkblatt Nr. 623 des MTUEisenbahn dieselmotors 16 V 4000 R 41 als 'artverwandten' Motor zu dem zugelassenen Motor 16 V 4000 R 41. \ Zulassung nach UIC-Merkblatt Nr. 623 des MTUEisenbahn dieselmotors 16 V 4000 R 41 als 'artverwandten' Motor zu dem zugelassenen Motor 16 V 4000 R 41. \ Zulassung nach UIC-Merkblatt Nr. 623 des MTUEisenbahn dieselmotors 16 V 4000 R 41 als 'artverwandten' Motor zu dem zugelassenen Motor 16 V 4000 R 41.</td>
<td>01/03/2012</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP P11</td>
<td>UIC-Abgasemissionsprüfung des Dieselmotors MTU 20V 4000 R53 gemäß UIC-Merkblatt Nr. 624</td>
<td>01/03/2012</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP P12</td>
<td>Abgasprüfung von Dieselmotoren - UIC-Abgasemissionsprüfung des Dieselmotors MTU 20V 4000 R63L gemäß UIC-Merkblatt Nr. 624</td>
<td>01/01/2015</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP P13</td>
<td>Abgasprüfung von Dieselmotoren.</td>
<td>01/02/2004</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP P14</td>
<td>Zulassung von Dieselmotoren. Zulassung nach UIC-Merkblatt Nr. 623 des MTUEisenbahn dieselmotors 12 V 4000 R 84 (R74 / R64) als „artverwandten“ Motor zu dem zugelassenen Motor 16 V 4000 R 84.</td>
<td>01/11/2012</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP P15</td>
<td>Abgasprüfung von Dieselmotoren.</td>
<td>01/04/2004</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP P2</td>
<td>Abgasprüfung von Dieselmotoren.</td>
<td>01/04/2004</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>-------</td>
<td>--------------</td>
<td>-------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP P9</td>
<td>Abgasemissionsprüfung des Lokomotivdieselmotors General Electric 7FDL 12 gemäß UIC-Merkblatt 624 (45°V12 aufgeladen, 2461 kW @ 1050 rpm).</td>
<td>01/03/2009</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP R1</td>
<td>Abgasemissionsprüfung des Lokomotivdieselmotors General Electric 7FDL 12 gemäß UIC-Merkblatt 624 (45°V12 aufgeladen, 2461 kW @ 1050 rpm).</td>
<td>01/11/2001</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP R2</td>
<td>Abgasemissionsprüfung des Lokomotivdieselmotors General Electric 7FDL 12 gemäß UIC-Merkblatt 624 (45°V12 aufgeladen, 2461 kW @ 1050 rpm).</td>
<td>01/11/2001</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP R3</td>
<td>Abgasemissionsprüfung des Lokomotivdieselmotors General Electric 7FDL 12 M1 gemäß UIC-Merkblatt 624.</td>
<td>01/12/2008</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP R4</td>
<td>Abgasemissionsprüfung des Lokomotivdieselmotors General Electric CIS GEVO V12 3a gemäß Merkblatt 624.</td>
<td>01/05/2005</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP S1</td>
<td>Abgasemissionsprüfung des Lokomotivdieselmotors General Motors EMD 12N710G3BT1 gemäß UIC-Merkblatt 624 (12 Zylinder, V45°, mit Turbolader 2 470 kW)</td>
<td>01/01/2003</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP S2</td>
<td>Abgasprüfung von Dieselmotoren. Abgasemissionsprüfung des Lokomotivdieselmotors General Motors EMD 12N710G3BU2 gemäß UIC-Merkblatt 624.</td>
<td>01/06/2004</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP U1</td>
<td>Abgasemissionsprüfung für Dieselmotoren Abgasemissionsprüfung des Dieselmotors UD30V12 R3 (R2) LE nach UIC-Merkblatt Nr. 624</td>
<td>01/10/2010</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 369</td>
<td>Erdgas als alternativer Kraftstoff für Eisenbahnfahrzeuge. Funktionsprüfung von Erdgas-Eisenbahnmotoren.</td>
<td>01/07/1998</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 380</td>
<td>Machbarkeitsstudie zum Erdgasantrieb von Schienenfahrzeugen.</td>
<td>01/04/2002</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Ermittlung der beanspruchungen von schienenfahrzeugachsen während der fahrt

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>CR 1</td>
<td>Vorläufiger Bericht über die Umfrage</td>
<td>01/08/1954</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Messgeräte für die Untersuchung des Komforts in Schienenfahrzeugen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RE 0</td>
<td>Dokumentationsbericht</td>
<td>01/07/1961</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
**B 30**

### Heizung der personen- und triebwagen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Stand und weitere Entwicklungsmöglichkeiten der Fahrzeug-Klimaanlagen bei den Westeuropäischen Eisenbahnverwaltungen</td>
<td>01/10/1961</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Einfluss der Luftfeuchtigkeit auf die Bemessung des Kälteteils von Klimaanlagen in Reisezugwagen</td>
<td>01/07/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Zugheizeinrichtungen mit Ölförderung</td>
<td>01/10/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 19</td>
<td>Versuche mit Filtern für Personenwagen</td>
<td>01/02/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Bericht über Untersuchungen zwecks Verbesserung der raumklimatischen Verhältnisse in Eisenbahn-Personenwagen</td>
<td>01/10/1959</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Bericht über die Versuche zur Bestimmung der Belastbarkeit von Kupplungs- teilen und durchgehenden Heizleitungen der elektrischen Zugheizung, die im Laufe des Jahres 1959 durchgeführt wurden</td>
<td>01/11/1960</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>-------</td>
<td>----------</td>
<td>-------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Ergebnisse der Vergleichsversuche mit Puffern verschiedener Bauarten, ausgeführt in den Jahren 1957, 1958 und 1959 in der Station Vitry-sur-Seine der SNCF</td>
<td>01/02/1960</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Untersuchung von Ladungsschutzseinrichtungen für palettierte Ladungen durch Auflaufversuche</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Versuche mit Langhubstossdämpfern</td>
<td>01/10/1973</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>Vergleichsversuche mit Federwerken für die automatische Kupplung</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 15</td>
<td>Ergänzungsversuche mit Ladungsschutz einrichtungen</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Zulassungsversuche für den Federapparat Typ 'Ringfeder'</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 17</td>
<td>Zulassungsversuche für den Federapparat Typ 'Ringfeder B 412 A' für automatische Kupplung</td>
<td>01/10/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 19</td>
<td>Zulassungsversuche für den Federapparat Typ 'Jarret DC 13' für automatische Kupplung</td>
<td>01/10/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Verhalten der Puffer mit Gummifedern bei tiefer Temperatur</td>
<td>01/07/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 20</td>
<td>Zulassungsversuche für den Federapparat Type 'Rheinmetall 12911U' für automatische Kupplung</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 21</td>
<td>Zulassungsversuche für den Federapparat Typ 'Ringfeder B 612 B' für automatische Kupplung</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 22</td>
<td>Theoretische Berechnungen der Längskräfte in Zügen</td>
<td>01/04/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 23</td>
<td>Vergleichende Untersuchungen über Längskräfte in Zügen</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 24</td>
<td>Richtlinien zur Durchführung von Auflaufversuchen mit Güterwagen (mit Seitenpuffern oder Automatischer Kupplung)</td>
<td>01/04/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 25</td>
<td>Simulation des Auflauftörganges von Güterwagen (Grundrechenprogramm Tulip 1)</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 26</td>
<td>Zulassungsversuche für den Federapparat Typ 'SAGEM 12054' für Automatische Kupplung</td>
<td>01/04/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 27</td>
<td>Simulation des Auflauftörganges von Güterwagen (Rechenprogramm Tulip 2)</td>
<td>01/04/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 28</td>
<td>Aufstellung technischer Bedingungen für die Zugeinrichtungen von Güterzügen</td>
<td>01/04/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 29</td>
<td>Bügelbauarten für Federapparate der Automatischen Kupplung</td>
<td>01/04/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Vergleichende Pufferversuche</td>
<td>01/07/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 30</td>
<td>Verringerung der Beschleunigung beim Auflaufstoss</td>
<td>18/04/1990</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 31</td>
<td>Untersuchung der Merkmale der Zug und Stosseinrichtungen von Reisezugwagen</td>
<td>26/09/1989</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Merkmale der Zug und Stosseinrichtungen von Güterwagen für das sichere Fahren langer Fahrzeuge in Gleisbögen mit kleinem Radius</td>
<td>26/09/1989</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
B 36
Federwerke für zug- und stosseinrichtungen (seitenpuffer und mittelpuffer)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 33</td>
<td>Untersuchung geeigneter Maßnahmen zur Verbesserung des Verschleißverhaltens der Pufferteller (Verwendung von Hartmangan)</td>
<td>01/10/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Versuche mit verbesserten Puffern der Bauart 'OleoPneumatics'</td>
<td>01/02/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Vergleichsversuche an Reisezugwagen puffern</td>
<td>01/02/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Versuche mit hydropneumatischen Puffern in Bertrix (Belgien) im Jahre 1965</td>
<td>01/03/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Einfluss der Kennlinienform der Seitenpuffer auf die Beanspruchung der Ladung beim Auflaufstoss (Versuche in Maarn, Niederlande, im Jahre 1967)</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Pufferbeanspruchung im Betrieb</td>
<td>01/04/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Theoretische Untersuchungen über den Längskräfteverlauf in Güterzügen mit konventionellen Federwerken (Kraft nur hubabhängig)</td>
<td>01/04/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 102</td>
<td>Gebrauchsanleitung zum Rechenprogramm B 36/RP 22 'Theoretische Bestimmung von Längskräften in Zügen'</td>
<td>01/05/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 178</td>
<td>Gebrauchsanleitung zum Rechenprogramm B 36/RP 22 'Theoretische Bestimmung von Längskräften in Zügen'</td>
<td>01/12/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 195</td>
<td>Aufstellung technischer Bedingungen für die Zugeinrichtung von Güterwagen</td>
<td>01/10/1991</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>

19/01/2024
Mathematisches modell für das auflaufverhalten von güterwagen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>DT 148</td>
<td>Gebrauchsanleitung zum Rechenprogramm B 36/RP 27 'Simulation des Auflaufvorganges von Güterwagen' (Rechenprogramm TULIP 2)</td>
<td>01/03/1987</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 174.1</td>
<td>Gesamtbericht über die Ergebnisse von Versuchen zur Modellierung des Einflusses einer starren Einzelladung Versuche der DR</td>
<td>01/05/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 174.2</td>
<td>Gesamtbericht über die Ergebnisse von Versuchen zur Modellierung der Federwerke und des Einflusses der Bauart des Federwerkes, der Wagenbauart und der Verladeart von starren Einzelladungen. Versuche der PKP</td>
<td>01/05/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Untersuchung zwecks endgültiger wahl der federungsaufhängung für die/noffenen güterwagen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Schlussbericht Auszug</td>
<td>01/03/1959</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Haftreibung der lokomotiven unter dem gesichtspunkt von konstruktion und/nbetrieb

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Umfragebericht</td>
<td>01/11/1960</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Haftreibungsversuche im Jahre 1971</td>
<td>01/10/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Haftreibungsversuche im Herbst 1972</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Vergleichsversuche im November 1975 zwischen Thyristorlok ÖBB Reihe 1044 und Direktmotorlok SBB Reihe 4/4 III sowie ÖBB Reihe 1042 in bezug auf ihre Leistungsfähigkeit an der Haftreibungs grenze</td>
<td>01/10/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Haftreibungsversuche im Frühjahr 1975 mit dem auf 2/3 Hz Traktion umge bauten Versuchstriebfahrzeug 18000</td>
<td>01/04/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>Synthesebericht: Derzeitiger Stand der Kenntnisse über die Haftreibung Rad/ Schiene (Schlussbericht)</td>
<td>01/04/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Haftreibungsversuche zwischen Pontarlier und Frasne 1962</td>
<td>01/06/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Die Entwicklung der Funkenreinigung zur Verbesserung der Lokomotivhaftreibung</td>
<td>01/06/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Statistische Methoden bei der Unter suchung der Haftreibung der Lokomotiven</td>
<td>01/06/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Allgemeiner Bericht über die Entwicklung der praktischen Anwendung der Funkenentladung für die Verbesserung der Haftreibung bei elektrischen Lokomotiven</td>
<td>01/03/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Funkenreinigungsversuche an Schienen bei der BR zur Verbesserung der Haftreibung</td>
<td>01/11/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Verbesserung der Haftreibung durch Sanden</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Erstellung eines Versuchstriebfahrzeug zeuges mit variierbaren konstruktiven Merkmalen</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Haftreibungsversuche zwischen Wadgassen und Hartgarten Vorversuche und Ver suche im Jahre 1970</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 28/1</td>
<td>Nachtrag 1977 Haftreibung</td>
<td>01/12/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 28/2</td>
<td>Nachtrag 1977</td>
<td>12/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 48</td>
<td>Schleuderschutz, Kontrolle und Regelung der Antriebskraft, aufgestellt im Rahmen der Arbeiten des Sachverständigenausschusses B 44</td>
<td>01/05/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 69</td>
<td>Vergleichsversuche zur Feststellung der Haftreibung bei 3 kV Gleichstromtrieb zügen (mit herkömmlicher und mit Gleichstromstellersteuerung). Dieses Schriftstück wurde im Rahmen der Tätigkeit des Sachverständigenausschusses für die Frage B 44 verfasst</td>
<td>01/12/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------</td>
<td>------------</td>
<td>-------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Schlussbericht</td>
<td>01/07/1959</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>--------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Vergleichsversuche mit Warneinrichtungen mit unterschiedlichen akustischen Merkmalen</td>
<td>01/02/1960</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>-------</td>
<td>----------</td>
<td>-------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Tätigkeit des ORESachverständigen ausschusses B 51 bis zum 31. Juli 1962</td>
<td>01/02/1963</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Minderungsbeiwort k (Versuche 1968 1969)</td>
<td>01/04/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Versuche mit Automatischen Kupplungen Bauart UIC 1969 (zwischen UIC und OSShD angepasste Bauart 1969, verbesserte Ausführung)</td>
<td>01/04/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Arbeiten des Sachverständigenausschusses B 51 vom Januar 1967 bis Dezember 1969</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Arbeiten des Sachverständigenausschusses B 51 vom Januar 1970 bis Dezember 1971</td>
<td>01/10/1972</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>Versuche mit mechanischen Gemischten kupplungen</td>
<td>01/10/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 15</td>
<td>Arbeiten des Sachverständigenausschusses B 51 vom Januar 1972 bis Dezember 1973 und Stand der Studien und Versuche im Hinblick auf die Einführung der automatischen Kupplung</td>
<td>01/04/1974</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Versuche mit Gemischtkupplungen GLK 2</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 17</td>
<td>Fährbootversuche 1971 und 1973 mit automatischer Kupplung</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 18</td>
<td>Arbeiten des Sachverständigenausschusses B 51 vom Januar 1974 bis Dezember 1975 und Stand der Studien und Versuche im Hinblick auf die Einführung der Automatischen Kupplung</td>
<td>01/10/1976</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 19</td>
<td>Automatische Kupplung der UIC, Grundausführung 1969e</td>
<td>01/10/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Arbeiten des Sachverständigenausschusses B 51 (August 1962 September 1963)</td>
<td>01/06/1964</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 20</td>
<td>Bericht zu den Versuchen, ausgeführt mit stabilisierenden Gelenken, insbesondere zu den Bremssversuchen in Eilte und den Schiebeversuchen in Vaires</td>
<td>01/04/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 21</td>
<td>Festigkeitsuntersuchungen an dem Kupplungskörper der Grundausführung der Automatischen Kupplung 1969e für Güterwagen Zulassungsversuche mit einem in zwei Teilen gegossenen und anschliessend verschweissten Kupplungskörper der Automatischen Kupplung</td>
<td>01/04/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 22</td>
<td>Automatische Kupplung, Typ AK 69e, aus Stahlguß nach UIC-Merkblatt 8291 (Musterstahlsorte C) Variante OTE Zulassungsversuche mit einem in zwei Teilen gegossenen und anschliessend verschweissten Kupplungskörper der Automatischen Kupplung, Typ AK 69e, aus Stahlguß nach UIC-Merkblatt 8291 (Musterstahlsorte A) Variante OTE HRS</td>
<td>01/04/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 23</td>
<td>Automatische Kupplung, Typ AK 69e, aus Stahlguß nach UIC-Merkblatt 8291 (Musterstahlsorte A) Variante OTE HRS Zulassungsversuche mit einem Kupplungs körper der Automatischen Kupplung Typ AK 69e, in geschweisster Ausführung Variante SFB</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 24</td>
<td>Zulassungsversuche mit einem Kupplungs körper der Automatischen Kupplung, Typ AK 69e, in geschweisster Ausführung Variante SFB</td>
<td>01/09/1983</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 25</td>
<td>Untersuchungen zur Reduzierung der Herstellungskosten der automatischen ZugDruckKupplung</td>
<td>01/04/1986</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 26</td>
<td>Untersuchung zur Machbarkeit einer automatischen ZugKupplung</td>
<td>01/09/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 27</td>
<td>Auslegung und Prüfung von neuen Zugeinrichtungen für Güterwagen</td>
<td>01/07/1995</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Zug- und stosseinrichtungen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 28</td>
<td>Lebensdauerprüfung hydrodynamischer und hydrostatischer Reisezugwagen puffer</td>
<td>01/09/1995</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 29</td>
<td>Einfluss der Puffertellerkontur auf den Fahrkomfort der Reisezugwagen</td>
<td>01/10/1995</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Arbeiten des Sachverständigenausschusses B 51 vom Oktober 1963 bis Dezember 1964</td>
<td>01/06/1965</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Arbeiten des Sachverständigenausschusses B 51 vom Januar bis Dezember 1965</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Arbeiten des Sachverständigenausschusses B 51 vom Januar bis Dezember 1966</td>
<td>01/11/1967</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Hunderter Versuche</td>
<td>01/11/1967</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>QuerbalkenAbstützung</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>NurZugkupplung</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Schiebeversuche in Vaires 1966 1968</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
B 51.1
Zulassungsversuche mit der automatischen zugkupplung

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Technische Versuchs und Zulassungs parameter für Zulassungsversuche mit automatischer ZugKupplung (ZAK)</td>
<td>01/01/1995</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Ergebnisse und Bewertung der Zulassungsversuche mit der automatischen Zugkupplung (ZAK) sowie Empfehlungen</td>
<td>01/04/1997</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Bestätigungs und zusätzliche Versuche mit der automatischen Zugkupplung (ZAK), Ergebnisse und Bewertung sowie Empfehlungen</td>
<td>01/06/1998</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Streckenversuche über die laufruhe undführungsgüteder fahrzeugemittels/neines
sonderfahrzeuges

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Merkmale des Versuchsfahrzeuges</td>
<td>01/06/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Ergebnisse der ersten Streckenversuche</td>
<td>01/06/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Beschreibung des neuen Drehgestells mit Federverbindungen zwischen Radsätzen und Drehgestellrahmen</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Experimentelle Bewertung der Theorie der Berührung Rad/Schiene</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Entgleisungssicherheit von Güterwagen in Gleisverwindungen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>SP 8</td>
<td>Anwendungsdokument zum Bericht B 55/RP 8. 2. Entwurf</td>
<td>01/09/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Die Radlastmessung als Mittel zur Kontrolle von zweiachsigem Güterwagen</td>
<td>01/10/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Zulässige Radlastabweichungen an zweiachsigem Güterwagen</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Zweiachsige Güterwagen unter gleichzeitiger Beanspruchung durch Gleisverwindungen und Querkraftkomponenten der automatischen Kupplung; Dynamische Wirkungen von Gleisunebenheiten</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Erhebung über die Verteilung der Gleisverwindungen für Längsachsen von 1,80 19,80 m</td>
<td>01/10/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Bedingungen für das Befahren von Gleisverwindungen; Berechnung und Messung der maßgeblichen Fahrzeugkennwerte</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Entgleisungen in Bögen mit grosser Überhöhung und kleinem Radius</td>
<td>01/04/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Bedingungen für das Befahren von Gleisverwindungen Empfohlene Werte der Gleisverwindung und Überhöhung</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>1000.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 78</td>
<td>Wahrscheinlichkeitstheoretische Untersuchung für Güterwagen mit zwei Rad satzen als Grundlage der Sicherheit gegen Entgleisen in Gleisverwindungen</td>
<td>01/01/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 8</td>
<td>Graphische Feder und Radlastmechanik zwei und vierachsiger Schienenfahr zeuge, von Herrn Dipl.Ing. Dr. Techn. A. Stvarnik (ÖBB)</td>
<td>01/05/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Verbesserung der laufruhe der heutigen riv-güterwagen, die mit geschwindig-/nkeiten von 80 km/h unter allen lastverhältnissen verkehren müssen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Kriterium für die Beurteilung der Eignung eines zweiachsigen Güterwagens für eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Versuchsverfahren, das auf diesem Kriterium beruht Teil 1: Untersuchung des Einflusses verschiedener einfacher Veränderungen auf die Laufruhe der 2achsigen Wagen alterer Bauarten (erster Bericht über den Fortgang der Arbeiten) Teil 2: Untersuchungen zur Bestimmung eines einzigen Kriteriums für die Beurteilung der Laufruhe</td>
<td>01/02/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Ergänzende Versuche und Empfehlungen</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Zusammenfassung der Arbeiten des Sachverständigenausschusses Schlussericht</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RE 0</td>
<td>Umfragebericht</td>
<td>01/07/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 21</td>
<td>Theoretische Untersuchung der Laufgüte eines zweiachsgigen Güterwagens, von Herren Juricic, Vukobratovic und Parezanovic</td>
<td>01/05/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Abschaffung der schwallbleche in den kesselwagen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Umfragebericht</td>
<td>01/11/1960</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RF 0</td>
<td>Schlussbericht</td>
<td>01/07/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Entwicklung eines rütteltisches für versuche an verpackungsstoffen, die/nzur beförderung von handelswaren in güterwagen bestimmt sind

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Transportbeanspruchungen von Gütern in Eisenbahnwagen</td>
<td>01/10/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Verhalten von Obst und Gemüsesendungen während des Transports aus Italien und Frankreich</td>
<td>01/10/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RE 0</td>
<td>Umfragebericht</td>
<td>01/07/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Verkürzung der bremszyliner-füllzeit in der einstellung 'güterzug'

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RE 0</td>
<td>Umfragebericht</td>
<td>01/07/1962</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Knallkapsel optimaler hörbarkeit und sicherheit

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Vergleichsversuche mit Knallkapseln</td>
<td>01/10/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Ergänzungsversuche Technische Liefer bedingungen</td>
<td>01/06/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Ersatz der Knallkapsel durch modernere Signalmittel</td>
<td>01/10/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>--------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Vergleichsversuche auf dem Prüfstand</td>
<td>01/06/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Schlussbericht</td>
<td>01/10/1972</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Gegenseitiges Verhalten der Kompositionsbremssohlen und der Räder</td>
<td>01/03/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Einfluss auf die Adhäsionsverhältnisse</td>
<td>01/11/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Einfluss der Feuchtigkeit auf den Bremsvorgang</td>
<td>01/04/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Belastbarkeit bereifter Räder beim Bremsen</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Metalleinschlüsse in den KSohlen</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Einfluss von Eis und Schnee</td>
<td>01/04/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Versuche mit KBremssohlen verschiedener Abmessungen und Formen</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Bestimmung der chemischen und physikalischen Eigenschaften der Kompositionsbremssohlen und deren Einfluss auf Wärmerisse in den Radreifen</td>
<td>01/04/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RE 0</td>
<td>Umfragebericht</td>
<td>01/02/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 22</td>
<td>Gemeinsame Sitzung des Ausschusses B 64 mit den Herstellern von KBremssohlen vom Dezember 1967 in Paris</td>
<td>01/01/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Filterung der verbrennungsluft und der kühlluft von triebfahrzeugen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Im Jahre 1964 durchgeführte Untersuchungen über die Eigenschaften des Fahrzeuges zu filternden Staubes (Bestimmung einer oder mehrerer Staubarten)</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Laboratoriumsversuche an Luftfiltern</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Betriebsversuche mit Luftfiltern</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Untersuchungen der SNCF über Staube und über Luftfilter Schlussbericht</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RE 0/1</td>
<td>Teilproblem A: Filterung der Luft Teilproblem B: Eindringen von Schnee</td>
<td>01/06/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RE 0/2</td>
<td>Ergänzende Umfrage (Winter 1962/1963)</td>
<td>01/06/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Verwendung von synthetischen stoffen und von geklebten verbindungen für hochbeanspruchte teile von leichtfahrzeugen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Umfragebericht</td>
<td>01/03/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Umfrage und Schlussbericht</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RE 0</td>
<td>Umfragebericht</td>
<td>01/06/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Festigkeit der wagenkästen von reisezugwagen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Ergebnisse der mit Wagenkästen von Reisezugwagen für den internationalen und Inlandsfernverkehr durchgeführten statischen und dynamischen Versuche</td>
<td>01/03/1958</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Bericht über die Unfälle</td>
<td>01/11/1958</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Technische Empfehlungen über den Bau von Kästen von Reisezugwagen für den internationalen und den Hauptstrecken verkehr</td>
<td>01/11/1960</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Beschreibung der Methode nach der allgemeinen Theorie der statisch unbestimmten Rahmentragwerke und der Methode der 'Finiten Elemente' für die Berechnung von Reisezugwagenkästen; Untersuchung der Ergebnisse und der Kosten (Schlussbericht)</td>
<td>01/10/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Wärmeübertragungerscheinungen in Kühlwagen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Verschiedene Verfahren zum Messen des Wärmedurchgangswertes $k$</td>
<td>01/06/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Empfohlene Methode zur Messung des kWertes bei Kühlwagen</td>
<td>01/10/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Einfluss der physikalischen Faktoren und der Störscheinungen auf den kWert</td>
<td>01/04/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Kurzverfahren zur Bestimmung des kWertes</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>----------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Beitrag zur Bestimmung optimaler Bedingungen für den Zusammenbau von Rädern und Achswellen</td>
<td>01/03/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Katalog der Schäden an Radreifen und Rädern der Wagen</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Beitrag zur Bestimmung der optimalen Bedingungen für den Zusammenbau von Rädern und Achswellen</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Forschungen und Untersuchungen für ein rationelles Verfahren zur Umrissberichtung durch Auftragsschweissen oder Ver ringerung des Spurkränzes oder durch ein kombiniertes Verfahren</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Abnutzung geschwächten Spur kränze auf die Laufruhe von zwei Dreh gestell Reisezugwagen</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Versuche an Reisezugwagen zur Bestimmung der höchstzulässigen Rundlaufabweichung der Räder (Geschwindigkeiten unter 150 km/h)</td>
<td>01/11/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Versuche an Reisezugwagen zur Bestimmung der höchstzulässigen Unwucht der Räder (Geschwindigkeiten unter 150 km/h)</td>
<td>01/11/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Versuche über das Betriebsverhalten von Radprofilen: a) an Reisezug und Güterwagen: spezielle Verschleissprofile; b) an Güterwagen: Radprofile mit geschwächten bzw. aufgeschweissten Spurkränzen</td>
<td>01/04/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Veränderung der Rundlaufabweichung von Rädern abhängig von der Genauigkeit der Bearbeitung und dem etwaigen Vorhanden sein von Hartstellen</td>
<td>01/04/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Versuche an Reisezugwagen zur Bestimmung der höchstzulässigen Rundlaufabweichungen und Unwuchen ihrer Räder (Geschwindigkeiten von 0 bis 250 km/h)</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Elektropneumatische Bremse

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Grundlagenversuche am Prüfstand</td>
<td>01/10/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Fahrversuche</td>
<td>01/11/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Einbaukosten bei Verwendung der elekropneumatischen Bremse auf den Wagen</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Technische und wirtschaftliche Untersuchung der beiden Bauarten der elekropneumatischen Bremse (Schlussbericht)</td>
<td>01/04/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Verwendung der selbsttätigen Kupplung bei Reisezugwagen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Festigkeitsversuche an Reisezugwagen, die für den Einbau der automatischen ZugdruckKupplung geeignet sind</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Versuche mit Reisezugwagen mit automatischer Kupplung mit und ohne Seitenpuffer</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 55</td>
<td>Betriebsversuche mit Reisezugwagen mit automatischer Kupplung; DB Wendezug betrieb, aufgestellt vom ORESachverständigenausschuss B 85</td>
<td>01/11/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Optimalwert des Verhältnisses Achsstand zu Länge bei Güterwagen mit einzel-/nachsen und automatischer Zug-Druckkupplung

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Laufversuche auf Strecken der DB</td>
<td>01/03/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Laufversuche auf Strecken der SNCF und der DB</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Versuche mit geändertem Doppelschaken langgehänge und Zusammenfassung der Ergebnisse (Schlussbericht)</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>--------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Umfragebericht</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Vergleichsversuche an Kühlwagen mit unterschiedlichen Kühlsystemen</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Untersuchung der Atmosphäre in verschiedenartig gekühlten Kühlwagen</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Streckenversuche und wirtschaftliche Begutachtung in bezug auf Kühlwagen, die mit unterschiedlichen Kühlmitteln gekühlt werden Auswirkungen verschiedener Atmosphären auf leicht verderbliche Lebensmittel (Schlussbericht)</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>---------------------------------------------------------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>--------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Umfragebericht</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Terminologie Schädenverzeichnis Stand der übrigen in Gang befindlichen Arbeiten</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Empfehlungen über die Vorschriften für die Unterhaltung der RadsatzRollen lager von Güterwagen</td>
<td>01/10/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Empfehlungen betreffend Auswahl, Zulassungs und Abnahmebedingungen für Fette zur Schmierung der Radsatz Rollenlager von Eisenbahnfahrzeugen (Schlussbericht)</td>
<td>01/10/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RE 0</td>
<td>Besonderer Umfragebericht Stromdurchgang durch Rollenachslager</td>
<td>01/06/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 23</td>
<td>RadsatzRollenlager</td>
<td>01/01/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Übertragung der Schwingungen durch die federungsorgane und verbindungs-/nteile mit dem wagenkasten

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Umfragebericht</td>
<td>01/03/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Auswertung der für den Sachverstän digenausschuss B 79 auf dem Prüfstand in Minden und auf der Strecke durch geführten Versuche</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Auswertung der für die Sachverstän digenausschüsse B 79 und B 96 auf dem Prüfstand in Vitry und auf der Strecke mit Geschwindigkeiten zwischen 0250 km/h durchgeführten Versuche</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Theoretische Untersuchung der Schwingungen von Wagenkästen (Schlussbericht)</td>
<td>01/10/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Allgemeine fragen der räder und ihrer befestigung: scheibenräder aus stahl-/nguss, räder verschiedener durchmesser und verschiedener bauart

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Umfragebericht</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Erster Beitrag zur Untersuchung der Räder mit kleinem Durchmesser</td>
<td>01/04/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Erster Beitrag zur Untersuchung der Vollräder aus Stahlguss</td>
<td>01/04/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Erster Beitrag zur Bestimmung optimaler Bedingungen für den Zusammenbau von Radreifen und Radkörper</td>
<td>01/04/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Zweiter Beitrag zur Untersuchung der Vollräder aus Stahlguss</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Räder aus Walzstahl 2. Beitrag zur Untersuchung der kleinen Räder</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>3. Beitrag zur Untersuchung der kleinen Räder</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Dritter Beitrag zur Untersuchung der Scheibenräder aus Stahlguss</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Scheibenräder für Güter und Reisezugwagen Empfehlungen (Schlussbericht)</td>
<td>01/10/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Theoretische Untersuchung über die Stellung der Fahrzeuge im Gleis</td>
<td>01/04/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Versuche und Schlussbericht</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Zulässige achsfahrmasse für wagen in abhängigkeit vom durchmesser der räder/nund von der geschwindigkeit

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Einfluss der Wagenbauart, der Fahr geschwindigkeit und der Nennhublast des Rades auf die Ermüdung des Gleises</td>
<td>01/04/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Messungen an den Fahrzeugen (Schlussbericht)</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Bestimmung der zulässigen Achsfahrmasse für die Wagen mit Y 25Drehgestellen (Räder von 920 mm) und erhöhter Geschwindigkeit (&gt; 120 km/h)</td>
<td>01/10/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Bestimmung der Achsfahrmasse für Spezialgüterwagen mit sehr kleinen Rädern (≤ 630 mm)</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Fahrzeugmessungen zur Bestimmung der zulässigen Achsfahrmassen für Güterwagen mit sehr kleinen Rädern (≤ 630 mm)</td>
<td>01/10/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Wechselwirkung zwischen fahrzeugen und gleis

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Spektrale Dichte der Unregelmässigkeiten in der Gleislage Teil 1: Definitionen, Vereinbarungen und verfügbare Daten</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Ermittlung der optimalen Schienenneigung und Spurweite im Zusammenhang mit verschleissangepassten Radprofilen</td>
<td>01/09/1981</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Vergleich des theoretischen und experimentell Verwendungsansatzes speziellen zweiachsig von Fahrzeugen</td>
<td>01/10/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Fahrzeugverhalten bei Verwendung eines speziellen zweiachsig von Fahrzeugen</td>
<td>01/10/1973</td>
<td>800.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Geometrie der Berührung zwischen Radsatz und Gleis 1. Teil: Mess- und Auswerteverfahren</td>
<td>01/10/1974</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Bewegungsgleichungen von Schienenfahrzeugen</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Methoden zur Bestimmung schwingungstechnischer Parameter von vorhandenen Schienenfahrzeugen</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Geometrie der Berührung zwischen Radsatz und Gleis 2. Teil: Äquivalente Konizitätswerte bei Radsätzen im Betrieb</td>
<td>01/04/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Überblick über die derzeitige Sachlage in bezug auf die Gleisparameter und Auffassungen über ihren Einfluss auf den Fahrzeuglauf</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Verfahren zur Beurteilung des Komforts eines Schienenfahrzeuges</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Versuche mit einem Drehgestellfahrzeug zur Prüfung der Gültigkeit der linearen Theorie</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 37</td>
<td>Entwicklung des Radprofils S 1002 auf dem Streckennetz der DB von Herr Nefzger (BZA München)</td>
<td>01/03/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 81</td>
<td>Entwicklung des Radprofils S 1002 auf dem Streckennetz der DB von Herr Nefzger (BZA München)</td>
<td>01/12/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>---------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Forschungs und Entwicklungsstand nichtkonventioneller Systeme für den Bereich sehr hoher Geschwindigkeiten</td>
<td>01/04/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Aktualisierter Forschungs und Entwicklungsstand, wichtigste Parameter für betriebsfähige unkonventionelle Verkehrssysteme hoher Geschwindigkeiten</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>----------------</td>
<td>-----------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Entscheidungskriterien und Arbeits schema für Massnahmen zur Minderung von Lärm und Schwingungen an älteren Eisenbahnfahrzeugen</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Wirksamkeit von Schallschutzwänden bei festen Bahnanlagen</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Vorausbestimmung der Lärmpiegel in der Umgebung von Eisenbahnstrecken Verwendung von Rechenprogrammen</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Messen des Fahrgeräusches der Züge auf Brücken unterschiedlicher Bauart</td>
<td>01/04/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Ausbreitung der Fahrgeräusche in der Umgebung von Eisenbahnanlagen Messen der schalldämpfenden Wirkung einer Abschirmung am Fahrzeugkasten oder im Bereich des Laufwerks</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Verminderung der Umweltbeeinflussung durch Geräusche arbeitender Oberbau maschinen</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>Beitrag zur Erforschung der Riffeln auf den Radlaufflächen von Schienenfahrzeugen</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 15</td>
<td>Fahrgeräusch Beitrag über den Zusammenhang zwischen der Lärmerzeugung und Fehlern an der Radlauffläche</td>
<td>01/04/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Beurteilung der Belästigung durch den Lärm im Eisenbahnverkehr Vergleich mit anderen Transportmitteln</td>
<td>01/04/1981</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Geräuschbelästigung durch Bremsen und beim Befahren enger Gleisbögen; Grund lagen und erste Versuchsergebnisse</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Fahrgeräuschmessungen auf dem Prüfstand . Schallabstrahlung der einzelnen Dreh gestellteile . Akustischer Einfluss einer seitlichen Schallschürze am Wagenkasten</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Lärm im Eisenbahnverkehr Aktuelle Messwerte, gesetzliche Bestimmungen und vorläufige Richt werte für den zulässigen Lärmpegel</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Abstrahlung und Ausbreitung des Zuglärms . auf freiem Feld . ins Einschnitt . auf einem Damm</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Verfahren zur Vorausberechnung der Ausbreitung von Eisenbahnlärmen</td>
<td>01/04/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Versuche zur Verminderung der Geräusche beim Bremsen und beim Befahren enger Gleisbögen; Versuchsergebnisse und Schlussfolgerungen Schallschutztechnische Massnahmen an älteren Eisenbahnfahrzeugen (Teil I: Referenzmessungen)</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Schallschutztechnische Massnahmen an älteren Eisenbahnfahrzeugen (Teil 2: Umrüstmassnahmen und Ergebnisse)</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 125</td>
<td>Unterlagen für die Beurteilung des Schienenverkehrslärms, von R. Lutz (SJ)</td>
<td>01/09/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>---------------</td>
<td>--------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Einfluss des Abstandes zwischen aufeinanderfolgenden Radsätzen auf den zu lässigen Höchstwert $\bar{O}Y = \bar{S}$ hinsichtlich der Querverschiebung des Gleises 1. Teil: Versuchsergebnisse mit einem 2achsigen Güterwagen</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Grenzwerte für die $Y$ und $Q$-Kräfte im Hinblick auf die Schienenbeanspruchung</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Entgleisungsversuche mit Güterwagen mit zwei Radsätzen in Derby</td>
<td>01/10/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Einfluss des Abstands zwischen aufeinanderfolgenden Radsätzen auf den zulässigen Höchstwert $\bar{O}Y = \bar{S}$ hinsichtlich der Querverschiebung des Gleises 2. Teil: Versuche mit Drehgestellgüterwagen</td>
<td>01/04/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Einfluss der Fahrgeschwindigkeit auf den zulässigen Höchstwert $\bar{O}Y = \bar{S}$ hinsichtlich der Querverschiebung des Gleises</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Zulässige Grenzwerte für die $Y$ und $Q$-Kräfte im Hinblick auf die Schienenbeanspruchung in Abhängigkeit von verschiedenen Parametern</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Einfluss schwingungsförmiger Schwan kungen der Radsatzlast auf den höchst zulässigen Wert der Kraft $\bar{O}Y = \bar{S}$ hinsichtlich der Querverschiebung des Gleises</td>
<td>01/09/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Statistische Auswertung von Versuchen zum Entgleisungskriterium ($Y/Q)a</td>
<td>01/09/1984</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Verifikation der Grenzwerte Versuche unter betrieblichen Bedingungen Vergleich von Grenzwerten mit dem IstZustand (Schlussbericht)</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>1000.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 104</td>
<td>Berechnungsverfahren der Schienenbeanspruchung durch $Y$ und $Q$-Kräfte, durch Ir. J.W. Dubbeldam (NS)</td>
<td>01/01/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 150</td>
<td>Die Bestimmung des seitlichen Widerstandes des belasteten Gleises mit Hilfe statischer Versuche</td>
<td>01/01/1986</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 63</td>
<td>Entgleisungsversuche in Derby (Juli 1976). Dieses Dokument wurde vom Sachverständigenausschuss C 138 aufgestellt</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 97</td>
<td>Statistische Auswertung der Entgleisungsversuche in Derby (September 1977) für zweiachsige Güterwagen. Dieses Technisches Dokument ist im Rahmen der Tätigkeit des Sachverständigenausschusses für die OREFrage C 138 aufge stellt worden</td>
<td>01/02/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Umweltverschmutzung im eisenbahnwesen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Probleme der Eisenbahnverwaltungen auf dem Gebiet der Umweltverschmutzung (Umfagebericht) (Schlussbericht)</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Durch den verkehr der züge mit hoher geschwindigkeit in tunneln hervorge-/nrufene probleme

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Theoretische Voraussagenmethoden betreffend die Berechnung nicht stationärer Luftströmungen in Eisen tunneln</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Versuche zur Beurteilung der Auswirkung von Druckschwankungen auf das mensch liche Ohr, die bei der Durchfahrt von Zügen mit hoher Geschwindigkeit in Tunneln hervorgerufen werden</td>
<td>01/09/1985</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Die Auswirkung eines Belüftungs schachtes auf die von einem einzigen Zug in einem zweigleisigen Tunnel erzeugten Druckänderungen</td>
<td>01/09/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Aerodynamische Messungen im Tunnel 'DES BACHEES'</td>
<td>01/09/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Schlussbericht</td>
<td>01/09/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Aerodynamische Messungen im HeitersbergTunnel</td>
<td>01/09/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Aerodynamische Messungen in mehreren Tunneln der neuen Hochgeschwindigkeits strecke Rom Florenz</td>
<td>01/09/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Parameteruntersuchungen der Druck schwankungen in Tunneln (1. Teil: Einzelne Züge in Tunneln)</td>
<td>01/04/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Messungen der durch die Zugdurchfahrten hervorgerufenen Luftströmung (Versuche im MontePerazzoTunnel)</td>
<td>01/09/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Parameteruntersuchungen der Druck schwankungen in Tunneln (2. Teil: Zug begegnungen)</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Aerodynamische Messungen im Tunnel von Rilly la Montagne</td>
<td>01/09/1983</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Messung des Einflusses eines Entlüftungsschachtes auf die Druckänderung in einem eingleisigen Tunnel (Tunnel bei Überlingen)</td>
<td>01/09/1983</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Durch einen einzelnen Zug in einem zweigleisigen Tunnel hervorgerufene Nachlauf und Sogströmungen (BRStantonTunnel)</td>
<td>01/04/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Einfluss der vermindering des spurspiels auf die laufruhe der fahrzeuge

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Untersuchungsbericht und vorläufige Schlussfolgerungen</td>
<td>01/02/1955</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Quantitative Bewertung der das Verhalten der Fahrzeuge bestimmenden geometrischen Gleisparameter

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Voruntersuchung des Problems der Bewertung der Gleisgeometrie auf der Grundlage der Fahrzeugreaktion</td>
<td>01/04/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Voruntersuchung über die Anwendung mathematischer Methoden zur Beschreibung der Wechselwirkung zwischen Fahrzeug und Gleis</td>
<td>01/09/1983</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Praktische Empfehlungen zur Anwendung mathematischer Verfahren zur Charakterisierung der Fahrzeug-Gleis-Wechselbeziehung aus der Sicht der Bewertung der Gleisqualität</td>
<td>01/04/1985</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 142</td>
<td>Koordinierte Gleisgeometrie und Fahrzeugreaktionsmessungen, aufgestellt von der Arbeitsgruppe 'Messungen' des SVA C 152</td>
<td>01/09/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Literaturstudie über die Wirkung von Schienenverkehrslärm allein und im Vergleich zu anderen Verkehrslärmarten

**Title:** Literaturstudie über die Wirkung von Schienenverkehrslärm allein und im Vergleich zu anderen Verkehrslärmarten

**Approved:** 01/04/1985

**Price:** 200.00 €

---

# Gesetze und Regelungen sowie Berechnungsverfahren für den Lärm von Verkehrsmitteln und Industrieanlagen

**Title:** Gesetze und Regelungen sowie Berechnungsverfahren für den Lärm von Verkehrsmitteln und Industrieanlagen

**Approved:** 01/09/1988

**Price:** 200.00 €

---

# Rad/SchieneKontaktgeräusch Untersuchungen zur Anwendbarkeit eines Prüfstandes im Massstab 1:8 für Rad/SchieneRauhigkeiten

**Title:** Rad/SchieneKontaktgeräusch Untersuchungen zur Anwendbarkeit eines Prüfstandes im Massstab 1:8 für Rad/SchieneRauhigkeiten

**Approved:** 01/09/1988

**Price:** 200.00 €

---

# Schallemissionsanalyse des Rad/System von Güterwagen

**Title:** Schallemissionsanalyse des Rad/System von Güterwagen

**Approved:** 01/09/1988

**Price:** 200.00 €

---

# Reduzierung des Rollgeräusches durch Massnahmen an den Rädern Lamellenabsorber (‘A’) Stahlkiesabsorber (‘B’)

**Title:** Reduzierung des Rollgeräusches durch Massnahmen an den Rädern Lamellenabsorber (‘A’) Stahlkiesabsorber (‘B’)

**Approved:** 26/09/1989

**Price:** 200.00 €

---

# Grundlegende Untersuchung zur Verringerung des Rollgeräusches Arbeitsplan

**Title:** Grundlegende Untersuchung zur Verringerung des Rollgeräusches Arbeitsplan

**Approved:** 26/09/1989

**Price:** 200.00 €

---

# Schallemissionsanalyse des Rad/Schiene systems von Güterwagen Ergänzende Messungen

**Title:** Schallemissionsanalyse des Rad/Schiene systems von Güterwagen Ergänzende Messungen

**Approved:** 25/10/1990

**Price:** 200.00 €

---

# Rad/SchieneKontaktgeräusch Weiterentwicklung eines Prüfstandes im Massstab 1:8 für Rad/SchieneRauhigkeiten

**Title:** Rad/SchieneKontaktgeräusch Weiterentwicklung eines Prüfstandes im Massstab 1:8 für Rad/SchieneRauhigkeiten

**Approved:** 25/10/1990

**Price:** 200.00 €

---

# Lärmbelastung und Lärmbelästigung beim Eisenbahnverkehr Grundlegende Untersuchung zur Verringerung des Rollgeräusches. Zustandsbericht Mitte 1990

**Title:** Lärmbelastung und Lärmbelästigung beim Eisenbahnverkehr Grundlegende Untersuchung zur Verringerung des Rollgeräusches. Zustandsbericht Mitte 1990

**Approved:** 04/04/1991

**Price:** 200.00 €

---

# Vorschrift für die Messung des Schienenverkehrslärms

**Title:** Vorschrift für die Messung des Schienenverkehrslärms

**Approved:** 01/04/1985

**Price:** 300.00 €

---


**Title:** Schallschutzwände im Eisenbahnbereich. Stand der Technik in Europa. Modellierung des im Eisenbahnbereich erzeugten Rollgeräusches. Beschreibung des Modells TWINS. Vergleich der Ergebnisse der Modellberechnungen mit Versuchsergebnissen.

**Approved:** 01/07/1997

**Price:** 300.00 €

---

# Projekt OFWHAT. Optimisierte Form für Rad und Oberbau des Güterverkehrs Schlußbericht.

**Title:** Projekt OFWHAT. Optimisierte Form für Rad und Oberbau des Güterverkehrs Schlußbericht.

**Approved:** 01/01/1998

**Price:** 300.00 €

---

# Experimentelle Untersuchung zur Identifizierung von Lärmquellen an Güterwagen und deren Laufwerk

**Title:** Experimentelle Untersuchung zur Identifizierung von Lärmquellen an Güterwagen und deren Laufwerk

**Approved:** 01/04/1985

**Price:** 200.00 €

---

# Lärm der Elektro und Dieseltriebfahrzeuge mit Empfehlungen für konstruktive Lärmschutzlösungen

**Title:** Lärm der Elektro und Dieseltriebfahrzeuge mit Empfehlungen für konstruktive Lärmschutzlösungen

**Approved:** 01/04/1986

**Price:** 200.00 €

---

# Rad/SchieneKontaktgeräusch Mathematische Modelle und zukünftige Unter suchungen

**Title:** Rad/SchieneKontaktgeräusch Mathematische Modelle und zukünftige Unter suchungen

**Approved:** 01/09/1985

**Price:** 200.00 €

---

# Experimentelle Untersuchung zur Identifizierung von Lärmquellen an Güterwagen und deren Laufwerk (2. Teil)

**Title:** Experimentelle Untersuchung zur Identifizierung von Lärmquellen an Güterwagen und deren Laufwerk (2. Teil)

**Approved:** 01/04/1986

**Price:** 200.00 €

---

# Rad/SchieneKontaktgeräusch Ver gleichende Studie zwischen theorethischem Modell und Messergebnissen

**Title:** Rad/SchieneKontaktgeräusch Ver gleichende Studie zwischen theorethischem Modell und Messergebnissen

**Approved:** 01/04/1986

**Price:** 200.00 €

---

# Rad/SchieneKontaktgeräusch Weitere vergleichende Analysen der Geräusche, Schwingungen und Rauhigkeiten

**Title:** Rad/SchieneKontaktgeräusch Weitere vergleichende Analysen der Geräusche, Schwingungen und Rauhigkeiten

**Approved:** 01/09/1987

**Price:** 200.00 €
<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Rad/SchieneKontakträusch Ein experimenteller Vergleich unterschiedlicher Geräte zur Messung der Schienen rauhigkeit</td>
<td>01/04/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 170</td>
<td>Literaturstudie über die Wirkung von Schienenverkehrslärm allein und im Vergleich zu anderen Verkehrslärmquellen, von U. Möhler und A. SchümerKohrs</td>
<td>01/04/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 175</td>
<td>Zusammenstellung von Lärmåmmessungen an ausgewählten Triebfahrzeugen von J. Berndt (DR)</td>
<td>01/12/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 180</td>
<td>Massnahmen zur Herabsetzung des Rollgeräusches von Eisenbahnlastwagen, von den Herren Reybardy (SNCF) und Zach (SBB)</td>
<td>01/03/1989</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 186</td>
<td>Informationen und Synthese über den Lärm der Transportmittel im Luftverkehr, Straßenverkehr, Schienenverkehr von Jean Reybardy (SNCF)</td>
<td>01/10/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Thermische Erscheinungen im Zug durchfahren im Tunnel: Versuche im Tunnel von Costa dei Rosi</td>
<td>01/04/1985</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Aerodynamische Erscheinungen bei Zug durchfahren im Tunnel. Schlüchtern Tunnel = Druckänderungen bei geöffnetem und geschlossenem Entlüftungsschacht</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Druckänderungen hervorgerufen von zwei Zügen, die sich bei Geschwindigkeiten von etwa 200 km/h in einem Tunnel mit Lüftungsschächten begegnen (Chipping Sodbury Tunnel)</td>
<td>01/04/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Synthese der in den Bereichen Aerodynamik, Akustik und Thermik erzielten Ergebnisse</td>
<td>01/04/1987</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Aerodynamische Erscheinungen bei Zug durchfahren im Tunnel: Luftströmungsmessung Testpuppenversuche im Tunnel von Costa dei Rosi. Luftgeschwindigkeiten und Luftdruckmessungen an Ort und Stelle</td>
<td>01/04/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Druckänderungen und Kräfte an Güterwagen und Ladungen bei Zugbegegungen im Tunnel; Versuche auf der FS-Strecke 'Direttissima' im Oktober 1984</td>
<td>01/04/1986</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Schallmessungen innen und aussen an Reisezugwagen sowie am Tunnelmund</td>
<td>01/09/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Stationäre Untersuchung der Schall durchdringung in das Innere der Schienenfahrzeuge</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Untersuchung der thermischen Effekte, die ein einzelner Zug bei der Tunnel durchfahrt hervorruft (Patchway Tunnel)</td>
<td>01/04/1987</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 188</td>
<td>Zusammenfassung einer vom ORE organisierten Studienreise nach Japan zum Thema 'Probleme beim Befahren von Tunneln bei hoher Geschwindigkeit' Oktober 1985, von Herren Gawthorpe, Glöckle, Hölzl</td>
<td>01/12/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Verbesserung der Fahrt in Gleisbögen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Verbesserung der Fahrt in Gleisbögen (Schlussbericht der Phase 1)</td>
<td>18/04/1990</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Vereinheitlichung der Methoden der Lebensdauerbestimmung dynamisch/beanspruchter Bauteile

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Leitfaden für die Messung von Betriebsbeanspruchungen</td>
<td>01/08/1992</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Vergleich der Methoden der Lebensdauer bestimmung ermüdungsbeanspruchter Bau teile</td>
<td>01/07/1993</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 269</td>
<td>Auswertung der von der SNCF in Versuchen mit dem Z7300Drehgestell auf gezeichneten Signale mittels der PKP Methode</td>
<td>01/07/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 270</td>
<td>Z 7300 (Z2) Triebdrehgestell Spannungs messungen am Rahmen</td>
<td>01/06/1993</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 271</td>
<td>Auswertung der von der SNCF in Versuchen mit dem Z7300Drehgestell auf gezeichneten Signale mittels der BRMethode</td>
<td>01/07/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------</td>
<td>--------------</td>
<td>-------------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Möglichkeiten zur Anwendung der CFD Technik auf die aerodynamischen Probleme im Eisenbahnbereich</td>
<td>25/10/1990</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Bestimmung des Fahrwiderstandes eines Zuges auf typischer offener Strecke mittels der Auslaufmethode (BRAnalyse)</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Zusammenfassung der Fragebogenantworten zu den folgenden Problemen: starker Wind, Ladungsverschiebung und aerodynamische Phänomene in Gleisnähe</td>
<td>25/10/1990</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Teil 1 Aerodynamisches Verhalten von Stromabnehmern bei starken Seitenwinden (Versuche im Windkanal von Emmen Schweiz) Teil 2 Anlagenverzeichnis zu Teil 1</td>
<td>01/10/1991</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Messungen zur Grenzschichtentwicklung an Zügen auf freier Strecke unter Verwendung von Pitotsonden</td>
<td>01/10/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Bestimmung des Laufwiderstandes eines schnellen Reisezuges auf typischer, offener Strecke mit von der DB ange wandten Methoden</td>
<td>01/05/1992</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Bestimmung des Laufwiderstandes eines Zuges auf offener Strecke mittels der Auslaufmethode (FS und SNCFMethode)</td>
<td>01/09/1992</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Versuche zur Durchführbarkeit von Luftgeschwindigkeitsmessungen um einen Zug durch Laserdoppleranemometrie im Zug</td>
<td>01/04/1993</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Zusammenfassung der Versuche und der Auswertemethoden zur Bestimmung des aerodynamischen Strömungswiderstandes eines Zuges auf freier Strecke</td>
<td>01/04/1993</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 236</td>
<td>Aerodynamisches Verhalten von Stromabnehmern bei starken Seitenwinden Windkanalversuche im Emmen (Schweiz) am DornierStromabnehmer</td>
<td>01/10/1990</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 237</td>
<td>Aerodynamisches Verhalten von Stromabnehmern bei starken Seitenwinden Windkanalversuche in Emmen (Schweiz) am SchunkStromabnehmer</td>
<td>01/10/1990</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Verminderung des schienen- und radreifenverschleisses

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 0</td>
<td>Vorbericht</td>
<td>01/11/1953</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Endbericht</td>
<td>01/03/1958</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>----------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Bericht zum Stand der Versuche mit dem Kegelkalorimeter und der Berechnungen mit dem Computerprogramm HAZARD 1.1</td>
<td>01/06/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Verbesserung des brandschutzes von reisezugwagen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Schlussbericht über die Machbarkeitsstudie zur Computermodellierung eines Brandes in einem Eisenbahnfahrzeug</td>
<td>01/06/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Ergebnisse der Laborversuche mit einem Kegelkalorimeter zur Beschaffung von Eingabedaten für Computerberechnungen von Roy Young (British Rail)</td>
<td>01/05/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Auswirkungen aerodynamische phänomene auf güterwagen und deren ladung

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>DT 352</td>
<td>Aerodynamische Beanspruchung von Güterzügen bei der Begegnung mit schnellen Reisezügen im Tunnel. Ermittlung des IstZustandes</td>
<td>01/08/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Fahrtechnische prüfung und zulassung von eisenbahnfahrzeugen - fahr-/nsicherheit, fahrwegbeanspruchung und fahrverhalten

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Prüfung der Anwendbarkeit des UIC Merkblatts 518. Stand der Untersuchung am 1. Juli 1997</td>
<td>01/07/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Prüfung der Anwendbarkeit des UIC Merkblatts 518 Schlußbericht</td>
<td>01/07/1999</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 337</td>
<td>Prüfung der Richtlinien des UIC Merkblatts 518 im Hinblick auf die Anwendbarkeit bei Fahrzeugen mit einer Höchstgeschwindigkeit von über 200 km/h</td>
<td>01/05/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 338</td>
<td>Prüfung der Anwendbarkeit des UIC Merkblatts 518 für Eisenbahnfahrzeuge, deren Geschwindigkeit zwischen 140 und 200 km/h einschließlich liegt</td>
<td>01/05/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 339</td>
<td>Prüfung der Anwendbarkeit des UIC Merkblatts 518 auf Fahrzeuge, deren Geschwindigkeit unterhalb 140 km/h liegt</td>
<td>01/05/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 370</td>
<td>Prüfung der Richtlinien der vereinfachten Methode des UIC Merkblatts 518</td>
<td>01/12/1998</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Ermittlung von methoden zur beschreibung der gleislagequalität im hinblick/nauf die analyse des fahrverhaltens eines fahrzeuges

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Zusammenfassender Bericht</td>
<td>01/07/1999</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Druckänderungen in Tunneln

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Richtwerte für die Komfortkriterien Ein Richtkriterien für den Druckkomfort beim Betrieb von Zügen mit und ohne Druckertüchtigung in Tunneln</td>
<td>01/03/1999</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Technischer Überblick über Massnahmen zur Minderung von Druckänderungen in Tunneln</td>
<td>01/11/1998</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Tendenzen und Vorteile des Einbaus von Belüftungsschächten in Eisenbahntunneln unter Berücksichtigung der zuginduzierten Druckänderungen.</td>
<td>01/09/1999</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>-------</td>
<td>----------</td>
<td>-------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Vorläufige Berechnungen</td>
<td>01/03/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Dreidimensionale spannungsoptische Untersuchung eines belasteten aber nicht durchgebogenen Schienenmodells</td>
<td>01/10/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Umfrage über das Problem der Räder mit kleinem Durchmesser</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>EigenLängsspannungen in der Schiene (1. Teil)</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Experimentelle Untersuchung der Spannungen in einer Schiene durch spannungsoptische Messungen und durch Dehnungsmessungen</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Eigenspannungen in der Schiene (Fortsetzung). Untersuchung der kalt verfestigten Zone</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Zusammensetzung der verschiedenen Spannungszustände im Berührungsgebiet von Schiene und Rad. Untersuchung eines neuen Ermüdungs kriteriums</td>
<td>01/04/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Berechnung der komplexen Spannungszyklen in der überrollten Schiene Schätzung der Schadensgefahr (Fortsetzung)</td>
<td>01/10/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RE 0</td>
<td>Einleitende Untersuchung über die Ursachen von Abblätterungsrissen in Schienen (Umfagebericht)</td>
<td>01/10/1961</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>---------------</td>
<td>--------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Beurteilungskriterien für die zulässige Abnutzungsform von Spurkränzen und Weichenelementen Schlussbericht</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RE 0</td>
<td>Umfragebericht</td>
<td>01/06/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Wechselwirkung zwischen fahrzeugen und gleis

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Anforderungen an Messgeräte zur Beurteilung des Fahrzeuglaufes Band 1: Bericht über das Preisaus schreiben zur Lösung des Schlingerproblems Band 2: Prümierte Arbeiten</td>
<td>01/06/1957</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Mittel zur Verminderung der Abnutzung der Schienen und Radreifen durch Schmierverfahren (Stand 1959)</td>
<td>01/04/1961</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Betriebsgrenzmassen am Oberbau in ihrer Beziehung zu Gleislage und Fahrzeuglauf</td>
<td>01/04/1961</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Raumbedarfsmessungen an Schienenfahrzeugen im Jahre 1961</td>
<td>01/10/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Abnutzungsformen von Schienenköpfen und Radreifen</td>
<td>01/10/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Verhalten kleiner Räder beim Überfahren von doppelten Herzstücken von Kreuzungen und Kreuzungsweichen</td>
<td>01/10/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Verhalten kleiner Räder beim Überfahren einer Bogenkreuzung R = 450 m 1:9</td>
<td>01/06/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 17</td>
<td>Lineare Betrachtungen über die Schlingerbewegung eines Eisenbahnfahrzeuges Teil II: Zweiachsiges Fahrzeug, von Herrn Dr. Ir. P. van Bommel</td>
<td>01/11/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>CR 0</td>
<td>Vorläufiger Bericht</td>
<td>01/05/1953</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Brems- und Anfahrkräfte auf Brücken und Wechselwirkungen zwischen Gleisen und Brücken

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Grösse der Brems und Anfahrkräfte und deren Übertragung auf den Oberbau</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Umfrage über die Verlegung von durchgehend geschweissten Schienen auf Brücken</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Bremskräfte auf vorgespannter Stahlbetonbrücke mit Neoprenelagern</td>
<td>01/04/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Methoden zur Messung von Temperaturspannungen in durchgehend geschweissten Schienen (DGS) auf Brücken</td>
<td>01/04/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Brems- und Anfahrversuche auf einer über drei Felder durchlaufenden Stahlbetonbrücke auf Neoprenelagern</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>Theoretische Studien und Berechnungen über die Wirkung von Längskräften auf Gleis und Brücke im Falle von Bremsen und Anfahnen</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 15</td>
<td>Brems- und Anfahrkräfte auf Eisenbahnbrücken Zusammenfassender Bericht</td>
<td>01/10/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Messung der Temperatureinflüsse an einer 35 m langen Stahlbetonbrücke der RATP, mit durchgehend geschweissten Schienen, sowie mit und ohne Schotterbett</td>
<td>01/04/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 17</td>
<td>Messen der Temperatureinflüsse an einer vierfeldrigen Spannbetonbrücke der RENFE</td>
<td>01/04/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 18</td>
<td>Messen der Temperatureinflüsse auf Gleis und Brücke bei einer stählernen Kastenträgerbrücke der DB mit durchgehendem Schotterbett (Isarbrücke MünchenNord)</td>
<td>01/04/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Messen der Temperatureinflüsse auf Gleis und Brücke bei einer vierfeldrigen Spannbetonbrücke mit durchgehend geschweisstem Gleis und Schotterbett der RATP (Brücke über den Rû de Maubué)</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Kraftmesselemente</td>
<td>01/04/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 20</td>
<td>Berechnung des Temperatureinflusses auf Brücken mit durchgehend geschweisstem Gleis (Theoretische Studien und Anwendungen)</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 19</td>
<td>Messen der Temperatureinflüsse auf Gleis und Brücke bei einer stählernen Kastenträgerbrücke der DB mit durchgehendem Schotterbett (Isarbrücke MünchenNord) (Ergänzung und Schlussfolgerungen)</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 21</td>
<td>Messen der Temperatureinflüsse auf Gleis und Brücke bei einer stählernen Fachwerkbrücke mit untenliegendem Stahlbetonschottertrag der SNCF (Brücke von Donzère auf der Strecke Paris Marseille)</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 22</td>
<td>Messen der Temperatureinflüsse auf durchgehend geschweisstem Gleis und Brücke bei einer Stahlbrücke CSD mit direkter Verlegung (Brücke von CHLUMPCANY)</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 23</td>
<td>Messen der Temperatureinflüsse an einer Spannbetonbrücke der RENFE mit 20 statisch bestimmten Überbauten mit Schotteroberbau und durchgehend ge geschweissten Schienen (Brücken von ‘HACHO’)</td>
<td>01/09/1983</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 24</td>
<td>Messungen der Temperatureinflüsse auf Gleis und Brücke bei einer Spannbetonbrücke der DB mit durchgehend ge geschweisstem Gleis mit Schotterbett (Kocherbrücke in Kochendorf)</td>
<td>01/04/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>-------</td>
<td>----------</td>
<td>-------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 26</td>
<td>Messen der Temperaturinflüsse auf durchgehend geschweisstem Gleis und Brücke bei einer dreifeldrigen Stahlbrücke der SBB mit einer frei dehnbaren Länge von 56 m, ohne Schotterbett (Brücke über die Emme bei Luterbach)</td>
<td>01/09/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 27</td>
<td>Messen der Temperaturinflüsse auf durchgehend geschweisstem Gleis und Brücke bei einer zweifeldrigen Stahlbrücke der SBB, ohne Schotterbett und mit einer frei dehnbaren Länge von 110 m (Brücke über die Aare bei Bruegg)</td>
<td>01/09/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 28</td>
<td>Wechselbeziehungen zwischen Gleis und Brücke durch Temperatureinflüsse bei geschweissten Langschienen</td>
<td>01/04/1985</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Mess und Auswertemethoden</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Brems- und Anfahrversuche auf drei Stahlbrücken mit etwa 15, 30 und 60 m Stützweite ohne Schotterbett</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Brems- und Anfahrversuche auf einer Stahlbrücke mit 30 m Stützweite mit Schotterbett</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Theoretische Untersuchungen über Brems- und Anfahrkräfte auf Brücken</td>
<td>01/10/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Bremsversuche im geraden Gleis mit einem langen Zug</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Brems- und Anfahrversuche auf einer Spannbetonbrücke der SBB (Durchlaufträger mit 2 x 15 m) Gleise auf Schotterbett</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Bremskräfte und Anfahrkräfte auf Brücken Bisherige Resultate</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 173</td>
<td>Überbauverschiebung in bezug auf die dehnbare Überbaufläche (WinandSNcb, WeberDB, De Maddalena SBB)</td>
<td>01/06/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 65</td>
<td>Einfluss von Brems- und Anfahrkräften am Pfeiler, an den Widerlagern und am Untergrund einer Brücke mit 2 Öffnungen (Eiken und Modell), aufgestellt vom ORESachverständigenausschuss D 101</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 96</td>
<td>Messen des Längsverschiebewiderstandes des Gleises zur Bestimmung der Konstante K (Faktor der Theorie von Herrn Schöwel), aufgestellt im Rahmen der Tätigkeit des Sachverständigenausschusses für die OREFrage D 101</td>
<td>01/10/1979</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 98</td>
<td>Waagerechte Brückenlagerreaktionskräfte infolge Brems- oder Anfahrkräfte, aufgestellt von Herrn Dipl. Ing. F. Bijl, NS, im Rahmen der Tätigkeit des Sachverständigenausschusses für die ORE Frage D 101</td>
<td>01/10/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**D 101**

Brems- und anfahrkräfte auf brücken und wechselwirkungen zwischen gleisen/n und brücken
<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Geräuschentwicklung stählerner Eisen bahnbrücken</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Geräuschmessungen an der Brücke Rosenheim</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Schlussbericht</td>
<td>01/04/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Verteilung der achslasten bei plattenbalkenbrücken mit schotterbett

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Voruntersuchungen und Messungen zum Versuch V 4</td>
<td>01/04/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Messungen zu den Versuchen V 1 bis V 13</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Schlussfolgerungen und Empfehlungen (Schlussbericht)</td>
<td>01/10/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>-------------------------------------------------------------------------------------------------</td>
<td>----------------</td>
<td>----------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Beschreibung der Untersuchungsverfahren; Begriffsbestimmungen</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Synthese der Versuche über die Übertragungsfunktionen von Unterhaltungsmaschinen</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Stabilisierung des Schotterbetts mit chemischen Mitteln</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Dynamische Stabilisierung des Schotterbetts</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>Ermüdungsverhalten von Böden; Einfluss der Korngrößenverteilung und des Wassergehalts</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 15</td>
<td>Die Einwirkung von Frost auf den Unterbau von Eisenbahnstrecken und Frostschutzmassnahmen</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Filterung und Entwässerung Erster Teil: Allgemeines Filterregeln für Tiefentwässerungen</td>
<td>01/04/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 17</td>
<td>Stabilisierung des Schotterbetts mit chemischen Mitteln</td>
<td>01/04/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 18</td>
<td>Das Verhalten der Tragschichten des Gleises und des Oberbaus und Untergrund unter wiederholter Belastung (Versuche in WienArsenal 1. Teil)</td>
<td>01/04/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 19</td>
<td>Untersuchung über die Zuverlässig keit von Gleisunterhaltungsmaschinen</td>
<td>01/04/1982</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Untersuchung der Entwicklung der Höhenlage in Abhängigkeit von der Verkehrsbelastung und den Gleis parametern (erste Ergebnisse der Laboratoriumsversuche und der Versuche unter echter Verkehrsbelastung)</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 20</td>
<td>Die Effektivität dynamischer Gleis stabilisierung unter Verwendung des DTS</td>
<td>01/09/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 21</td>
<td>Filterung und Entwässerung Zweiter Teil: Filterregeln für die Materialien der Tragschichten</td>
<td>01/09/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 22</td>
<td>Frosteinwirkung auf den Eisenbahn unterbau; Frostschutz mit Wärme dämmsschichten</td>
<td>01/09/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 23</td>
<td>Vergleichende Untersuchung über das Verhalten verschiedener Planumsschutz schichten (Temperatur, Wassergehalts und Bodendruckmessungen) im Bahnhof Ostermünchen</td>
<td>01/09/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 24</td>
<td>Filterung und Entwässerung Dritter Teil: Anwendung von Geotex tilien</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 25</td>
<td>Das Verhalten des Gleisbettes unter wiederholter Belastung (Versuche in WienArsenal und Derby)</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 26</td>
<td>Einfluss verschiedener Schutzschichten auf die Gleisqualität</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 27</td>
<td>Das Verhalten der Tragschichten des Gleises und Untergrundes unter wiederholter Belastung (Vergleich der Versuchsergebnisse mit theoretischen Vorhersagen)</td>
<td>01/09/1983</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 28</td>
<td>Diagramme für das Verhalten des Systems 'Gleis/Unterbau'</td>
<td>01/09/1983</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 29</td>
<td>Synthesebericht</td>
<td>01/09/1983</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Das Verhalten der Schienen in Abhängigkeit von den Verkehrsbedingungen</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Optimale anpassung des klassischen oberbaus an den künftigen verkehr

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Rheologisches Verhalten des Gleises</td>
<td>01/04/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Verformung des Schotters unter wiederholter Belastung (triaxiale Versuche)</td>
<td>01/10/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Rheologisches Verhalten des Gleises (Fortsetzung)</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Untersuchung der Entwicklung der geometrischen Gleislage nach Massgabe der Verkehrsbelastung</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Einfluss verschiedener Massnahmen auf den Querverschiebewiderstand des unbelasteten Gleises</td>
<td>01/10/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Untersuchung des Einflusses der Unterhaltungsarbeiten auf die verschiedenen Oberbauarten</td>
<td>01/10/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 29</td>
<td>Theoretische Übertragungsfunktionen einiger Unterhaltungsmaschinen, von Herrn C. Esveld</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 32</td>
<td>Experimentelle Bestimmung des Querverschiebe und Längswiderstandes von Gleisen im Schotterbett, von Herrn P. Dogneton</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 42</td>
<td>SyntheseBericht von Versuchen über das rheologische Verhalten des Gleises (ORE D 117 Bericht 4 und 6), von HH. Birmann, Montagné, Lyon, Shenton, Esveld und Towpik</td>
<td>01/01/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 44</td>
<td>Einfluss verschiedener Massnahmen auf den Querverschiebewiderstand des unbelasteten Gleises, von HH. Hofmann und Pfarrer unter Mitarbeit der nachstehenden Verwaltungen: SNCFDBBRSJ CSDPKPNSSBB</td>
<td>01/05/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 77</td>
<td>Spektralanalyse der Gleisgeometrie zur Abschätzung der Arbeitsqualität von Gleisbaumaschinen, von Herrn C. Esveld, Oberbauabteilung der Niederländischen Eisenbahnen</td>
<td>01/03/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>

19/01/2024
## Entwicklung schwerer schienenprofile

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Allgemeine Grundsätze zur Entwicklung schwerer Schienenprofile</td>
<td>01/04/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Entwicklung einer neuen Schiene von 60 kg/m</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Entwicklung einer neuen Schiene von 71 kg/m (Profil ORE 71)</td>
<td>01/10/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
D 121
Vereinheitlichung der weichen und kreuzungen mit schienen von 60 kg/m, die/nim abzweigenden strang hohe geschwindigkeiten ermöglichen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Weichen für Geschwindigkeiten von 100 bis 200 km/h und mehr im abzweigenden Strang. Allgemeine Gestaltung von einigen Verwaltungen gesammelte Erfahrungen</td>
<td>01/04/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Versuche mit bestehenden oder speziell nach den Vorschlägen des Sachverstämmigenausschusses D 121 entworfenen Weichen. Erste Schlussfolgerung</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Versuche mit bestehenden oder speziell nach den Vorschlägen des Sachverständigenausschusses D 121 entworfenen Weichen. Ergänzende Schlussfolgerungen</td>
<td>01/04/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Schlussfolgerungen und Empfehlungen (Schlussbericht)</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Untersuchungen an verbundbrücken mit einbetonierten trägern

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Statische Versuche an der Versuchs brücke Nr. 1</td>
<td>01/04/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Statische Versuche an den Versuchs brücken Nr. 2 und 3</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Statische Versuche an den Versuchs brücken Nr. 4 und 5 mit einbetonierten Trägern</td>
<td>01/04/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Statische Versuche an der Versuchs brücke Nr. 6 mit einbetonierten Trägern</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Zweifeldrige durchgehende Verbund brücke. Versuche mit dynamischen Belastungen</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Dynamische Versuche an der Versuchs brücke Nr. D I mit einbetonierten Trägern</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Zweifeldrige durchgehende Verbundbrücke Versuche unter statischer Belastung</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Einfeldrige Verbundbrücke von 18 m Länge. Versuche unter dynamischer und statischer Belastung</td>
<td>01/10/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Dynamische Versuche an den Versuchs brücken Nr. D II und Nr. D III</td>
<td>01/04/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 61</td>
<td>Holographische statische Versuche an Brückenmodellen, aufgestellt vom ORESachverständigenausschuss D 123</td>
<td>01/04/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Statistische Verteilung der Achslasten und Beanspruchung von Eisenbahn-/Nebenbrücken

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Einführung und Definitionen</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Schlussbericht</td>
<td>01/10/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Umfragebericht über den Fahrzeugpark und die Brücken</td>
<td>01/04/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Dynamische Beanspruchung in Eisenbahnbrücken unter schnellfahrenden Zügen</td>
<td>01/04/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Parameterstudien zur dynamischen Beanspruchung von Eisenbahnbrücken und Messungen zur Bestimmung des Einflusses einer Gleisunregelmäßigkeit</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Momentenspektren und vorhergesagte Lebensdauer von Eisenbahnbrücken</td>
<td>01/10/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Lebensdauerabschätzung von stählernen Eisenbahnbrücken bei gegebenem Verkehr</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Berechnung des Spektrums der Momentenspannen in Eisenbahnbrücken mit Hilfe der Methode des statistischen Verkehrs spektrums</td>
<td>01/04/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Stochastische Belastung von Eisenbahnbrücken und ihre Beziehung zur Ermüdung</td>
<td>01/04/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Messungen von Achslasten und Spannungen in Eisenbahnbrücken unter Betriebsbelastung</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Ermüdungserscheinungen in schweissverbindungen von brücken und kränen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Ermüdung grosser Stumpfnähte bei Brücken</td>
<td>01/04/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Schlussbericht</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Versuche mit Kastenträgern</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Versuche mit kleinen DoppelTTrägern (300 x 230 mm)</td>
<td>01/10/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Dauerversuche mit Kastenträgerab schnitten</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Ermüdungsversuche an DoppelTTrägern mit Quer und Längskehlnähten bei konstanter Amplitude</td>
<td>01/04/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Ermüdungsversuche an bei konstanter Amplitude axial beanspruchten Kasten trägern mit Blendenverschluss</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Versuche mit grossen DoppelTTrägern bei niedrigen Spannungen</td>
<td>01/04/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Versuche an kleinen DoppelTTrägern bei niedrigen Spannungen unter Last spektrum</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Graphische und analytische Auswertung von Schwingfestigkeitsdaten für Schweissverbindungen</td>
<td>01/04/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 70</td>
<td>Normierte Auswertung von Schwingfestigkeit keitsdaten für Schweissverbindungen aus Baustahl, vom Laboratorium für Betriebsfestigkeit Auswertung der Dehnungsmessungen bei den Versuchen mit Trägern zur Frage ORE D 130 von Herrn Dr. Ing. E. Haibach, Ing. grad. U. Wendt, Laboratorium für Betriebsfestigkeit, Darmstadt und Herrn J. Davies, Research and Development Division, British Railways Board, Derby</td>
<td>01/11/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 75</td>
<td></td>
<td>01/05/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>


### Einfluss der erhöhung der radsatzlast von 20 auf 22 t auf den oberbau

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Statistische Untersuchung über die Entwicklung von Ermüdungsfehlern in Abhängigkeit von der durchschnittlichen Radsatzlast</td>
<td>01/10/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Simulationsversuche mit vertikaler Belastung eines Gleisrosters durch verschiedene Radsatzlasten</td>
<td>01/10/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Versuche mit 22 t Achslast auf dem Versuchsring von Velim</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Versuche mit 20 t Radsatzlast auf dem Versuchsring von Velim</td>
<td>01/09/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Untersuchung der technischen und wirtschaftlichen Auswirkungen einer Erhöhung der Radsatzlast von 20 auf 22 t</td>
<td>01/09/1982</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Überarbeitung der technischen lieferbedingungen für schienen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Vorläufige Toleranzen für die Schiene ORE 71 Messprogramm</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Vorschlag eines neuen Textes für die Technischen Lieferbedingungen nach UICMerkblatt 860 (Schlussbericht)</td>
<td>01/10/1977</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Anpassung der Anlagen der Ablaufberge an Güterwagen mit Achsständen/über 14 m

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Vorstudie über die vorhandenen automatischen Rangierbahnhöfe</td>
<td>01/10/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Auswertung vorhandener Lösungen und Vorschläge für Massnahmen, um überlange Wagen automatisch gesteuert ablaufen lassen zu können</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Mittel zur Verbesserung der Schienen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Mittel zur Verbesserung der Gebrauchs eigenschaften von Schienen durch metallurgische Massnahmen (Umfragebericht)</td>
<td>01/04/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Theoretische Berechnungen der Verschlechterung der Gleisgeometrie bei diskreten Unregelmäßigkeiten in der Gleishöhenlage</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Messungen an Schienenschweissungen und Vergleich mit theoretischen Vorhersagen</td>
<td>01/09/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Statistische Untersuchungen über die Unebenheiten der Schienenfahrflächen von Abbrennstumpfschweissungen und aluminothermischen Schweissungen</td>
<td>01/04/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Schienenabmessungen und kontrolle</td>
<td>01/04/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Die Bewertung mehrerer Arten von lokalen Unebenheiten bei Abbrennstumpf schweissungen von Schienen</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Zusammenfassung der Bedingungen bezüglich der Geradheit der Schienen (Schlussbericht)</td>
<td>01/09/1983</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Entwicklung eines Gerätes zum messen der Längskräfte in den Strecken-/Ingleisen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Vorauswahl der technischen Verfahren zur Bestimmung der Schienen-Längskräfte</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Ausführliche Bewertung der technischen Verfahren Die Methode der magnetischen Parameter</td>
<td>01/04/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Bewertung der Messverfahren Methode der Reaktion der schwingenden Schiene</td>
<td>01/04/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Beschreibung und Bewertung eines magnetischen Parametergerätes</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Erweiterung des Verfahrens der magnetischen Parameter zur Einführung der Magnetisierung der gesamten Schiene</td>
<td>01/09/1983</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Zusammenfassung und Empfehlungen (Schlussbericht)</td>
<td>01/09/1983</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 128</td>
<td>Bewertung eines Biegereaktionsverfahrens auf der Grundlage von Phasen messungen, zur Ermittlung der Schienen Längskräfte, von G.S. Lane (BR)</td>
<td>01/10/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Schwingungen, die durch den boden übertragen werden

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Vorstellung des Problems und Aufzeigen von Schwingungsschutzmassnahmen auf der freien Strecke: Auswirkung zusätzlicher elastischer Bettung des Gleises</td>
<td>01/09/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Auswirkung zusätzlicher elastischer Bettung des Gleises</td>
<td>01/04/1986</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Schwingungsabsorber an der freien Strecke</td>
<td>01/09/1988</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Schlussbericht über einer Untersuchung der durch Eisenbahnverkehr erzeugten Bodenschwingungen</td>
<td>26/09/1989</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Bewertung der zur Zeit angewandten Erschütterungsschutzmassnahmen</td>
<td>01/04/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Theoretische Voraussagen von Bodenschwingungen und Vergleiche mit experimentellen Resultaten</td>
<td>01/04/1983</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Auswirkungen der Schwingungen auf Gebäude und ihre Bewohner Analyse und Kommentare zum Schrifttum</td>
<td>01/09/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Durch Zugbetrieb in Gebäuden hervorgerufene Schwingungen Auswertung von Messberichten verschiedener Bahnen</td>
<td>01/09/1983</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Ermittlung des Langzeitverhaltens verschiedener Schwingungsschutzeinrichtungen in Gleisanlagen</td>
<td>01/04/1984</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Eine Untersuchung zur Auswirkung von Schwingungen auf Gebäudeelemente</td>
<td>01/04/1984</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Erprobung von elastischen Zwischen anlagen bei Schotteroberbau in Tunnelstrecken der Metro</td>
<td>01/04/1984</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Experimentelle Studie der Parameter, die die Schwingungen und den sekundären Luftschall von unterirdischen Eisenbahnverkehr beeinflussen</td>
<td>01/09/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 217</td>
<td>Erfahrungen bei Projekten der SBB A. Zach (SBB) und G. Rutishauser (Zürich)</td>
<td>01/04/1989</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Beanspruchung und Festigkeit der brückenlängs- und querträger

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Beschreibung der Dehnungsmessungen an Längs und Querträgern von Stahlbrücken</td>
<td>01/09/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Statische Versuche Vergleich von Berechnungen und Messungen</td>
<td>01/09/1983</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Messungen der dynamischen Beanspruchungen von Längs und Querträgern von Fachwerkbrücken und theoretische Modelle zu ihrer Berechnung</td>
<td>01/04/1985</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Ermüdungsberechnung für Längs und Querträger von stählernen Eisenbahnbrücken</td>
<td>01/09/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Schlussbericht</td>
<td>01/09/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Beanspruchung und festigkeit der orthotropen platte

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Lasten, Bemessung und Konstruktion von Eisenbahnbrücken mit orthotropen Platte, Stand der Technik 1983 bei 10 europäischen Bahnen</td>
<td>01/04/1984</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Beschreibung der Dehnungsmessungen an Stahlbrücken mit orthotropen Platte und Schotteroberbau</td>
<td>01/04/1984</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Statische Versuche Vergleich von Berechnungen und Messungen</td>
<td>01/04/1988</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Messungen der dynamischen Beanspruchung von orthotropen Platten</td>
<td>26/09/1989</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Ermüdungsberechnungen für orthotrope Platten von stählernen Eisenbahnbrücken</td>
<td>26/09/1989</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Schlussbericht</td>
<td>26/09/1989</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 176</td>
<td>Statistische Auswertung von Ermüdungsversuchen an Nietverbindungen in Flussstahl</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 205</td>
<td>Beschreibung und Auswertung von Schwingfestigkeitsversuchen an einer orthotropen Fahrbahnplatte mit offenen Steifen und Schotterbett</td>
<td>01/04/1989</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Möglichkeiten zur Verbesserung der Gebrauchseigenschaften von Schienen durch metallurgische Massnahmen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Faktoren, die die Bruchzähigkeit der walzneuen Schienen beeinflussen</td>
<td>01/09/1984</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Untersuchung an befahrenen Schienen, die im Gleis durch Sprödbruch versagten</td>
<td>01/09/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Empfohlenes Verfahren zur Bestimmung der Risszähigkeit (K IC) von Eisenbahn schienenstählen im ebener Dehnungsstand</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Untersuchungen zur Messung und Verbesserung der Höhe der Eigenspannungen</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## D 160

### Zulässige durchbiegung von Brücken

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Literaturstudium und Zusammenstellung</td>
<td>01/12/1983</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Analyse der vorhandenen Rechenprogramme</td>
<td>01/04/1984</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Versuche und Messungen beim Überfahren von Brücken von Hörstel und Plattling</td>
<td>01/04/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Beeinflussung des Komforts durch Schwingungen beim Befahren von Brücken</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Vergleich der Ergebnisse Messung Rechnung für die beiden Versuchsbrücken; Wahl der geeignetsten Computerprogramme</td>
<td>01/04/1986</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Schlussbericht</td>
<td>01/04/1988</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 201</td>
<td>Versuche an der EmsWeserKanalBrücke bei Hörstel und am IsarViadukt bei Plattling im Netz der DB</td>
<td>01/09/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
D 161
Dynamische erscheinungen der wechselwirkung fahrzeug/gleis, aus der sicht/nder gleisunterhaltung

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Allgemeine Bedingungen für die Unter suchung der Entwicklung der geometrischen Gleislage auf der Grundlage bisheriger Erkenntnisse</td>
<td>01/04/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Bestimmung der Liegedauer der Schiene auf der Grundlage ihres Fehlerlauf kommens</td>
<td>01/04/1987</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Schlussbericht Schlussfolgerungen und Empfehlungen</td>
<td>01/09/1988</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Dynamische Auswirkungen auf das Gleis infolge 22,5 t Achslast

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Ergebnisse der Beschleunigungsmessungen auf dem Oberbau bei 20 und 22,5 t Radsatzlast</td>
<td>01/09/1985</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Auswertung der dynamischen Messungen des OREMesszuges mit 20 und 22,5 t Radsatzlast</td>
<td>01/04/1986</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Einwirkungen der Flachstellen auf das Gleis bei 20 und 22,5 t Radsatzlast</td>
<td>01/09/1986</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Dynamische Auswirkungen der Anhebung der Radsatzlast von 20 auf 22,5 t und der geschätzte Anstieg der Oberbauer haltungskosten</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Bemessung der verschiedenen gleisbauabteile/normung der merkmale und zulassungsversuche

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Beanspruchungen und derzeitige Ver suchsmethoden für die Befestigungs systeme und für die Betonschwellen</td>
<td>01/04/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Vergleich verschiedener gegenwärtiger Prüfverfahren für Befestigungen</td>
<td>26/09/1989</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Entwicklung eines einheitlichen Versuchsverfahrens und Formulierung von Empfehlungen</td>
<td>18/04/1990</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Untersuchungen der verschiedenen Bedingungen, die hinsichtlich der Definition der Eigenschaften von Betonschwellen berücksichtigt werden müssen, und Vergleich der derzeitigen Versuchs methoden. Festlegung eines einheit lichen Versuchsverfahrens und Formulierung von Empfehlungen</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Untersuchung der Merkmale von Schienenbefestigungssystemen und Versuchsmethoden</td>
<td>04/04/1991</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Lineare Berechnung mit finiten Elementen Autoren: Herren Cervi und Fumey (SNCF) Bearbeitung: Herr A. Kaminski (ERRI)</td>
<td>01/09/1994</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 276</td>
<td>Berechnung von Verdrehungen und Ver schiebungen der Schiene UIC 60 in der Schienenbefestigung W mit Zwischen lagen Zw 687a UND Zw 700 von Dr.Ing. Johannes Franz (DB AG)</td>
<td>01/09/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 282</td>
<td>Durch Radkräfte hervorgerufene Be anspruchungen in einem Befestigungs system von Josef Turek (CD) herausgegeben von Herrn A. Kaminski (ERRI)</td>
<td>01/09/1994</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 283</td>
<td>Zusätzliche Labor und Streckenversuche zur Bewertung von Schienenbefestigungen auf Betonschwellen</td>
<td>01/09/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 285</td>
<td>Messergebnisse zusammengefasst bei Dr.Ing. Johannes Franz (DB AG) ausgearbeitet bei Dr.Ing. Andrej Kaminski (ERRI)</td>
<td>01/05/1995</td>
<td>1000.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 302</td>
<td>Charakterisierung der Steifigkeit der Zwischenlagen Autor: Herr Fumey (SNCF) Bearbeitet von Herrn Kaminski (ERRI)</td>
<td>01/09/1994</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 303</td>
<td>Beanspruchung des Befestigungssystems unter der Einwirkung der Radlasten Versuchs spezifikationen von Herrn Fumey (SNCF) herausgegeben von Herrn Kaminski (ERRI)</td>
<td>01/09/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 304</td>
<td>Schlussfolgerungen für die Durchführung von Schwingversuchen zu Schienenbe festigungen nach Dr.Ing. Johannes Franz (DB AG)</td>
<td>01/09/1994</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>----------------</td>
<td>--------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Überblick über die Ermüdung der Schienen durch RadSchieneKontakt</td>
<td>18/04/1990</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Energetische Untersuchungen zu Riss entstehung und Verschleiss an Schienen</td>
<td>01/12/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Spannungsanalyse der Ermüdungsrisse durch RadSchieneKontakt Zwischenbericht (19881992)</td>
<td>01/06/1995</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Zerstörungsfreie Messung der Längs eigenspannungen in Schienen mit UltraschallVerfahren</td>
<td>01/02/1995</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Gleiserprobung von Versuchsschienen, naturhart und kopfgehärtet (2. Zwischenbericht)</td>
<td>01/06/1994</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Kontrolle der Rollkontaktermüdung durch Schienenprofilschleifen im Betrieb</td>
<td>01/06/1996</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 17</td>
<td>Auswirkung der Schmierung auf die Ermüdungsschäden am Schienekopf: Streckenversuch</td>
<td>01/08/1996</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 18</td>
<td>Schlussbericht über die Gleiserprobung von Versuchsschienen, naturhart und kopfgehärtet</td>
<td>01/06/1996</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 19</td>
<td>Spannungsanalyse der Ermüdungsrisse durch RadSchieneKontakt Schlussbericht</td>
<td>01/06/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Laboruntersuchungen an Schienen in naturharter Güte 900 A und and kopfge härteten Schienen mit 340 bzw. 370 HB</td>
<td>18/04/1990</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 20</td>
<td>Ermüdung durch RadSchieneKontakt Schlussbericht</td>
<td>01/06/1997</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>(Zwischenbericht) Gleiserprobung von Versuchsschienen, naturhart und kopfgehärtet</td>
<td>01/01/1993</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Eigenspannungsmessungen an naturharten und an zwei kopfgehartierten Schienen mittels Neutronenbeugung</td>
<td>01/01/1993</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Das Rollkontaktverhalten und die Dauerfestigkeit von naturharten Stahl der Güte 900 A nach UICMerkblatt 860 sowie zweier kopfgehärteter Schienen stähle (340 und 370 HB)</td>
<td>01/11/1996</td>
<td>1000.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Dauerschwingversuche an HeadCheck Schienen mit Vorhersage der Bruch sicherheit</td>
<td>01/12/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Beurteilung der Reinheit von Schienen stahl und Empfehlung von Grenzwerten</td>
<td>01/02/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Übersicht über Entwicklung und Einsatz höherfester Schienenstähle</td>
<td>01/10/1995</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Definition von Schienenkopfformen und Schienenkopffertoleranzen</td>
<td>01/06/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Überblick über die nationalen Normen und die Literatur</td>
<td>04/04/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Vorgeschlagene Rechenprogramme mit Anwendungsbeispielen</td>
<td>01/03/1992</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Dynamische Messungen an der Stahlbrücke über den Fluss Brenta auf der Strecke Mailand-Venedig bei 234 + 0,963 km Vergleich Messung/Rechnungen</td>
<td>01/09/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Dynamische Messungen an einem Überbau der Stahlbrücke über den Fluss Váh auf der Strecke Marchegg-Szob in der Nähe von Sala (Streckenkilometer 117,748)</td>
<td>01/07/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Dynamische Messungen an der stählernen LangerBalkenBrücke der PKP</td>
<td>01/12/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Schlußbericht</td>
<td>01/06/1996</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Einheitliche beurteilungskriterien der schotterqualität und Bewertungs-/Methoden des schotterzustandes im gleis

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Untersuchung der gegenwärtigen Qualität des Schotters und der Abnahmebedingungen</td>
<td>01/10/1991</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Beurteilung des Schotterzustandes im Gleis</td>
<td>01/10/1991</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Festlegen von Kriterien für die Dauerhaftigkeit des Schotters im Gleis mittels triaxialen Tests</td>
<td>01/09/1994</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Einheitliche technische Lieferbedingungen und Beschreibung des Qualitätssicherungssystems für Bahn schotter</td>
<td>01/03/1995</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 289</td>
<td>Bestimmung der Eigenschaften des Schotters mittels eines Simulations tests mit Vibrogir Dieses Dokument wurde von Herrn Blanc (SNCF) aufgestellt.</td>
<td>01/07/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Beanspruchungen und Festigkeit der Fahrbahnplatten in Stahlbeton und Spannbeton bei Eisenbahnbrücken

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Lasten, Bemessung und Konstruktion der Fahrbahnplatten in Stahlbeton und Spannbeton bei Eisenbahnbrücken. Stand der Technik, 1990 bei 16 Bahnen.</td>
<td>01/11/1992</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Beschreibung der Dehnungsmessungen an Eisenbahnbrücken mit Schotteroberbau und unmittelbar auf Fahrbahnplatten in Stahl und Spannbeton verlegtem Gleis</td>
<td>04/04/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Technische Daten und Bilder der Messobjekte</td>
<td>01/05/1996</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Auswertung der statischen Messungen</td>
<td>01/11/1996</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Auswertung der dynamischen Versuche</td>
<td>01/12/1996</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Auswertung der Ermüdungsmessungen</td>
<td>01/11/1996</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Verlängerung der Lebensdauer von weichen und kreuzungen bei erhöhten/rradsatzlasten und fahrgeschwindigkeiten

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Zusammenfassende Darstellung der zu untersuchenden Herzstückkonstruktionen, der Versuchsbedingungen und der Unter suchungsmethoden</td>
<td>01/10/1992</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Optimierung der Radlenkergeometrie und konstruktion</td>
<td>01/07/1996</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Zungenvorrichtungen</td>
<td>01/10/1996</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
| RP 4     | Versuche mit unterschiedlichen Herz stückkonstruktionen
              Darstellung der Ergenisse, Schlussfolgerungen sowie
              Hinweise zur Optimierung der Herz stückgeometrie | 01/10/1996 | 300.00 € |
### Verminderung der riffelbildung auf der schiene

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Modelle zur Riffelauslösung Vergleich von Rechenergebnissen von der Technischen Universität Berlin und von British Rail</td>
<td>01/01/1993</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Analyse der geometrischen Messungen und der werkstoffkundlichen Untersuchungen an Riffelversuchsgleisen der SBB, DB und NS</td>
<td>01/02/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Theoretische Modellierung der Riffelbildung auf der Schiene und Validierung durch Messungen</td>
<td>01/02/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Überblick über die Untersuchungen: Schlussbericht</td>
<td>01/02/1997</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 265</td>
<td>'Instrumente' zur Messung der Riffelbildung auf der Schiene</td>
<td>01/06/1992</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 298</td>
<td>Schleifversuche und Messungen an Riffelversuchsgleisen der SBB, DB und NS Beschreibung der Ausgangssituationen: Versuchsgleise, Schleifverfahren, Messverfahren</td>
<td>01/07/1995</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Entscheidungshilfen für die oberbauinstandhaltung und -erneuerung

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Lastenheft für einen Prototyp auf der Grundlage der Verfahren der Experten Systeme</td>
<td>01/01/1993</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Der ECOTRACK Prototyp</td>
<td>01/09/1995</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>---------------------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>DruckSogEinwirkungen aus Zugverkehr auf Bauwerke in Gleisnähe</td>
<td>01/01/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# Zulässige Verformungen von Stahlbrücken und Verbundbrücken bei Geschwindigkeiten $v > 160 \text{ km/h}$

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>BrückenFahrzeugeRechenprogramme</td>
<td>01/07/1993</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Fahrversuche auf Reihen von EinFeld Trägern</td>
<td>01/05/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Ergebnisse der dynamischen Versuche auf Brücken mit Durchlaufträgern</td>
<td>01/09/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Vergleich zwischen Versuchen und Berechnungen</td>
<td>01/12/1995</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Parameterstudien Zusammenfassung und Empfehlungen Schlussbericht</td>
<td>01/12/1995</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Ermüdungsfestigkeit der orthotropen platte mit offenen flachstahlrippen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Auswertung von Ermüdungsversuchen an orthotropen Platten mit geschlossenen und offenen Längsrippen aufgrund der Literatur</td>
<td>01/09/1992</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Theoretische Untersuchungen an Versuchskörpern von orthotropen Platten unter statischer Belastung</td>
<td>01/09/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Statik, Dynamik und Bruchmechanik der orthotropen Platte von Eisenbahnbrücken</td>
<td>01/06/1995</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Dauerfestigkeit von Eisenbahnbrücken mit durch offene Rippen verstärkter orthotroper Fahrbahnplatte Schlussbericht</td>
<td>01/01/1996</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Lastbild für die berechnung der tragwerke der internationalen strecken

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Theoretische Grundlagen zur Überprüfung des bestehenden Lastbildes UIC 71</td>
<td>01/03/1993</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Vergleich der Einwirkungen des der zeitigen und künftigen Schienenverkehrs auf internationalen Strecken mit denen aus Lastbild UIC 71 auf deterministischer Grundlage</td>
<td>01/04/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Vergleich der Einwirkungen des der zeitigen und künftigen Schienenverkehrs auf internationalen Strecken mit denen aus Lastbild UIC 71 auf probabilistischer Grundlage</td>
<td>01/12/1994</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Untersuchung des Einflusses des Lastbildes auf die Baukosten von Eisenbahnbrücken</td>
<td>01/05/1996</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Lastbild für die Berechnung der Tragwerke der internationalen Strecken Schlussbericht</td>
<td>01/11/1996</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Verbesserung der Kenntnis der Kräfte im lückenlosen Gleis
(einschließlich/nweichen)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Vorschläge für theoretische Untersuchungen mit einem Modell des lückenlosen Gleises</td>
<td>01/08/1994</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Merkblatt 720 E Verlegung und Instandhaltung von lückenlosem Gleis</td>
<td>01/04/1999</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Parameterstudie und Empfindlichkeitsanalyse von CWERRI Verifizierung eines Finite-Elemente-Verfahrens zur Verwerfungsfestigkeit von Gleisen mit durchgehend geschweißten Schienen</td>
<td>01/04/1999</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Schlußbericht</td>
<td>01/04/1999</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Überblick über die vorhandenen Versuchsarbeiten zum Verhalten des lückenlosen Gleises</td>
<td>01/11/1995</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Theorie der Stabilität des lückenlosen Gleises</td>
<td>01/02/1995</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Dynamische Stabilität des lückenlosen Gleises</td>
<td>01/03/1999</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Gleiswandern beim lückenlosen Gleis</td>
<td>01/04/1999</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Wechselwirkung zwischen geschweißten einfachen Weichen und anschließendem lückenlosen Gleis</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Programm TURN und Untersuchung der Faktoren, die das Verhalten einfacher Weichen unter thermischer Belastung beeinflussen</td>
<td>01/03/1999</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Synthesebericht zu den Messungen des Quer- und Längsverschiebewiderstands</td>
<td>01/04/1999</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Langzeitstudien zum Verhalten von lückenlosem Gleis (Grundlage für den vorliegenden Bericht sind Forschungsarbeiten der PKP, der MAV und der TU Kraków)</td>
<td>01/04/1999</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Methoden der zerstörungsfreien Messung von Kräften im lückenlosen Gleis. Zusammenfassung</td>
<td>01/04/1999</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Eisenbahnbrücken für Geschwindigkeiten über 200 km/h

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Literaturüberblick Dynamisches Verhalten von Eisenbahnbrücken</td>
<td>01/11/1999</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Empfehlungen für die Berechnung der Steifigkeit des Brückenüberbaus</td>
<td>01/12/1999</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Empfehlungen für die Ermittlung der Dämpfung von Eisenbahnbrückentragwerken</td>
<td>01/11/1999</td>
<td>400.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Wechselwirkung zwischen Zug und Brücke</td>
<td>01/12/1999</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Numerische Untersuchung der Beanspruchung durch Gleisunregelmäßigkeiten im Fall der Resonanz einer Brücke</td>
<td>01/12/1999</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Berechnung einfach gelagerter Brücken bei der Durchfahrt eines Zugverbands</td>
<td>01/12/1999</td>
<td>1000.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
| RP 7     | Berechnung von Brücken mit komplexem Tragwerk bei der Zugüberfahrt Computerprogramme für dynamische Berechnungen  
Bestätigung durch Versuche Teil A: Untersuchung des Schotterverhaltens auf Brücken unter großen Beschleunigungen auf einem Prüfstand  
Grenzbeschleunigung des Schotters Teil B: Vergleich Berechnung/Messung an vereinfachten Modellen für Eisenbahnbrücken | 01/12/1999 | 300.00 € |
| RP 8     | Schlußbericht Teil A: Überblick über die Ergebnisse der Forschungsarbeiten des Sachverständigenausschusses D 214 Teil B: Vorschlag für ein UIC-Merkblatt | 01/12/1999 | 600.00 € |
D 214.2
Anwendung von universalzügen zur dynamischen bemessung von eisenbahn-/nbrücken

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Zusammenfassung der Berichtergebnisse D 214.2 (Schlußbericht)</td>
<td>30/09/2000</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Ermüdung der eisenbahnbrücken aus beton

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Stand der Forschung</td>
<td>24/05/2002</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Modellversuche</td>
<td>24/05/2002</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Schlußbericht</td>
<td>31/01/2002</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Technische und wirtschaftliche untersuchung der bewährten betonschwellen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Schlussbericht</td>
<td>01/04/1961</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Weiterführung der Versuche bei den SBB (Strecke AarauRupperswill) und den NS (Strecke GorinchemGiessendam). Stand der Frage am 1. Januar 1965</td>
<td>01/04/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>CR 1</td>
<td>1. Zwischenbericht</td>
<td>01/03/1958</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>----------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Hintergrundinformationen zum Thema 'Eisenbahnverkehrslasten'</td>
<td>01/12/1999</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Theoretische Ermittlung der Teilsicherheits- und Kombinationsfaktoren</td>
<td>01/12/1999</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Vergleichsberechnungen (Vergleich zwischen den Lastbildern LM71 und LM2000 sowie zwischen EurocodeRegelungen und probabilistischen Lösungen für &lt;br /&gt; die gamma und psi-Werte)</td>
<td></td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Vergleichende Untersuchung der lokalen Einwirkungen der Lastbilder LM 2000 und LM 71 auf querorientierte Brückenfahrbahnen konstruktionen und der zur Entwicklung dieser beiden Lastbilder herangezogenen Fahrzeuge Theoretische Grundlagen für das Verifizieren des zukünftigen Lastbildes LM 2000</td>
<td></td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
D 23
Ermittlung der dynamischen beanspruchungen von brücken

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Bericht über den Vorversuch an der Rhonebrücke Riddes der SBB</td>
<td>01/06/1957</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>StahlbetonPlattenbrücken und einbe tonierte Träger</td>
<td>01/10/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Längs und Querträger</td>
<td>01/06/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Darlegung der an den Stahlbrücken erzielten Resultate</td>
<td>01/06/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Modellversuche und Vergleich mit den Ergebnissen an der Brücke in Oerlikon</td>
<td>01/11/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>Vergleichsversuche an Brücken verschie dener Bauarten (Stahlbrücken und Verbundträgerbrücken)</td>
<td>01/06/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 15</td>
<td>Statistische Untersuchung der an Brücken gemessenen dynamischen Bean spruchungen</td>
<td>01/04/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Theoretische Untersuchungen über die dynamischen Beanspruchungen in Brücken</td>
<td>01/04/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 17</td>
<td>Gesamtüberblick über die Arbeiten des Sachverständigenausschusses D 23 und Aufstellung von allgemeinen Formeln für die Berechnung der dynamischen Bean spruchung (Schlussbericht)</td>
<td>01/04/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Richtlinien für die Durchführung von Versuchen an Brücken zur Bestimmung der dynamischen Beanspruchungen</td>
<td>01/03/1959</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Versuchsbericht über die Brücken der Serie a3 (eingleisige Vollwandträger brücken aus Stahl mit unterliegender Fahrbahn; Gleis auf Längsträger ohne Bettung)</td>
<td>01/04/1961</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Versuche der Serie a1 (eingleisige Brücken mit Vollwandhauptträgern, Gleis oben)</td>
<td>01/10/1961</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Eingleisige Fachwerkbrücken aus Stahl mit untenliegender Fahrbahn; Gleis lagert auf Längsträgern ohne Bettung</td>
<td>01/03/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Vorversuche an Modell</td>
<td>01/03/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Eingleisige Brücken mit Zwillings trägern (Serie A7)</td>
<td>01/04/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Vorläufige Vorschläge für die Ermitt lung der dynamischen Beiwerte in Stahl brücken</td>
<td>01/04/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Eingleisige Vorspannbetonbrücken</td>
<td>01/10/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>CR 1</td>
<td>Bericht über die Umfrage</td>
<td>01/03/1955</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>

19/01/2024
<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Beschreibung der Arbeiten von Phase II</td>
<td>01/05/1999</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Ermittlung des wirtschaftlichsten schienengewichtes

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Umfragebericht</td>
<td>01/12/1957</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Bestimmung der grundsätze für die verlaschung von uic-schienen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Umfragebericht</td>
<td>01/10/1959</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
D 40
Unkrautvertilgung auf den gleisen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Umfragebericht</td>
<td>01/11/1958</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>

19/01/2024
### Gebrauchseigenschaften der Schienen und Mittel, sie sicherzustellen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Schlagversuche</td>
<td>01/03/1959</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Sammlung von Merkblättern über die wichtigsten Schienenfehler</td>
<td>01/03/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Entwicklung einer mechanischen Vorrichtung zur Aufzeichnung der mit einem Ultraschallgerät erhaltenen Fehlerechos</td>
<td>01/03/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Schlag und Definitionsversuche (1. und 2. Versuchsreihe)</td>
<td>01/04/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Schlag und Definitionsversuche (1. und 2. Versuchsreihe)</td>
<td>01/04/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Versuche mit Gerätschaften zur durch gehenden Schienenprüfung im Gleis</td>
<td>01/10/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Prüfung der Unsymmetrie des Schienen umrisses</td>
<td>01/03/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Überarbeitung des Albums der Baumann grenzbilder (Anlage zu den technischen Lieferbedingungen, UIC-Merkblatt Nr. 860 für die Lieferung von Schienen)</td>
<td>01/06/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Definitionsversuche und Sonderuntersuchungen an Thomas-Schienen mit gutem und schlechtem Betriebsverhalten (3. Versuchsreihe)</td>
<td>01/06/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Verwendung von gummi für brückenlager

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Dauerversuche mit vertikaler zentrischer Lastpulsierung bei konstantem Gleitwinkel und mit Pulsierung des Gleitwinkels bei konstanter vertikaler Last</td>
<td>01/10/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Dauerversuche mit vertikaler exzentrischer Lastpulsierung, Bruchlasten, Dauerstandsversuche, Reibbeiwerte Vorläufige Empfehlungen</td>
<td>01/03/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RF 0</td>
<td>Versuche bei extremen Temperaturen Empfehlungen (Schlussbericht)</td>
<td>01/10/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>---------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Beanspruchung der Schienen</td>
<td>01/04/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Eigenschaften des Schotters (Labor und Streckenversuche)</td>
<td>01/04/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Beanspruchung der Bettung und des Unterbaus (Ergebnisse des dritten Abschnittes: Messungen unter dyna mischen Bedingungen)</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Beanspruchbarkeit des Untergrundes bei wiederholter Belastung. Bemessung der Schotter und Deckschichten</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Zusammenfassung der Ergebnisse der Berichte Nr. 1 12 Schlussbericht</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Spannungsverteilungen in der Schiene</td>
<td>01/06/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Beanspruchung der Befestigungen Statische Versuche und Dauerversuche im Laboratorium an verschiedenen deutschen, englischen und französischen Befestigungen</td>
<td>01/06/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Beanspruchung des Unterbaus (Ergebnisse des ersten Abschnittes: Entwicklung von Messverfahren, statische Versuche)</td>
<td>01/06/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Erhöhung der Schienenspannungen beim Anfahren und Bremsen</td>
<td>01/06/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Beanspruchung der Befestigungen durch Betriebslasten</td>
<td>01/06/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Zusammenstellung von Bettungsvor schriften</td>
<td>01/06/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Beanspruchung der Bettung und des Unterbaus (Ergebnisse des zweiten Abschnittes: Einfluss der Schwellen merkmale und der Bettungshöhen)</td>
<td>01/04/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 9</td>
<td>Beanspruchung der Betonschwellen</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# D 72
Grundsätze für die gestaltung von weichen und kreuzungen (schienenprofile/nuic 54 und uic 60)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Theoretische Untersuchungen und Grund sätze</td>
<td>01/03/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>3. Bauliche Durchbildung der Zungen vorrichtung</td>
<td>01/06/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>4. Bauliche Durchbildung der Bereiche von einfachen und doppelten Herzstücken</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Ergebnis der Umfrage über die geometrischen und konstruktiven Grundlagen von einfachen Weichen und Kreuzungen für das Regelgleis</td>
<td>01/07/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>5. Ergänzende Forderungen an die bauliche Durchbildung von Weichen und Kreuzungen</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>6. Allgemeine Grundsätze im Hinblick auf die Steigerung von Geschwindigkeiten und Achslasten Empfehlungen, Schlussbericht</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>7. Asymmetrisches Zungenschienenprofil für die Schiene UIC 60 Ergänzung zum Schlussbericht Nr. 6</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 15</td>
<td>D 72 Grundsätze für die Gestaltung von Weichen und Kreuzungen (Schienenprofile UIC 54 und UIC 60) 1. Fachwörterverzeichnis</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Kontinuierliche messung und regelung der geschwindigkeit ablaufender güterwagen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Umfragebericht</td>
<td>01/04/1963</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>ErgänzungsUmfagebericht</td>
<td>01/03/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Leistungsfähigkeit verschiedener Arten automatischer Ablaufanlagen</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Kosten der verschiedenen Systeme</td>
<td>01/04/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Einfluss des künftigen Güterwagenparks mit der Leistungsfähigkeit bei automatischen Ablaufanlagen</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Besonderes schienenprofil für tunnel

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Schlussbericht</td>
<td>01/04/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Schutz der Schienen und Schienenbefestigungen gegen Korrosion (Ergänzung zum Schlussbericht)</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Versuche über rechtwinklige schweissverbindungen zweier auf biegung/beanspruchter träger

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Statische Versuche</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Dynamische Versuche</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Schlussbericht</td>
<td>01/04/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Umfragebericht</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 10</td>
<td>Der Prototyp Betonplattenoberbau der BR in Radcliffe on Trent (Ausbau-Phase II) 1971/72</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 11</td>
<td>Auswirkung von Rissen auf Betonplatten Oberbau Theoretische Untersuchung</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 12</td>
<td>Technischer Bericht über den Einbau des schotterlosen Oberbaus im Bf Rheda (Westf.)</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 13</td>
<td>Bericht über den Versuchsabschnitt mit schotterlosem Oberbau im Bahnhof Oelde. Baudurchführung und Messungen</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 14</td>
<td>Gleisverlegung auf einer Spannbetonplatte in Neuilly sur Marne. Technischer Bericht über die Konzeption und die Bauausführung des schotterlosen Oberbaus im Heitersbergtunnel der Schweizerischen Bundesbahnen</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 15</td>
<td>Versuche an Plattengleisen in Velim</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Zusammenfassender Bericht über nicht klassische Oberbauformen</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 17</td>
<td>Umfragebericht. Heutiger Stand der Kenntnisse und künftige Verwendung (Schlussbericht)</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 18</td>
<td>Messverfahren</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 19</td>
<td>Dauerversuche im Laboratorium mit ausgewählten Befestigungseinrichtungen für Untergrundstrecken</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 20</td>
<td>Koordination von Theorie und Versuchs methode</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 21</td>
<td>Umfragebericht</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 22</td>
<td>Durch nichtklassischen Oberbau verursachte Lärmabstrahlung und Schwingungen (Versuche in den Jahren 1969 und 1970 in Radcliffe on Trent)</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 23</td>
<td>Versuchs Gleis in Radcliffe on Trent Bau und Betriebserfahrungen</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 24</td>
<td>Labor und Streckenmessungen der Steifigkeit und Dämpfung ausgewählter direkter Befestigungsarten für schotterloses Gleis</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 25</td>
<td>Hauptstreckenprototyp der British Railways mit Betonplattenoberbau in Duffield. Bau und Betriebserfahrungen</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>-------------</td>
<td>-------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Vereinheitlichte Statistiken über das Auswechseln von Schienen</td>
<td>01/04/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Untersuchung der Dynainik der Schienen Fehler</td>
<td>01/10/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Gewährleistung der Schienen nach der Betriebsbelastung</td>
<td>01/10/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Messversuche der Grösse der inneren Querrisse im Gleis</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Untersuchungen der SNCB über die Dynamik der Fehler im Schienenende</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Einheitsstatistiken über den Ausbau von Schienen im Jahre 1965</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Schienenbrüche, die zu Engleisungen geführt haben Schlussbericht</td>
<td>01/04/1968</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Probleme der verbindungen mit hochfesten vorgespannten schrauben in stahl-/nbauten

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Reib-beiwerte unterschiedlich behandelte Reibflächen</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Reib-beiwerte unterschiedlich geschützte Reibflächen</td>
<td>01/06/1967</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Einfluss der Witterung auf die Reibwerte ungeschützter und geschützter Reibflächen</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Zeitstandversuche</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Dauerschwingversuche mit geschützten Reibflächen</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Schutz der Schrauben, Muttern und Unterlegscheiben</td>
<td>01/04/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Einfluss der Bewitterung auf zusammen gebaute HVVerbindungen unter ver schiedenen Bedingungen</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Zusammenfassung des Inhalts der Berichte Nr. 17 (Schlussbericht)</td>
<td>01/10/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Entwicklung eines leichteren hemmschuhs

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Gegenwärtige Verhältnisse des Hemm schuhbremsens, Überblick über die bisher durchgeführten Arbeiten</td>
<td>01/10/1968</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Empfehlungen zur Konstruktion und Herstellung eines leichteren Hemmschuhs</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Bewertung der Wirksamkeit und der Aggressivität der Reinigungsmittel

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Umfragebericht</td>
<td>01/10/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Optimale Reinigungsverfahren für moderne Aussenanstriche von Reisezugwagen und Triebfahrzeugen</td>
<td>01/04/1972</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Umfragebericht und Tabelle der heute verwendeten Aussenreinigungsmittel von Reisezugwagen</td>
<td>01/10/1975</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Lieferbedingungen sowie Richtlinien für die Entwicklung von Reinigungs mitteln zur Aussenreinigung von Fahrzeugkästen</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### E 139

**Zerstörungsfreie prüfverfahren**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Beschreibung von Laborversuchen zur Überprüfung von Radsatzwellen durch Ultraschall und magnetische Verfahren</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Terminologie der zerstörungsfreien Werkstoffprüfung</td>
<td>01/04/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Zerstörungsfreie Prüfungen bei der Güteprüfung der Schienen im Hersteller werk</td>
<td>01/04/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Ultraschallprüfung der Radreifen und Radkränze von Vollrädern bei der Abnahme</td>
<td>01/09/1981</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Prüfung von Schienen im Gleis</td>
<td>01/09/1981</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 121</td>
<td>Beitrag zur Studie über Verfahren zur Ermittlung von Schienenfehlern durch Wirbelströme, von B. Prasil und P. Dogneton (SNCF)</td>
<td>01/10/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 124</td>
<td>Häufigkeit der Schienenprüfungen UIC60 im Betrieb nach dem manuellen Ultra schallprüfverfahren, von E. Chmiel, PKP</td>
<td>01/12/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Zerstörungsfreie prüfung von eisenbahnmaterialien im betrieb

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Übersicht über die Methoden der zerstörungsfreien Materialprüfung, die an Radreifen, Rädern, Radsatzwellen, Federn und Teilen der Zugeinrichtungen angewendet werden</td>
<td>01/04/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Gesetzmäßigkeiten des Rissfortschritts in Eisenbahnauteilen. Auswertung der Literatur und empirischer Ansatz für die Belange der zerstörungsfreien Prüfung</td>
<td>01/04/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Risse und Brüche, die im Eisenbahnbe trieb an Radreifen, Rädern und Radsatzwellen auftreten können</td>
<td>01/04/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Risse und Brüche, die an Schienen und Schienenschweissungen auftreten können</td>
<td>01/04/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Art und Grösse kritischer Fehler in Rädern und Radsatzwellen</td>
<td>01/04/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 6</td>
<td>Art und Grösse kritischer Fehler an Schienen/Schienenschweissungen</td>
<td>01/04/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 7</td>
<td>Zerstörungsfreie Prüfung von Rädern, Radsatzwellen und Zughaken im Eisenbahnbetrieb: Stand der Technik, Erfahrungen und Empfehlungen</td>
<td>01/09/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 8</td>
<td>Prüfung der Laufflächen ohne Ausbau der Räder</td>
<td>01/09/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 155</td>
<td>Probleme der Anwendung der linear elastischen Bruchmechanik in der Eisenbahntechnik von Dr.Ing. KarlOtto Edel</td>
<td>01/09/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 182</td>
<td>Die Festlegung zulässiger Radkranzquerrisse in laufflächengebremsten Vollrädern auf der Grundlage der probabilistischen Bruchmechanik, von Dr.Ing. KarlOtto Edel</td>
<td>01/01/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 183</td>
<td>Die Festlegung zulässiger Rissgrössen für Schienen und Schienenschweissungen auf der Grundlage der probabilistischen Bruchmechanik, von Dr.Ing. KarlOtto Edel</td>
<td>01/01/1987</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>-------------</td>
<td>----------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 16</td>
<td>Praktische Verfahren und verwendete Maschinen für die Reinigung von Reise zugewagen</td>
<td>01/02/1963</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 20</td>
<td>Methoden zum Entfernen von Anstrichen von den Aussenseiten der Fahrzeugkästen</td>
<td>01/10/1963</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 21</td>
<td>Die Beschädigung von Wagen infolge der Verwendung von Klebezetteln</td>
<td>01/06/1964</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 24</td>
<td>Technische Bedingungen für gespritzte Metallschichten für den Schutz von Stahlbauten gegen Korrosion</td>
<td>01/02/1965</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 26</td>
<td>Luftlos zerstäubendes (hydraulisches) Verspritzen von Anstrichstoffen (für Fahrzeuge)</td>
<td>01/10/1965</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 27</td>
<td>Aussenanstrich von Fahrzeugkastenwänden Teil I: Umfrage über die zur Zeit angewendeten Anstrichsysteme Teil IIA: Empfehlungen zur Formgebung, zum Korrosionsschutz und zu den Spachtelproblemen</td>
<td>01/10/1966</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 32</td>
<td>Aussenanstrich von Fahrzeugkastenwänden Teil IIB: Empfehlungen für den Deckanstrich</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 33</td>
<td>Schutz der Innenflächen des Wagenkastens offener Güterwagen und Sondergüterwagen verschiedener Art</td>
<td>01/04/1970</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 34</td>
<td>Aussenanstrich von Fahrzeugkasten Teil IIB: Empfehlungen für den Deckanstrich Zusatzbericht Nr. 32 über moderne Deckanstrichsysteme (Schlussbericht)</td>
<td>01/04/1972</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Fragen der beschaffenheit von schmierstoffen/nlagerschmierstoffe

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>(ohne Titel)</td>
<td>01/07/1959</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Eigenschaften der Schmierstoffe: Heissdampfzylinderöle

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Endbericht</td>
<td>01/03/1955</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>-------------</td>
<td>------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Endbericht</td>
<td>01/03/1958</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>-----------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Versuche mit Schmierfetten auf der Grundlage von Lithiumseife</td>
<td>01/10/1961</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Temperaturmessung in Rollenachslagern unter Betriebsbedingungen</td>
<td>01/10/1964</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Schmierfette für bremsteile

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Versuche mit BremszyllinderSchmier mittel in der Bundesversuchs und Forschungsanstalt Wien Arsenal Schlussbericht</td>
<td>01/11/1967</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RE 1</td>
<td>Bremszyllinderschmierung</td>
<td>01/03/1966</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>-------</td>
<td>----------</td>
<td>--------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Dokumentationsbericht</td>
<td>01/07/1961</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RF 0</td>
<td>Katalog Anwendung der Prüfmethoden Empfehlungen</td>
<td>01/07/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Aufarbeitungsverfahren für verschleissteile

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Katalog A Dokumentation über die Aufarbeitungsverfahren für Verschleissteile Katalog B Aufarbeitungsverfahren für Verschleissteile von Fahrzeugen Katalog C Aufarbeitungsverfahren für Verschleissteile des Oberbaus</td>
<td>01/07/1959</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Ergänzender Umfragebericht</td>
<td>01/10/1962</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Ergänzung (1963) zu den Katalogen A, B und C des Arbeitsergebnisses Nr. 1</td>
<td>01/10/1963</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Prüfmethode für die korrosionsbeständigkeit von blechen aus kupferstahl/nfür
güterwagen und grundlagen einer lieferbedingung für derartigen stahl

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Endbericht</td>
<td>01/07/1958</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Synthetische isolierstoffe bei den fahrleitungen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Versuche im Laboratorium an Prüfmustern aus Isolierkunststoff; OREVersuchs program</td>
<td>01/10/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Versuche in natürlicher Umgebung an Prüfmustern oder an Isolatoren aus Isolierkunststoffen</td>
<td>01/04/1970</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Zusammengefasste Darstellung der Labor und Betriebsversuche Schlussfolge rungen und Zukunftsaussichten (Schlussbericht)</td>
<td>01/04/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RE 0</td>
<td>Umfragebericht</td>
<td>01/03/1962</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>----------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Umfragebericht</td>
<td>01/07/1959</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Umfragebericht und Arbeitsprogramm</td>
<td>01/07/1961</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Definition der beschichteten Gewebe für die Anfertigung von Wagenplanen</td>
<td>01/10/1962</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Anfertigung und Reparatur der beschichteten Gewebe</td>
<td>01/06/1963</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 5</td>
<td>Zweckmässigkeit von Betriebsversuchen und Möglichkeiten zu deren Durchführung im OREVerband</td>
<td>01/06/1964</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>--------------</td>
<td>----------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Akustische Vergleichsmessungen</td>
<td>01/06/1965</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Ausbreitung von Eisenbahnlärm</td>
<td>01/04/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Messgrundsätze bei der Bekämpfung von Eisenbahnlärm (Schlussbericht)</td>
<td>01/10/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Probleme in Zusammenhang mit der Anbringung der automatischen Kupplung bei/nden Lokomotiven

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Umfragebericht</td>
<td>01/07/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Anwendungsbeispiele der automatischen Kupplung für Lokomotiven (bestehende und neue Lokomotiven)</td>
<td>01/10/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Vereinheitlichung der radprofile

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Radreifenprofile</td>
<td>01/04/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Empfehlungen für ein Einheits VerschleissRadprofil (UICORERad profil), unabhängig vom Raddurchmesser und von der Fahrzeugbauart</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### S 1003

**Bauliche anpassung der prellböcke an die automatische kupplung**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Umfragebericht</td>
<td>01/10/1971</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Grenzgeschwindigkeit des rad/schiene-systems

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Voruntersuchungsbericht</td>
<td>01/04/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Ergänzung der Voruntersuchung</td>
<td>01/04/1973</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>

19/01/2024
## Vereinfachte varianten des linienförmigen zugbeeinflussungssystems

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Schnittstellenbedingungen des integrierten Systems Vereinfachungsmöglichkeiten des integrierten Systems der linienförmigen Zugbeeinflussung</td>
<td>01/10/1974</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Teil I Schlussbericht Betriebszuverlässigkeit des imORE Bericht A 46/RP 6, Anlage 6A beschriebenen linienförmigen Zugbeeinflussungssystems Teil II Anlagen</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 109</td>
<td>Statistische Verfahren für die Analyse von Zuverlässigkeitsdaten, aufgestellt von der Arbeitsgruppe S 1005</td>
<td>01/09/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Automatische fahrzeugidentifizierung

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Automatische Fahrzeugidentifizierung: Lizenzvertragsentwurf für Antwortgeräte</td>
<td>01/10/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 3</td>
<td>Entwurf für das UICMerkblatt 9161 VE</td>
<td>01/10/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 4</td>
<td>Gegenwärtiger Stand der technischen Lösung der automatischen Fahrzeug identifizierung</td>
<td>18/04/1990</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 231</td>
<td>Technisches Pflichtenheft für die automatische Fahrzeugidentifizierung (AFI)</td>
<td>01/01/1991</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Zulassung der dieselmotoren

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Luftverschmutzung durch Auspuffgase</td>
<td>01/10/1991</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 2</td>
<td>Stand der Dieseltraktionstechnik und Zukunftsperspektiven</td>
<td>01/10/1992</td>
<td>300.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>RP A</td>
<td>Zulassung der Dieselmotoren MIHR 06.20.45 Bericht über UIC Typenprüfung (6 Zylinder liegend aufgeladen aufgeladen, 249 kW @ 2000 rpm) Dieses Dokument ist Eigentum des ERRI und der Firma Renault Véhicules Industriels. Ohne das Einverständnis der beiden Parteien ist es Dritten nicht zugänglich.</td>
<td>30/03/1992</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP B</td>
<td>Versuchsbericht über die Zulassungsprüfung lt. UIC Merkblatt 623 des Motors FIATIVECO AIFO 8297 SRI.10.00 (90°V12 aufgeladen, 698 kW @ 2100 rpm) Dieses Dokument ist Eigentum des ERRI und der Firma FIATIVECO. Ohne das Einverständnis der beiden Parteien ist es Dritten nicht zugänglich.</td>
<td>30/11/1993</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>RP C</td>
<td>MAN D 2866 LUE 602 Bericht über UICTypenprüfung lt. Merkblatt 623 (6 Zylinder liegend aufgeladen, 300 kW @ 2100 rpm) Dieses Dokument ist Eigentum des ERRI und der Firma MAN Nutzfahrzeuge AG Ohne das Einverständnis der beiden Parteien ist es Dritten nicht zugänglich.</td>
<td>28/02/1994</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Optischen informationsübertragungssystemen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>DT 100</td>
<td>Optische Übertragungssysteme basierend auf optischen Fasern und deren Anwendung bei den Eisenbahnen, von Dr.Ing. E.E. Gelbstein (ORE)</td>
<td>01/04/1980</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 76</td>
<td>Mögliche Anwendungen bei den Eisenbahnen von Informationssystemen, die auf optischen Fasern beruhen. Technologischer Auswertungsbericht von Herrn Dr. Ing. E. Gelbstein</td>
<td>01/04/1978</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Übertragung von sicherheitsinformationen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>DT 95</td>
<td>Übertragung von Sicherheitsinformationen. Beurteilung der neuesten technologischen Fortschritte bei der Übertragung von Sicherheitsinformationen, von Dr. Ing. E.E. Gelbstein, Conseiller Technique ORE</td>
<td>01/10/1979</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>---------------------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 162</td>
<td>Rationelle Nutzung der elektrischen Traktionsenergie</td>
<td>01/08/1984</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
S 1035

Stromabnahme bei hoher Geschwindigkeit

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Bericht über die Umfrage zur Stromabnahme bei hoher Geschwindigkeit (V &gt;= 200 km/h)</td>
<td>01/04/1986</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Gleisbogenabhängige wagenkastensteuerung

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Betriebserfahrungen mit der Wagen kastenneigung (Wkn)</td>
<td>01/09/1985</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>

19/01/2024
Grundlagen über das sichern von schraubenverbindungen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Allgemeines und Sicherheitsempfehlungen</td>
<td>01/03/1992</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------</td>
<td>------------</td>
<td>----------</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Stand der Technik bei ausgewählten Bahnen sowie Zusammenstellung und Auswertung der Antworten auf den Fragebogen über die Ortungsanlagen</td>
<td>01/05/1995</td>
<td>600.00 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>
S 1081
Verhalten der ladung von güterwagen bei hoher geschwindigkeit

<table>
<thead>
<tr>
<th>Document</th>
<th>Title</th>
<th>Approved</th>
<th>Price</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP 1</td>
<td>Versuche auf dem Rollprüfstand Streckenversuche Zusammenfassung der Ergebnisse</td>
<td>01/02/1995</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>Document</td>
<td>Title</td>
<td>Approved</td>
<td>Price</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------</td>
<td>---------------</td>
<td>-----------</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 11</td>
<td>Beschreibung besonderer Versuchseinrichtungen</td>
<td>01/07/1969</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 2</td>
<td>Zur Laufmechanik der elektrischen DrehgestellLokomotive, von Dr. G. Borgeaud</td>
<td>01/01/1963</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 211</td>
<td>Eisenbahn, Technik und Umwelt von Prof. Ir. N.H.C.E. Zeevenhooven</td>
<td>01/07/1988</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 221</td>
<td>Automatiche Zugsteuerungssysteme in Europa und Nordamerika</td>
<td>01/06/1989</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 234</td>
<td>Künftige Entwicklung von Güterwagen’ Dokumente und Diskussionsbeiträge Gemeinsame Forschungsbemühungen der AAR (Verband der Amerikanischen Eisenbahnen) und der amerikanischen Eisenbahnindustrie von George H. Way (AAR)</td>
<td>01/10/1990</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 235</td>
<td>Räder der Wagen</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>DT 24</td>
<td>Unterlagen zur Theorie und Praxis der Lärm und Schwingungsabwehr auf Schienenfahrzeugen von R. Lutz</td>
<td>01/01/1972</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 25</td>
<td>Musterdarstellungen des geometrischen Gleiszustandes von Versuchsstrecken abschnitten des ORE aufgrund topographischer Messungen, von A. Toegel, Prof. Birmann, Dr. Dogneton, Dr. Hlasny, Montagné, Dr. Shenton und Towpik</td>
<td>01/04/1976</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 33</td>
<td>Beschreibung der wichtigsten Versuchs einrichtungen der OREMitgliedsverwaltungen (2. Ausgabe)</td>
<td>01/12/1974</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 35</td>
<td>Heft I: Das Knicken nach oben eines waagerecht liegenden Gleises auf elastischer Bettung, von Herrn F. Bijl, Ingenieur</td>
<td>01/01/1957</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 4</td>
<td>Technisches Bild der Eisenbahn in 20 Jahren, von A. Semrau und Mit arbeiter</td>
<td>01/06/1982</td>
<td>200.00 €</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 46</td>
<td>Heft II: Das waagerechte Knicken von Gleisen mit durchgehend ge schweissten Schienen, von Herrn F. Bijl, Ingenieur</td>
<td>01/01/1958</td>
<td>ND</td>
</tr>
<tr>
<td>DT 5</td>
<td>Heft III: Ermittlung der Verwerfungs kraft von Langschienen NS 63 in einer Schotterbettung, von Herrn F. Bijl, Ingenieur</td>
<td>01/01/1958</td>
<td>ND</td>
</tr>
</tbody>
</table>

19/01/2024