

**CODE U.I.C.**

Fiche à classer au Tome :

IV — EXPLOITATION

Commission compétente : 4

4 3 8
03^e édition, 1-7-64.

Mise à jour le 1966

MARQUAGE D'IDENTIFICATION DU MATÉRIEL ROULANT (1)**GÉNÉRALITÉS**

Les wagons doivent porter les inscriptions nécessaires pour permettre une identification facile et précise. Ces inscriptions doivent, en outre, fournir aux services utilisateurs des renseignements sur leurs caractéristiques et les modalités de leur exploitation.

Le marquage d'identification d'un wagon se compose de quatre éléments :

- a) l'identification du régime d'échange, auquel il est soumis en trafic international;
- b) la désignation de l'Administration de Chemin de fer à laquelle appartient le wagon, ou qui a immatriculé celui-ci s'il s'agit d'un wagon de particulier;
- c) ses caractéristiques d'exploitation;
- d) son numéro dans sa série.

Les renseignements repris sous les lettres a, b et c ci-dessus sont portés sur la caisse des wagons à la fois en lettres et en codification chiffrée.

Enfin, sous sa forme entièrement chiffrée destinée au traitement mécano-graphique des problèmes relatifs aux wagons, le marquage est complété par un chiffre d'auto-contrôle.

(1) La présente édition ne traite pas d'une façon complète du marquage du matériel à voyageurs; une nouvelle édition sera diffusée dès que ce marquage aura été mis définitivement au point.

Le marquage chiffré se compose, au total, de 12 chiffres :

- 2 pour le régime d'échange;
- 2 pour l'Administration propriétaire ou immatriculatrice;
- 7 pour l'indication des caractéristiques d'exploitation du wagon et de son rang dans sa série;
- 1 pour l'auto-contrôle.

Les différents éléments doivent être inscrits dans l'ordre où ils sont énumérés ci-dessus.

Le numéro proprement dit du wagon, composé de 7 chiffres, se divise en 2 groupes de chiffres, l'un de 3, l'autre de 4 chiffres; il est admis que, dans le groupe de 4 chiffres, on sépare, par un espace, le premier de ces chiffres des 3 suivants.

Le chiffre d'auto-contrôle est placé à l'extrémité droite du numéro proprement dit du wagon dont il est séparé par un tiret.

CHAPITRE I

IDENTIFICATION DU RÉGIME D'ÉCHANGE

Le (ou les) régime d'échange applicable à un wagon est indiqué sur la caisse du wagon :

- en lettres, suivant les prescriptions qui figurent dans les règlements afférents aux différents régimes d'échange des wagons en trafic international en vigueur entre Administrations;
- en chiffres, conformément au code indiqué à l'Annexe I à la présente fiche.

CHAPITRE II

IDENTIFICATION DE L'ADMINISTRATION PROPRIÉTAIRE OU IMMATRICULATRICE

L'indication de l'Administration propriétaire ou immatriculatrice d'un wagon figure sur la caisse de ce wagon en lettres et en chiffres, conformément aux dispositions de la fiche n° 920-I dont un extrait est donné en annexe II à la présente fiche.

CHAPITRE III

IDENTIFICATION DES CARACTÉRISTIQUES
D'EXPLOITATION ET DU NUMÉRO DE SÉRIE DES WAGONS

Les caractéristiques d'exploitation des wagons sont portées sur la caisse en lettres et en chiffres.

Marquage en lettres :

Le marquage lettres des caractéristiques d'exploitation du wagon peut être réalisé soit sous une forme propre à l'Administration propriétaire, soit sous une forme unifiée (1).

Le marquage lettres unifié se compose :

- d'une lettre majuscule, dite lettre de série, caractérisant la catégorie (tombereau, couvert, plat ou autre) et le type du wagon (type courant ou type spécial); la signification des lettres de série figure à l'Annexe III a à la présente fiche;
- de lettres minuscules, dites lettres-indices, permettant de reconnaître les qualités essentielles du wagon du point de vue de son utilisation; ces lettres-indices peuvent être :
 - soit à valeur internationale;
 - soit, pour les Administrations qui le désirent, à valeur nationale; ce marquage national peut être commun à un groupe d'Administrations jugeant utile de codifier une même caractéristique. Dans ce cas, les Administrations intéressées doivent se mettre d'accord sur le choix d'une lettre-indice, une même qualité devant toujours être symbolisée par une même lettre-indice.

La signification des lettres-indices est indiquée :

- à l'annexe III b pour le marquage international;
- à l'annexe III c pour le marquage national.

Dans chacun des 2 cas, les lettres indices sont inscrites sur le wagon dans l'ordre alphabétique.

Marquage en chiffres :

Un numéro de 7 chiffres indique, pour chaque wagon ses caractéristiques d'exploitation et son numéro dans sa série.

(1) Lorsque le marquage lettres qui figure sur la caisse du wagon est le marquage lettres unifié défini à la présente fiche, ce marquage devant être précédé d'un point afin d'éviter toute confusion avec des marquages non unifiés.

Ce numéro est choisi dans l'un des tableaux qui font l'objet de l'Annexe III d à la présente fiche, le premier des chiffres indiquant la grande catégorie — du type courant ou du type spécial — à laquelle appartient le wagon.

A l'intérieur de chacune de ces catégories, il est attribué une ou plusieurs tranches de 1 000 numéros, désignées par les 4 premiers chiffres de ce numéro, à chaque type de wagon défini par un ensemble identique de caractéristiques d'exploitation, codifiées, en marquage lettres, conformément aux dispositions de l'Annexe III b.

CHAPITRE IV

Réservé

CHAPITRE V

AUTO-CONTROLE

Le chiffre d'auto-contrôle est placé à l'extrémité droite du numéro proprement dit du wagon dont il est séparé par un tiret.

Le chiffre d'auto-contrôle est déterminé suivant la méthode exposée aux paragraphes IV et V de la fiche n° 913 « Auto-contrôle des numéros-matricules » reproduits à l'Annexe V à la présente fiche.

CHAPITRE VI

APPOSITION DU MARQUAGE SUR LA CAISSE DES WAGONS

L'apposition du marquage sur la caisse des wagons peut se faire de la façon suivante :

01	RIV-EUROP
87	SNCF
124	6 873-7
.Gs	

— 5 —

ou, pour les wagons dont la caisse n'offre pas une superficie suffisante pour cette présentation, notamment pour les wagons plats :

21	87	395	0 123-6
RIV	SNCF	.Rmms	

Le point placé devant le marquage lettres des caractéristiques d'exploitation du wagon indique qu'il s'agit du marquage lettres unifié tel qu'il résulte de l'application des dispositions de la présente fiche (voir chapitre III).

Les lettres majuscules et les chiffres constituant les inscriptions du marquage devront avoir une hauteur minimum de 90 mm; les autres dimensions afférentes au marquage (largeur des lettres ou chiffres, épaisseur des inscriptions, intervalles entre ces inscriptions...) laissées au gré des Administrations, devront être choisies avec le souci d'assurer la visibilité la meilleure.

**

Les Administrations ont la faculté d'inscrire sur la caisse des wagons, en plus du marquage défini ci-dessus dont l'apposition est obligatoire, des indications relatives à des caractéristiques de construction; ces indications qui se font sous forme de chiffres doivent être nettement séparées de celles résultant de l'application de la présente fiche.

APPLICATION

A dater du 1^{er} octobre 1964.

L'apposition du marquage défini par la présente fiche commencera le 1^{er} octobre 1964 et devra être terminée le 1^{er} octobre 1968.

Toutes les Administrations de l'Union.

RÉFÉRENCES D'ARCHIVES

Titres sous lesquels la question a été étudiée :

— Examen de la possibilité d'un marquage uniforme des wagons unifiés et d'une procédure transitoire pour un marquage uniforme général des wagons.

(4^e Commission : Copenhague, mai 1956; Paris, juin 1957; Budapest, juin 1958.)

— Marquage uniforme des wagons unifiés et procédure transitoire pour un marquage uniforme général des wagons.

(4^e Commission : Prague, juin 1959.)

— Marquage uniforme des wagons. Etude du « marquage national ».

(4^e Commission : Paris, février 1960.)

— Marquage uniforme des wagons.

(4^e Commission : Paris, mai, 1961; Portsmouth, mai 1962; Paris, mai 1963; Berne, mai 1964. — Comité de Gérance : novembre 1960; novembre 1961; février 1962; juin 1962; septembre 1962; mars 1963; mai 1963; septembre 1963; décembre 1963; mars 1964; juin 1964. — Groupe Commun UIC-OSJD : Moscou octobre 1962; Paris, février 1963; Varsovie, avril 1963; Amsterdam, novembre 1963; Brno, avril 1964.)

CODIFICATION DES RÉGIMES D'ÉCHANGE ET DE
CERTAINES CARACTÉRISTIQUES DE CIRCULATION
DU MATÉRIEL ROULANT (Wagons et Voitures)

438
O
ANNEXE I

		REGIME INTERIEUR		REGIME RIV-RIC — PPW						PPW		OBSERVATIONS	
				Écartement variable						Écartement variable			
				1435-1524 par :		1435-1672 par :		1435 1524 1672	1435-1524 par :				
				changement d'essieux	essieux à écartement variable	changement d'essieux	essieux à écartement variable		changement d'essieux	essieux à écartement variable			
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9				
WAGONS	Wagons. Exploitation en commun - Redevance normale.	0	—	01	02	03	04	05	06	07	08	09	
	Wagons. Exploitation en commun - Redevance spéciale.	1	—	11	12	13	14	15	16	17	18	19	en projet
	Wagons d'Administration - Redevance normale.	2	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	
	Wagons d'Administration - Redevance spéciale.	3	30 ¹	31	32	33	34	35	36	37	38	39	en projet
	Wagons de particuliers.	4	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	
	Réservé.	5											
VOITURES	Réservé.	6											
	Réservé.	7											
	Réservé.	8											
	Réservé.	9											

(1) Wagons du parc de service.

Nota. — I. En ce qui concerne les véhicules aptes aux régimes RIV-RIC et PPW, la distinction entre taux normaux et taux majorés résultera pour le seul régime PPW de la considération des caractéristiques techniques.
II. La distinction des véhicules, taux de redevance nul, résultera éventuellement soit de la considération des caractéristiques techniques, soit de la considération du code de l'Administration (CIM p.e.).

CODIFICATION UNIFIÉE NUMÉRIQUE
 DES ADMINISTRATIONS DE CHEMINS DE FER

Edition 1964 - valable jusqu'à 1968
 (Extrait de la fiche n° 920-1)

ADMINISTRATIONS	Sigle en lettres	Numéro de code
Chemins de fer de l'Etat de Finlande.....	VR	10
Chemins de fer de l'U.R.S.S.....	SZD	20
Chemins de fer de la République populaire de l'Albanie.	ALB	21
Chemins de fer de la République populaire démocratique coréenne.....	KRZ	30
Chemins de fer de la République populaire mongolienne	MTZ	31
Chemins de fer de la République démocratique du Viet-Nam.....	DSVN	32
Chemins de fer de la République populaire chinoise...	KZD	33
Chemins de fer Raab-Oedenburg-Ebenfurt (Gyor-Sopron-Ebenfurt).....	GYSEV	43
Chemin de fer local de Budapest.....	BHEV	44
Chemin de fer allemand du Reich.....	DR	50
Chemins de fer de l'Etat polonais.....	PKP	51
Chemins de fer de l'Etat bulgare.....	BDZ	52
Chemins de fer roumains.....	CFR	53
Chemins de fer de l'Etat tchécoslovaque.....	CSD	54
Chemins de fer de l'Etat hongrois.....	MAV	55
Chemins de fer d'Anzin.....	ANZ	61
Chemins de fer privés suisses.....	SP	62
Chemin de fer des Alpes Bernoises Bern-Lötschberg-Simplon.....	BLS	63
Chemins de fer du Nord-Milan.....	FNM	64
Chemins de fer Rjukan.....	RJK	65
Compagnie Internationale des Wagons-Lits.....	CIWL	66
Chemins de fer britanniques.....	BR	70
Réseau National des Chemins de fer espagnols.....	RENFE	71
Chemins de fer yougoslaves.....	JZ	72
Chemins de fer de l'Etat hellénique.....	CEH	73
Chemins de fer de l'Etat de Suède.....	SJ	74
Chemins de fer et Ports de l'Etat turc.....	TCDD	75
Chemins de fer de l'Etat norvégien.....	NSB	76
Chemin de fer fédéral allemand.....	DB	80
Chemins de fer fédéraux autrichiens.....	OBB	81
Société Nationale des Chemins de fer luxembourgeois..	CFL	82
Chemins de fer italiens de l'Etat.....	FS	83
Chemins de fer néerlandais S.A.....	NS	84
Chemins de fer fédéraux suisses.....	CFF	85
Chemins de fer de l'Etat danois.....	DSB	86
Société Nationale des Chemins de fer français.....	SNCF	87
Société Nationale des Chemins de fer belges.....	SNCB	88
Compagnie des Chemins de fer portugais.....	CCFP	94
Chemins de fer de l'Iran.....		96
Chemins de fer de Syrie.....		97
Chemins de fer du Liban.....		98
Chemins de fer d'Irak.....		99

SIGNIFICATION DES LETTRES DE SÉRIE

O
ANNEXE III-a

Obs! "Longueur" > "Longueur utile"

WAGONS TOMBEREAUX de type courant.....	E
basculables en bout et latéralement	
— à 2 essieux : longueur de 7,70 m ou plus - 20 t ou plus	
— à bogies : longueur de 12 m ou plus - 40 t ou plus	
WAGONS TOMBEREAUX de type spécial.....	F
— à 2 essieux : 20 t ou plus	
— à bogies : 40 t ou plus	
WAGONS COUVERTS de type courant.....	G
8 orifices d'aération ou plus	
— à 2 essieux : longueur de 9 m ou plus - 20 t ou plus	
— à bogies : longueur de 15 m ou plus - 40 t ou plus	
WAGONS COUVERTS de type spécial.....	H
— à 2 essieux : 20 t ou plus	
— à bogies : 40 t ou plus	
WAGONS COUVERTS réfrigérants.....	I
à isolation moyenne avec caillebotis et bacs à glace de 3,5 m ³ ou plus	
— à essieux : 15 t ou plus - surface de 19 m ² au moins	
— à bogies : 30 t ou plus	
WAGONS PLATS, A ESSIEUX, de type courant.....	K
à 2 essieux : plus de 12 m, avec bords mobiles et ranchers courts - 20 t ou plus	
WAGONS PLATS, A ESSIEUX, de type spécial.....	L
20 t ou plus	
WAGONS PLATS, A BOGIES, de type courant.....	R
plus de 18 m, avec haussettes de bout rabattables et ranchers - 40 t ou plus	
WAGONS PLATS, A BOGIES, de type spécial.....	S
40 t ou plus	
WAGONS MIXTES, PLATS-TOMBEREAUX, de type courant.....	O
à 2 essieux : plus de 12 m, avec haussettes rabattables et ranchers - 20 t ou plus	
WAGONS A TOIT OUVRANT.....	T
— à 2 essieux : 20 t ou plus	
— à bogies : 40 t ou plus	
AUTRES WAGONS et, notamment, WAGONS SPECIAUX pour transport de produits liquides gazeux ou pulvérulents, ne rentrant pas dans les catégories F, H, L ou S.....	U
— à 2 essieux : 20 t ou plus	
— à bogies : 40 t ou plus	

(Réservé pour le marquage des voitures)

AUTO-CONTROLE DES NUMÉROS-MATRICULES

(Extrait de la fiche n° 913)

IV. — RÈGLES POUR L'ÉLABORATION DE CHIFFRE D'AUTO-CONTROLE

Le Chiffre d'auto-contrôle s'élabore de la manière suivante :

— les chiffres de rang pair du nombre primitif (comptés à partir de la droite) sont pris avec leur valeur décimale propre;

— les chiffres de rang impair du nombre primitif (comptés à partir de la droite) sont multipliés par 2;

— on constitue la somme formée par les chiffres de rang pair et par tous les chiffres constituant les produits partiels provenant des chiffres de rang impair, on retient le chiffre des unités de cette somme;

— le complément à 10 du chiffre des unités constitue le chiffre d'auto-contrôle; si ce chiffre des unités est zéro, le chiffre d'auto-contrôle est également zéro.

Exemples :

1. Soit le nombre primitif	3	7	0	2	9	5
poids	1	2	1	2	1	2
	3	14	0	4	9	10

somme : $3 + 1 + 4 + 0 + 4 + 9 + 1 + 0 = 22$

Le chiffre des unités de cette somme est 2; par conséquent, le chiffre d'auto-contrôle est 8 et le nombre primitif devient le numéro matricule 37.02958.

2. Soit le nombre primitif	4	5	8	2	6	9	3
poids	2	1	2	1	2	1	2
	8	5	16	2	12	9	6

somme : $8 + 5 + 1 + 6 + 2 + 1 + 2 + 9 + 6 = 40$

Le chiffre d'auto-contrôle est 0 et le numéro-matricule est 45.826930.

V. — TEST DE VALIDITÉ (PAR CALCUL) D'UN NUMÉRO-MATRICULE DONNÉ

Le contrôle de validité d'un numéro-matricule donné s'opère de la manière suivante :

— les chiffres de rang impair (comptés à partir de la droite) sont pris avec leur valeur décimale propre;

— les chiffres de rang pair (comptés à partir de la droite) sont multipliés par 2;

— on constitue la somme formée par les chiffres de rang impair et par tous les chiffres constituant les produits partiels provenant des chiffres de rang pair;

— on vérifie que le chiffre des unités de la somme ainsi obtenue est un zéro.