

Reparaturen und Ersatz von Leitschrankensystemen

Im Info 22 wurden die wesentlichen zu beachtenden Punkte im Zusammenhang mit der Reparatur von Leitschrankensystemen behandelt.

Im Zusammenhang mit der Konformitätsbewertung für Fahrzeugrückhaltesysteme und dessen Verfahren gemäss Norm SN 640 567-5, siehe Info 33, wird in diesem Info ergänzend zu dem Info 22 auf folgende Sachverhalte hingewiesen, die zusätzlich im Reparaturfall von Leitschrankensystemen von Bedeutung sein können.

Mit der revidierten Richtlinie für Fahrzeugrückhaltesysteme des Bundesamts für Strassen ASTRA vom August 2013 wird zwischen Leitschrankensystemen unterschieden, die für den Neubau und Ersatz zugelassen sind und denen, die im Falle einer Beschädigung nur noch repariert werden dürfen.

Dies bedeutet, dass Leitschrankensysteme, welche nicht in der Richtlinie für Fahrzeugrückhaltesysteme aufgeführt sind, in der Regel erfahrungsgemäss dem sogenannten Altbestand zugeordnet werden müssen und insofern hier weder Nachweise nach Norm SN 640 567-2 noch nach Norm SN 640 561 vorgelegt werden können.

Hiervon ausgenommen sind alle weiteren nicht in der Richtlinie für Fahrzeugrückhaltesysteme aufgeführten Systeme, für die nach Norm SN 640 567 die erforderlichen Konformitätsnachweise bestehen.

Gemäss den Vorgaben der Norm SN 640 561, Abb. 1 und Abb. 4, sind im Falle der Notwendigkeit von Schutzrichtungen (Leitschrankensysteme) bestehende Schutzrichtungen im Perimeter der Gefahrenstelle auf deren genügende Funktionstauglichkeit zu überprüfen.

Réparation et remplacement de systèmes de retenue de véhicules

Dans la feuille d'information 22, nous avons traité les points principaux concernant la réparation de systèmes de glissières de sécurité.

Nous avons parlé dans l'info 33 de la procédure d'évaluation de la conformité des systèmes de retenue selon la norme 640 567-5. En lien avec ceci, nous allons aborder les différents aspects dont il faut tenir compte en plus de ce qui a été déjà exposé dans la feuille d'information 22.

Dans l'édition révisée en 2013 de la directive pour dispositifs routiers de retenue de véhicules de l'OFROU, on fait la différence entre les systèmes utilisables pour les constructions neuves et remplacements et ceux qui peuvent uniquement être réparés au cas où ils seraient endommagés.

Cela signifie que des systèmes de glissières de sécurité qui ne seraient pas présentés dans la directive pour dispositifs routiers de retenue de véhicules sont d'expérience à considérer comme faisant partie d'un ancien standard et ne doivent pas avoir de certificats selon les normes SN 640 567-2 et 640 561.

A l'exception de ces anciens systèmes, tous les autres systèmes qui ne sont pas présentés dans la directive doivent répondre aux exigences de la norme SN 640 567 et avoir les certificats correspondants.

Selon les exigences de la norme SN 640 561, al. 1 et 4, quand un système de retenue de véhicules est nécessaire, il faut que les systèmes des glissières existants dans le périmètre de l'endroit à risque remplissent correctement leur fonction.

Da gemäss Norm SN 640 561 nur nach Norm SN 640 567-2 geprüfte Systeme angewendet werden dürfen, empfiehlt sich aus formalrechtlichen Gründen die Reparatur von alten Leitschrankensystemen für die kein Nachweis nach Norm SN 640 567-2 vorliegt im Falle einer Beschädigung nur dann, wenn der allgemeine Zustand keine gravierende Mängel, wie zum Beispiel erhebliche Korrosionsschäden, aufweist und das System auf Grundlage einer fachlich kompetenten Beurteilung für den nach Norm SN 640 561 vorgesehenen Verwendungszweck über eine genügende Funktionstauglichkeit verfügt.

Nachstehende einige Fallbeispiele mit Nennung der Mängel, bei denen unter anderem eine Reparatur nicht empfehlenswert ist und ein Ersatz des Systems respektive das ersatzlose Entfernen geprüft werden sollte.

La norme 640 561 prévoit qu'on ne peut utiliser que des systèmes qui ont été testés selon la norme SN 640 567-2. En conséquence, quand un système ancien système qui n'a pas été testé selon la norme SN 640 567-2 est endommagé, il ne faut le réparer que si les conditions suivantes sont remplies : il ne présente de défaut sérieux, comme par exemple un état de corrosion avancé, et il présente des performances suffisantes pour le but dans lequel il est installé comme prévu dans la norme 640 561. L'appréciation des performances du système de glissières est à faire par un personnel qualifié dans le domaine.

Ci-après, vous trouverez un certain nombre d'exemples avec la mention des défauts pour lesquels une réparation est déconseillée. Dans ces cas un remplacement du système ou un démontage sans remplacement doivent être étudiés.



Abb. 1 Leistungsfähigkeit des Systems für die Absicherung des Signalportals ungenügend
Absicherung unter Beachtung der Norm SN 640 561 (Aufhaltstufe, Wirkungsbereich und
Mindestlängen) und der Richtlinie für Fahrzeugrückhaltesysteme mit System 6611
(Aufhaltstufe H2).

Fig. 1 Le niveau de retenue du système pour la protection du portique est insuffisant. Le
remplacement doit se faire en respectant la norme SN 640 561 (en particulier le niveau de
retenue, la largeur de fonctionnement et les longueurs minimales) par un système 6611 selon
directive de l'OFROU.



Abb. 2 Funktion des Systems aufgrund starker Korrosionsschäden nicht mehr gewährleistet. Fachgerechte Reparatur nicht mehr möglich. Ersatz durch System 6211 (Aufhaltestufe H1)

Fig. 2 Le fonctionnement du système n'est pas assuré en raison de la forte corrosion. Une réparation dans les règles de l'art n'est donc pas possible. Le remplacement se fait avec un système 6211 (niveau de retenue H1)



Abb. 3 Funktion des Systems aufgrund Korrosionsschäden nicht gewährleistet. Gemäss Vorgaben der Norm SN 640 561 kein Fahrzeugrückhaltesystem erforderlich. System ersatzlos entfernen.

Fig. 3 Le fonctionnement du système n'est pas assuré en raison de la forte corrosion. Selon les exigences de la norme SN 640 561, aucun système de retenue n'est nécessaire. Le système est donc simplement démonté.



Abb. 4 Systemfunktion aufgrund unzulässiger Verklebung der Pfosten auf Glasbausteine nicht gegeben. Erhöhte Gefährdung der Verkehrsteilnehmer auf der Gegenfahrbahn durch sich lösende Pfosten. Prüfung des Einsatzes eines mobilen Systems unter Einsatz von fachgerechten Übergangskonstruktionen.

Fig. 4 Le fonctionnement du système n'est pas assuré à cause des poteaux collés sur les briques de verre. On a une mise en danger augmentée des usagers de la route arrivant en sens inverse à cause des poteaux pouvant se décoller. Dans ce cas, il faut étudier l'utilisation d'un système de retenue mobile avec l'utilisation de transitions réalisées dans les règles de l'art.



Abb. 5 Nachweis der Funktionstauglichkeit/Leistungsfähigkeit des Systems gemäss Norm SN 640 567-2 nicht vorhanden. Des Weiteren starke Korrosionsschäden. Ersatz des Systems unter Beachtung der Norm SN 640 561 und der Richtlinie für Fahrzeugrückhaltesysteme Aufhaltestufe H1 bei kein Schutz Dritter gleich System 6411 oder Aufhaltestufe H2 bei Schutz Dritter gleich System 6611, Mindestlängen, Übergänge.)

Fig. 5 La preuve du fonctionnement et des performances du système selon la norme SN 640 567-2 n'existe pas. De plus, la corrosion des éléments est très avancée. Il faut dans ce cas remplacer le système selon la norme SN 640 561 et la directive de l'OFROU par un système avec niveau de retenue H1 (sans protection de tiers) comme le système 6411. Si le système protège également des tiers, le niveau de retenue devra être H2 (système 6611). Les longueurs minimales et transitions doivent bien entendu être respectées.



Abb. 6 Reparatur des Übergangs des Leitschranksystems mit Planke Profil A unter anderem aufgrund von zu grossen Pfostenabstand von 4.0 m nicht konform zu den Vorgaben der Richtlinie für Fahrzeugrückhaltesysteme gemäss Zeichnung 9132 mit Pfostenabstand von 1.33 m.

Fig. 6 La réparation de la transition de ce système de retenue avec une glissière de profil A n'est pas conforme au dessin 9132 à la directive pour dispositifs de retenue de véhicules principalement à cause de l'écartement des poteaux de 4m. Il faudrait faire la réparation avec un espacement de poteaux de 1.33 m.