
Norme internationale



8267

INTERNATIONAL ORGANIZATION FOR STANDARDIZATION • МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ПО СТАНДАРТИЗАЦИИ • ORGANISATION INTERNATIONALE DE NORMALISATION

**Aéronefs — Ferrures de fixation de la barre de tractage —
Caractéristiques d'interface**

Aircraft — Tow bar attachment fittings — Interface requirements

Première édition — 1985-07-01

CDU 629.7.028.3

Réf. n° : ISO 8267-1985 (F)

Descripteurs : aéronef, dispositif de remorquage, barre d'attelage, spécification, dimension.

Prix basé sur 2 pages

Avant-propos

L'ISO (Organisation internationale de normalisation) est une fédération mondiale d'organismes nationaux de normalisation (comités membres de l'ISO). L'élaboration des Normes internationales est confiée aux comités techniques de l'ISO. Chaque comité membre intéressé par une étude a le droit de faire partie du comité technique créé à cet effet. Les organisations internationales, gouvernementales et non gouvernementales, en liaison avec l'ISO, participent également aux travaux.

Les projets de Normes internationales adoptés par les comités techniques sont soumis aux comités membres pour approbation, avant leur acceptation comme Normes internationales par le Conseil de l'ISO. Les Normes internationales sont approuvées conformément aux procédures de l'ISO qui requièrent l'approbation de 75 % au moins des comités membres votants.

La Norme internationale ISO 8267 a été élaborée par le comité technique ISO/TC 20, *Aéronautique et espace*.

Elle annule et remplace la Recommandation ISO/R 405-1964, dont elle constitue une révision technique.

Aéronefs — Ferrures de fixation de la barre de tractage — Caractéristiques d'interface

0 Introduction

La présente Norme internationale a pour but de normaliser les ferrures de fixation de la barre de tractage des aéronefs par catégorie de masse de ces derniers, de façon qu'une seule barre de tractage puisse servir à tous les aéronefs d'une même catégorie de masse (la masse de l'aéronef déterminant les efforts s'exerçant sur la barre).

1 Objet et domaine d'application

La présente Norme internationale spécifie les caractéristiques d'interface des ferrures de fixation de la barre de tractage sur le train d'atterrissage avant, lorsque le tractage s'effectue normalement par le train avant, des aéronefs de transport civil de passagers et de fret à train d'atterrissage classique tricycle.

2 Exigences

2.1 Emplacement des ferrures de fixation sur l'aéronef

Les ferrures doivent être conçues de façon à permettre une fixation simple de la barre de tractage à l'avant et, éventuellement, à l'arrière du train d'atterrissage avant des aéronefs, pour les opérations de tractage et de repoussage.

2.2 Conception des ferrures de fixation sur l'aéronef

L'effort de traction admissible s'exerçant sur le train d'atterrissage avant doit être spécifié par le constructeur de l'aéronef et répondre aux critères de conception fixés en 2.2.1 à 2.2.5.

2.2.1 Les charges de tractage doivent s'exercer sur les ferrures de fixation de la barre de tractage et la structure immédiatement adjacente.

2.2.2 Les charges de tractage spécifiées en 2.2.5 doivent être considérées séparément. Elles doivent s'exercer au niveau des ferrures, parallèlement au sol. En outre,

- a) un facteur de charge verticale de 1,0 doit être pris en compte au niveau du centre de gravité de l'aéronef, et
- b) les amortisseurs et les pneumatiques doivent être en position statique.

2.2.3 Si M est la masse maximale au roulage calculée pour l'aéronef et g est l'accélération moyenne due à la pesanteur, la charge de tractage, F_{tow} , est égale à

- a) $0,3 M \times g$, lorsque M est inférieure à 13 600 kg;
- b) $\frac{6 M + 204 100}{70} \times g$, lorsque M est comprise entre 13 600 et 45 360 kg;
- c) $0,15 M \times g$, lorsque M est supérieure à 45 360 kg.

2.2.4 Si l'on ne peut pas respecter l'angle de rotation spécifié, on doit utiliser l'angle maximal réalisable.

2.2.5 Les charges de tractage prescrites sont données dans le tableau 1.

Tableau 1 — Charges de tractage prescrites

Position du train d'atterrissage avant	Charge	
	Grandeur	Direction
Orienté vers l'avant	$1,0 F_{tow}$	{ Avant Arrière
Orienté vers l'arrière	$1,0 F_{tow}$	{ Avant Arrière
Orienté à 45° vers l'avant	$0,50 F_{tow}$	{ Avant ¹⁾ Arrière ¹⁾
Orienté à 45° vers l'arrière	$0,50 F_{tow}$	{ Avant ¹⁾ Arrière ¹⁾

1) Parallèlement aux plans des roues et à mi-distance entre ceux-ci.