
NORME INTERNATIONALE **ISO** 1728



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

Véhicules routiers — Liaisons pneumatiques entre véhicules tracteurs et remorques — Interchangeabilité

Road vehicles — Pneumatic coupling between towing vehicles and trailers — Interchangeability

Première édition — 1975-03-15

CDU 629.1.013.5

Réf. N° : ISO 1728-1975 (F)

Descripteurs : véhicule à moteur, tracteur, dispositif de remorquage, remorque, accouplement, matériel pneumatique, attelage automatique.

Prix basé sur 5 pages

AVANT-PROPOS

L'ISO (Organisation Internationale de Normalisation) est une fédération mondiale d'organismes nationaux de normalisation (Comités Membres ISO). L'élaboration de Normes Internationales est confiée aux Comités Techniques ISO. Chaque Comité Membre intéressé par une étude a le droit de faire partie du Comité Technique correspondant. 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.

Avant 1972, les résultats des travaux des Comités Techniques étaient publiés comme Recommandations ISO; maintenant, ces documents sont en cours de transformation en Normes Internationales. Compte tenu de cette procédure, le Comité Technique ISO/TC 22 a examiné la Recommandation ISO/R 1728 et est d'avis qu'elle peut, du point de vue technique, être transformée en Norme Internationale. La présente Norme Internationale remplace donc la Recommandation ISO/R 1728-1971 à laquelle elle est techniquement identique.

La Recommandation ISO/R 1728 avait été approuvée par les Comités Membres des pays suivants :

Afrique du Sud, Rép. d'	Irlande	Royaume-Uni
Belgique	Israël	Suède
Égypte, Rép. arabe d'	Italie	Suisse
Espagne	Nouvelle-Zélande	Tchécoslovaquie
Finlande	Pays-Bas	Turquie
France	Pérou	Yougoslavie
Grèce	Portugal	
Hongrie	Roumanie	

Les Comités Membres des pays suivants avaient désapprouvé la Recommandation pour des raisons techniques :

Allemagne
Japon

Le Comité Membre du pays suivant a désapprouvé la transformation de la Recommandation ISO/R 1728 en Norme Internationale :

Royaume-Uni.

Véhicules routiers — Liaisons pneumatiques entre véhicules tracteurs et remorques — Interchangeabilité

1 OBJET

La présente Norme Internationale fixe certaines prescriptions permettant d'assurer l'interchangeabilité entre véhicules tracteurs et véhicules remorqués en ce qui concerne les liaisons pneumatiques.

2 DOMAINE D'APPLICATION

La présente Norme Internationale concerne les véhicules pour transports commerciaux internationaux comportant des remorques dont le poids total en charge est supérieur à 3,5 t.

Elle ne s'applique qu'aux équipements de freinage à air comprimé comportant deux conduites, l'une de freinage direct, l'autre de freinage automatique.

3 COTES D'INTERCHANGEABILITÉ

3.1 Type des têtes d'accouplement

La tête d'accouplement « Palm type » doit être utilisée. Elle doit comporter un système évitant les erreurs d'accouplement (voir figures 1 et 2).

Le véhicule tracteur doit comporter un dispositif automatique assurant, sans intervention manuelle, la continuité des conduites lors de l'accouplement et leur fermeture au moment du désaccouplement; ce dispositif ne doit pas compromettre l'interchangeabilité.

La tête d'accouplement doit laisser la possibilité, du côté tracteur, de monter une valve d'un type quelconque, pourvu qu'elle soit ouverte par la tête d'accouplement du côté remorque.

3.2 Dimensions des têtes d'accouplement

Les dimensions des têtes d'accouplement sont indiquées sur les figures 1 et 2.

La présente Norme Internationale ne spécifie que les dimensions des éléments nécessaires pour l'accouplement. Toutes les autres dimensions sont laissées au choix du fabricant.

3.3 Emplacement des têtes d'accouplement (voir figure 3)

3.3.1 Emplacement des têtes d'accouplement fixes sur le véhicule tracteur (camion-remorque)

La tête d'accouplement fixe correspondant au frein direct doit être placée à gauche du plan longitudinal de symétrie dans le sens de la marche et la tête correspondant au frein automatique à droite du plan précité dans les mêmes conditions.

Les emplacements des têtes d'accouplement sont précisés de la manière suivante :

- a) Distance du plan horizontal passant par le centre d'attelage, au plan horizontal passant par l'axe des têtes d'accouplement, et perpendiculaire au plan d'accouplement : 0 à 200 mm.
- b) Distance du plan longitudinal de symétrie du camion au plan vertical des faces d'accouplement : 200 à 350 mm.
- c) Distance de l'axe d'accouplement au plan vertical passant par le centre d'attelage et perpendiculaire au plan longitudinal de symétrie du camion : 0 à 150 mm.

3.3.2 Emplacement des têtes d'accouplement fixes sur la semi-remorque

La tête d'accouplement de la conduite de frein direct doit être placée à gauche du plan longitudinal de symétrie du véhicule articulé, considéré dans le sens de la marche, et la tête d'accouplement de la conduite de frein automatique à droite du plan précité dans les mêmes conditions.

La distance entre le plan de symétrie précité et chacune des têtes d'accouplement doit être de 75 à 225 mm.

Les têtes d'accouplement doivent être fixées dans un plan horizontal situé entre 100 et 500 mm au-dessus du plan d'appui de la semi-remorque sur la sellette.

3.4 Orientation des têtes d'accouplement

L'axe d'accouplement des têtes fixes doit être horizontal, le plan de la face active vertical et orienté de la manière suivante selon qu'il s'agit d'un train routier (camion-remorque) ou d'un véhicule articulé (tracteur semi-remorque).

3.4.1 *Camion*

Vers la droite dans le sens de la marche.

3.4.2 *Semi-remorque*

Vers la gauche dans le sens de la marche.

3.5 Emplacement et longueur des conduites (camion-remorque) (voir figure 3)

L'emplacement et la longueur des conduites résultent de l'emplacement des têtes d'accouplement et du fait que l'angle maximal du timon avec l'axe longitudinal du camion a une valeur de 75° .

Pour un angle inférieur à 60° , le débattement doit être facile, sans traction sur les conduites ni frottement d'une conduite sur l'autre; avec un angle de 60 à 75° , le débattement doit être possible sans détérioration des conduites.

Dimensions en millimètres

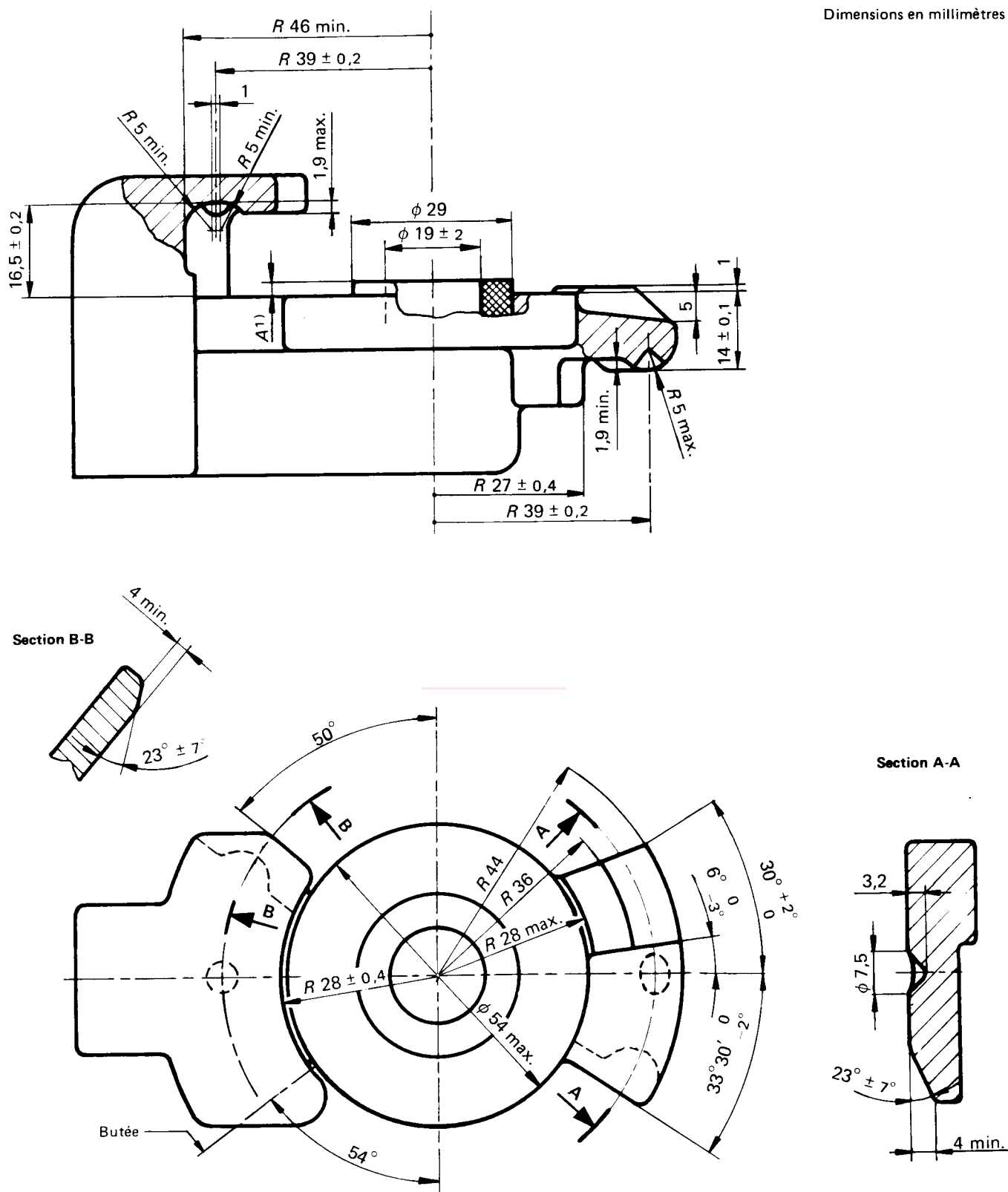


FIGURE 1 – Tête d'accouplement de frein automatique

1) $A = \begin{cases} 2,7 \pm 0,5 \text{ pour bague d'étanchéité élastique;} \\ 4,5 \text{ max. pour pièce mobile chargée d'un ressort; dans ce cas, l'autre tête d'accouplement doit être munie, pour des raisons d'étanchéité, d'une bague élastique.} \end{cases}$

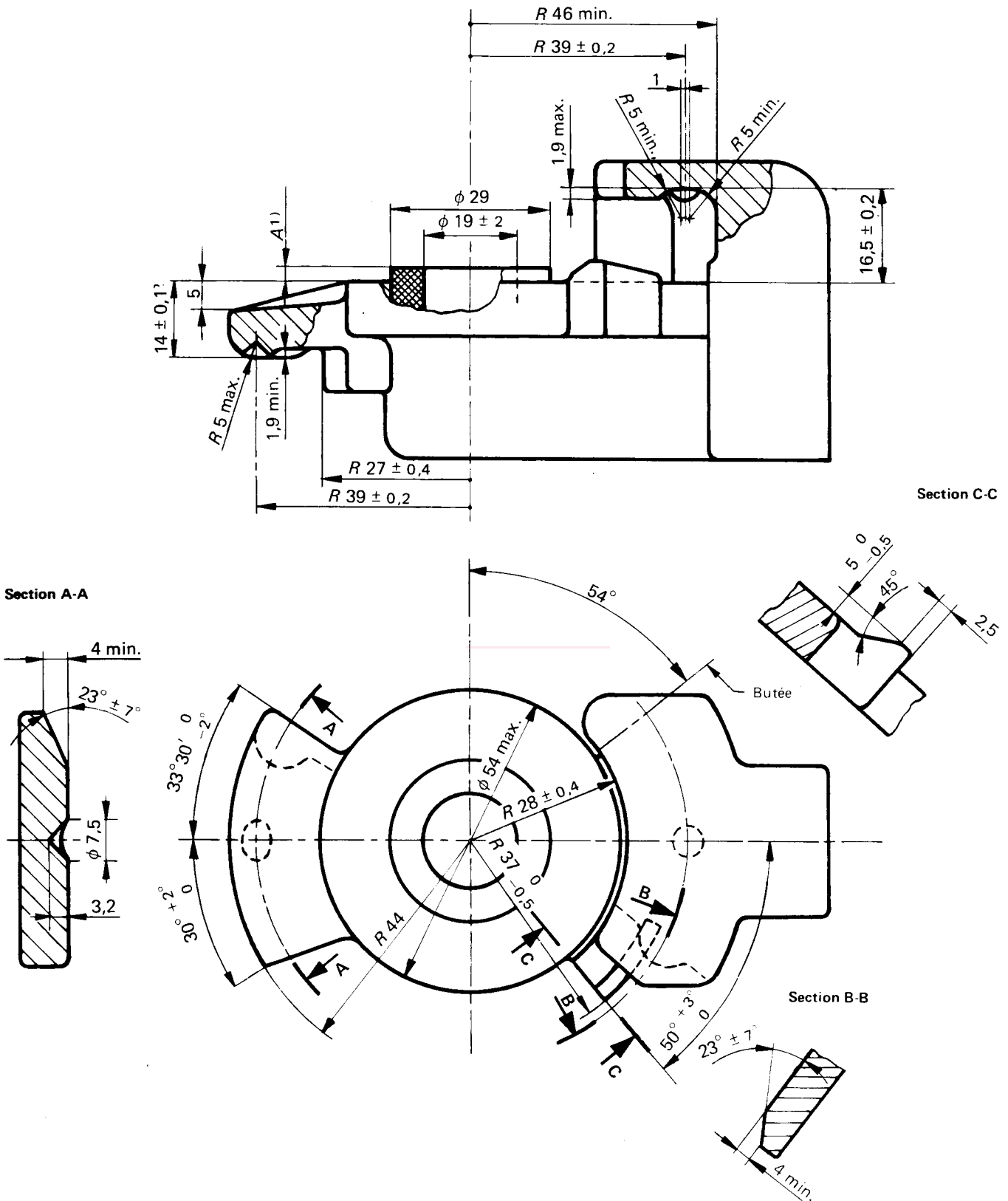


FIGURE 2 – Tête d'accouplement de frein direct

- 1) $A = \begin{cases} 2,7 \pm 0,5 \text{ pour bague d'étanchéité élastique;} \\ 4,5 \text{ max. pour pièce mobile chargée d'un ressort; dans ce cas, l'autre tête d'accouplement doit être munie, pour des raisons d'étanchéité, d'une bague élastique.} \end{cases}$

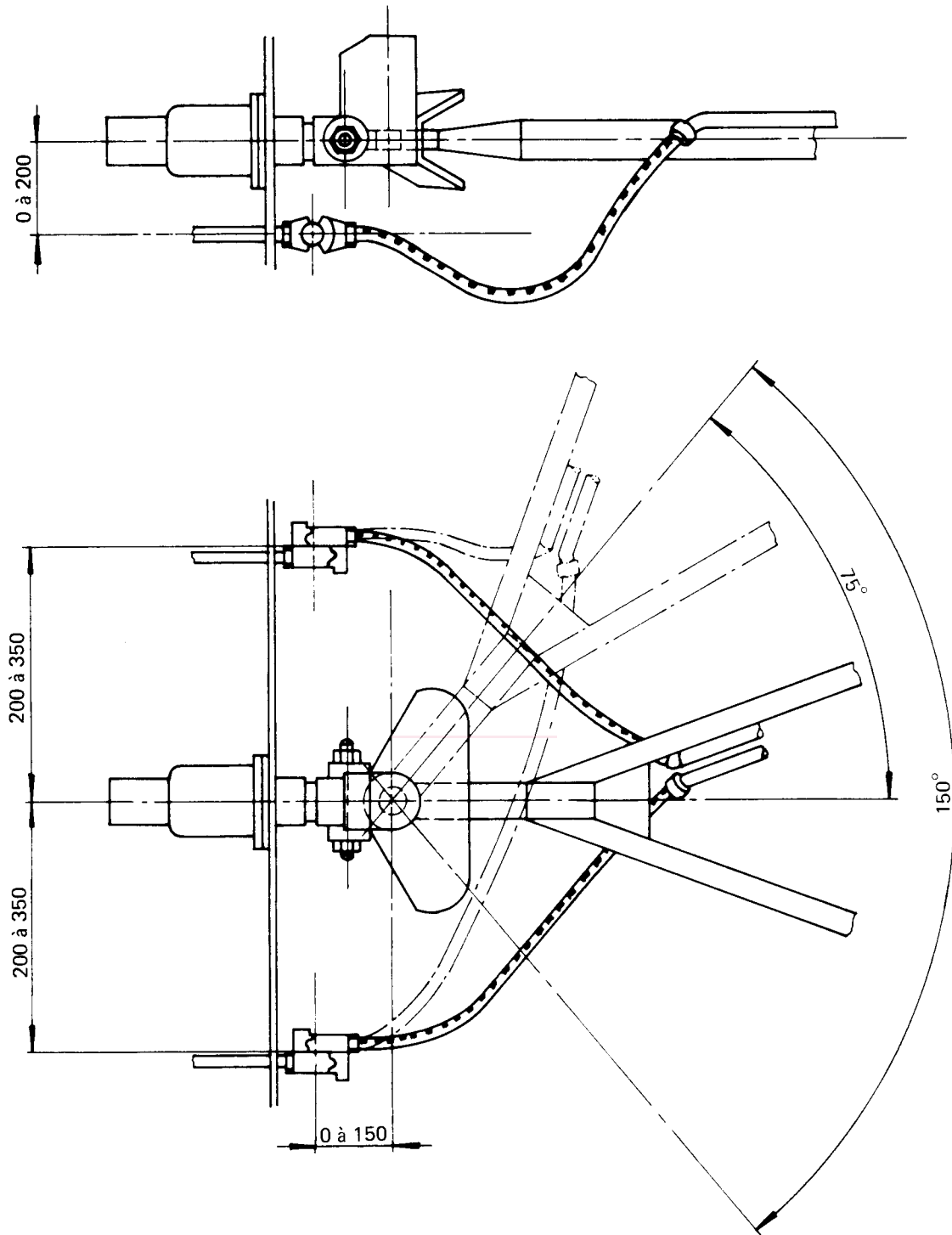


FIGURE 3 – Emplacement des têtes d'accouplement et des conduites