

Transformed

ISO

ORGANISATION INTERNATIONALE DE NORMALISATION

**RECOMMANDATION ISO
R 1728**

**ACCOUPLLEMENTS PNEUMATIQUES
ENTRE VÉHICULES TRACTEURS ET VÉHICULES REMORQUÉS**

1^{ère} ÉDITION

Mars 1971

REPRODUCTION INTERDITE

Le droit de reproduction des Recommandations ISO et des Normes ISO est la propriété des Comités Membres de l'ISO. En conséquence, dans chaque pays, la reproduction de ces documents ne peut être autorisée que par l'organisation nationale de normalisation de ce pays, membre de l'ISO.

Seules les normes nationales sont valables dans leurs pays respectifs.

Imprimé en Suisse

Ce document est également édité en anglais et en russe. Il peut être obtenu auprès des organisations nationales de normalisation.

HISTORIQUE

La Recommandation ISO/R 1728, *Accouplements pneumatiques entre véhicules tracteurs et véhicules remorqués*, a été élaborée par le Comité Technique ISO/TC 22, *Automobile*, dont le Secrétariat est assuré par l'Association Française de Normalisation (AFNOR).

Les travaux relatifs à cette question aboutirent à l'adoption du Projet de Recommandation ISO N° 1728 qui fut soumis, en janvier 1969, à l'enquête de tous les Comités Membres de l'ISO. Il fut approuvé, sous réserve de quelques modifications d'ordre rédactionnel, par les Comités Membres suivants :

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

Les Comités Membres suivants se déclarèrent opposés à l'approbation du Projet :

Allemagne
Japon

Ce Projet de Recommandation ISO fut alors soumis par correspondance au Conseil de l'ISO, qui décida de l'accepter comme RECOMMANDATION ISO.

ACCOUPEMENTS PNEUMATIQUES ENTRE VÉHICULES TRACTEURS ET VÉHICULES REMORQUÉS

1. OBJET

La présente Recommandation ISO concerne les dispositifs d'accouplements pneumatiques entre véhicules tracteurs et véhicules remorqués.

2. DOMAINE D'APPLICATION

Les dispositifs d'accouplement faisant l'objet de la présente Recommandation ISO sont utilisés sur les véhicules pour transports commerciaux internationaux comportant des remorques dont le poids total en charge est supérieur à 3,5 t.

Ils concernent seulement les équipements de freinage à air comprimé comportant deux conduites, l'une de freinage direct, l'autre de freinage automatique.

3. TYPE DES TÊTES D'ACCOUPEMENT

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.

4. DIMENSIONS DES TÊTES D'ACCOUPEMENT

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

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

5. EMPLACEMENT DES TÊTES D'ACCOUPEMENT (Voir Figure 3)

5.1 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.

5.2 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.

6. ORIENTATION DES TÊTES D'ACCOUPEMENT

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).

6.1 Camion

Vers la droite dans le sens de la marche.

6.2 Semi-remorque

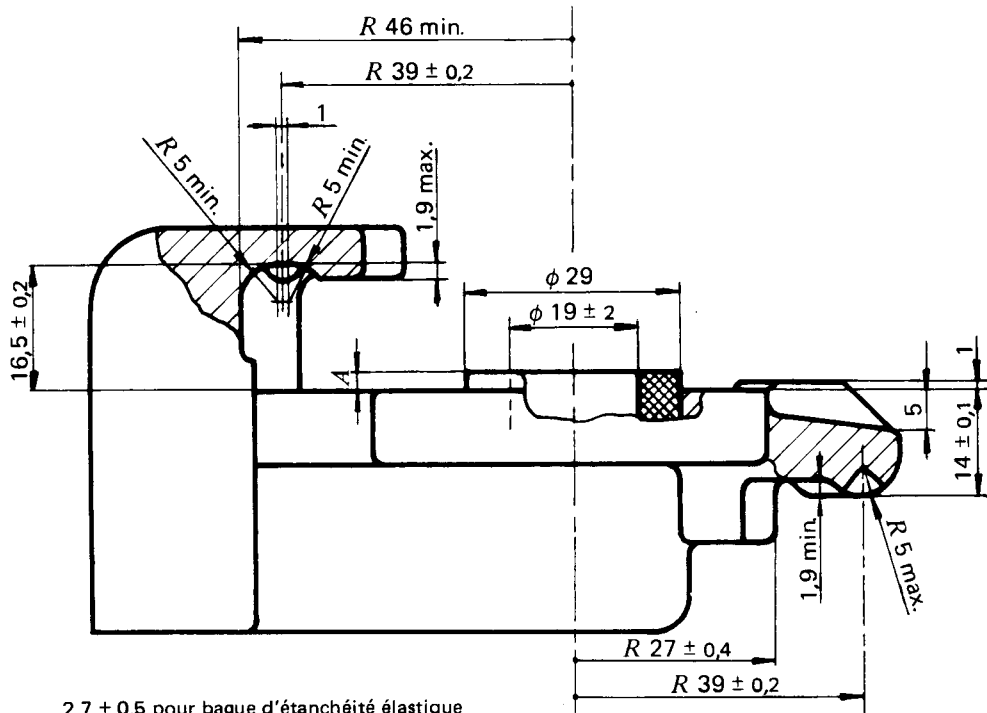
Vers la gauche dans le sens de la marche.

7. 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



A = $2,7 \pm 0,5$ pour bague d'étanchéité élastique
4,5 max. pour pièce mobile chargée d'un ressort

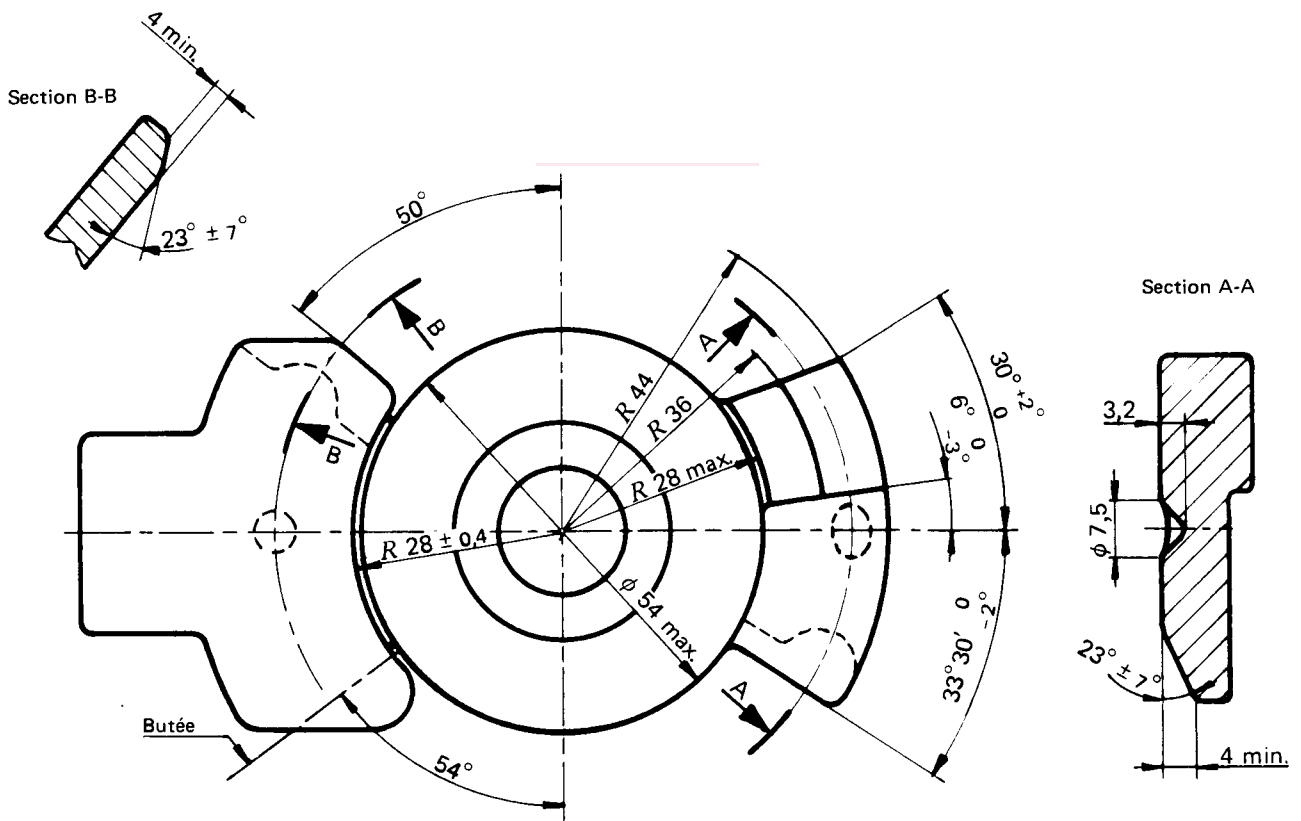


FIG. 1 - Tête d'accouplement de frein automatique

Dimensions en millimètres

$A = 2,7 \pm 0,5$ pour bague d'étanchéité élastique
 $4,5$ max. pour pièce mobile chargée d'un ressort

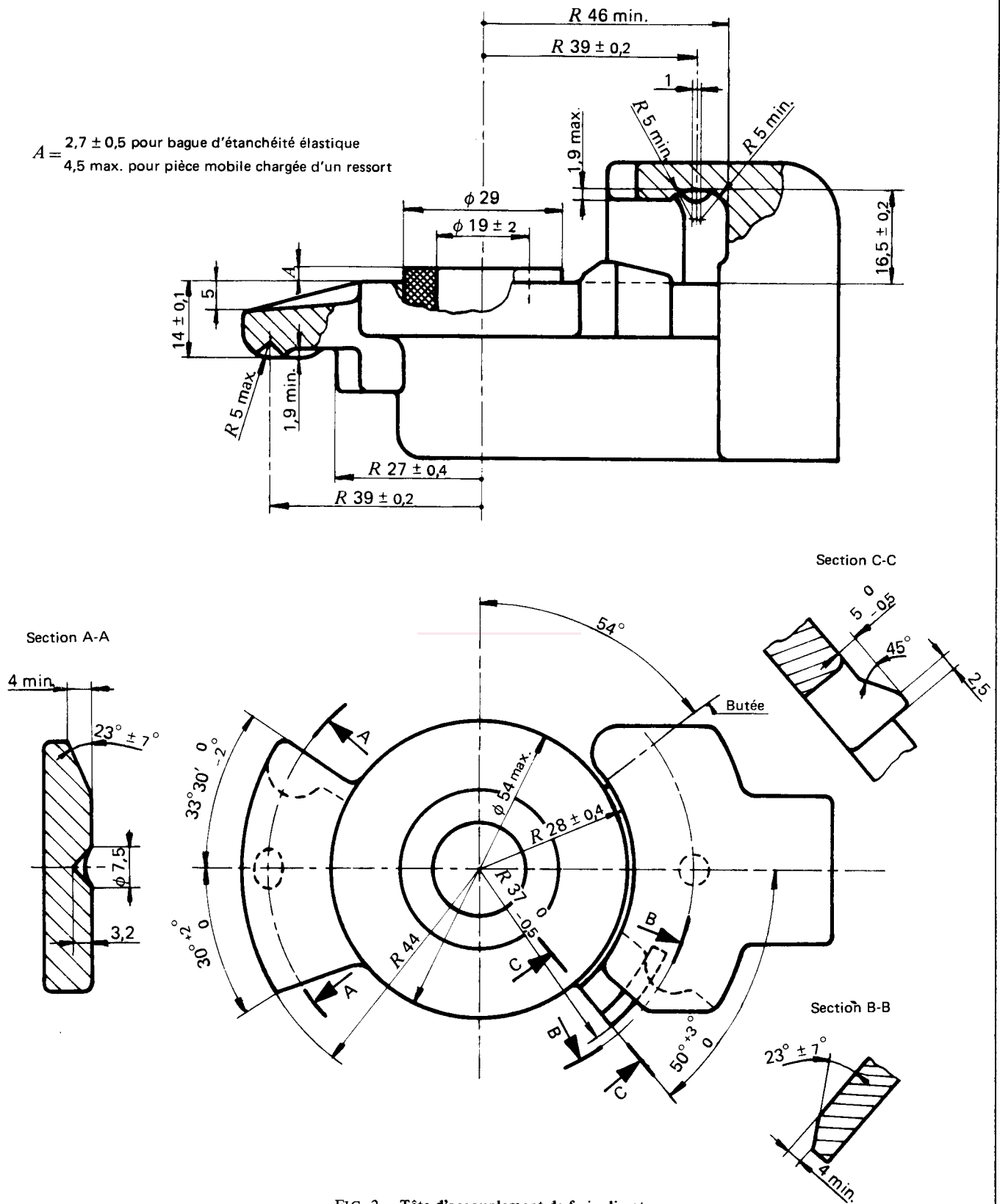


FIG. 2 - Tête d'accouplement de frein direct

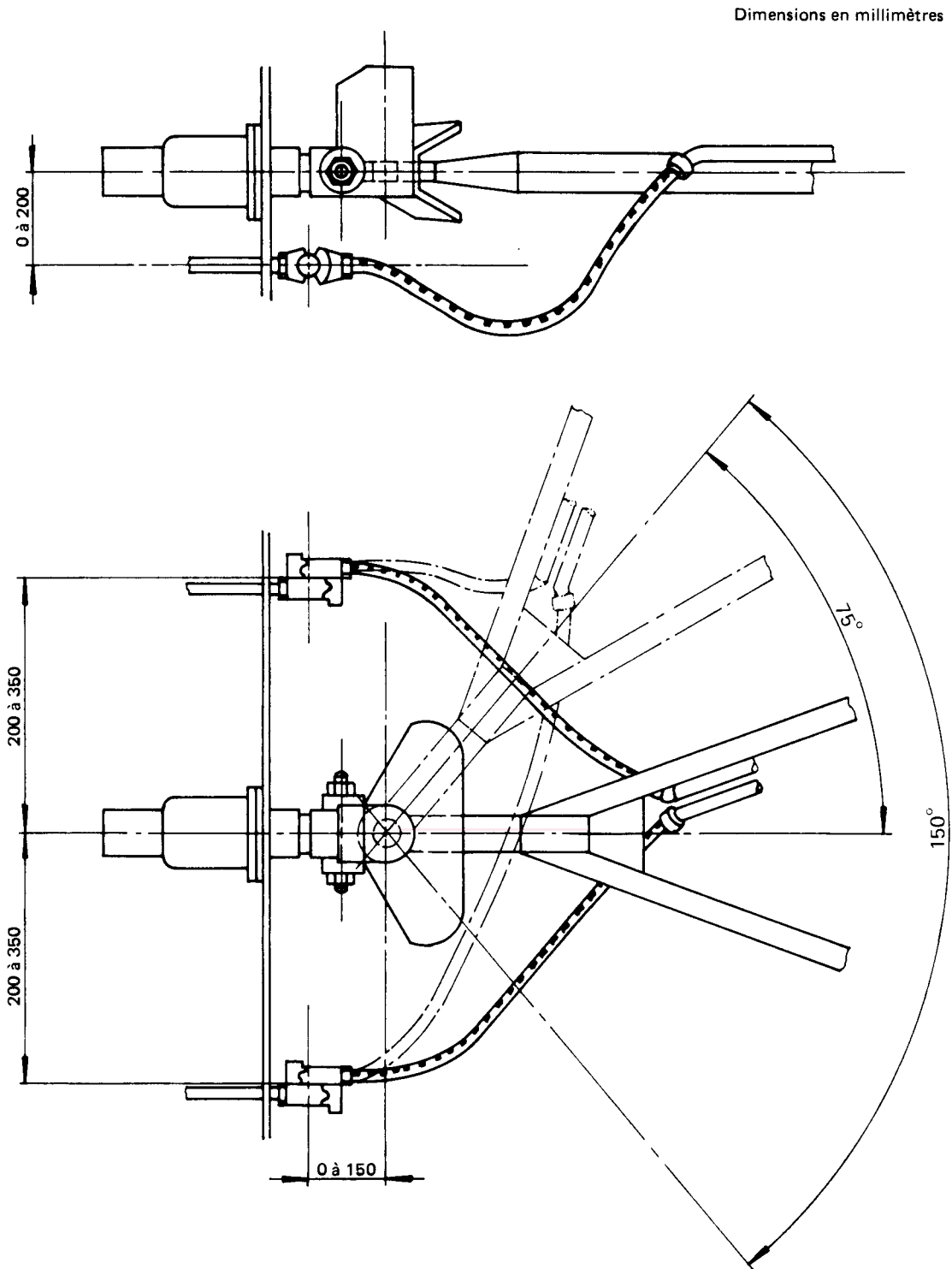


FIG. 3 - Emplacement des têtes d'accouplement et des conduites