
**Aéronefs — Exigences d'interface
des ferrures d'attache de barre de
tractage —**

**Partie 2:
Aéronefs régionaux**

iTeh STANDARD PREVIEW
*Aircraft — Tow bar attachment fittings interface requirements —
Part 2: Regional aircraft*
(standards.iteh.ai)

ISO 8267-2:2015

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/18616686-5b78-4f05-8de5-2b7e416878e6/iso-8267-2-2015>



iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

ISO 8267-2:2015

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/18616686-5b78-4f05-8de5-2b7e416878e6/iso-8267-2-2015>



DOCUMENT PROTÉGÉ PAR COPYRIGHT

© ISO 2015, Publié en Suisse

Droits de reproduction réservés. Sauf indication contraire, aucune partie de cette publication ne peut être reproduite ni utilisée sous quelque forme que ce soit et par aucun procédé, électronique ou mécanique, y compris la photocopie, l'affichage sur l'internet ou sur un Intranet, sans autorisation écrite préalable. Les demandes d'autorisation peuvent être adressées à l'ISO à l'adresse ci-après ou au comité membre de l'ISO dans le pays du demandeur.

ISO copyright office
Ch. de Blandonnet 8 • CP 401
CH-1214 Vernier, Geneva, Switzerland
Tel. +41 22 749 01 11
Fax +41 22 749 09 47
copyright@iso.org
www.iso.org

Sommaire

Page

Avant-propos	iv
Introduction	v
1 Domaine d'application	1
2 Références normatives	1
3 Termes et définitions	2
4 Exigences	2
4.1 Emplacement des ferrures.....	2
4.2 Charges de tractage.....	2
4.3 Catégories de masse des aéronefs.....	3
4.4 Configuration, dimensions et marges des ferrures	3
4.5 Ajustement de la barre de tractage	4
5 Option de modification	4
Bibliographie	6

iTeh STANDARD PREVIEW (standards.iteh.ai)

ISO 8267-2:2015

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/18616686-5b78-4f05-8de5-2b7e416878e6/iso-8267-2-2015>

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 en général 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. L'ISO collabore étroitement avec la Commission électrotechnique internationale (IEC) en ce qui concerne la normalisation électrotechnique.

Les procédures utilisées pour élaborer le présent document et celles destinées à sa mise à jour sont décrites dans les Directives ISO/IEC, Partie 1. Il convient, en particulier de prendre note des différents critères d'approbation requis pour les différents types de documents ISO. Le présent document a été rédigé conformément aux règles de rédaction données dans les Directives ISO/IEC, Partie 2, www.iso.org/directives.

L'attention est appelée sur le fait que certains des éléments du présent document peuvent faire l'objet de droits de propriété intellectuelle ou de droits analogues. L'ISO ne saurait être tenue pour responsable de ne pas avoir identifié de tels droits de propriété et averti de leur existence. Les détails concernant les références aux droits de propriété intellectuelle ou autres droits analogues identifiés lors de l'élaboration du document sont indiqués dans l'Introduction et/ou sur la liste ISO des déclarations de brevets reçus, www.iso.org/patents.

Les éventuelles appellations commerciales utilisées dans le présent document sont données pour information à l'intention des utilisateurs et ne constituent pas une approbation ou une recommandation.

Le comité chargé de l'élaboration du présent document est l'ISO/TC 20, *Aéronautique et espace*, sous-comité SC 9, *Chargement et équipement au sol*.

Cette deuxième édition de l'ISO 8267-2 annule et remplace la première édition (ISO 8267-2:2005), qui a fait l'objet d'une révision technique.

L'ISO 8267 comprend les parties suivantes, présentées sous le titre général *Aéronefs — Exigences d'interface des ferrures d'attache de barre de tractage*:

- *Partie 1: Aéronefs de ligne*
- *Partie 2: Aéronefs régionaux*

Introduction

La présente partie de l'ISO 8267 a pour but de normaliser les ferrures d'attache de barre de tractage des aéronefs régionaux, par catégorie de masse des aéronefs, 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).

Dans le cadre de la présente partie de l'ISO 8267, les exigences minimales essentielles sont identifiées par l'utilisation du verbe devoir au présent et du mode infinitif. Les recommandations sont identifiées par l'utilisation des expressions «il convient de» ou «il est recommandé de». Tout en n'étant pas d'application obligatoire, ces recommandations sont considérées comme étant d'importance majeure pour la sécurité du tractage des aéronefs. Une divergence d'avec un critère recommandé ne devrait intervenir qu'après qu'une vérification approfondie, des essais complets et une évaluation en service ont montré que les méthodes alternatives sont satisfaisantes.

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

[ISO 8267-2:2015](https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/18616686-5b78-4f05-8de5-2b7e416878e6/iso-8267-2-2015)

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/18616686-5b78-4f05-8de5-2b7e416878e6/iso-8267-2-2015>

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

ISO 8267-2:2015

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/18616686-5b78-4f05-8de5-2b7e416878e6/iso-8267-2-2015>

Aéronefs — Exigences d'interface des ferrures d'attache de barre de tractage —

Partie 2: Aéronefs régionaux

1 Domaine d'application

La présente partie de l'ISO 8267 spécifie les exigences d'interface pour les attaches de barre de tractage sur le train avant (lorsque les opérations de tractage sont effectuées à partir du train avant) des trains d'atterrissage conventionnels tricycles des aéronefs civils de transport commercial de passagers et de fret.

Son but est d'aboutir à une normalisation de l'interface des ferrures d'attache de barre de tractage, par catégorie de masse (laquelle détermine les efforts sur la barre de tractage) d'aéronefs, de façon à permettre qu'un seul type de barre de tractage avec une attache standard puisse être utilisé sur tous les types d'aéronefs de (ou près de) cette catégorie de masse, afin d'aider les exploitants et les sociétés de services aéroportuaires à réduire le nombre de barres de tractage différentes utilisées.

La présente partie de l'ISO 8267 s'applique à tous les nouveaux types d'aéronefs régionaux, dans la gamme spécifiée de masse maximale au roulage, entrant en service ou conçus après sa date de publication.

Elle ne s'applique pas aux types d'aéronefs régionaux précédemment en service, qui présentent une grande variété de ferrures d'attache de barre de tractage. Cependant, il est décrit une modification simple qui peut rendre certaines ferrures en service compatibles avec une barre de tractage conforme à la présente partie de l'ISO 8267, lorsque c'est jugé utile afin de faciliter l'exploitation de ces types d'aéronefs sur les aéroports.

La présente partie de l'ISO 8267 s'applique aux aéronefs de transport commercial régionaux dont la navigabilité est certifiée conformément aux FAR/EASA-CS-25, et de masse maximale au roulage $\leq 50\,000$ kg (110 000 lb).

Elle ne s'applique pas

- aux aéronefs dont la navigabilité est certifiée conformément aux FAR/EASA-CS-23 en tant que commutés,
- aux aéronefs dont la navigabilité est certifiée conformément aux FAR/EASA-CS-25 mais d'une masse maximale au roulage $> 50\,000$ kg (110 000 lb), qui sont couverts par l'ISO 8267-1.

Lorsqu'une famille de types d'aéronefs existante ou en projet recouvre deux catégories de masse, utiliser une seule interface de ferrure d'attache de barre de tractage pour tous ces types, et prendre en considération la possibilité d'utiliser pour toute la famille les dimensions normalisées pour la catégorie de masse supérieure, qu'elle relève de la présente partie de l'ISO 8267 ou de l'ISO 8267-1.

NOTE Dans toute la mesure du possible, la présente partie de l'ISO 8267 a été définie de façon à être compatible avec le plus grand nombre de types d'aéronefs existants dans la catégorie de masse concernée.

2 Références normatives

Les documents suivants, en totalité ou en partie, sont référencés de manière normative dans le présent document et sont indispensables pour son application. Pour les références datées, seule l'édition citée s'applique. Pour les références non datées, la dernière édition du document de référence s'applique (y compris les éventuels amendements).

Federal Aviation Regulations (FAR) 14CFR Part 25, *Airworthiness Standards: Transport category airplanes*, paragraph 25.509, Towing loads¹⁾

EASA-CS-25, *Airworthiness Standards: Transport category aeroplanes*, paragraph 25.509, Towing loads²⁾

3 Termes et définitions

Pour les besoins du présent document, les termes et définitions suivants s'appliquent.

3.1 aéronef de ligne

aéronef civil de transport de passagers et/ou de fret d'une masse maximale au roulage > 50 000 kg (110 000 lb)

3.2 aéronef régional

aéronef civil de transport de passagers et/ou de fret d'une masse maximale au roulage > 10 000 kg (22 000 lb) et ≤ 50 000 kg (110 000 lb)

3.3 masse maximale au roulage

MRW

masse maximale autorisée pour un type d'aéronef au départ de sa position de stationnement par ses propres moyens ou tracté, comprenant la masse maximale structurale au décollage (MTOW) et le carburant de roulage

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

4 Exigences

4.1 Emplacement des ferrures

Les ferrures doivent être conçues pour permettre une attache directe de la barre de tractage à l'avant du train d'atterrissage avant de l'aéronef pour les opérations de tractage/repoussage. Il n'est pas demandé de ferrure à l'arrière du train d'atterrissage avant.

Une ferrure en bout d'axe de roues peut être utilisée en cas de train avant à deux roues. C'est acceptable, pourvu que les efforts de tractage ne dépassent pas ceux spécifiés dans la présente partie de l'ISO 8267 et que l'aéronef soit conçu en conséquence.

4.2 Charges de tractage

La ferrure d'attache de barre de tractage du train d'atterrissage avant doit pouvoir soutenir les efforts limites de tractage imposés par les FAR/EASA-CS-25, paragraphes 25.509 (a), (c) et (d), sur la base de la force de tractage F_{TOW} (N) suivante:

- $F_{TOW} = 0,30 M_r \times g$ (où M_r est la masse maximale au roulage de conception de l'aéronef, et g est l'accélération moyenne de la gravité), lorsque $M_r \leq 13\,600$ kg (30 000 lb);
- $F_{TOW} = 6 M_r \frac{204\,100}{70} \times g$, lorsque $13\,600$ kg (30 000 lb) < $M_r \leq 45\,360$ kg (100 000 lb);
- $F_{TOW} = 0,15 M_r \times g$, lorsque $M_r > 45\,360$ kg (100 000 lb).

1) La FAR Partie 25 constitue la réglementation de navigabilité des aéronefs de transport du gouvernement des USA, et peut être obtenue à l'adresse suivante: US Government Printing Office, Mail Stop SSOP, Washington DC 20402-9328, États-Unis.

2) L'EASA-CS-25 constitue la réglementation de navigabilité des aéronefs de transport de l'Union Européenne, et peut être obtenue à l'adresse suivante: www.easa.europa.eu

4.3 Catégories de masse des aéronefs

Voir [Tableau 1](#).

Tableau 1 — Catégories de masse des aéronefs

Masses en kilogrammes (valeurs en livres entre parenthèses)

Catégorie	Masse maximale au roulage, M_r
I	10 000 (22 000) < M_r ≤ 22 680 (50 000)
II	13 600 (30 000) < M_r ≤ 50 000 (110 000)

La catégorie de ferrure d'attache de barre de tractage doit être choisie de sorte qu'il ne devienne pas nécessaire d'en changer au cours du développement de l'aéronef. Les aéronefs de conception proche de la limite supérieure d'une catégorie de masse peuvent être classés dans la catégorie immédiatement supérieure pour permettre une croissance de la masse (voir [l'Article 1](#)).

4.4 Configuration, dimensions et marges des ferrures

La configuration normalisée des ferrures d'attache doit être une broche cylindrique horizontale dont les dimensions sont montrées à la [Figure 1](#) et données au [Tableau 2](#).

Tableau 2 — Dimensions de la broche

Dimensions en millimètres (valeurs en inches entre parenthèses)

Dimensions	Catégorie	
	I	II
Diamètre, A	19,05 (0.75)	25,40 (1.00)
Longueur, B	38,10 (1.50)	63,50 (2.50)