

---

# NORME INTERNATIONALE **ISO** 2150



---

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

---

## **Engins de manutention continue pour charges isolées — Convoyeurs aériens à double voie — Code de sécurité**

*Continuous mechanical handling equipment for unit loads — Overhead twin rail chain conveyors  
(power and free) — Safety code*

Première édition — 1975-10-15

---

CDU 621.867.2-78

Réf. n° : ISO 2150-1975 (F)

**Descripteurs** : matériel de manutention, manutention continue, charge isolée, transporteur, transporteur à chaîne, règle de sécurité.

Prix basé sur 1 page

## 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 101 a examiné la Recommandation ISO/R 2150 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 2150-1971 à laquelle elle est techniquement identique.

La Recommandation ISO/R 2150 avait été approuvée par les Comités Membres des pays suivants :

Afrique du Sud, Rép. d'	Espagne	Suède
Allemagne	France	Tchécoslovaquie
Australie	Inde	Thaïlande
Autriche	Japon	U.R.S.S.
Belgique	Nouvelle-Zélande	U.S.A.
Corée, Rép. de	Pays-Bas	
Égypte, Rép. arabe d'	Royaume-Uni	

Aucun Comité Membre n'avait désapprouvé la Recommandation.

Aucun Comité Membre n'a désapprouvé la transformation de la Recommandation ISO/R 2150 en Norme Internationale.

# Engins de manutention continue pour charges isolées — Convoyeurs aériens à double voie — Code de sécurité

## 1 OBJET

La présente Norme Internationale précise, en complément des règles de sécurité générales exposées dans l'ISO/R 1819, les règles de sécurité particulières aux engins de manutention continue pour charges isolées suivants : convoyeurs aériens à double voie.

## 2 DOMAINE D'APPLICATION

Les règles de sécurité établies dans la présente Norme Internationale sont applicables quelle que soit la destination du matériel.

Ces règles de sécurité limitent la responsabilité des constructeurs aux engins de manutention continue proprement dits, à l'exclusion des structures sur lesquelles ces équipements sont fixés.

## 3 RÉFÉRENCE

ISO/R 1819, *Engins de manutention continue — Code de sécurité — Règles générales.*

## 4 RÈGLES DE SÉCURITÉ PARTICULIÈRES

La construction et l'exploitation des convoyeurs aériens à double voie doivent satisfaire

- aux prescriptions légales et locales intéressant la sécurité en général<sup>1)</sup>;
- aux principes exposés dans le chapitre 1 de l'ISO/R 1819;
- aux règles générales exposées dans le chapitre 2 de l'ISO/R 1819;
- aux règles particulières suivantes :

### 4.1 Au stade de la construction (conception et fabrication)

**4.1.1** Les groupes moteurs de traction des chaînes principales, auxiliaires, etc. doivent être munis d'un limiteur d'effort (avec ou sans arrêt du moteur), indépendamment des relais de coupure thermique du contacteur de commande du moteur électrique.

Dans le cas de groupes multiples sur un même convoyeur, l'arrêt d'un groupe moteur, par action du limiteur d'effort, doit provoquer l'arrêt de tous les groupes moteurs.

**4.1.2** Les balancelles, leurs suspensions et leurs chariots porteurs, doivent être réunis les uns aux autres et aux dispositifs pousoirs, de telle manière qu'ils ne puissent se désolidariser par eux-mêmes.

**4.1.3** Les pousoirs des chariots à pousoirs ou les dispositifs de traction, doivent être conçus de façon qu'ils restent en prise sur les parcours inclinés.

**4.1.4** En cas de discontinuité momentanée du rail porteur, un système de sécurité doit être prévu aux stations élévatrices, aiguillages, etc., pour qu'à aucun moment les chariots ne puissent sortir de la voie.

### 4.2 Au stade de l'installation (conception, réalisation et mise en service)

**4.2.1** Les chemins de roulement doivent être protégés dans les zones de travail accessibles au personnel dans les conditions normales d'exploitation.

1) Voir appendice Z de l'ISO/R 1819.