
NORME INTERNATIONALE 2890

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

тс 22

Véhicules routiers — Freinage à dépression pour caravanes et remorques légères

Première édition — 1973-11-15

A 2mmk
Annulé

CDU 629.113

Réf. N° : ISO 2890-1973 (F)

Descripteurs : remorque, caravane, freinage, véhicule terrestre.

Prix basé sur 2 pages

AVANT-PROPOS

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.

La Norme Internationale ISO 2890 a été établie par le Comité Technique ISO/TC 22, *Véhicules routiers*, et soumise aux Comités Membres en mai 1972.

Elle a été approuvée par les Comités Membres des pays suivants :

Afrique du Sud, Rép. d'	Hongrie	Suisse
Belgique	Italie	Tchécoslovaquie
Canada	Japon	Thaïlande
Egypte, Rép. arabe	Nouvelle-Zélande	Turquie
Espagne	Roumanie	U.S.A.
France	Royaume-Uni	

Les Comités Membres des pays suivants ont désapprouvé le document pour des raisons techniques :

Allemagne
Australie
Pays-Bas
Suède

Véhicules routiers — Freinage à dépression pour caravanes et remorques légères

1 OBJET

La présente Norme Internationale spécifie les caractéristiques des systèmes de freinage à dépression des caravanes et remorques légères.

2 DOMAINE D'APPLICATION

La présente Norme Internationale s'applique aux caravanes et remorques légères dont le poids total maximal constructeur¹⁾ est inférieur ou égal à 3,5 tonnes²⁾.

3 RÉFÉRENCE

ISO 3162, *Caravanes et remorques légères — Accouplements pour systèmes de freinage à dépression — Caractéristiques dimensionnelles.*³⁾

4 DISPOSITIF DE FREINAGE DE SERVICE

4.1 La commande de freinage de la remorque doit être réalisée suivant l'une des deux dispositions décrites en 4.1.1 et 4.1.2.

4.1.1 Liaison à une conduite

Cette conduite, normalement sous vide, doit assurer le freinage de service et le freinage automatique en cas de rupture d'attelage.

4.1.2 Liaison à deux conduites

4.1.2.1 Une conduite de commande, normalement sous vide, doit assurer le freinage de service et le freinage automatique en cas de rupture d'attelage.

4.1.2.2 La seconde conduite doit assurer uniquement la réalimentation de la réserve de vide sur la remorque.

4.2 Il est recommandé d'équiper le véhicule tracteur avec la disposition décrite en 4.1.2, de telle sorte que l'on puisse accoupler indifféremment les remorques réalisées suivant les dispositions 4.1.1 ou 4.1.2.

4.3 Toutes les roues de la remorque doivent être freinées.

4.4 En l'absence de freinage et le moteur étant chaud et fonctionnant au ralenti, la dépression mesurée à la tête d'accouplement dans la conduite de commande et dans la conduite de réalimentation, si elle est installée, doit être de 50 kPa (0,5 bar)⁴⁾ au minimum.

4.5 La somme des forces exercées à la périphérie des roues freinées doit être comprise entre 0,45 et 0,55 G_A (G_A étant le poids total maximal constructeur) pour une augmentation de pression de 50 kPa (0,5 bar) mesurée à la tête d'accouplement dans la conduite de commande.

4.6 À une décélération de 5 m/s² du véhicule tracteur seul, chargé au poids total maximal constructeur autorisé doit correspondre une augmentation de pression comprise entre 50 kPa (0,5 bar) et 60 kPa (0,6 bar) mesurée à la tête d'accouplement dans la conduite de commande.

4.7 Durant le freinage, les actions décrites en 4.5 et 4.6 doivent être progressives au serrage et au desserrage.

4.8 La réserve de vide pour la remorque doit être suffisante pour assurer quatre freinages à fond de course de la remorque, sans réalimentation (les freins étant réglés au plus près). La quatrième application doit assurer une traînée au moins égale à 0,20 G_A .

4.9 Les dispositifs de freinage doivent être tels que l'arrêt de la remorque soit assuré automatiquement en cas de rupture d'attelage.

1) Ce terme correspond à celui défini en 4.7.1 de l'ISO 1176 (actuellement ISO/R 1176).

2) Cette valeur est choisie pour comprendre les catégories de remorques 01 et 02, selon la classification des véhicules indiqués dans le document E/ECE/324/Rev.1/Add. 12 de la Commission Économique pour l'Europe des Nations Unies.

Ce document est intitulé : Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur — en date, à Genève, du 20 mars 1958 — Addendum 12 : Règlement N° 13 à annexer à l'Accord : Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne le freinage.

3) Actuellement au stade de projet.

4) 1 bar = 10⁵ Pa.