

RTI D'UNE SEMI-REMORQUE

NOTICE DESCRIPTIVE

0) GENERALITES

0.1.) Constructeur : CONSTRUCTION DE REMORQUES, BENNES ET SEMI-REMORQUES
FAYMONVILLE S.A.
Z.I. Schwarzenbach 312 a
B-4760 - BÜLLINGEN (BELGIQUE)

Tél.: 0032/80-64 73 65
Fax : 0032/80-64 21 84

0.2.) Marque : FAYMONVILLE

0.3.) Genre : SEMI-REMORQUE ROUTIERE (SREM)

0.4.) Type : STBZ-3VA

0.5.) Nr. d'identification : YA9TL348G94113242

1) CONSTITUTION GENERALE

1.1) Nombre d'essieux et de roues :
3 essieux; 6 roues équipées de pneumatiques jumelés.

1.2) Dim. des pneumatiques : Pneumatiques 235/75 R 17.5;
marquage 143/141 J

1.3) Constitution du châssis: le châssis avec col de cygne est composé:
- d'une partie avant; 2 châssis reliés par des traverses
- d'une partie arrière surbaissée; un longeron à caisson central télescopique
en 2 parties avec des traverses permettant l'encastrement d'un plancher.
Le verrouillage des caissons emboîtables se fait par des brochages.

1.4) Essieux : Marque BPM, Type NMZFL 12010 , frein SN3020.

2. POIDS ET DIMENSIONS (kg et m)

Au sein de la présente notice, les essieux sont numérotés de l'avant vers l'arrière.

2.3) Poids total autorisé en charge sous couvert de l'art.R433-1 du code de la route:
- 56500 kg (voir réception CEE-freinage)

2.4) Charges maximales admissibles par essieux :

		transp. except.
2.4.1	sur ess.1	10500 kg.
2.4.2	sur ess.2	10500 kg.
2.4.3	sur ess.3	10500 kg.
2.4.4	sur sellet.	25000 kg.

2.6) Voies des essieux arrières

2.6.1.	essieu 1	1,990 m
2.6.2.	essieu 2	1,990 m
2.6.3.	essieu 3	1,990 m

2.7) Empattement : (pivot/axe du tridem) 12,94 m jusque 18,54 m.

2.7.1. Entre-axe du tridem : 2 x 1,36 m

2.8) Poids à vide du véhicule en ordre de marche.

Ces poids peuvent varier en fonction des options d'équipements

2.8.0.	TOTAL	env.19320 kg.
2.8.1.	sur essieu 1	env.3 730 kg.
2.8.2.	sur essieu 2	env.3 730 kg.
2.8.2.	sur essieu 3	env.3 730 kg.
2.8.4.	sur sellette	env.8130 kg.

2.9) Porte à faux avant: - 0,95 m
(par rapport au pivot d'attelage) - 1,2 m hors tout

2.10) Porte à faux arrière : - 2,21 m
(par rapport à l'axe du tridem) - 2,29 m hors tout

2.11) Longueur hors tout : 16,35 extensible jusqu'à 21,95 m.

2.12) Largeur hors tout : 2,52 m jusqu'à 3,00 m.

3) MOTEUR : (sans objet)

4) TRANSMISSION : (sans objet)

5) SUSPENSION

5.2) Arrière

Pneumatique : 6 soufflets de suspension dont le circuit d'alimentation , qui comporte 3 réservoirs d'air d'une capacité total de 60l (3x20l), branché sur un réservoir du circuit de freinage dont il est isolé par une valve barrage assurant l'indépendance des 2 circuits.

6) DIRECTION

6.1) Type de direction : assuré par un pivot d'attelage normalisé (2")

6.2) Essieux directeurs : du 1er. au 3è. essieux , vireurs à fusées commandés hydrauliquement par rotation de la plaque d'attelage monté sous cercle à billes.

7) FREINAGE

Ces dispositifs satisfont aux prescriptions de la directive 71/320/CEE modifiée.

7.1) Frein de service

1 circuit agissant sur les 6 roues de la semi-remorque comprenant : une conduite amenant l'air comprimé de pilotage (frein de service) aux valves relais, celles-ci mettent en communication les réservoirs d'air d'une contenance de 110 L (5 x 20L + 1 x 10L) montés sur la semi-remorque et les cylindres montés sur les essieux. Ce circuit comporte une tête d'accouplement jaune.

7.2) Correcteur de freinage

Un correcteur de freinage automatique piloté par la pression dans les soufflets pneumatiques de suspension, module la pression de pilotage des valves relais en fonction de l'état de charge du véhicule.

7.2.1. Dispositif anti-bloqueur des roues: Les valves relais mentionnées ci-dessus sont à pilotage électro-magnétique (elles-même pilotées par une électronique ABS VARIO C 2S/2M). Les 2 capteurs sont montés au 2ème essieu.
(Montage effectué suivant directive 71/320/CEE modifiée) .

7.3) Frein de secours

Assuré par le frein de service et piloté par le dispositif de secours du véhicule tracteur.

7.3.1. Frein en cas de rupture d'attelage: Le 2ème circuit qui assure l'alimentation du réservoir est constamment sous pression. Une rupture d'attelage, par sa mise à l'atmosphère, commande la valve relais qui assure à son tour la communication directe du réservoir avec les cylindres montés sur les essieux. Le circuit comporte une tête d'accouplement rouge.

7.4) Frein de stationnement :

Constitué par un robinet qui pilote une valve. Cette valve alimente les vases à ressorts agissant sur les leviers d'arbres à came des freins.

7.5) Mode de transmission des efforts aux roues :

7.5.1. Frein de service : Par air comprimé, via des leviers d'une longueur de 150 mm actionnés par des cylindres de type 30".

7.5.2. Frein de secours : par air comprimé

7.5.2.1. Frein en cas de rupture d'attelage : Par air comprimé.

7.5.3. Frein de stationnement : par vases à ressorts (3 essieux équipés de vases à ressorts 30"/30")

7.6) Assistance de frein :

7.6.1. Frein de service : oui, par air comprimé.

7.6.2. Frein de secours : oui, par air comprimé.

7.6.2.1. Frein en cas de rupture d'attelage : oui, par air comprimé.

7.6.3. Frein de stationnement : non.

7.7) Réservoir de fluide ou d'énergie :

-6 réservoirs d'air comprimé pour les freins de service et ABS , montés comme suit :

* 5 x 20 L.

* 1 x 10 L.

-3 réservoirs d'air comprimé pour la suspension , montés comme suit :

* 3 x 20 L.

7.8) Type de freins

7.8.1. Frein de service : A tambour, chaque frein de marque BPW, du type SN 3000, se compose de 2 mâchoires articulées, commandées par une came en 8, portant les garnitures à l'intérieur du tambour solidaire du moyeu. Le réglage s'effectue sur le levier de frein par l'intermédiaire d'un système vis globique et roue automatique. Longueur du levier de came : 150 mm
Tambour : 300 mm ; Largeur : 200 mm

7.8.2. Frein de secours : idem. (à tambour)

7.8.2.1. Frein en cas de rupture d'attelage :idem (à tambour)

7.8.3. Frein de stationnement : idem. (à tambour)

8) CARROSSERIE

8.1) Carrosserie : Porte engin surbaissée.

8.9) Dispositif de protection latérale : non.

8.10) Dispositif anti-encastrement :

Constitué par un profilé en métal satisfaisant aux prescriptions de la directive 70/221/CEE.

8.11) Dispositif anti-projection : non.

9. ECLAIRAGE ET SIGNALISATION

9.3) Feux de position avant : 2 feux blancs indépendants.

9.4) Feux rouges arrières : 2 feux combinés (avec 9.5.2., 9.6., 9.9., 9.10. et 9.11.).

9.5) Feux de changement de direction :

9.5.2. : 2 feux combinés.

9.6) Feux de stop : 2 feux combinés.

9.7) Eclairage de plaque d'immatriculation :

2 à l'arrière de chaque côté de la plaque d'immatriculation.

9.8) Dispositifs réfléchissants :

9.8.1. Arrière : 2 triangles rouges indépendants.

9.8.2. Latéraux : catadioptres orangés (nombre sv 9.15.)

9.8.3. Avant : 2 catadioptres blancs combinés.

9.9) Feux de détresse : Fonctionnement simultané de tous les feux de changement de direction commandé par le tracteur.

9.10) Feux de marche arrière : 2 feux combinés

9.11) Feux de brouillard arrière : 2 feux combinés.

9.12) Feux d'encombrement : Placés aux côtés de la semi-remorque

9.12.2. : 2 à l'arrière (blanc/rouge)

9.13) Dispositif de signalisation complémentaire arrière :

1 plaque arrière comprenant un élément agréé.

9.14) Limite de vitesse :

- 1 disque 60 km/h.

- 1 disque 80 km/h.

9.15) Feux SM1 (feux oranges) placés aux côtés de la semi-remorque suivant prescriptions CEE

2 x 1 - 3.0 m de l'avant

2 x (4 + 2) - distance intermédiaire 3m maxi.

2 x 1 - 1m maxi de l'arrière.

10) DIVERS

Emplacement et mode de pose des plaques conformes à l'arrêté ministériel du 24 novembre 1978.

10.2) Marque d'identité :

10.2.1. Emplacement de la plaque constructeur :

Rivetée sur la traverse avant, côté droit de la semi-remorque.

10.2.2. Emplacement de la frappe à froid du numéro d'identification :

Sur le châssis avant, côté droit de la semi-remorque

10.2.3. Structure du numéro d'identification :

17 chiffres et lettres (explication voir feuille annexée).

11) VISITES TECHNIQUES

11.1) Emplacement de la plaque correcteur :

Rivetée sur la traverse avant, côté gauche de la semi-remorque.

11.2) Pression déclarée par le constructeur : $p = 8.5 \text{ bar}$

11.3) Pression de disjonction : $p = 4.1 \text{ bar}$

11.4) Pression aux têtes d'accouplement :

11.4.1. A la tête d'alimentation (rouge) : $p = 8.5 \text{ bar}$

11.4.2. A la tête de commande (jaune) : $p = 6.5 \text{ bar}$

11.5) Longueurs des bras de levier : $l = 150 \text{ mm}$ (à chaque essieu)

11.6) Course maximale des actionneurs de frein : $s = 54 \text{ mm}$

11.7) Nature du repérage des réservoirs d'air en fonction de leurs affectations :

Inscription : F

Affectation : Freinage

Inscription : S

Affectation : Servitude

11.8) Observations :

- La réception et l'immatriculation de ce véhicule ne peut être interprétées comme une condition suffisante à l'octroi d'une autorisation de transports exceptionnels. Cette dernière ne pouvant être donnée qu'au seuls véhicules dont le poids excède les limites réglementaires lorsqu'ils transportent des objets indivisibles.

Ce véhicule ne peut être attelé qu'à un véhicule tracteur présentant les caractéristiques adéquates en ce qui concerne notamment la position de la sellette, les charges maximales admissibles, les organes de freinage et de signalisation.