

ATELIER CARROSSERIE TROUILLET TROUILLET SEMI-REMORQUES

NOTICE DESCRIPTIVE SEMI-REMORQUES TYPE ST3 340

1. GÉNÉRALITÉS

CONSTRUCTEUR : ATELIER CARROSSERIE TROUILLET TROUILLET SEMI-REMORQUES
Zone Industrielle du Clos Marquet Rue de l'Industrie
42400 SAINT CHAMOND 42510 balagny

MARQUE : TROUILLET

GÉNÈRE : SREM ou SRSP ou SKTC

TYPE : ST3 340
2 versions : Version 0 Version 1

2. CONSTITUTION GÉNÉRALE

2.1. NOMBRE D'ESSIEUX ET DE ROUES :

2.1.1. ESSIEUX : Trois essieux ou 6 demi essieux, montés en tridem, entr'axe 1.150 à 1.990 (susp. pneumatique), 1.150 à 1.360 (susp. mécanique).

Version 0 : marque ROR TYPE TMS 20010 QMX et ZMX ou TMT 20010 QMX et ZMX
ou TMS 22510 QMX et ZMX ou TMT 22510 QMX et ZMX
ou TMS 25010 QMX et ZMX ou TMT 25010 QMX et ZMX
ou marque SAF TYPE RS8442 ou RSM8442 ou RST8442 ou RSTM8442 ou RS9042 ou RSM9042 ou RST9042 ou RSTM9042 ou RZ8442 ou RZM8442 ou RZT8442 ou RZTM8442 ou RZ9042 ou RZM9042 ou RZT9042 ou RZTM9042

Version 1 : marque SAF TYPE RB8442 ou RBM8442 ou RB9042 ou RBM9042
1.1.1.1. ESSIEU 1 RELEVABLE : en option
1.1.1.2. ESSIEU 3 AUTO-SUIVEUR : en option

Version 0 : marque ROR TYPE 10TQMX2045 ou 10TQMX1820 ou 10TZMX2045 ou 10TZMX1820
ou marque SAF TYPE RLS8442 ou RLSM8442 ou RLST8442 ou RLSTM8442 ou RLZ8442 ou RLZM8442 ou RLZT8442 ou RLZTM8442 ou RLS9042 ou RLSM9042 ou RLST9042 ou RLSTM9042 ou RLZ9042 ou RLZM9042 ou RLZT9042 ou RLZTM9042

Version 1 : marque SAF TYPE RLB8442 ou RLBM8442 ou RLB9042 ou RLBM9042
1.1.2. ROUES : Six roues équipées de pneumatiques en monte simple ou jumelée.
1.1.3. SYSTÈME ANTI-BLOQUAGE DE ROUE : En option. Obligatoire à partir du 1 janvier 1992.

2.2. DIMENSION DES PNEUMATIQUES : 385/65 R 22,5 (monte simple)
Pression de gonflage : 8,5 bars
255/70 R 22,5, 275/70 R 22,5 et 275/80 R 22,5 (monte jumelée)
Pression de gonflage : 8 bars

2.3. CONSTITUTION DU CHASSIS : deux longerons à profil I, soit reliés entre eux par des traverses ou entre croisés par des traverses reliant les rives, chassis droit ou semi-surbaisé, surbaisé ou double surbaisé, ensemble mécanosoudé.

3. POIDS ET DIMENSIONS

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

3.1. POIDS TOTAL AUTORISÉ EN CHARGE :

30000 kg	32000 kg	34000 kg
	9000 kg	
	9000 kg	
	9000 kg	
13000 kg	ou	15000 kg

3.2. CHARGE MAXIMALE ADMISSIBLE :

2.4.1. SUR L'ESSIEU 1 :

2.4.2. SUR L'ESSIEU 2 :

2.4.3. SUR L'ESSIEU 3 :

2.4.4. SUR LE PIVOT D'ATTACHE :

L'empattement et les portes à faux avant et arrière sont fixés de manière à être compatibles avec les charges maximales ci-dessus mentionnées.

3.3. VOIE DES ESSIEUX :

2.6.1. ESSIEU 1 1.820 m à 2.045 m
2.6.2. ESSIEU 2 1.820 m à 2.045 m
2.6.3. ESSIEU 3 1.820 m à 2.045 m

2.7. EMPATTEMENT : distance entre l'axe du tridem et l'axe du pivot d'attache de 5.300 m à 9.000 m.

2.8. POIDS À VIDE DU VÉHICULE EN ORDRE DE MARCHÉ : Ces poids peuvent varier en fonction de l'empattement choisi et des options d'équipement.

	Chassis nu	Chassis carrossé
2.8.0. TOTAL	de 5000 kg	mini supérieur à 5000 kg
2.8.1. SUR L'ESSIEU 1	de 1433 kg	mini supérieur à 1433 kg
2.8.2. SUR L'ESSIEU 2	de 1433 kg	mini supérieur à 1433 kg
2.8.3. SUR L'ESSIEU 3	de 1433 kg	mini supérieur à 1433 kg
2.8.4. SUR LE PIVOT D'ATTACHE	de 701 kg	mini supérieur à 701 kg

2.9. PORTE À FAUX AVANT de 0.700 m à 2.040 m

2.9.1. La distance mesurée horizontalement entre l'axe du pivot d'attache et un point quelconque de l'avant de la semi-remorque est inférieure ou égale à 2.040 m.

2.9.2. PORTE À FAUX ARRIÈRE de 1.500 m à 6.700 m

2.10. LONGUEUR HORS TOUT TOTALE de 7.500 m à 14.040 m

Longueur maximale entre le pivot d'attache et l'arrière de la semi-remorque : 12 m.
Tolérance de 0.20 m est admise pour des dispositifs amovibles destinés à transporter un conteneur normalisé.

2.11. LARGEUR MAXI HORS TOUT 2.500 m

2.12. PORTE À FAUX DU CENTRE DE GRAVITÉ : de 0.320 m à 4.770 m en avant de l'axe du tridem.

4. SUSPENSION

5.2. Deux versions possibles :

5.2.1. MECANIQUE : Deux ressorts trilamés en acier manganésilicieux pour chaque essieu. Les trois essieux sont maintenus en ligne par des biellettes réactions (trois réglables et trois fixes). Les ressorts sont pré-accouplés sur des axes à profil interne permettant de guider et de faire varier la longueur des ressorts en fonction de la charge.

5.2.2. PNEUMATIQUE : 6 ressorts à air à soufflets branchés sur le circuit d'alimentation des freins isolé du circuit de freinage par une valve de barrage permettant l'indépendance des deux circuits.

5. DIRECTION

6.1. TYPE DE DIRECTION : Assuré par le pivot d'attache normalisé diam. 50.8 mm.

6. FREINAGE

7.1. FREIN DE SERVICE : un circuit agissant sur les 6 roues de la semi-remorque.

Il comprend :

- une conduite amenant l'air comprimé de pilotage (frein de service) à une valve relais, celle-ci est en communication le réservoir d'air d'une contenance de
- Version 0 : 90 litres mini
- Version 1 : 145 litres mini
- montés sur la semi-remorque et les récepteurs montés sur les essieux. Ce circuit est équipé d'une valve de défreinage rapide et comporte une tête d'accouplement jaune.

7.2. RÉPARTITEUR DE FREINAGE : On : un répartiteur de freinage (commandé par un levier réglable relié aux essieux par une tringlerie, pour la suspension mécanique ou piloté par la pression régnant dans les ressorts à air, pour la suspension pneumatique) module la pression de pilotage de la valve relais en fonction de l'état de charge de la semi-remorque.

7.2.1. Système antiblocage de roues : le véhicule est équipé d'un système de marque WABCO type WARIO - C à deux canaux. L'essieu 2 pilote le freinage par côté des trois essieux.

7.3. FREIN DE SECOURS : assuré par le frein de service et piloté lui-même par le frein de secours du véhicule tracteur.

7.3.1. FREIN EN CAS DE RUPTURE D'ATTACHE : le deuxième circuit qui assure l'alimentation du réservoir est constamment sous pression, lors d'une rupture d'attache, par sa mise à l'atmosphère, elle commande la valve relais qui assure à son tour la communication directe du réservoir avec les récepteurs montés sur les essieux. Il comporte une tête d'accouplement rouge.

7.4. FREIN DE STATIONNEMENT :

- Mécanique constitué par un frein à main à commande par manivelle agissant sur les leviers d'arbres à came des freins de l'essieu 2 et 3.

- Pneumatique constitué par quatre vases doubles à resorte type 24/30 montés sur l'essieu 2 et 3.

Ce dispositif permet l'immobilisation du véhicule sur une pente de 18 %.

7.5. MODE DE TRANSMISSION DES EFFORTS AUX ROUES :

7.5.1. FREIN DE SERVICE : par air sous pression, par le biais d'un levier came de 152 mm actionné par un récepteur type 24 ou 24/30.

7.5.2. FREIN DE SECOURS : par air sous pression.

7.5.2.1. FREIN EN CAS DE RUPTURE D'ATTACHE : par air sous pression.

7.5.3. FREIN DE STATIONNEMENT : par câble ou par vase double à ressort.

7.6. ASSISTANCE DE FREIN : NON

7.7. RÉSERVOIR DE FLUIDE OU D'ÉNERGIE :

un ou plusieurs réservoirs d'air comprimé d'une contenance total de
Version 0 : 90 litres mini
Version 1 : 145 litres mini

7.7.1. MODE D'ALARME POUR LES DÉFAILLANCES : celui du véhicule tracteur.

7.8. TYPES DE FREINS

7.8.1. FREIN DE SERVICE)
7.8.2. FREIN DE SECOURS)
7.8.3. FREIN DE STATIONNEMENT)

A tambour, chaque frein de marque ROR, type Q ou Z ou de marque SAF type SNF 420 x 180 se compose de deux mâchoires à articulation flottante commandées par une came en S portant sur les garnitures à l'intérieur du tambour solidaire du moyeu. Le réglage s'effectue sur le levier de frein par l'intermédiaire d'un vis globique et roue à réglage manuel ou automatique.

	ROR	ROR	SAF
MARQUE	Q	Z	SNF 420 x 180
TYPE DE FREIN	152	152	152
LONGUEUR DU LEVIER CAME (mm)	420	420	420
DIAMÈTRE DU TAMBOUR (MM)	180	220	180
LARGEUR DES GARNITURES (MM)	DURON P2001	DURON P2001	BERAL 1541
MARQUE ET TYPE DE GARNITURE POSSIBLE	BERAL 1621	BERAL 1621	
ÉPAISSEUR (mm)	19	19	19
COEFFICIENT DE FROTTEMENT	0.33	0.33	0.33

8. CARROSSERIE

8.1. CARROSSERIE : Chassis nu de semi-remorque

8.2. DISPOSITIF DE PROTECTION LATÉRALE : constitué par un profil carré ou rond et plat de 35 mm

8.3. DISPOSITIF ANTI-ENCASTREMENT : constitué par un profil en tôle pliée homologué.

AIRAGE ET SIGNALISATION

9.3. FEUX DE POSTE D'AVANT : deux feux blancs indépendants.

9.4. FEUX ROUGES ARRIERES : Deux feux combinés avec paragraphes 9.5 - 9.6 - 9.7 - 9.9

9.5. INDICATEURS DE CHANGEMENT DE DIRECTION :
9.5.2. ARRIERE : Deux orangés combinés

9.6. FEUX DE STOP : Deux rouges combinés

9.7. ECLAIRAGE DE PLAQUE D'IMMATRICULATION : un arrière gauche blanc combiné

9.8. DISPOSITIFS REFLECHISSANTS :

9.8.1. ARRIERE : Deux triangles rouges indépendants.

9.8.2. LATERAUX : De six à dix catadioptres orangés selon les longueurs

9.8.3. AVANT : Deux catadioptres blancs indépendants.

9.9. FEUX DE DETRESSE : Fonctionnement simultané de tous les feux de direction commandés par le tracteur.

9.10. FEUX DE MARCHE ARRIERE : Non

9.11. FEUX DE BROUILLARD ARRIERE : OUI, un gauche ou deux combinés.

9.12. FEUX D'ENCOMBREMENT :

9.12.1. AVANT : Deux blancs indépendants (voir § 9.3)

9.12.2. Arrière :

9.12.2.1. Haut : deux rouges indépendants.

9.12.2.2. Bas : Deux bicolores (rouges vers l'arrière - blanc vers l'avant) indépendants.

9.13. DISPOSITIF DE SIGNALISATION COMPLEMENTAIRE ARRIERE :

Plaques arrières comprenant un, deux ou quatre éléments.

9.14. LIMITATION DE VITESSE un disque 60 km/h
un disque 80 km/h

10. DIVERS

Emplacement et mode de pose des plaques :

10.2. MARQUE D'IDENTITE

10.2.1. EMPLACEMENT DE LA PLAQUE CONSTRUCTEUR : Fixé par rivets aveugles sur l'avant du longeron droit et comportant :

- nom du constructeur,
- numéro d'identification du véhicule,
- Poids total autorisé en charge,
- Poids maxi autorisé sur le premier essieu,
- Poids maxi autorisé sur le deuxième essieu,
- Poids maxi autorisé sur le troisième essieu,
- Poids maxi autorisé sur le pivot d'attelage

10.2.2. EMPLACEMENT DE LA FRAPPE A FROID DU NUMERO D'IDENTIFICATION :

Au-dessus de la plaque constructeur.

10.2.3. STRUCTURE DU NUMERO D'IDENTIFICATION : Ce numéro comporte dix-sept caractères répartis comme suit :

- le 1^{er}, 2^e et 3^e VGU : Caractéristique du constructeur.
- les 4^e, 5^e, 6^e, 7^e et 8^e représentent les 5 premiers caractères du nom du type.
- le 9^e représente la version.
- les 10^e et 11^e le PTAC en tonnes.
- les 12^e, 13^e, 14^e et 15^e le numéro d'ordre de fabrication.
- les 16^e et 17^e l'année de fabrication.

10.2.4. LE NUMERO D'IDENTIFICATION COMMENCE A : VGU ST3 340 340 001 86

II. VISITE TECHNIQUE

11.1. EMPLACEMENT DE LA PLAQUE DE REGLAGE DU MODULATEUR DE FREINAGE :
A proximité immédiate de la plaque constructeur.

11.2. PRESSION DECLAREE PAR LE CONSTRUCTEUR : 6,5 bars

11.4. PRESSION AUX TETES D'ACCOUPLLEMENT :

11.4.1. A LA TETE D'ALIMENTATION (de couleur rouge) : 8,0 bars

11.4.2. A LA TETE DE COMMANDE (de couleur jaune) : 7,5 bars

11.5. LONGUEUR DES BRAS DE LEVIERS :

	VASE	Longueur
Essieu 1	24 " ou 24/30 "	152 mm
Essieu 2	24 " ou 24/30 "	152 mm
Essieu 3	24 " ou 24/30 "	152 mm

11.6. COURSE MAXIMALE DES ACTIONNEURS DE FREIN :

VASE 24 " :	75,0 mm
VASE 24/30 " :	76,5 mm

Ce véhicule ne peut être attelé qu'à un véhicule tracteur présentant les caractéristiques adéquates en ce qui concerne notamment les poids, les organes de freinage et de signalisation

PROCES VERBAL DE RECEPTION

Il résulte des constatations effectuées à la demande du constructeur le 25.09.86 que le véhicule n° VGUST334034000186ci-dessus décrit et présenté comme prototype d'une série TROUILLET type ST3 340 satisfait aux dispositions des articles R54 à R60, R79 à R81, R85 à R91, R93 et R97 du décret du 10 juillet 1954 portant règlement général sur la police de la route (Code de la Route) et des arrêtés pris en son application.

Il ne satisfait pas aux dispositions des articles R61 et R104.
Il ne pourra être vérifié qu'après montage de la carrosserie qu'il satisfait aux dispositions des articles R61 et R104

Vu - Approuvé
et Enregistré sous le n° RT 4677
LYON, le 6 novembre 1986
Pour le Directeur
L'Inspecteur de l'Industrie et du Commerce
J.M. ROFFAT.

Fait à St-Etienne le 14 octobre 1986
L'Assistant Technique des T.P.E (Mines)
Antoine FRISON

COMPLEMENT AU PROCES VERBAL RECEPTION N° RT4677 ENREGISTRE LE 6 NOVEMBRE 1986

La notice ci-dessus qui précède le procès verbal de réception déjà modifiée le 5 mai 1987 (RT4805), le 22 décembre 1989 (RT 5485) et le 5 octobre 1990 (RT 5722) a été mise à jour conformément aux prescriptions de l'article 6 de l'arrêté Ministériel du 19 juillet 1954 relatif à la réception des véhicules automobiles, les prescriptions complémentaires restent satisfaisantes.

Cette mise à jour s'applique à partir du numéro d'ordre dans la série du type

VGU ST3 340 300 001 91

VGU ST3 340 320 001 91

VGU ST3 340 340 001 91

Saint-Etienne le 11/12/91
Le Technicien de l'Industrie et des MINES
Antoine FRISON

Vu, Approuvé
et Enregistré sous n° RT6222
LYON LE 18/12/91
Pour le Directeur
Le Chef de la Division des Contrôles Techniques
J.M. BERTIN

CERTIFICAT DE CONFORMITE

Le soussigné, TROUILLET S.A. Constructeur, certifie :

a) que le véhicule :

1° GENRE : SREM ou SRTC (*)
2° MARQUE : TROUILLET
3° TYPE : ST3 340 VERSION : 0 1 (*)
4° Numéro d'identification du chassis : VGU ST3 34
10° Poids total autorisé en charge : 30000 kg 32000 kg 34000 kg (*)
11° Poids du chassis nu : 5000 kg

est entièrement conforme au type décrit plus haut

b) que le véhicule sort de nos usines (magazins), le :
pour être livré à :

(Nom et adresse de l'acheteur ou, à défaut, du concessionnaire)

(*) Rayer la mention inutile

Fait à BALBIGNY, le :

Pour obtenir l'immatriculation du véhicule désigné ci-dessus, il doit notamment être joint au présent certificat notice descriptive du véhicule, le procès verbal de réception du type et, soit un certificat du carrossier conforme l'annexe VII de l'arrêté du 19/07/1954 relatif à la réception des véhicules, soit un certificat du carrossier conforme l'annexe VIII du même arrêté ainsi qu'un procès verbal de réception à titre isolé.

Toute transformation du chassis de ce véhicule susceptible de modifier sa situation au regard des articles R 54 à R 81 du code de la route, ou toute modification du véhicule à la suite de laquelle il cesserait d'être conforme aux indications sur le présent certificat de conformité doit faire l'objet d'une déclaration à la Préfecture.