

**NOTICE DESCRIPTIVE D'UN VEHICULE  
 REMORQUE  
 DONT LE PTAC EST > 3500 Kg  
 TYPE TL3SE**

**0. GENERALITES**

- 0.1 Constructeur : FAYMONVILLE S.A  
 0.1.1 Représentant accrédité en France : Sans objet  
 0.2 Constructeur de la Xe étape : Sans objet  
 0.3 Marque : FAYMONVILLE  
 0.4 Désignation commerciale : MULTIMAX ou MEGAMAX  
 0.5 Catégorie internationale : O4  
 0.6 Genre : SREM  
 0.7 Type : TL3SE  
 Variantes : CPE, CPA, CPS, CKE, CKA, CKS  
 TPE, TPA, TPS, TKE, TKA, TKS  
 Versions: 1, 2, 3, 4  
 0.7.1 Décodage des TVV :  
 Type : TL3SE  
 Variante(s) : C Code +TE possible (seules les caractéristiques en charge excèdent les limites réglementaires du code de la route)  
 T TE exclusif (les caractéristiques à vide excèdent les limites réglementaires du code de la route)  
 P Pas d'essieu directionnel  
 K 3 essieux directionnels  
 E Porte engin  
 A Plateau  
 S Carrosserie non spécifiée  
 Version(s) : 1 PTAC : 34 000 Kg  
 2 PTAC : 40 000 Kg  
 3 PTAC : 43 500 Kg  
 4 PTAC : 56 500 Kg

**1. CONSTITUTION GENERALE**

- 1.1 Nombre d'essieux et de roues : 3 essieux 6 roues équipées de pneumatiques jumelés  
 Types d'essieux : Fixe (essieux 1, 2 et 3)  
 Suiveur (essieu 3) en option pour la variante P  
 Directionnels (les 3 essieux : variante K)  
 1.1.1 Emplacement des roues motrices : Sans objet  
 1.1.2 Emplacement des roues directrices : Les 3 en variante K  
 1.2 Dimensions des pneumatiques : 235/75R17.5 - 245/70R17.5  
 Indice de charge et vitesse : 143/141J (144/144F)  
 1.3 Constitution du châssis ou de la coque : Le châssis avec col de cygne fixe ou démontable est composé :  
 - d'une partie avant : 2 longerons reliés par des traverses ou 1 longeron avec des traverses et 1 cadre  
 - d'une partie arrière surbaissée : un longeron à caisson(s) central(aux) avec des traverses permettant l'encastrement d'un plancher, et cadre extérieur en U ou 2 longerons à caisson(s) extérieur(s).

**2. MASSES ET DIMENSIONS (kg et m)**

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

- 2.1 Masse en charge maxi admissible en service dans l'Etat (PTAC) :  
 34 000 Kg 40 000 Kg 43 500 Kg 56 500 Kg  
 2.2 Sans objet  
 2.3 Masse en charge maxi admissible lorsque le véhicule circule sous le couvert de l'autorisation spéciale délivrée en application de l'article R.433-1 du code de la route  
 2.3.1 Masse en charge maxi admissible en service dans l'Etat (PTAC) :  
 34 000 Kg 40 000 Kg 43 500 Kg 56 500 Kg  
 2.3.2 Sans objet  
 2.4 Masse en charge techniquement admissible :  
 2.5 Charges maximales admissibles :
- | PTAC           | 34 000 Kg | 40 000 Kg | 43 500 Kg | 56 500 Kg |
|----------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Sur l'essieu 1 | 10 000 Kg | 10 000 Kg | 10 500 Kg | 10 500 Kg |
| Sur l'essieu 2 | 10 000 Kg | 10 000 Kg | 10 500 Kg | 10 500 Kg |
| Sur l'essieu 3 | 10 000 Kg | 10 000 Kg | 10 500 Kg | 10 500 Kg |
| Sur le pivot   | 11 800 Kg | 18 000 Kg | 12 000 Kg | 25 000 Kg |
- 2.6 Voie avant : Sans objet  
 2.7 Voie arrière : 1,95 à 2,20 m  
 2.8 Empattement : Variante C : de 6 m à 8,135 m (La valeur 8,135 m est remplacé par 8,80 m si le 3<sup>ème</sup> essieu est suiveur ou par 9,89 m pour la variante K)  
 Variante T : de 6 m à 50 m  
 Extension possible jusqu'à 50 m en variantes C et T lorsque le véhicule circule sous le couvert de l'autorisation spéciale délivrée en application de l'article R.433-1 du code de la route  
 2.8.1 Empattement du tandem : 2 x 1,36 m jusqu'à 2 x 1,81  
 Ou 1 x 2,35 m et 1 x 1,36 m

**Véhicules livrés carrossés**

- 2.9 Poids à vide du véhicule en ordre de marche :  
 Ces poids peuvent augmenter en fonction des options d'équipement  
 2.9.0 Total : 7.500 Kg  
 2.9.1 Sur l'essieu 1 : 1800 Kg  
 2.9.2 Sur l'essieu 2 : 1800 Kg  
 2.9.3 Sur l'essieu 3 : 1800 Kg  
 2.9.4 Sur le pivot d'attelage : 2100 Kg  
 2.10 Porte-à-faux avant : 0,70 m à 1,90 m  
 2.11 Porte-à-faux arrière :  
 2.11.1 Sans ferrure ni accessoire : 2,16 m à 4,60 m  
 2.11.2 Avec ferrures et accessoires : 2,16 m à 5,20 m  
 2.12 Longueur hors tout : 7,86 m extensible jusqu'à 57,1 m  
 La distance entre l'axe d'attelage et l'arrière hors tout n'excédant pas 12 m pour la variante C sans extension. Pour la variante T, cette distance peut dépasser 12 m.  
 2.13 Largeur hors tout : Fixe : - 2,48 m à 2,55 m maximum en variante C  
 - 2,48 à 2,74 m en variante T  
 Avec possibilité d'un dispositif d'extension jusqu'à 3,50 m pour variantes C et T

3. MOTEUR : Sans objet

4. TRANSMISSION DU MOUVEMENT : Sans objet

**5. SUSPENSION**

- 5.1 Avant : Sans objet  
 5.2 Arrière :  
**Pneumatique** par 6 coussins élastiques sous pression d'air avec amortisseurs hydrauliques. Le circuit d'alimentation, qui comporte des réservoir(s) d'air d'une capacité totale de 60 l, est branché sur un réservoir du circuit de freinage dont il est isolé par une valve de barrage assurant l'indépendance des 2 circuits.  
**Hydraulique** : Circuit fermé. Lorsque le véhicule passe sur des dénivellations, les vérins situés de chaque côté des essieux ont tendance à rentrer. Le phénomène de suspension est obtenu par les accumulateurs oléopneumatiques (dès qu'un vérin rentre, la membrane de l'accumulateur oscille). Pour monter ce véhicule, il suffit d'ouvrir les robinets isolant la suspension et d'actionner la commande.

6. DIRECTION : Sans objet

**7. FREINAGE**

- 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 Modulateur EBS, celui-ci met en communication les réservoirs d'air d'une contenance de 100L, montés sur la semi-remorque et les cylindres montés sur les essieux. Ce circuit comporte une tête d'accouplement jaune  
 7.2 **Répartiteur de freinage** : Un modulateur de freinage EBS piloté par la pression dans le circuit de suspension, module la pression en fonction de l'état de charge du véhicule  
 7.2.1 Dispositif anti-bloqueur des roues : Le modulateur mentionné ci-dessus est à pilotage électromagnétique, celui-ci est piloté par une électronique EBS D 2S/2M ou 4S/3M. Les 2 capteurs sont montés au 2<sup>ème</sup> essieu (+ au 1<sup>er</sup> ou 3<sup>ème</sup> en cas de 4S/3M).  
 7.3 **Frein de secours** : Assuré par l'indépendance des circuits de commande du véhicule tracteur  
 7.4 **Frein de stationnement** : Constitué par un bouton poussoir situé sur la valve Prev. 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  
 7.5.2 Frein de secours : Par air comprimé  
 7.5.3 Frein de stationnement : Par vases à ressorts  
 7.6 **Assistance des freins** :  
 7.6.1 Frein de service : Oui, par air comprimé  
 7.6.2 Frein de secours : Oui, par air comprimé  
 7.6.3 Frein de stationnement : non  
 7.7 **Réservoir de fluide ou d'énergie** :  
 7.7.1 Mode d'alarme pour les défaillances : Celui du véhicule tracteur  
 7.7.2 Paramètre mesuré pour l'alarme : Sans objet  
 7.7.3 Mode de contrôle du bon fonctionnement de l'alarme : Sans objet  
 7.8 Type de freins :  
 7.8.1 Frein de service : à tambour type : SNK 300 x 200 ; TDB 0487  
 Se compose de 2 mâchoires articulées, commandées par une came en S, 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.  
 Tambour : 300 mm ; Largeur : 200 mm  
 Garnitures : Beral 1561 ou Bremskerl 6386
- | Marque essieux | Vases        | Leviers mm | Empattement extension maxi | Variante | Version |
|----------------|--------------|------------|----------------------------|----------|---------|
| SAF            | 4x24/24+2x24 | 140        | Jusqu'à 18 m inclus        | P        | 1,2,3,4 |
|                | 4x24/30+2x24 | 152        | Jusqu'à 25 m               | P        | 1,2,3   |
|                | 6x24/30      | 152        | Jusqu'à 50 m               | K        | 1,2,3,4 |
- 7.8.2 Frein de secours : à tambour  
 7.8.3 Frein de stationnement : à tambour  
 7.9 Dispositif ralentisseur : sans objet  
 7.10 Circuit de freinage pour la remorque :  
 7.10.1 Commande séparée de freinage de la remorque : Sans objet  
 7.10.2 Dispositif de freinage automatique en cas de rupture d'attelage :  
 Automatique assuré par le fonctionnement propre de la valve relais d'urgence