

11. VISITES TECHNIQUES

- 11.1 Emplacement de la plaque correcteur :
Sur le longeron droit à proximité du train roulant.
- 11.2 Pression déclarée par le constructeur : 7,5 bars
- 11.5 Longueur des bras du levier :
essieu n° 1 : 150 mm
essieu n° 2 : 150 mm
- 11.6 Course maximale des actionneurs de freins : 53 mm
- 11.7 Nature du repérage des réservoirs d'air en fonction de leur affectation :
- freinage : lettre "F"
- servitudes : lettre "S"

PROCÈS VERBAL DE RÉCEPTION PAR TYPE

Il résulte des déclarations du Constructeur et des contrôles de conformité effectués à sa demande, que la semi-remorque n° VHR S 380 2F H 1C 00001, présentée comme prototype d'une série de marque ROBUSTE KAISER, type S 380 2 F, versions 1, 2 - C, E, R, A, satisfait aux dispositions des articles : R.54 à R.62, R.79 à R.82, R.85 à R.93, R.97, R.98, R.103, R.104, R.104-1 et R. 109 du Code de la Route et des arrêtés ministériels subséquents. Pour les véhicules livrés en châssis nu, il ne pourra être vérifié qu'après montage de la carrosserie, qu'ils satisfont aux dispositions des articles R.61, R.62, R.82, R.85 à R.93, R.98, R.104 et R.104-1.

La numérotation dans la série du type commence à : VHR S 380 2F H 1C 00001.

Vu, approuvé et enregistré sous le N° 4890

Longwy, le 18 décembre 1987
L'Ingénieur des T.P.E. (Mines)

Metz, le 30 décembre 1987
Pour le Directeur Régional de l'Industrie et de la Recherche
L'Ingénieur, Chef de Division

R. MAZZOLENI

A. HUMBERT

MODIFICATION N° 1

La présente notice a été mise à jour conformément aux dispositions de l'article 5 de l'arrêté du 19 juillet 1954 modifié, relatif à la réception des véhicules. La notice modifiée s'applique à partir du numéro : VHR S 380 2 F K 1 C 00200.

Vu, approuvé et enregistré sous le N° 4936

Longwy, le 24 avril 1989
L'Ingénieur de l'Industrie et des Mines

Metz, le 5 mai 1989
Pour le Directeur Régional de l'Industrie et de la Recherche
L'Ingénieur, Chef de Division

R. MAZZOLENI

A. HUMBERT

MODIFICATION N° 2

La présente notice a été mise à jour conformément aux dispositions de l'article 5 de l'arrêté du 19 juillet 1954 modifié, relatif à la réception des véhicules. La notice modifiée s'applique à partir du numéro : VHR S 380 2 F K 1 C 00255.

Vu, approuvé et enregistré sous le N° 4971

Longwy, le 11 août 1989
L'Ingénieur de l'Industrie et des Mines

Metz, le 18 octobre 1989
Pour le Directeur Régional de l'Industrie et de la Recherche
L'Ingénieur, Chef de Division

R. MAZZOLENI

A. HUMBERT

MODIFICATION N° 3

La présente notice a été mise à jour conformément aux dispositions de l'article 5 de l'arrêté du 19 juillet 1954 modifié, relatif à la réception des véhicules. La notice modifiée s'applique à partir du numéro : VHR S 380 2 F T 2 C 00600.

Vu, approuvé et enregistré sous le N° 96 0013 54 B

Longwy, le 29 mars 1996
L'Ingénieur de l'Industrie et des Mines

Metz, le 15 avril 1996
Pour le Directeur
Le Chef de Division

R. MAZZOLENI

A. HUMBERT

KAISER S.A.

Z.I. - Route de Sorbey - 54260 LONGUYON - Tél. 82.25.95.00

Notice descriptive des véhicules ROBUSTE KAISER type S 380 2F

- FAMILLE SEMI-REMORQUES
- TYPE S 380 2F
- VERSIONS 2 (frein) C-E-R-A-(structure)

0. GÉNÉRALITÉS

- 0.1 Constructeur : KAISER S.A.
Siège social : Route de Sorbey
54260 LONGUYON
- Usine : Route de Sorbey
54260 LONGUYON
- 0.2 Marque : ROBUSTE KAISER
- 0.3 Genre : - Semi-remorque routière (S.R.E.M.)

- 0.4 Type S 380 2F
- Versions :
- 1 - Freinage
 - 2 : Frein 305 x 200
avec correcteur et antibloqueur.
 - 2 - Structure
 - C : Châssis à longerons métalliques
 - E : Châssis à longerons télescopiques
 - R : Châssis à longerons métalliques
avec rallonge arrière
 - A : Châssis à longerons télescopiques
avec rallonge arrière

- 1.3 Structure :
- Version C : châssis à longerons métalliques en construction soudée, entretoisés par des traverses.
- Version E : châssis à longerons télescopiques permettant une variation de la longueur utile pour le transport d'éléments de grande longueur.
- Version R : châssis à longerons métalliques en construction soudée, entretoisés par des traverses, avec rallonge arrière.
- Version A : châssis à longerons télescopiques et rallonge arrière permettant de transporter :
- soit des éléments de grande longueur,
- soit des éléments de dimensions différentes.

2. POIDS ET DIMENSIONS

Au sein de la présente notice, les essieux SAE type SV3 10510 3020, charge maximale 10,5 t, sont numérotés de l'avant du véhicule vers l'arrière.

- 2.1 Poids total autorisé en charge en transport Code (sous réserve des dispositions de l'article R.55 du Code de la Route) : 33 000 kg
- 2.2
- 2.3 Poids total autorisé en charge lorsque le véhicule circule sous le couvert de l'autorisation spéciale délivrée en application de l'article R.48 du Code de la Route (transports exceptionnels) : 38 000 kg sous réserve que le poids correspondant soit précisé sur le certificat de conformité et sur la plaque constructeur.
- 2.4 Charges au sol maximales admissibles sous les essieux :

	P.T.A.C.	33 000 kg	38 000 kg
2.4.1	sous l'essieu 1	10 300 kg	10 300 kg
2.4.2	sous l'essieu 2	10 300 kg	10 300 kg
2.4.3			
2.4.4			
2.4.5	sous le pivot d'attelage	13 000 kg	17 500 kg

1. CONSTITUTION GÉNÉRALE

- 1.1 Nombre d'essieux et de roues
2 essieux, 4 roues montées en jumelé
- 1.2 Caractéristiques des pneumatiques :
Vitesse d'utilisation égale ou supérieure à 100 km/h.
Rayon de roulement dynamique compris entre 0,384 m et 0,408 m.

Essieux SAE SV3 10510 3020	Capacité de charge sous train roulant
Pneumatiques, dimensions ou équivalents	20 600 kg
9.5 R 17.5 143/141 J (Jumelés)	
235 / 75 R 17.5 143/141 J (Jumelés)	

La notion d'équivalence s'apprécie à partir des critères suivants : rayon dynamique, charge maximale et vitesse autorisée.

- 2.5
- 2.6 Voie des essieux arrière :
- 2.6.1 Essieu 1 : 1,800 m à 2,200 m
- 2.6.2 Essieu 2 : 1,800 m à 2,200 m
- 2.6.3
- 2.6.4

2.7 Empattement :

P.T.A.C. MAXI	Distance entre pivot d'attelage et axe du train roulant (*)	Distance minimale entre pivot d'attelage et axe du dernier essieu arrière (5t/m)
33 000 kg	5,700 à 10,000 m	6,375 m
38 000 kg	5,700 à 10,000 m	6,375 m

Dans le cas des versions E et A, l'empattement peut être porté jusqu'à 17,500 m après allongement du véhicule (circulation sous couvert de l'article R.48 du Code de la Route).

2.7.1 Empattement du tandem :

1,350 m à 1,400 m (suspension non isostatique)
1,350 m à 1,800 m (suspension isostatique)

2.8 Poids à vide du véhicule en ordre de marche

2.8.0 Total :

Ce poids peut varier en fonction des équipements, des différences versions et des carrosseries, de 4 870 kg à 11 000 kg. (*)

2.8.1 Sous l'essieu 1 : 1 785 à 4 000 kg (*)

2.8.2 Sous l'essieu 2 : 1 785 à 4 000 kg (*)

2.8.3

2.8.4

2.8.5 Sous le pivot d'attelage : 1 300 à 3 000 kg (*)

2.9 Porte-à-faux avant : de 0,400 m à une longueur telle que la distance entre l'axe du pivot d'attelage et un point quelconque de l'avant de la semi-remorque n'exécède pas 2,040 m (*)

2.10 Porte-à-faux arrière : 1,350 m à 4,150 m (†) (à partir de l'axe du train roulant)

Dans le cas des versions R et A, une rallonge du porte-à-faux arrière de 2,500 m maximum peut être installée (circulation sous couvert de l'article R.48 du Code de la Route si nécessaire).

2.11 Longueur hors-tout sans option en circulation normale : 7,450 m à 14,040 m (*) tel que la distance entre l'axe du pivot d'attelage et l'arrière de la semi-remorque n'exécède pas 12 m.

Dans le cas des versions E, R et A, cette longueur peut être portée jusqu'à 23,000 m (circulation sous couvert de l'article R.48 du Code de la Route).

2.12 Largeur maximale hors-tout : 2,500 m (*)

2.12.1 En option largeur maximale hors-tout : 3,00 m (*)

(uniquement pour carrosserie porte-engine)
La circulation de la semi-remorque n'est possible que sous couvert d'une autorisation de transports exceptionnels.

NOTA : Pour les véhicules munis d'un ralentisseur (voir 7.9) sont admises :

a) l'augmentation du poids total autorisé en charge d'une valeur égale au poids de ce ralentisseur, des accessoires et ferrures nécessaires à son montage et à son fonctionnement et ce, dans la limite de 500 kg.

b) l'augmentation de la charge maximale admissible sous les essieux arrière et ce, dans la limite de 400 kg.

(*) Les poids et dimensions exacts du véhicule sont donnés sur le certificat de conformité.

3.

4.

5. SUSPENSION

5.1

5.2

Arrière : essieux rigides

- suspension à 4 ressorts à lames avec balanciers d'équilibrage des charges

- réglages d'entraxes et de parallélisme des essieux par bielles. Variante :

- suspension pneumatique (indépendante ou non) par 4 coussins élastiques sous pression d'air, avec amortisseurs hydrauliques, alimentée par le circuit de freinage par l'intermédiaire d'une valve de barrage.

7. FREINAGE

7. Conforme à la directive 71/320/CEE modifiée en dernier lieu par la directive 91/422/CEE.

Nota : leviers auto-régulateurs en option

Caractéristiques des freins :

7.0. Frein :

- marque et type : SAE S 3320 ou 3020
- charge maximale : 12 000 kg
- couple maxi à la came : 2250 Nm
- dimensions du frein : 305 x 200 mm
- garniture couverte par la réception : BERAL 1541

Couples de freinage adoptés :

	essieu 1	essieu 2
vases	24	24
leviers	150 mm	150 mm
course maximale	53 mm	53 mm

7.1 Frein de service : agit sur les 4 roues.

Il est assuré par 2 conduites.

7.2 Répartiteur de freinage : Les véhicules sont munis d'un correcteur automatique qui module les efforts de freinage en fonction de la charge sur le train roulant.

7.2.1. Système anti-bloqueur des roues :

Marque et type	Nombre de dents de la couronne	Nombre de capteurs	Nombre d'électro-valves	Essieu(x) contrôlé(s) directement par ses propres capteurs	Essieu(x) contrôlé(s) indirectement par les capteurs du ou des essieux directement contrôlé(s)	Régulation (*)
WABCO VARIO 4S/2M	80	4	2	N° 1 et 2		Essieux 1,2 MSR
WABCO VARIO 2S/2M	80	2	2	N° 2	N° 1	Essieux 1,2 MSR
GRAU MGX2E	80	2	1	N° 1	N° 2	Essieux 1,2 G
GRAU DCX	80	4	2	N° 1 et 2		Essieux 1,2 MAR
GRAU MODAL 2S/1M	80	2	1	N° 1 ou 2	N° 2 ou 1	Essieux 1,2 G
GRAU MODAL 2S/2M	80	2	2	N° 1 ou 2	N° 2 ou 1	Essieux 1,2 MSR
GRAU MODAL 4S/2M	80	4	2	N° 1 et N° 2		Essieux 1,2 MSR
GRAU MODAL 4S/3M	80	4	3	N° 1 et 2		Essieu 1 MSR Essieu 2 MAR

*) - Régulation globale (G)

Le circuit de régulation agit sur toutes les roues de la semi-remorque. Il comporte deux roues polaires, deux capteurs, une électro-valve couplés à l'unité de commande électronique. Les signaux émis par les capteurs sont transmis à l'unité de commande qui pilote l'électro-valve.

- Régulation modifiée par côté (MSR)

Le circuit de régulation agit de façon indépendante sur les roues situées d'un même côté de la semi-remorque. Chaque côté est contrôlé par une roue polaire, un capteur, une électro-valve couplés à l'unité de commande électronique. Les signaux émis par le capteur situé du même côté de la semi-remorque que l'électro-valve sont transmis à l'unité de commande électronique qui pilote l'électro-valve.

- Régulation modifiée par essieu (MAR)

Le circuit de régulation, pour l'essieu, comporte deux roues polaires, deux capteurs, une électro-valve couplés à l'unité de commande électronique. Les signaux émis par les capteurs de chacune des roues sont transmis à l'unité de commande électronique qui pilote l'électro-valve.

L'alimentation du dispositif anti-blocage a lieu :

- soit à travers la prise spécifique antiblocage ISO 7638.
- soit à travers la prise spécifique antiblocage ISO 7638 et à travers la prise d'alimentation des feux stop ISO 1185 (24N) (alimentation mixte).

7.3 Frein de secours :

- circuit de freinage à 2 conduites : pas de frein de secours indépendant.

7.3.1 Frein en cas de rupture d'attelage :

automatique par réserve d'énergie sur le véhicule.

7.4 Frein de stationnement :

mécanique par système à vis sur deux essieux.

7.5 Mode de transmission des efforts aux roues :

7.5.1 Frein de service : par air sous pression.

7.5.2 Frein de secours : par air sous pression.

7.5.2.1 Frein en cas de rupture d'attelage : par air sous pression.

7.5.3 Frein de stationnement :

par câble et tringlerie

7.6 Assistance des freins :

7.6.1 Frein de service : par air comprimé

7.6.2 Frein de secours : par air comprimé

7.6.2.1 Frein de rupture d'attelage : par air comprimé

7.6.3 Frein de stationnement : non

7.7 Réserve de fluide ou d'énergie :

Équipement des freins	Vases simples
Version 2, C et R	60 + 20 litres ou 2 x 40 litres minimum
Version 2, E et A	60 + 20 + 30 litres ou 2 x 40 + 30 litres minimum

7.7.1 Mode d'alarme pour les défaillances :

Témoin optique sur véhicule tracteur et/ou témoin optique visible même à la lumière du jour dans le champ de rétrovision du conducteur, informant ce dernier de toute panne de l'alimentation électrique et/ou du câblage extérieur au calculateur du dispositif antiblocage.

7.8 Type de frein :

7.8.1 Frein de service : à tambours.

7.8.2 Frein de secours : à tambours.

7.8.2.1 Frein de rupture d'attelage : à tambours.

7.8.3 Frein de stationnement : à tambours.

7.9 Ralentisseur : en option

Ralentisseur électrique agissant sur les roues d'un essieu par l'intermédiaire d'une transmission mécanique ou dans le cas d'essieu à assistance hydraulique, par moteur de retenue situé dans chaque roue.

8. CARROSSERIE

8.1 La carrosserie est précisée sur le certificat de conformité.

Différents modèles

Abréviations

Porte-engins PTE ENG

Divers (non spécifié) NON SPEC

8.2 à 8.8 Sans objet.

8.9 Dispositif de protection latérale : profil tubulaire ou profil plié.

8.10 Dispositif homologué de protection contre l'encastrement : tube carré ou profilé.

8.11 Système homologué anti-projections

La présence des systèmes anti-projection est précisée sur le certificat de conformité. Il existe en effet des possibilités d'exemption.

9. ÉCLAIRAGE ET SIGNALISATION

9.1

9.2

9.3 Feux de position :

9.3.1 Avant : 2 indépendants

9.3.2 Latéraux : 2 à 6 suivant la longueur

9.4 Feux rouges arrière : 2 ou 4 groupés et (ou) combinés

9.5 Indicateurs de changement de direction :

9.5.1

9.5.2 Arrière : 2 ou 4 groupés

9.6 Feux stop : 2 ou 4 groupés

9.7 Éclairage de la plaque d'immatriculation :

9.7.1 1 ou 2 indépendants ou combinés

9.8 Dispositifs réfléchissants :

9.8.1 Avant : 2 indépendants ou combinés avec feux de position avant

9.8.2 Latéraux : 2 à 6 de chaque côté suivant la longueur

(peuvent être combinés avec les feux de position latéraux)

9.8.3 Arrière : 2 triangulaires

9.9 Feux de détresse : fonctionnement simultané de tous les feux de changement de direction, commandés à partir du véhicule tracteur.

9.10 Feux de marche arrière : 1 ou 2 en option, indépendant ou groupés.

9.11 Feux de brouillard arrière : 1 ou 2, indépendants ou groupés

9.12 Feux d'encombrement :

9.12.1 Avant : 2 indépendants (peuvent être remplacés par 2 ou 4 feux bicolores latéraux).

9.12.2 Arrière : 2 ou 4 indépendants (peuvent être remplacés par 2 ou 4 feux bicolores latéraux).

9.13 Dispositif de signalisation complémentaire arrière : oui

Catégorie I, II, ou III, suivant carrosserie.

10 - DIVERS

10.1

10.2 Marques d'identité :

10.2.1 Emplacement de la plaque constructeur :

sur le longeron à l'avant droit du véhicule.

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

sur le longeron à l'avant droit du véhicule à proximité de la plaque constructeur.

10.2.3 Structure du numéro d'identification :

V H R S 380 2F H 1 C 00001

N° dans la série du type

- H : année de fabrication (code ISO)

- 1C : version

- 00001 : N° d'ordre

Type

Code constructeur

10.2.4 La série des numéros d'identification commence à :

VHR S 380 2F H 1 C 00001

10.3 Marquage du PTAC et des charges au sol maximales admissibles sous les essieux et le pivot d'attelage.

La plaque constructeur indique la valeur maximale du PTAC : 33 000 kg retenu en transport exceptionnel et les charges au sol maximales admissibles correspondantes sous les essieux et le pivot d'attelage.

La plaque "Poids et Dimensions" (article R.98) située à l'avant droit du véhicule indique le PTAC adopté.

10.4

10.5 Le véhicule est muni d'un extincteur conformément à l'arrêté ministériel du 2 mars 1995. Sa présence est précisée sur le certificat de conformité.

CERTIFICAT DE CONFORMITÉ

Je soussigné, KAISER S.A., Constructeur, certifie :

A) Que le véhicule :
 1° Genre : S.R.E.M.
 2° Marque : ROBUSTE KAISER
 3° Type : S 380 2 F Version 2C (6)
 4° N° d'identification : VHRS 380 2 F 12C00745
 10° Poids total autorisé en charge (4) : 33 000 kg
 Ralentisseur (1) : ~~OUI~~ - NON
 Majoration pour ralentisseur (1) : / kg

CARROSSE (4)

5° Carrosserie : PTE ENG
 9° Dimensions : Largeur 2,550 m
 Longueur 11,850 m
 Surface 30,22 m²
 11° Poids à vide : 7 040 kg
 13° Charge utile : 25 960 kg

DIMENSIONS MAXIMALES AUTORISÉES (7)

Porte-à-faux avant maxi : 1,400 m
 Porte-à-faux arrière maxi (2) : 2,400 m
 Longueur maxi : 11,850 m
 Empattement :
 - du tandem : 1,400 m
 - axe d'attelage / axe du train roulant : 8,050 m
 Allongement maxi (version E, R, et A) (6) : m
 Poids à vide sous pivot d'attelage : 1,580 kg
 Poids à vide sous train roulant : 5 460 kg
 Système anti-projections : ~~OUI~~ - NON (1)
 Extincteur : OUI
 Leviers de freins auto-régulateurs : ~~OUI~~ - NON (1)

Charges maximales admissibles sous le pivot d'attelage et sous le train roulant

	TRANSPORT CODE	TRANSPORT EXCEPTIONNEL (*)
P.T.A.C.	(1) 00 33 000	38 000
Charge maximale admissible sous pivot d'attelage (1) 00	13 000	17 500
Charge maximale admissible sous le train roulant (1) 00	20 600	20 600

(*) Si cette option est choisie, le véhicule pourra circuler, soit à 33 000 kg en transport Code, soit de 33000 kg à 38000 kg en transport exceptionnel. La carte grise, barrée de rouge, portera sous la rubrique PTAC, la mention 33000 kg, et au verso la mention suivante : "PTAC de 33000 kg à 38000 kg, sous couvert de l'autorisation spéciale prévue par l'article R.48 du Code de la Route (transports exceptionnels). La réception et l'immatriculation ne peuvent être considérées comme une condition suffisante à l'octroi d'une telle autorisation".

est entièrement conforme au prototype ayant fait l'objet du procès-verbal de réception ci-dessus.

B) Que ce véhicule sort de nos usines le : 28/02/01

Pour être livré à :

N° d'immatriculation :

[]

à remplir par la Préfecture

Fait à LONGUYON, le 28/02/01

Le Constructeur,



- (1) Barrer les mentions inutiles.
 (2) Mesuré à partir de l'axe du train roulant.

(3)
 (4) NOTA : Toute transformation de ce véhicule susceptible de modifier sa situation au regard des articles R.54 à R.62, et R.79 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 portées sur le certificat de conformité (en particulier pour les organes qui font l'objet d'une prescription de conformité à un texte réglementaire), doit faire l'objet d'une déclaration à la Préfecture et lorsque les textes l'imposent, d'une réception à titre isolé par la D.R.I.R.E.

(5)
 (6) Pour les versions E, R, et A, la carte grise doit porter la mention suivante : "Circulation soumise à autorisation de transport exceptionnel, lorsque la longueur du véhicule ou celle de l'ensemble routier dont il fait partie excède les limites réglementaires".

(7) Non compris ferrures et charnières.

Code	Ind.	Mise à jour
D 01003054	A	23/04/96