

CRICS DE CHANGEMENT DE ROUE

Page 1/5

Sans restriction d'utilisation

SOMMAIRE

1. OBJET	1
2. PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES	1
3. EXPRESSION SUR DOCUMENTS	1
4. CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES	2
4.1. GÉNÉRALITÉS	2
4.2. PROTECTION	2
4.3. GRAISSAGE DE L'APPAREIL	2
4.4. TENUE EN TEMPÉRATURE	2
5. PERFORMANCES	2
5.1. RANGEMENT, MISE EN PLACE	2
5.2. CHARGE, IMMOBILISATION DU VÉHICULE, SOL	2
5.3. ENCOMBREMENT, COURSE	3
5.4. STABILITÉ	3
5.5. EFFORT DE MANOEUVRE MAXIMUM, TENUE DU CRIC	3
5.6. ESSAI DE RUPTURE SOUS CHARGE	3
ANNEXE	4
6. HISTORIQUE ET DOCUMENT CITÉS	5
6.1. HISTORIQUE	5
6.2. DOCUMENTS CITÉS	5
6.3. EQUIVALENT À :	5
6.4. CONFORME À :	5
6.5. MOTS CLEFS	5

1.OBJET

Le présent cahier des charges a pour but de définir, hors normes "cric" particulières, les spécifications auxquelles doivent satisfaire les crics de changement de roue ainsi que les essais et résultats à obtenir pour en assurer la qualité.

2.PRESCRIPTIONS GENERALES

Ces prescriptions sont celles du cahier des charges B20 0110.

3.EXPRESSION SUR DOCUMENTS

L'application des exigences du présent cahier des charges doit être indiquée sur les documents sous la forme suivante : CDC B27 7210.

En outre, le plan fonctionnel doit porter les indications ci-après :

- couple de manoeuvre maximal à vide, cric replié, à la première ou à la deuxième manoeuvre (voir § 5.1),
- couple de manoeuvre maximal, sous la charge verticale maximale, à la position la plus défavorable (voir § 5.5.2),
- couple maximal d'essai de sécurité à la rupture, correspondant à 250 N à la manivelle,
- effort, fonction de la course de levée, et la trajectoire par rapport au sol du point de levée.

4. CARACTERISTIQUES GENERALES

4.1. GENERALITES

Les conceptions, matières, protections et présentation non définies au plan fonctionnel, sont laissées à l'initiative des Fournisseurs, mais devront être acceptées par les services techniques du Groupe et seront précisées sur les dossiers du Fournisseur.

4.2. PROTECTION

Les appareils fournis devront avoir une tenue à la corrosion acceptable dans des conditions normales d'utilisation ou de stockage.

Le revêtement de chaque pièce sera contrôlé par le Fournisseur selon les méthodes d'essai spécifiques figurant sur les normes propres à chaque type de revêtement.

Le niveau de protection ne devra jamais être inférieur :

- pour les pièces peintes, à la catégorie A du cahier des charges B20 1100,
- pour les pièces zinguées, à Z10F suivant norme B15 4100.

4.3. GRAISSAGE DE L'APPAREIL

Les pièces en frottement doivent être graissées correctement, la graisse utilisée doit être adhésive et avoir une bonne tenue à l'eau.

4.4. TENUE EN TEMPERATURE

Les appareils doivent avoir une bonne tenue et un fonctionnement normal pour des températures comprises entre - 30 °C et 85 °C.

5. PERFORMANCES

5.1. RANGEMENT, MISE EN PLACE

Pour faciliter le rangement et la mise en place sous véhicule, la vis doit pouvoir être manoeuvrée à la main ; généralement un couple de 2 N.m donne satisfaction dans la plupart des cas à la 1^{ère} ou 2^{ème} manoeuvre.

5.2. CHARGE, IMMOBILISATION DU VEHICULE, SOL

Le véhicule étant immobilisé conformément aux indications figurant sur la notice client (qui devra spécifier les conditions limites d'emploi et les conditions de calage), le cric doit permettre la levée de la roue à changer, dans les cas compris entre ODM et véhicule dans les configurations suivantes :

VEHICULE	CONDITIONS DE CHARGE
VP 4 ou 5 places	3 passagers (*) + 40 kg dans le coffre
Autres	PTC moins conducteur (*)

(*) 1 Personne = 70 kg.

Les conditions ci-après doivent être satisfaites :

- sur sol horizontal et sur sol avec pente à 5 % et dévers à 8 %, l'immobilisation est obtenue par l'intermédiaire du frein à main et de la transmission (calage du véhicule si nécessaire),
- la semelle du cric doit assurer une portance, ainsi qu'une stabilité et une adhérence convenables sur tous les types de sols suivants : béton, asphalte.