

RISQUES LIÉS AU FREINAGE DES VÉHICULES ARTICULÉS

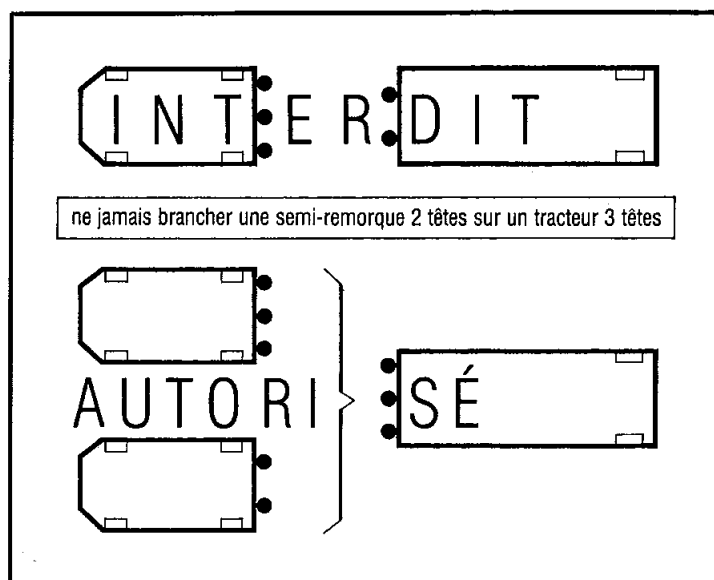
*Recommandations adoptées par le Comité technique national des transports et de la manutention
et le Comité central de coordination lors de leurs réunions
des 3 décembre 1982 et 23 février 1983*

On observe encore de nombreux accidents graves et mortels où est impliqué un poids-lourd articulé (avec remorque et semi-remorque) et dont l'une des causes est :

- la perte totale ou partielle d'efficacité des freins,
 - la perte d'adhérence provoquée ou non par un blocage des roues.
 - le freinage déséquilibré entre les différents essieux.
- Pour éviter ce type d'acci-

dents, un certain nombre de précautions peuvent être prises.

En complément des textes réglementaires en vigueur, il est recommandé aux chefs d'entreprise dont tout ou partie du personnel relève du régime général de la Sécurité sociale et qui utilisent même à titre secondaire ou occasionnel des véhicules articulés, de prendre ou de faire prendre les mesures de prévention qui suivent :



Recommandations

1. FORMATION

Assurer la formation technique spécialisée sur les problèmes de freinage :

- des conducteurs routiers,
- des chefs de parc,
- des responsables de l'entretien du parc de véhicules, d'une façon périodique et systématique, dans le but de leur donner une bonne connaissance de leur outil de travail, de ses limites et de l'évolution de la réglementation.

2. LES OPÉRATIONS

2.1. Branchements

Procéder aux branchements des têtes d'accouplement du tracteur de la manière suivante :

a) *ne pas brancher* un tracteur à trois têtes avec un véhicule remorqué à deux têtes ; ainsi, toutes les têtes situées sur le tracteur doivent être branchées.

b) brancher d'abord la tête rouge du tracteur sur son homologue, croisée ou non du véhicule remorqué (circuit dit automatique ou d'urgence).

c) brancher la tête milieu du tracteur (si elle existe) sur la tête milieu du véhicule remorqué.

● ne pas utiliser la tête milieu du véhicule remorqué, si le tracteur n'a pas de tête milieu ;

● repérer celle-ci par *la couleur noire* ;

d) ne pas brancher la tête extérieure du tracteur (ou la deuxième en cas de deux lignes seulement) sur une tête milieu du véhicule remorqué mais sur la troisième tête disponible (circuit direct ou de service).

● repérer les têtes de ce circuit *en jaune* (ancienne couleur bleue).

2.2. Avant démarrage

- vérifier que les branchements entre tracteur et véhicule remorqué sont bien réalisés et que les robinets d'arrêt (s'ils existent) sont *bien ouverts* ;

- vérifier que la pression d'air dans les réservoirs est bien à 6,5 bars et que les circuits fonctionnent.

2.3. Circulation

- en cas d'existence sur le tracteur d'un levier actionnant le robinet de frein de remorque, permettant de freiner l'ensemble articulé par le véhicule remorqué, n'utiliser cette possibilité que rarement et sur les parcours difficiles ;

- en cas de parcours très accidenté, utiliser le frein moteur et le ralentisseur s'il existe, mais ne jamais descendre une côte au point mort.

3. LES AMÉNAGEMENTS AU CIRCUIT DE FREINAGE

3.1. éviter d'installer :

- un robinet d'arrêt au niveau des branchements ;

- un circuit permettant d'actionner le robinet de frein du véhicule remorqué.

3.2. équiper les branchements de têtes d'accouplement ISO ou, à défaut, d'adaptateurs permettant de brancher le véhicule remorqué ayant des têtes d'accouplement ISO avec un tracteur muni de têtes à clapet.

3.3. rendre interchangeable tout parc de véhicules articulés en réalisant les adaptations nécessaires.

4. ENTRETIEN

4.1. Procéder à une vérification périodique et pré-

ventive de l'ensemble du circuit de freinage et notamment :

- des différentes valves pneumatiques,
- des garnitures de frein et des récepteurs (vases à diaphragme ou pistons),
- des têtes d'accouplement, des flexibles, raccords et joints.

4.2. Faire contrôler par des spécialistes, formés et équipés dans ce but, le réglage et le bon fonctionnement :

- de la valve double pilotage sur le tracteur, notamment quand elle est réglable (valve de prépondérance),

- des valves de répartition de l'effort de freinage ou correctrices (réglage des longueurs de levier et pressions délivrées),

- des temps de réponse et de la conformité des taux de freinage à la réglementation en vigueur.

4.3. Consigner les dates et résultats des vérifications et contrôles sur un registre ou carnet spécial.

COMMENTAIRES

Sur le paragraphe 1 - Cette information peut inclure :

- la théorie du freinage et des divers paramètres intervenant dont notamment la distance de freinage en fonction de la vitesse,

- la réglementation et les contrôles,

- les circuits de freinage et les composants,

- les problèmes de sécurité du freinage,

- l'entretien périodique et préventif,

- l'influence de la charge sur le comportement du véhicule (notion de répartition de charge et de centre de gravité),

- les vérifications à faire avant chaque départ ou arrêt prolongé,

- les réactions à avoir devant les incidents classiques.

Sur le paragraphe 2.1.

- dernier alinéa

Il a paru utile de rappeler ce règlement vu son importance pour la sécurité des conducteurs routiers (art. 60 - arrêté 28-8-55).

(voir schémas)

Sur le paragraphe 2.3.

- premier alinéa

En effet, l'usage abusif de cette facilité provoque une usure plus rapide des freins du véhicule remorqué, celui-ci ayant perdu son efficacité de freinage, "pousse" l'ensemble.

- deuxième alinéa

de la même façon un échauffement excessif des freins entraîne une perte d'efficacité de ceux-ci.

Sur le paragraphe 3

- quatrième alinéa

Il y a généralement peu de problèmes quand un parc de véhicules articulés est homogène et parfaitement interchangeable.

L'interchangeabilité est difficile à réaliser quand les caractéristiques du véhicule remorqué ne sont pas connues à l'avance. L'initiative des adaptations possibles devrait revenir à l'utilisateur de tracteurs.

Sur le paragraphe 4

- deuxième alinéa

A titre indicatif, la fréquence de réglage des valves et des temps de réponse est de l'ordre de 50 000 km ou au maximum un an.