

# Bulletin technique

complément du *Guide de vérification mécanique des véhicules routiers*

N° 14

## Levier de frein à réglage automatique

<b>Objet :</b>	<b>Méthode de vérification</b>
<b>Références :</b>	<b><i>Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers, art. 38, 8°</i></b> <b><i>Guide de vérification mécanique des véhicules routiers, p. 92</i></b>

Tous les véhicules lourds construits après mai 1996 qui sont équipés d'un système de freinage pneumatique doivent être munis de leviers de frein à réglage automatique.

La course de la tige de commande qui excède la valeur maximale d'ajustement prévue par le fabricant des freins constitue l'une des déficiences les plus fréquentes sur un véhicule lourd muni de freins pneumatiques. En plus de maintenir la puissance de freinage, l'ajustement adéquat des freins diminue la consommation d'air lors de chaque application et réduit l'utilisation du compresseur et de ses composantes.

### **Méthode permettant le rattrapage optimal du jeu ou de l'espace entre les garnitures et le tambour**

Pour les véhicules munis de freins à tambour et de leviers de frein à réglage automatique, une méthode simple et sécuritaire permet de rattraper le jeu ou l'espace entre les garnitures et le tambour afin que le freinage soit optimal. Cette méthode s'effectue de la façon suivante :

1. Attendre le refroidissement complet des freins.
2. Relâcher le frein de stationnement.
3. Amener la pression d'air dans le système au maximum (120 lb/po<sup>2</sup>).
4. Appuyer à fond sur la pédale de frein pendant cinq secondes et la relâcher complètement.
5. Exécuter l'étape précédente quatre ou cinq fois de suite pour permettre aux leviers de frein à réglage automatique de s'ajuster.

Bien qu'elle ne soit pas obligatoire, cette méthode peut facilement s'intégrer à la ronde de sécurité. Si cette procédure n'est pas effectuée sur une base régulière, il est probable que l'étape 4 doive être exécutée plus de cinq fois pour assurer le rattrapage optimal.

## Vérification du levier de frein à réglage automatique

Après avoir réalisé la méthode permettant le rattrapage optimal du jeu ou de l'espace entre les garnitures et le tambour, veuillez mesurer les courses de tige de commande. Lors d'une vérification mécanique réalisée par un contrôleur routier ou un mandataire de la Société, afin de garantir un rattrapage optimal, une douzaine d'applications vigoureuses des freins (étape 4) devra être réalisée par le conducteur du véhicule, alors que le moteur est en marche et que la pression d'air dans le système est d'au minimum 100 lb/po<sup>2</sup>.

Lorsque la variation de la course des tiges de commande sur un même essieu excède 6,4 mm (1/4 po), sans dépasser la valeur maximale prévue par le fabricant, les leviers de frein à réglage automatique devraient être considérés comme conformes puisque différents facteurs peuvent expliquer cette variation.

Dans le cas où la course d'une tige de commande excède de 6,4 mm (1/4 po) ou plus la valeur maximale prévue par le fabricant, le levier de frein à réglage automatique devra être considéré comme non conforme et une défectuosité devrait être signalée. Une note à ce sujet pourra également être ajoutée dans les remarques du *Certificat de vérification mécanique (CVM)*.

## Défectuosité relative au levier de frein à réglage automatique défectueux

Lorsqu'un levier de frein à réglage automatique est considéré comme non conforme et qu'une défectuosité est signalée, il est important qu'un mécanicien examine le système de freinage du véhicule le plus tôt possible afin de diagnostiquer le problème.

Pour conformer la défectuosité, une preuve de réparation ou de remplacement des composantes (facture, etc.) devra être présentée par le propriétaire. À défaut de pouvoir présenter cette preuve, la composante devra continuer d'être considérée comme non conforme, et ce, même si la course de la tige de commande répond désormais aux exigences réglementaires.

### Important

Un levier de frein à réglage automatique adéquat ne devrait pas être ajusté manuellement. Lorsqu'un levier de frein ne permet plus de rattraper le jeu ou l'espace entre les garnitures et le tambour, cette composante devrait être remplacée.

## POUR EN SAVOIR PLUS

> Consultez le [Guide de vérification mécanique des véhicules routiers](#)

> Consultez le document [Les bonnes pratiques à l'égard des freins pneumatiques à tambour](#)

Société de l'assurance  
automobile

Québec 

Avec vous,  
au cœur de votre sécurité