

Principe de fonctionnement

Frein de service : lors d'un freinage, la remorque vient pousser sur l'arrière du véhicule tracteur, ce qui engendre une force horizontale sur la commande de frein à inertie.

Cette force de poussée se transmet aux freins par l'intermédiaire de la tringlerie et des câbles, jusqu'aux écarteurs de freins, poussant les mâchoires en appui dans les tambours.

LA REMORQUE EST FREINÉE.

Marche arrière : le véhicule tracteur en reculant, freine la remorque de la même manière (1).

Mais les tambours en tournant en marche arrière, entraînent par adhérence les mâchoires débrayables des freins.

Ces mâchoires spéciales « Recul Auto » permettent d'éliminer le freinage sur la totalité de la course de la commande de frein.

LA REMORQUE PEUT RECULER.

En repartant en marche avant, la mâchoire débrayable revient à sa position initiale et le frein est à nouveau prêt à fonctionner.

(1) La course d'enfoncement de l'attache à inertie est inférieure à celle correspondant à l'effacement des mâchoires R.A.

Frein de stationnement : le frein de parc devant agir aussi bien en marche avant qu'en marche arrière, on ajoute un ressort de compression précontraint (ou un ressort à gaz suivant modèle) dans la tringlerie de freinage.

Le ressort agissant directement sur le frein à main, il lui procure en marche arrière, une course d'une valeur très largement supérieure à la course d'effacement des mâchoires « Recul Auto ».

Malgré leurs retraits, celles-ci seront maintenues en pression contre le tambour grâce à la réserve d'effort et de course fournie par le ressort.

