



### 1.1.6. FREIN DE RUPTURE

#### 1.1.6.2. FONCTIONNEMENT

##### 1.1.6. RUPTURE D'ATTELAGE

La rupture d'attelage ne concerne que les véhicules remorqués. Pour les véhicules équipés d'une valve à desserrage rapide permettant de neutraliser la rupture, il y a lieu de vérifier également son fonctionnement :

- La conduite d'alimentation (main rouge) est débranchée par le conducteur;
- Un premier essai de démarrage de l'ensemble est réalisé, en marche avant puis en marche arrière (pour le contrôle du jeu d'attelage). Le blocage des roues du véhicule remorqué est vérifié (*Attention: pendant l'essai, s'assurer qu'aucun frein du véhicule tracteur n'est appliqué*)
- Pour les véhicules équipés d'une commande de valve de desserrage rapide, le contrôleur l'actionne en appuyant sur la commande de couleur noire : la rupture est neutralisée main rouge enlevée. Un deuxième essai de démarrage, en marche avant, est réalisé afin de vérifier le non blocage des roues.
- Le conducteur rebranche la main rouge : la valve de desserrage rapide doit revenir automatiquement en position route (*Retour du bouton noir dans sa position initiale*).  
Frein en cas de rupture d'attelage dans le cas d'un véhicule remorqué équipé d'EBS. :  
Le freinage automatique provoqué par la rupture de la conduite d'alimentation (conduite automatique) n'est obtenu, pour certains circuits de freinage EBS, que si la pression dans le réservoir de freinage est inférieure à 4,5 bar. À une pression plus élevée, un témoin d'alerte informe le conducteur.

En visite technique, lors de la simulation de la rupture d'attelage, les cas suivants peuvent être rencontrés :

- la pression dans le réservoir est  $\geq 4,5$  bar si la conduite automatique seule est débranchée pas de frein de rupture si la conduite automatique et le câble électrique alimentant l'EBS sont débranchés le frein de rupture doit fonctionner.
- la pression dans le réservoir est  $< 4,5$  bar *la conduite automatique est débranchée le frein de rupture doit fonctionner*

Pour les semi-remorques à attelage automatique on effectuera une simulation de décrochage. Attention, cet essai ne doit jamais être effectué sur une pente dont la déclivité est orientée vers l'arrière de l'ensemble.

#### **Arrêté du 18 août 1955**

• «3. *Équipement concernant les cas de rupture d'attelage* :  
«Sur un véhicule remorqué, que le frein de service soit obligatoire ou installé volontairement par le constructeur, le système de freinage doit être tel que le véhicule remorqué s'arrête automatiquement en cas de rupture d'attelage pendant la marche.

«Les véhicules remorqués des catégories R1 et S1 sans système de freinage doivent être

équipés d'une attache secondaire qui, en cas de rupture du dispositif d'attelage, empêche le timon de toucher le sol et assure un guidage résiduel.

«Si un véhicule remorqué est équipé d'un dispositif permettant la mise hors service du système de freinage, autre que le frein de stationnement, ce dispositif doit être conçu et construit de telle sorte qu'il soit obligatoirement ramené en position de repos, au plus tard lorsque le véhicule est à nouveau alimenté en air comprimé ou en huile hydraulique.

«Cet équipement doit répondre aux prescriptions du point 5 de l'annexe au présent arrêté relative au freinage des véhicules agricoles remorqués réceptionnés pour une vitesse maximale de 40 km/h.

#### 1.1.6.2.1. Non fonctionnement | R |

- Non blocage des roues du véhicule remorqué lors du désaccouplement de la main automatique (rouge) ou lors d'une simulation de décrochage pour les SREM à attelage automatique.
- Pour les véhicules EBS, dans certains cas, pour s'assurer du bon fonctionnement du frein de rupture d'attelage, il convient de respecter la procédure décrite aux prescriptions particulières de la présente procédure §1.1.6. du point 5.2 (prescriptions particulières)
- Non retour de la commande de valve de desserrage rapide en position route après rebranchement de la main rouge (voir §1.1.6. du point 5.2 Prescriptions). *En cas d'anomalie au 2<sup>ème</sup> essai de démarrage, se reporter au point 1.2.9. (1.2.9.1.1.- Détérioration notable – Sursis : Valve cassée, fissurée ou non fonctionnement de la valve de desserrage rapide lors du 2<sup>ème</sup> essai de démarrage prévu lors du contrôle du point 1.1.6.).*

