

BUT

Transmettre l'effort de freinage aux freins de roue.

Régler automatiquement la position de l'axe de transmission, pour compenser l'usure des garnitures et permettre aux cylindres de frein de fonctionner continuellement avec une course optimale.

DESCRIPTION

Le mouvement tangentiel exercé par le cylindre de frein sur le levier-came est transformé en un mouvement de rotation de l'axe de transmission commandant les comes de frein de roue.

Le chapeau d'arrêt 4 hexagonal est relié à la vis sans fin 6 par cannelures. La bague 9 est logée librement entre le chapeau d'arrêt 4 et le levier.

La bague 9 porte une fourchette de réglage 3 munie de deux dents et fixée par deux vis. Le rivet 2 sert de détrompeur en cas de remplacement de la fourchette. Les logements de même diamètre des pièces 4 et 9 reçoivent un ressort de torsion 7 à fil de section carrée, monté précontraint.

Ce ressort 7 permet dans le sens de l'enroulement un mouvement relatif de rotation des deux pièces 4 et 9. Dans le sens contraire de l'enroulement, ce mouvement est bloqué, car la limitation du diamètre du ressort provoque une force radiale qui augmente fortement l'effort de friction. La bague tournante 9 est immobilisée axialement, par le ressort de pression 10 et le disque de friction 11, afin d'éviter tout dérèglement causé par les vibrations lors de la marche du véhicule.

Le levier-came automatique peut remplacer facilement un levier-came à réglage manuel. Il suffit seulement de prévoir, sur le support de l'arbre de frein par exemple, un doigt 5 de longueur 120 mm maxi, servant de point fixe.

FONCTIONNEMENT

En position frein desserré et selon le sens de rotation, la première dent de la fourchette est en contact avec le doigt fixe 5 (voir croquis).

Au cours du freinage l'espace entre la deuxième dent de la fourchette et le doigt fixe 5 (cote \times schéma d'installation) est parcourue par la fourchette. Dès que la deuxième dent de la fourchette entre en contact avec le doigt 5 le réglage automatique commence.

L'écartement de la fourchette et le diamètre du doigt fixe 5 (cote \times entre les deux points de contact) sont dans la pratique déterminés d'une part par la course totale du cylindre lors d'un actionnement à fond du frein, et d'autre part par la longueur du bras de levier.

Ce n'est que lors du dépassement de la course prescrite (usure des garnitures), que la fourchette de réglage 3 sera retenue par le doigt fixe, tandis que le levier-came continuera son mouvement. De ce fait la bague 9 se déplace avec la fourchette 3 sur la vis sans fin 6 par enroulement libre du ressort 7.

Au desserrage du frein, le mouvement du levier-came est inversé, l'autre dent de la fourchette vient s'appliquer sur le doigt fixe avant que le piston du cylindre ne vienne en butée.

L'effort de rappel du frein et le ressort de rappel agissent alors par l'intermédiaire du levier-came sur le piston du cylindre, jusqu'en butée, et de ce fait les pièces 8 et 4 se retrouvent en position initiale.

Mais comme dans ce sens le ressort se bloque, la vis sans fin tourne en même temps.

Dès cet instant, le levier-came se trouve réglé en position optimale.

MONTAGE

Veiller à l'orientation correcte du levier et tout particulièrement au bon sens d'actionnement.

Il n'y a pas de recommandations au montage, étant donné les conditions spécifiques à chaque véhicule.

Lubrifier avant montage, avec de la graisse graphitée pour éviter des difficultés de remplacement dues à la corrosion.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

n° de catalogue	profil des cannelures
433 578 ...	BNA 42.1,5.27 Pre 22.151
433 577 ...	A 8×32×38 DIN 5463
433 576 ...	N 42.1,5.9 H DIN 5480
433 575 ...	A 40×36 DIN 5482
433 574 ...	30×34 DIN 5481
433 573 ...	A 38×34 H 10 DIN 5482
433 572 ...	36×40 DIN 5481
433 571 ...	SAE 1½" 10 C Spline

NOTA : Pour les véhicules tracteurs on utilise, en général, un doigt de $\varnothing 12$ mm et on adapte la largeur de la fourchette en fonction de la course du cylindre de frein ; pour les véhicules remorqués on utilise une fourchette de 30 mm d'écartement et un doigt dont le \varnothing est adapté à la course du cylindre de frein.

Ces leviers peuvent supporter des efforts différents en fonction de leur déport. Se reporter au graphique ci-dessous pour les couples applicables.

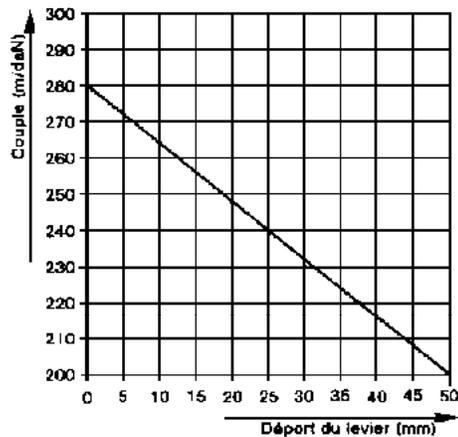


SCHÉMA D'INSTALLATION

