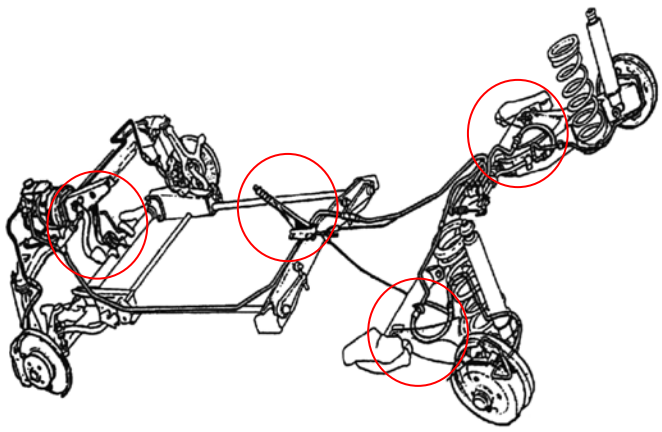
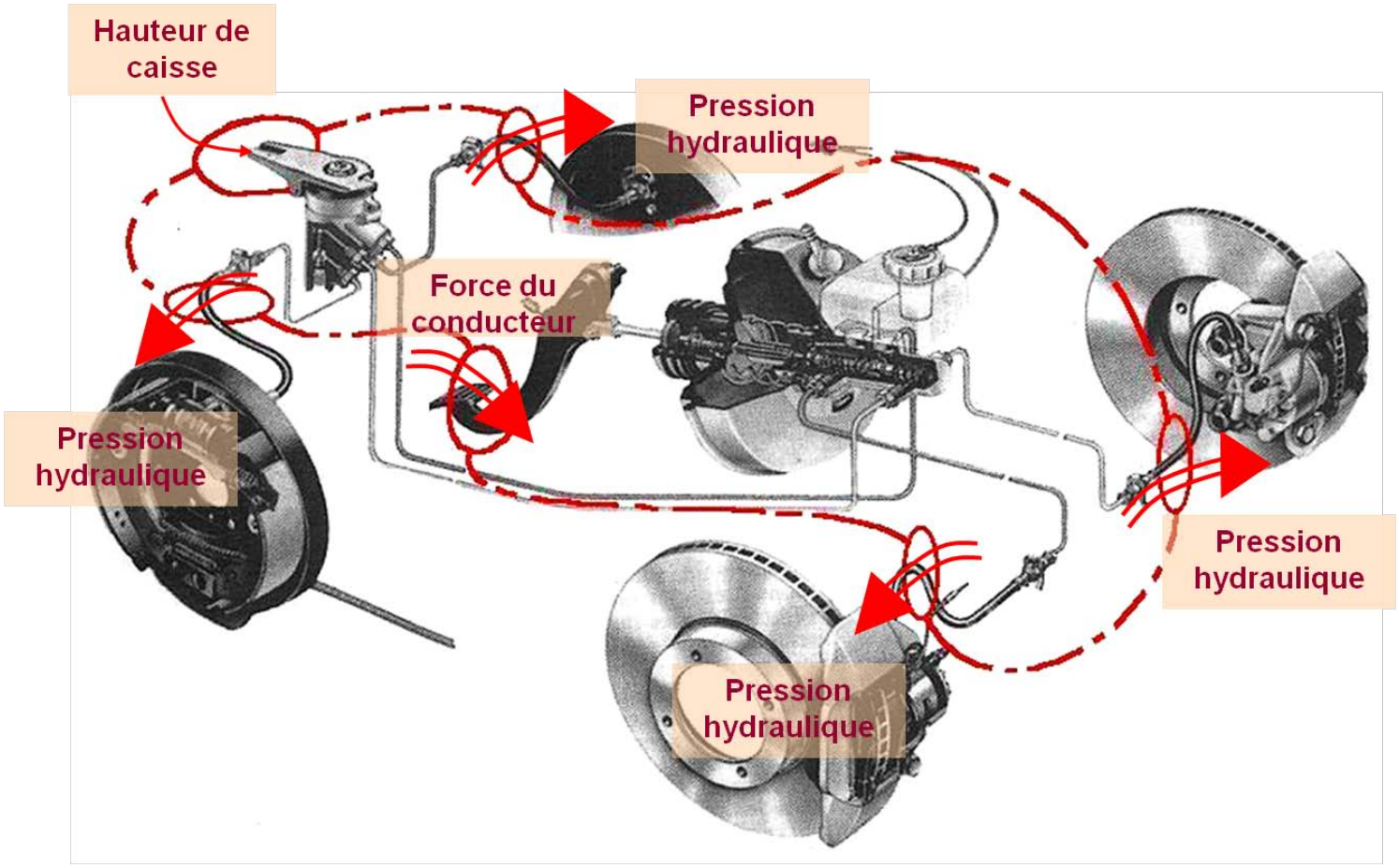
Document n°1	Le freinage : la commande	Centre d'intérêt FREINAGE
Nature du document Professeur	SYNTHESE SAVOIRS ASSOCIES S34 **Mise en situation**	MVM

Caractéristiques fonctionnelles



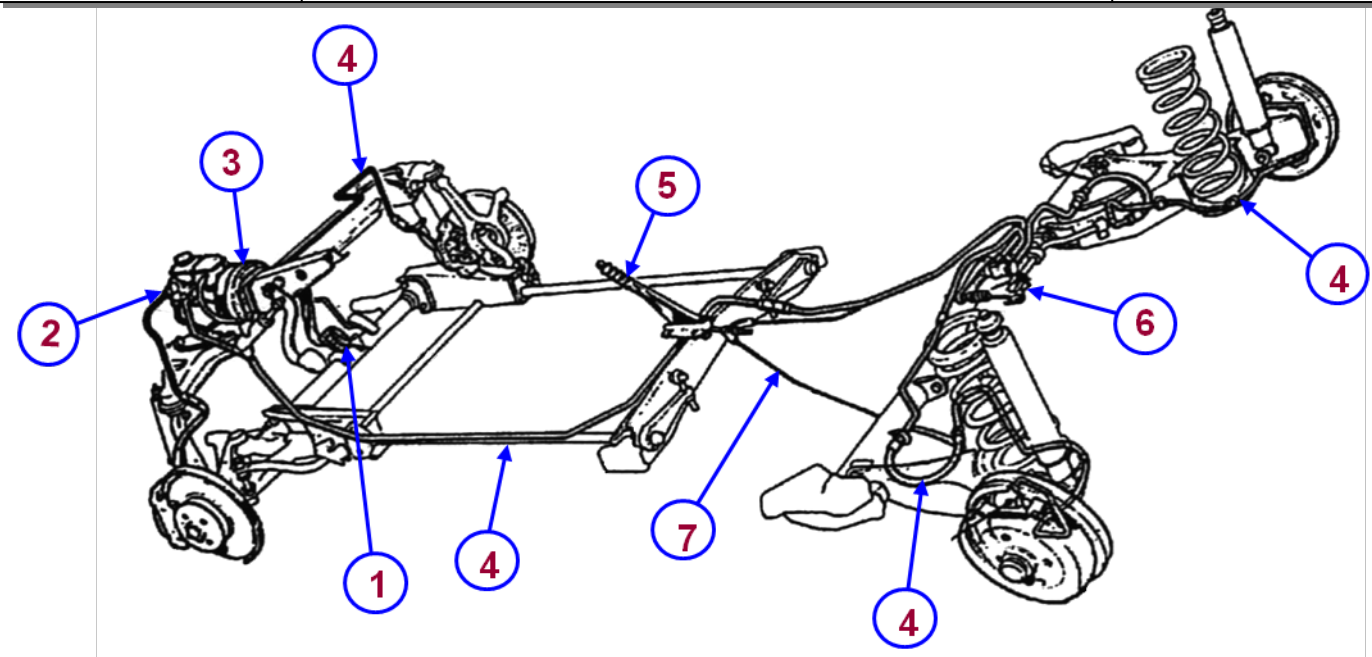
- **Temps de mise en action très bref**
- **Dosage précis du freinage**
- **Répartition de la force de freinage**
- **Faible effort de la part du conducteur**

Frontiére d'étude



Document n°2	Le freinage : la commande	Centre d'intérêt FREINAGE
Nature du document Professeur	SYNTHESE SAVOIRS ASSOCIES S34	MVM

Constitution



1	Pédale de frein	5	Levier de frein de secours
2	Maître cylindre	6	Correcteur de freinage
3	Assistance	7	Câbles de frein de secours
4	Canalisations		

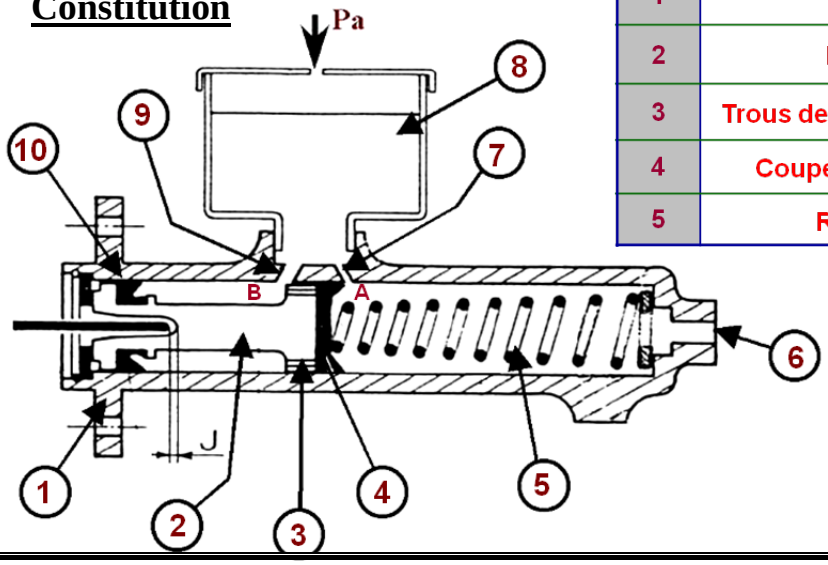
Un circuit de freinage comporte deux commandes:

- **Une commande hydraulique (circuit principal) composée d'une assistance, d'un maître cylindre, de canalisations, d'un correcteur.**

- **Une commande mécanique (frein de secours ou de parcage).**

LE MAITRE CYLINDRE

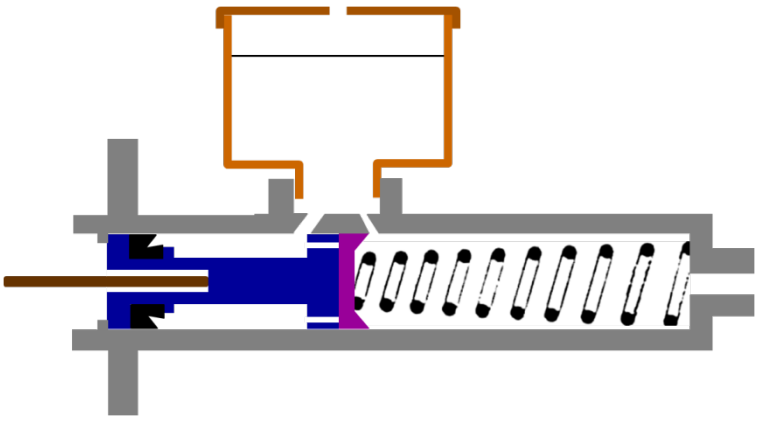
Constitution

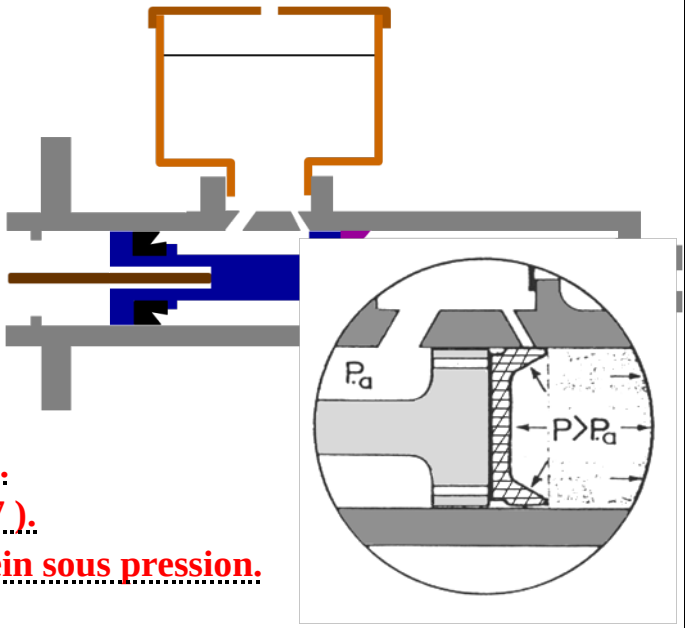


1	Corps	6	Sortie vers freins
2	Piston	7	Trou de dilatation
3	Trous de compensation	8	Réservoir
4	Coupelle primaire	9	Trou d'alimentation
5	Ressort	10	Coupelle secondaire

Document n°3	Le freinage : la commande	Centre d'intérêt FREINAGE
Nature du document Professeur	SYNTHESE SAVOIRS ASSOCIES S34 Fonctionnement	MVM

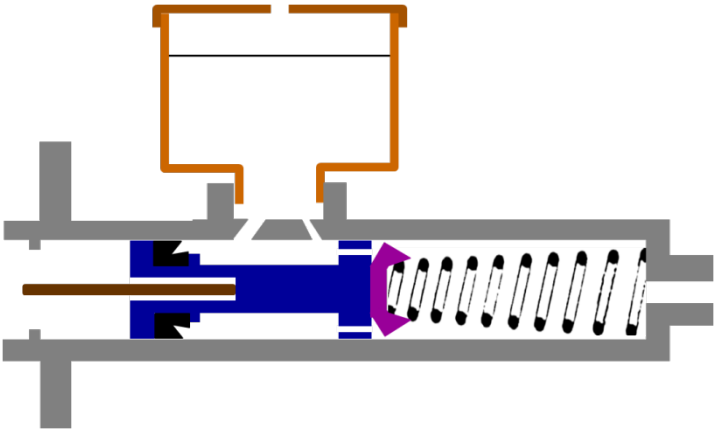
Freinage

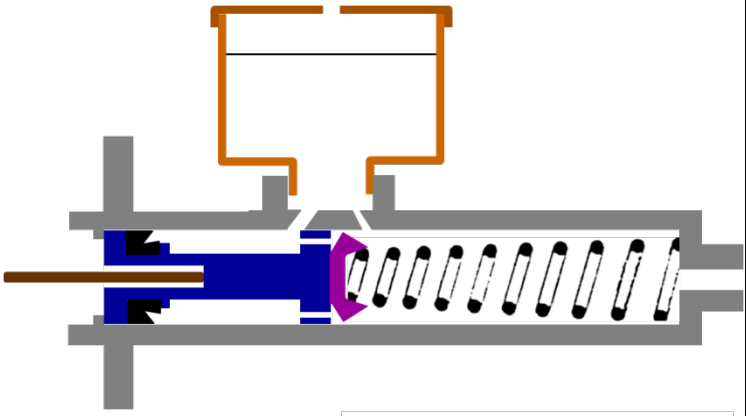




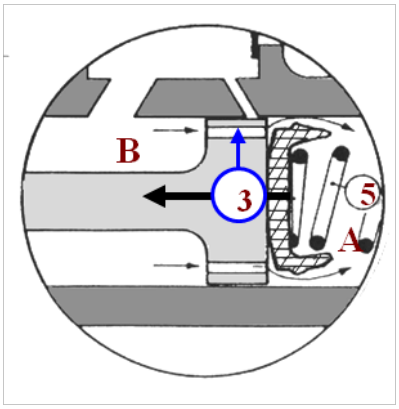
Sous l'action de la pédale, le piston (2) avance.
La coupelle (4) ferme l'orifice de dilatation (7).
Le piston avance encore et met le liquide de frein sous pression.

Défreinage

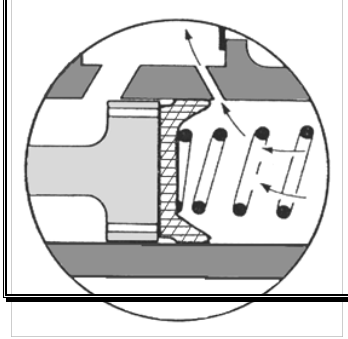




Dés que le conducteur lâche la pédale de frein, le piston, sous la poussée de son ressort (5) revient plus vite que la colonne de liquide.



Il se crée une légère dépression dans la chambre « A ». La chambre « B » étant à la « Pa », le liquide de cette chambre est chassé vers l'avant, passe par les trous (3) du piston et les bords de la coupelle (4).

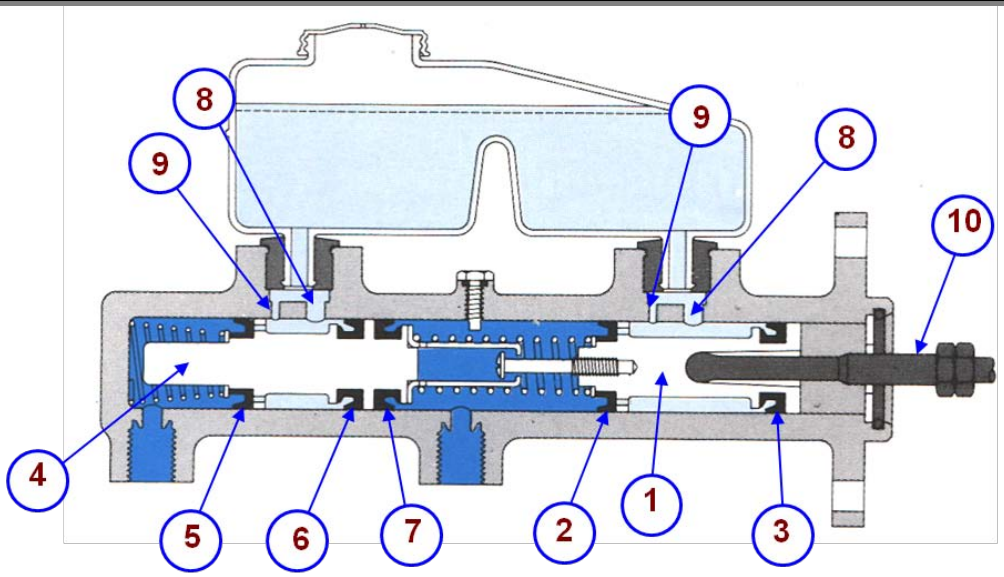


- **Puis, le liquide revient des récepteurs et retourne au réservoir par le trou de dilatation (7).**

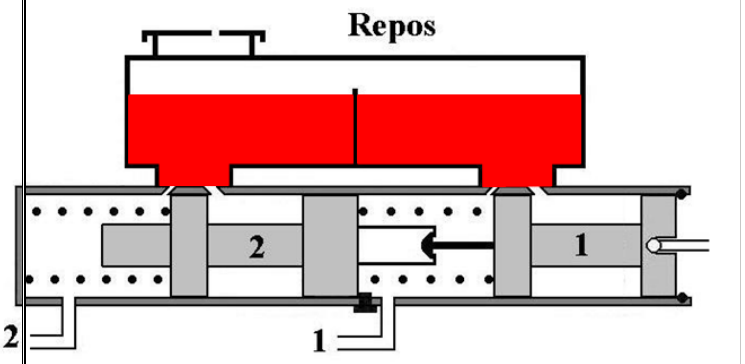
Document n°4	Le freinage : la commande	Centre d'intérêt FREINAGE
Nature du document Professeur	SYNTHESE SAVOIRS ASSOCIES S34	MVM

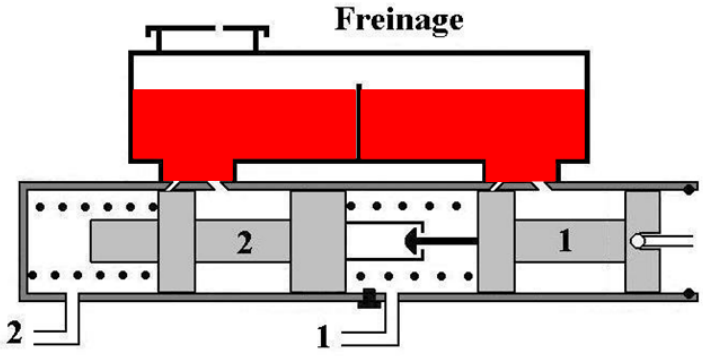
MAITRE CYLINDRE TANDEM

Constitution



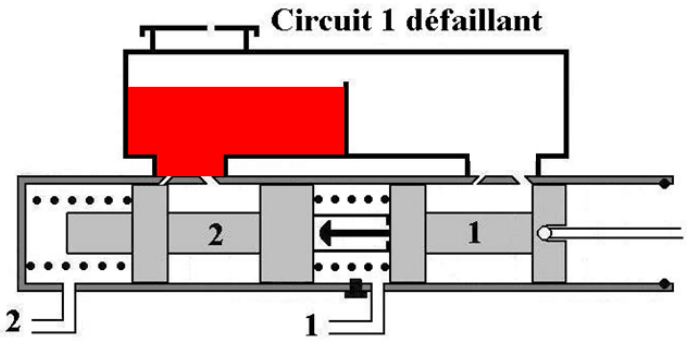
1	Piston primaire	6	Coupelle secondaire du piston secondaire
2	Coupelle primaire du piston primaire	7	Coupelle d'étanchéité entre primaire et secondaire
3	Coupelle secondaire du piston primaire	8	Trous d'alimentation
4	Piston secondaire	9	Trous de dilatation
5	Coupelle primaire du piston secondaire	10	Tige de poussée

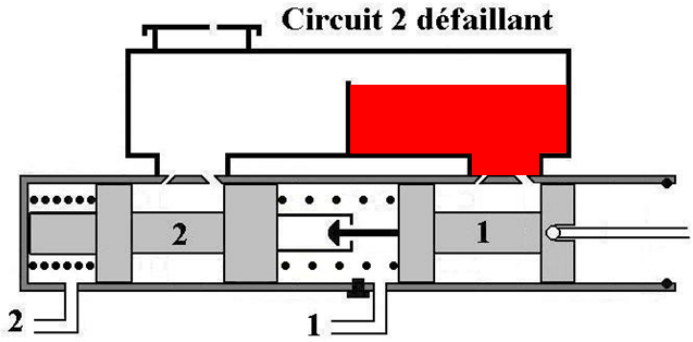




Position	Piston 1	Piston 2	Pression circuit 1	Pression circuit 2	Course pédale
Repos	Au repos grâce à son ressort	Au repos grâce à son ressort	Pa	Pa	
Freinage	Avance, commandé mécaniquement par la tige de poussée	Avance, commandé hydrauliquement par la pression qui s'établie dans le circuit 1	Normale selon action du conducteur	Normale selon action du conducteur	Courte

Document n°5	Le freinage : la commande	Centre d'intérêt FREINAGE
Nature du document Professeur	SYNTHESE — SAVOIRS ASSOCIES S34 MAITRE CYLINDRE TANDEM	MVM

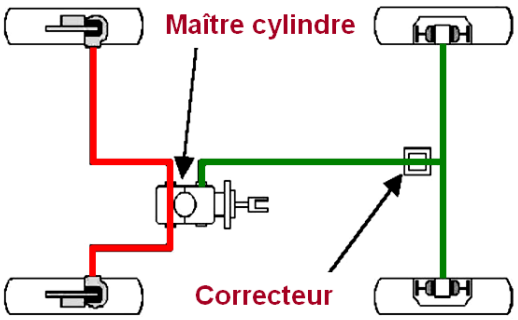




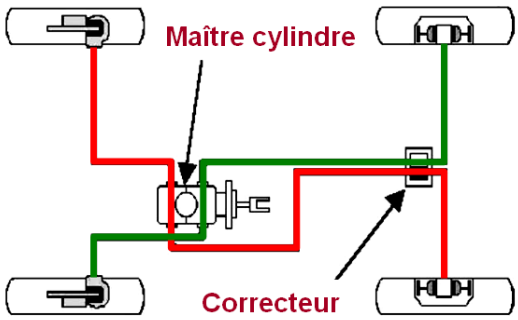
Position	Piston 1	Piston 2	Pression circuit 1	Pression circuit 2	Course pédale
Freinage circuit 1 défaillant	Avance, commandé mécaniquement par la tige de poussée	Avance, commandé mécaniquement par la butée du piston 1 sur 2	Faible ou Pa	Normale	Longue
Freinage circuit 2 défaillant	Avance, commandé mécaniquement par la tige de poussée	Avance, commandé hydrauliquement par la pression qui s'établie dans le circuit 1	Normale dès que le piston 2 a pris appui sur le fond de la chambre	Faible ou Pa	Longue

DOUBLE CIRCUIT DE FREINAGE

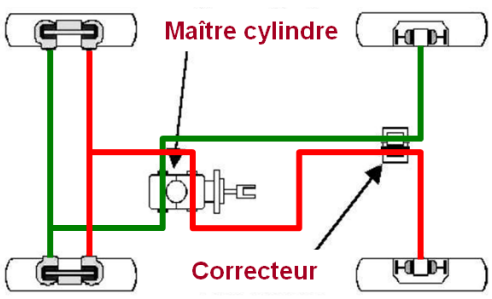
En France, il est obligatoire (depuis 1977) de séparer le circuit principal de frein en deux circuits indépendants. En cas de défaillance d'un des circuits, le circuit restant doit assurer 50% du freinage.



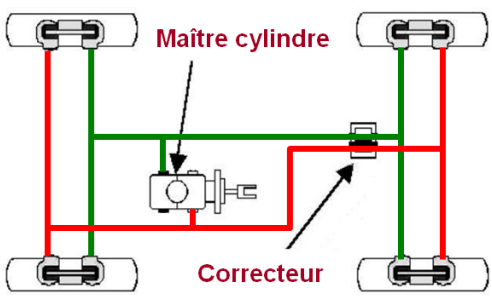
Circuit en parallèle



Circuit en X ou diagonal



Circuits en triangle
(Volvo)

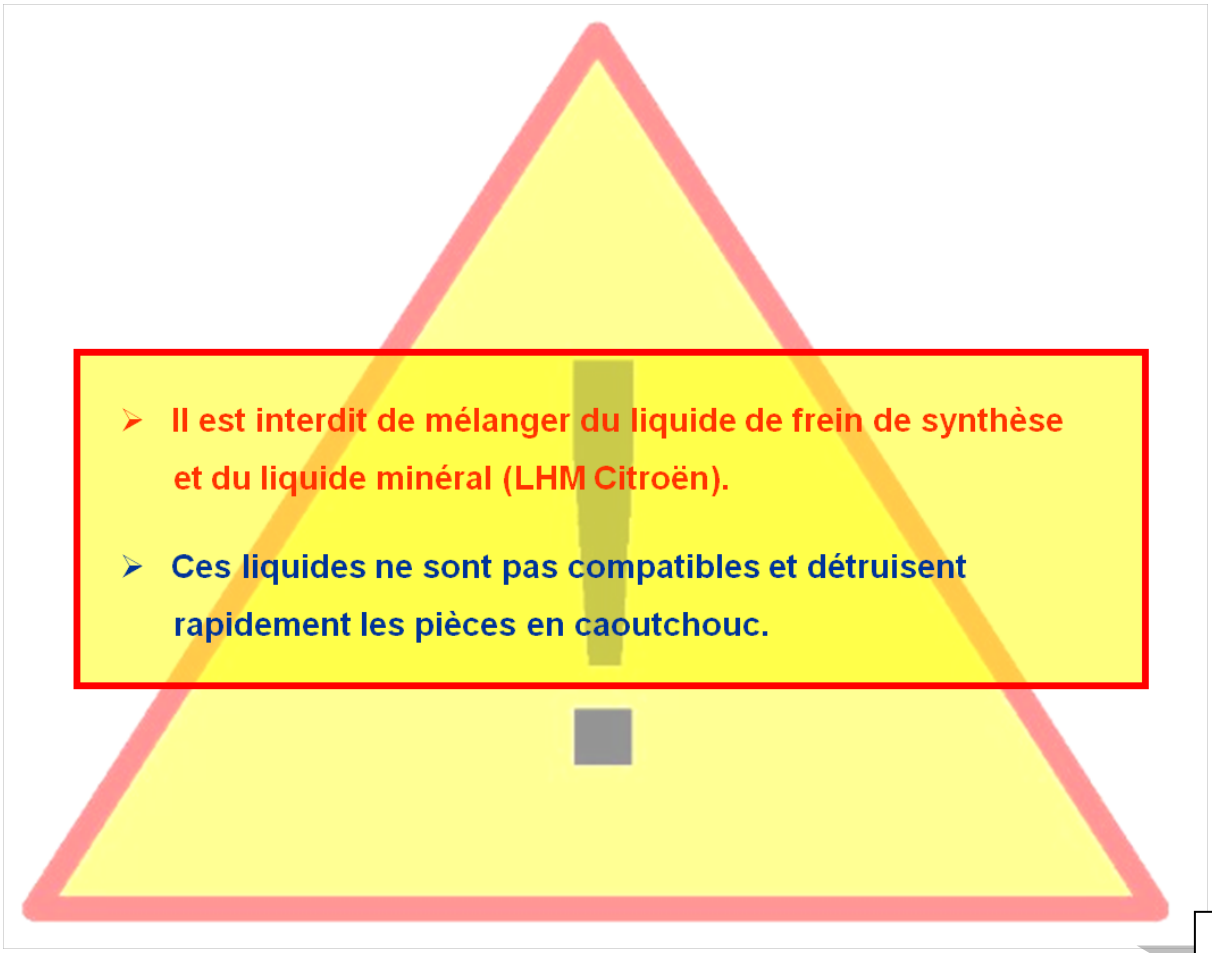


Double circuit

Ce sont des liquides de synthèse devant répondre aux normes SAE, ISO, AFNOR qui les classent en DOT 3, 4, 5.1 et réglementent notamment leur point d'ébullition.

	T° d'ébullition	T° de solidification
DOT 3	205°C	- 70°C
DOT 4	230°C	
DOT 5.1	250°C	

Les liquides de frein sont avides d'eau: ils absorbent l'humidité de l'air.

Si leur teneur en eau atteint 3 % (après environ deux ans d'utilisation) leur température d'ébullition chute de 80 à 90°C.

Lors de freinage importants, il se forme des bouchons de vapeur dans les canalisations (vapor-lock) entraînant une perte d'efficacité du freinage.