

Paris, le 10 Septembre 1957

**NOTE TECHNIQUE**  
à MM. les **CONCESSIONNAIRES**  
N° 675

## ID. 19

### FREINAGE

Sur les ID 19, la commande hydraulique des freins est assurée par un maître cylindre et une pédale classiques.

Le frein de sécurité est actionné à la main.

#### REGLAGE DES FREINS

Pour obtenir un bon fonctionnement, nous vous rappelons ci-dessous les réglages qu'il faut respecter. Ces réglages sont communs à la DS 19 et à l'ID 19.

##### 1) BLOC DE FREINAGE AVANT

Chaque bloc de freinage est mobile sur des supports de façon à pouvoir se centrer sans contrainte sur les disques lors du freinage.

Le réglage consiste à permettre ce centrage.

##### a) Support avant -

Il est constitué par une biellette fixée sur la traverse support radiateur. Le silentbloc supérieur de la biellette doit être orienté pour que celle-ci ne soit pas en contrainte.

##### b) Support arrière - (voir planche I)

L'axe supportant l'étrier peut coulisser dans une rotule, celle-ci pouvant s'orienter à la demande dans son support lors du réglage.

Toutes les fois qu'il y a échange des plaquettes porte garniture, il y a lieu de refaire le centrage des blocs de freinage en procédant comme suit :

1) Desserrer la vis d'immobilisation de l'axe (voir Planche 1 fig. 1) de façon qu'il coulisse librement dans la rotule.

**Attention :** Un desserrage excessif de cette vis peut entraîner la chute du grain de contact.

2) S'assurer que la fente de la rotule est dans le plan vertical.

3) Serrer les freins en tirant sur la poignée du frein de sécurité et verrouiller en position serrage.

4) Les garnitures étant en contact avec le disque, bloquer la vis d'immobilisation de rotule sur l'axe à 4m/kg.

5) Arrêter la vis à l'aide d'un fil de fer passant dans les trous de la tête de vis et de l'axe, placé de façon à éviter toute rotation dans le sens du desserrage.

#### **c) Patins mobiles -**

S'assurer que les patins mobiles se déplacent librement dans les étriers (voir *Planche 1 fig. 2*) et plus particulièrement sur les clavettes guides. Si nécessaire, refaire l'alignement de celles-ci, pour cela, desserrer les vis V aligner les clavettes, les maintenir en position, resserrer les vis.

#### **d) Plaquettes -**

Sur DS 19, les deux plaquettes sont montées sur support en aluminium.

Sur ID 19, seule la plaquette fixe est montée sur support en aluminium.

La plaquette mobile est montée sur support en Férodo. Respecter ce montage. Sa fixation est réalisée comme il est indiqué sur la figure 2 planche II.

## **II) RATTRAPAGE DE JEU DES GARNITURES**

### **1° - Sur frein avant -**

Sur ID 19, comme sur DS 19, le rattrapage du jeu se fait en agissant sur le frein de sécurité. Ce rattrapage automatique permet d'utiliser les garnitures complètement et de laisser le jeu nécessaire au bon fonctionnement du système.

**Il est nuisible de rapprocher les mâchoires à l'aide de la clé.**

**Contrôle du rattrapage de jeu :** Pour s'assurer que le dispositif fonctionne correctement, procéder comme suit :

a) Reculer les patins mobiles gauche et droit à l'aide de la clé 2.129 T et en soulevant le cliquet à l'aide de la fourchette 2.128 T.

b) Agir plusieurs fois de suite sur la poignée du frein de sécurité : les patins mobiles doivent se rapprocher des disques.

c) Vérifier que les leviers L (*voir Planche III*) reviennent en appui sur les excentriques B.

Dans le cas contraire, avant d'intervenir sur les blocs de freinage faire le réglage des câbles de commande mécanique des freins. (*Voir Dictionnaire de la DS 19, opération N° 768 page 1*).

S'assurer que la gaine G placée sur le côté gauche de caisse travaille librement.

### **2° - Sur freins arrière -**

Le jeu des garnitures se rattrape de façon classique en agissant sur les excentriques.

### III) PURGE DES FREINS

#### Freins arrière -

Chaque cylindre de roue arrière possède une vis de purge comme sur la DS 19.

#### Freins avant -

Les deux blocs de freinage gauche et droit ont une vis de purge commune située sur l'étrier droit.

La purge, pour être efficace, doit être faite de façon prolongée et avec un grand débit si possible.

#### TRES IMPORTANT

Toute projection d'huile sur les garnitures, non seulement modifie l'efficacité mais aussi la répartition du freinage.

### IV) COURSE A LA PEDALE

L'application des réglages ci-dessus implique obligatoirement une course d'approche à la pédale de frein. Au-delà de cette course le frein a non seulement toute son efficacité, mais il la conserve ; le rattrapage du jeu dû à l'usure des garnitures se faisant automatiquement par le frein à main.

Le fait qu'il soit possible de réduire cette course par pompage n'implique pas nécessairement que les freins soient mal réglés.

### V) FREIN DE SECURITE

La commande mécanique des freins avant fonctionne de la même façon que sur la DS 19.

Le déplacement de la poignée (6) suivant F (*voir Planche IV*) commande le serrage des freins avant.

Lorsqu'on cesse d'agir sur la poignée, celle-ci ne peut revenir en arrière. Elle est coincée sur le secteur "8" par le verrou "2".

Pour la déverrouiller, il faut enfoncer le levier "7" suivant F I ce qui provoque le basculement du verrou (2) autour de son axe (9).

#### REGLAGE

Le réglage du frein de sécurité (verrouillage et déverrouillage) se fait en agissant sur la vis (4).

Une vis trop serrée peut provoquer l'impossibilité de verrouiller le frein.

Par contre, celui-ci peut rester verrouillé si la vis est insuffisamment serrée.

# BLOCS DE FREINAGE

Fig. 1

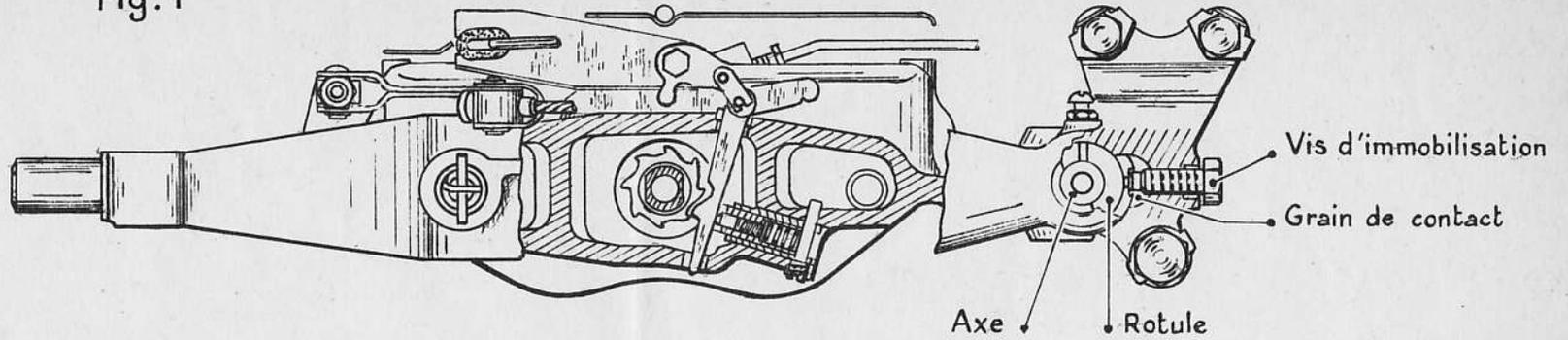
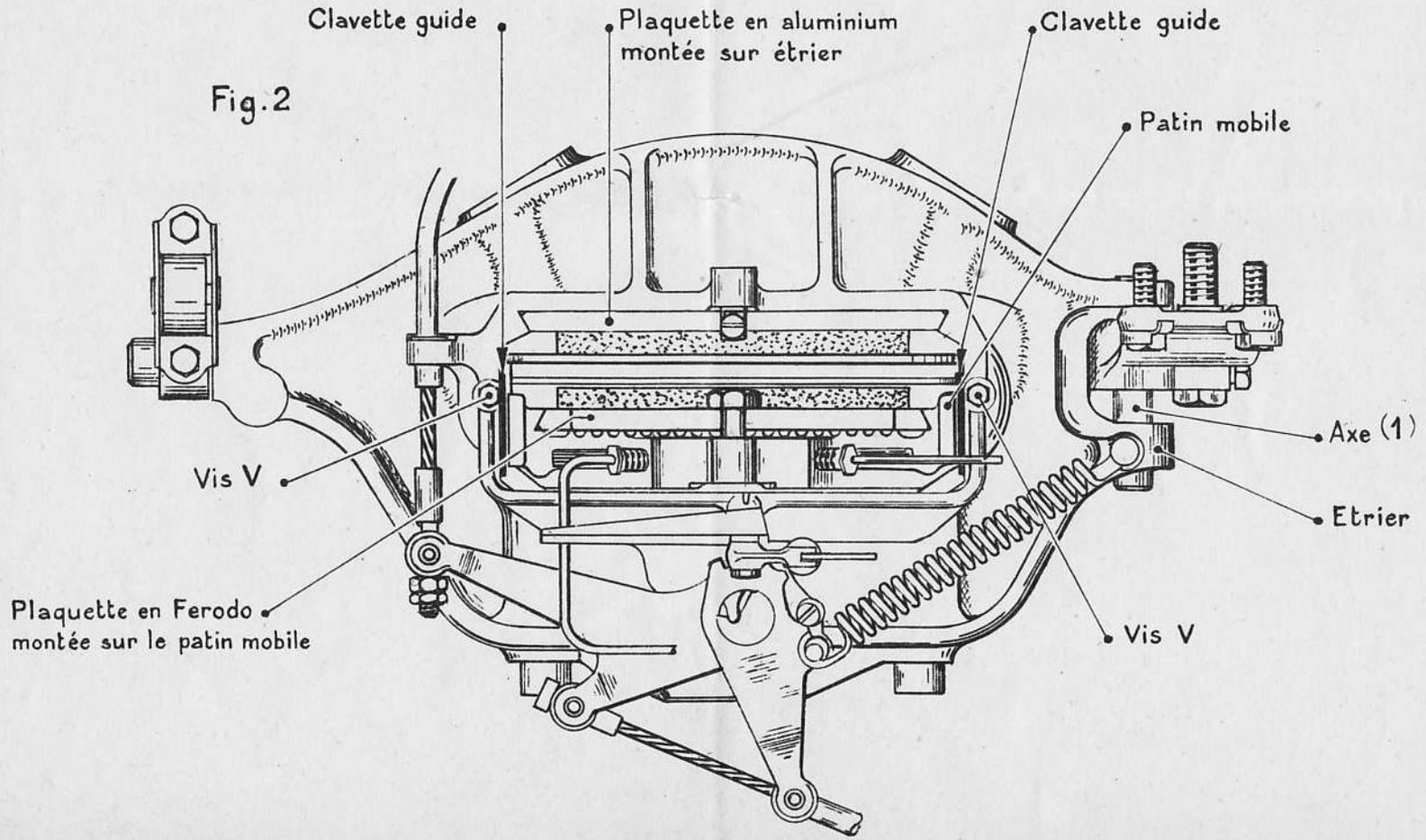
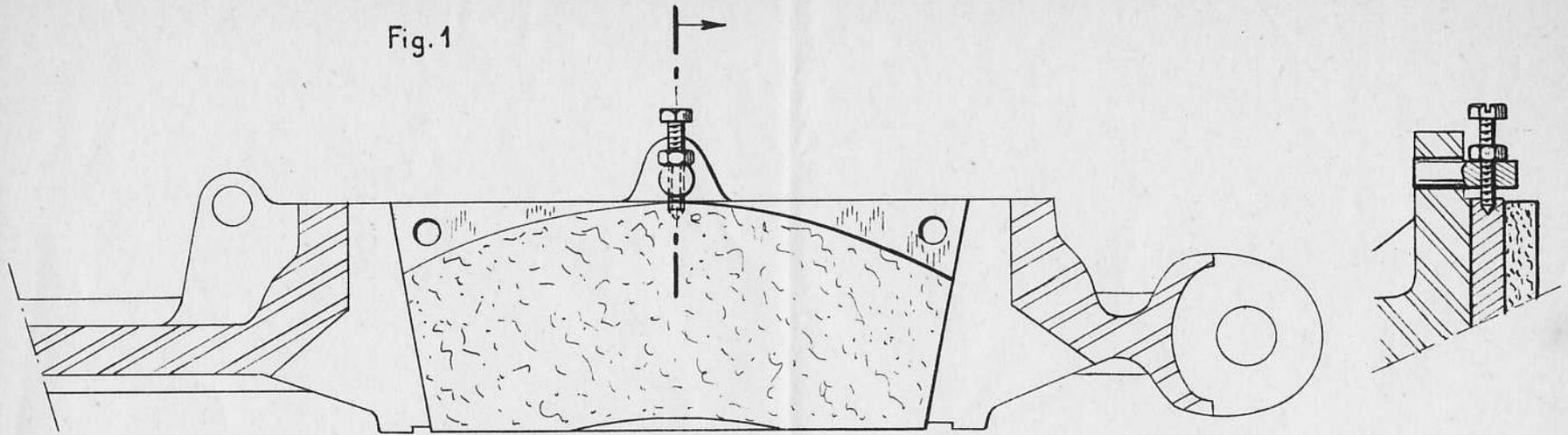


Fig. 2



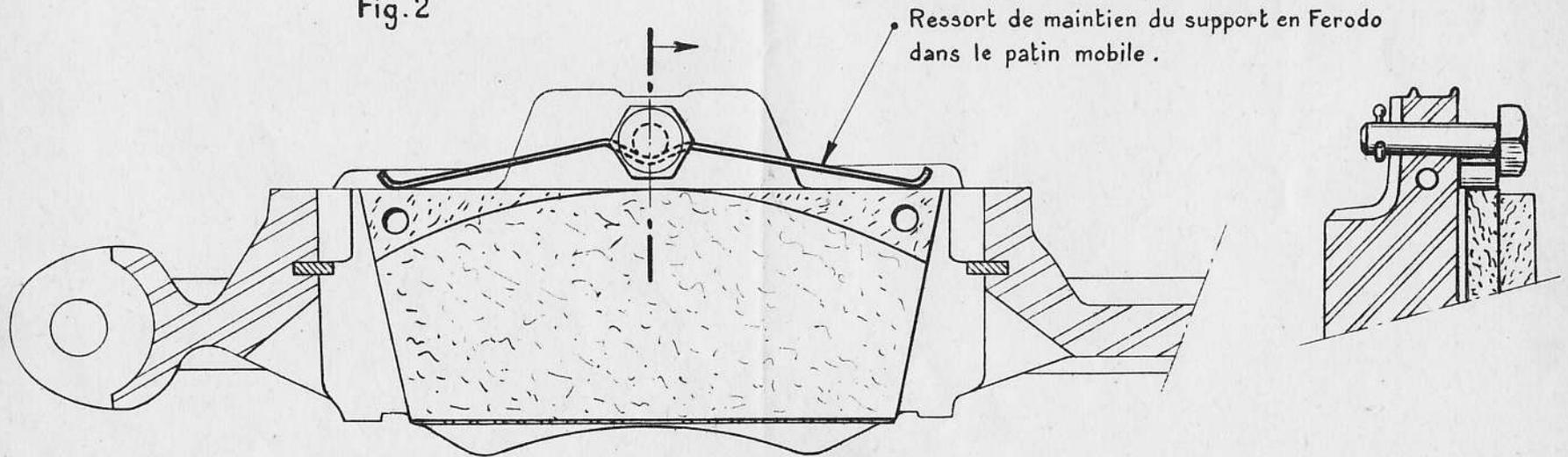
# MONTAGE DES PLAQUETTES PORTE-CORNITURE

Fig. 1



Fixation de la plaque en aluminium  
(montée sur l'étrier)

Fig. 2



Fixation de la plaque en Ferodo  
(montée sur le patin mobile)

COMMANDE MÉCANIQUE

DES BLOCS DE  
FREINAGE

