

FORMATION APPRENTI CLASSE 1



Commission scolaire
de la Rivière-du-Nord

CHAPITRE 9 MÉTHODES D'ATTELAGE, DE DÉTELAGÉ ET DE CONDUITE D'UN TRAIN DOUBLE



LES MÉTHODES D'ATTELAGE ET DE DÉATELAGE D'UN TRACTEUR ET D'UNE SEMI-REMORQUE

L'attelage d'un tracteur et d'une semi-remorque équipés tous les deux d'une suspension pneumatique.

Chaque fois que vous attelez une semi-remorque, vous devez prendre l'habitude de suivre les mêmes étapes et de procéder de la même façon. Ainsi, vous gagnerez du temps et vous pourrez prendre la route en toute sécurité.

1. Vérification de la sellette d'attelage du tracteur
2. Positionnement du tracteur devant la semi-remorque
3. Attelage de la semi-remorque
4. Vérification de l'attelage et procédure finale



LES MÉTHODES D'ATTELAGE ET DE DÉTELAGE D'UN TRACTEUR ET D'UNE SEMI-REMORQUE

Le dételage d'une semi-remorque munie d'une suspension pneumatique

Avant tout, vous devez vous assurer que l'endroit où vous voulez effectuer le dételage est approprié. Il est préférable de choisir un emplacement où le sol est suffisamment ferme et plat pour supporter le poids de la semi-remorque.

1. Stationner le tracteur et la semi-remorque dans la position appropriée pour le dételage
2. Dételer le tracteur de la semi-remorque



LES FACTEURS PHYSIQUES QUI INFLUENCENT LA CONDUITE

La répartition du chargement dans le véhicule

Dans une formation en train double, la position des semi-remorques en fonction de leur poids *joue également un rôle important. La semi-remorque la plus lourde et la plus longue est celle qui doit être attachée au tracteur.* Si les semi-remorques ne sont pas placées dans cet ordre, vous risquez de perdre le contrôle de la deuxième semi-remorque lorsque vous effectuerez des manoeuvres de freinage.

LES FACTEURS PHYSIQUES QUI INFLUENCENT LA CONDUITE

La longueur des trains doubles

À cause de leur longueur, les trains doubles offrent une moins bonne performance que les véhicules plus courts lorsque leur conducteur fait des **manoeuvres d'évitement ou de dépassement**. De plus, **l'effet des vents latéraux tend à augmenter cette difficulté**, en particulier dans les courbes. Vous devez donc être très attentif à ces phénomènes afin de pouvoir prévoir, le cas échéant, les réactions de votre véhicule. De cette façon, vous serez en mesure d'agir à temps pour éviter de perdre la maîtrise du train double.

LES FACTEURS PHYSIQUES QUI INFLUENCENT LA CONDUITE

Le nombre de points d'articulation des véhicules

Tout conducteur d'un train double doit tenir compte de nombreux facteurs qui ont une influence sur l'espace nécessaire pour effectuer certaines manoeuvres de façon sécuritaire, en particulier pour tourner. Vous devez considérer, par exemple :

- Le nombre et la position des essieux ;
- La longueur du tracteur et de chaque semi-remorque ;
- Le nombre de points d'articulation des véhicules.

Plus l'ensemble de véhicules comporte de points d'articulation, plus la deuxième semi-remorque risque de faire des mouvements de va-et vient.

LA CONDUITE DES TRAINS DOUBLES

La première règle que vous devez respecter en tout temps est d'adopter une conduite sécuritaire et préventive. Cela vous permettra **d'anticiper et d'éviter les situations de danger avant qu'elles ne surviennent.** Tout délai pour corriger une situation où il y a un risque pour la sécurité peut mener à un accident.



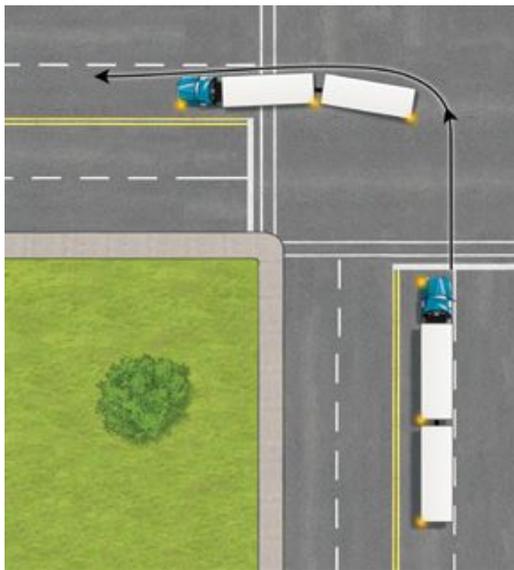
Les aspects particuliers du freinage

En théorie, la capacité de freinage d'un train double est supérieure à celle d'un tracteur semi-remorque. Cette capacité accrue de freinage du train double s'expliquerait, en grande partie, par le plus grand nombre de roues et par le système de freinage qui se trouve multiplié d'autant. Cependant, en pratique, **plus l'ensemble de véhicules routiers comporte d'essieux et de points d'articulation, plus il est difficile à son conducteur de freiner de manière équilibrée**, c'est-à-dire d'arrêter le tracteur et les semi-remorques en même temps et avec la même puissance.

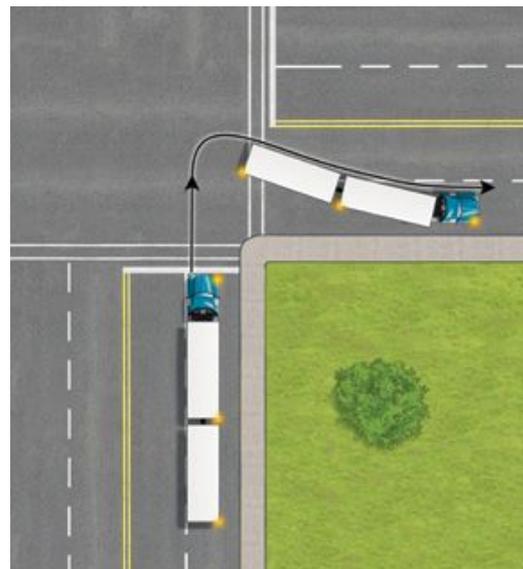


LA CONDUITE DES TRAINS DOUBLES

Virages à gauche



Virage à droite



LA CONDUITE DES TRAINS DOUBLES

Les manoeuvres d'évitement ou de dépassement

Vous avez aussi un rôle important à jouer pour diminuer ce risque d'accident. Vous devez, en particulier :

- Regarder au loin ;
- Réduire votre vitesse ;
- Changer de voie dès qu'une situation d'urgence s'annonce ;
- Éviter de tourner le volant plus qu'il n'est nécessaire, car plus le volant est tourné, plus les risques de renversement et de mise en portefeuille sont élevés ;
- Éviter de faire des mouvements brusques avec le volant lorsque vous voulez éviter un obstacle.

LES RISQUES DE DÉRAPAGES, DE RENVERSEMENTS ET DE MISES EN PORTEFEUILLE

Les dérapages surviennent habituellement sur une chaussée sèche, lorsque le **centre de gravité du véhicule est très élevé**. Pour leur part, les renversements se produisent le plus **souvent dans les courbes ou lorsqu'il y a de forts vents**. Quant aux mises en portefeuille, dans la majorité des cas, elles sont la conséquence d'un **freinage brusque sur une chaussée humide ou enneigée**, lorsque le centre de gravité du véhicule est plutôt bas. **La meilleure façon de prévenir ces accidents consiste à reconnaître rapidement les situations qui peuvent les causer et à réduire la vitesse du véhicule.**