

5. contre-visites liées à la fonction LIAISON AU SOL

jeudi, 14 août 2008

[Pour mieux comprendre le texte qui suit:](#)

[En rouge: motif de contre-visite depuis le 01/01/2008](#)

[En bleu: les nouvelles altérations qui font évoluer les points de contre-visite en 2008.](#)

5.2.1. Ressort, barre de torsion (y compris ancrages)

Définition : élément mécanique déformable permettant de ramener le véhicule à sa position initiale de charge.

5.2.1.1.1. Fissure, cassure

- Rupture : du ressort hélicoïdal ou de la barre de torsion, d'au moins une des lames de ressort, de la jumelle, de la main de ressort ou de l'axe, d'un point d'ancrage
- Corrosion perforante de l'ancrage (ressort à lames, barre de torsion), de la surface d'appui.
- Ressort sortant de son logement, roues pendantes, ressort coupé ou modifié.
- Déformation importante de la lame de ressort, du ressort hélicoïdal ou de la barre de torsion
- Effilochement ou délaminage d'une lame de ressort composite.

5.2.1.3.1. Contrôle impossible

- Défaut d'accès visuel suite à modification(s) non prévue(s) par le constructeur.

5.2.2. Amortisseur (y compris ancrages)

Définition : dispositif destiné à freiner les oscillations de la suspension.

5.2.2.1.2. Corrosion perforante et/ou fissure/cassure

- Corrosion perforante au(x) point(s) d'ancrage risquant d'entraîner la rupture de la fixation.

- Rupture de la tige ou du corps rupture ou fissure de l'amortisseur au(x) point(s) d'ancrage, rupture d'un point d'ancrage
- Axe ou écrou « Inopérant » ou desserré assurant à lui seul une des fixations.
- Tous les écrous assurant une des fixations de l'amortisseur « Inopérants » ou desserrés.
- Risque de décrochage de l'amortisseur provoqué par une détérioration d'une des fixations (silentbloc ne maintenant plus l'amortisseur sur sa fixation...).

5.2.2.3.1. Défaut d'étanchéité

- Ecoulement d'huile avec formation de gouttes.
- Présence d'huile sur le corps de l'amortisseur.

5.2.2.4.1. Absence

- Absence d'un ou des amortisseurs prévus à l'emplacement d'origine.

5.2.2.4.2. Contrôle impossible

- Défaut d'accès visuel suite à modification(s) non prévue(s) par le constructeur.

5.2.4. Demi-train AV (y compris ancrages)

Définitions : pour un train AV à suspension indépendante = ensemble des éléments de liaison, bras supérieur, inférieur, tirant de chasse, pivot, fusée, rotules et articulations reliant la roue au châssis, berceau ou longerons brancard de la caisse autoporteuse et permettant son débattement.

Pour un train AV à essieu rigide = ensemble constitué du pivot et de la fusée situé à l'extrémité d'un essieu rigide directeur.

5.2.4.1.2. Jeu important ou anormal rotule et/ou articulation

- Débattement constaté, sans contrainte excessive, entre les parties mâle et femelle de la rotule.
- Débattement constaté, sans contrainte excessive, entre la partie mâle ou femelle de la rotule et son

support

- Débattement excessif ou insuffisant (Grippage) de l'articulation.
- Silentbloc coupé, arraché ou absent.
- Débattement du pivot sur son axe.
- Débattement du porte-moyeu sur son support.

5.2.4.1.4. Corrosion perforante et/ou fissure/cassure

- Corrosion perforante d'un élément, d'un point d'ancrage de l'articulation ou du support d'ancrage de la rotule
- Rupture ou fissure/cassure d'un des éléments du demi-train ou d'une des pièces constituant l'articulation ou la rotule.
- Rupture ou fissure d'au moins un point d'ancrage de l'articulation ou du support d'ancrage de la rotule.
- Désolidarisation de la partie mâle et femelle de l'articulation ou de la rotule.
- Rupture d'assemblage entre la partie mâle de la rotule et son support.
- Rupture d'assemblage entre la partie femelle de la rotule et son support.

5.2.4.1.5. Déformation importante

- Flambage entraînant une modification de la figure géométrique formée la liaison des différents points d'articulation.
- Déformation de la partie mâle ou femelle de l'articulation.
- Déformation du support d'articulation.
- Déformation de la partie mâle ou femelle de la rotule.
- Déformation du support de rotule

Défaut(s) exclu(s) : défaut d'aspect, coup de cric

5.2.5. Demi-train AR (y compris ancrages)

Définitions : ensemble des éléments de liaison, bras supérieur, inférieur, tirant de chasse, pivot, fusée, rotules et articulations reliant la roue au châssis, berceau ou longerons brancard de la caisse autoporteuse et permettant son débattement.

5.2.5.1.2. Jeu important ou anormal rotule et/ou articulation

- Débattement constaté, sans contrainte excessive, entre les parties mâle et femelle de la rotule.
- Débattement constaté, sans contrainte excessive, entre la partie mâle ou femelle de la rotule et son support
- Débattement excessif ou insuffisant (Grippage) de l'articulation.
- Silentbloc coupé, arraché ou absent.
- Débattement du porte-moyeu sur son support.

5.2.5.1.4. Corrosion perforante et/ou fissure/cassure

- Corrosion perforante d'un élément, d'un point d'ancrage de l'articulation ou du support d'ancrage de la rotule
- Rupture ou fissure/cassure d'un des éléments du demi-train ou d'une des pièces constituant l'articulation ou la rotule.
- Rupture ou fissure d'au moins un point d'ancrage de l'articulation ou du support d'ancrage de la rotule.
- Désolidarisation de la partie mâle et femelle de l'articulation ou de la rotule.
- Rupture d'assemblage entre la partie mâle de la rotule et son support.
- Rupture d'assemblage entre la partie femelle de la rotule et son support.

5.2.5.1.5. Déformation importante

- Flambage entraînant une modification de la figure géométrique formée la liaison des différents points d'articulation.
- Déformation de la partie mâle ou femelle de l'articulation.
- Déformation du support d'articulation.

- Déformation de la partie mâle ou femelle de la rotule.
- Déformation du support de rotule

Défaut(s) exclu(s) : défaut d'aspect, coup de cric

5.2.6. Barre stabilisatrice (y compris ancrages)

Définition : organe mécanique, constitué de la barre et éventuellement de ses biellettes, atténuant l'effet de dévers du véhicule (*la présence de cet organe n'est pas systématique sur tous les véhicules*).

5.2.6.1.2. Fissure, cassure

- Rupture de la barre stabilisatrice, d'au moins un des points d'ancrage.
- Corrosion perforante d'au moins un point d'ancrage risquant d'entraîner la rupture de la fixation.
- Absence d'une des fixations ou de la barre de liaison assurant la fonction.

5.2.8. Essieu rigide (y compris ancrages)

Définition : barre transversale équipée d'au moins une roue à chaque extrémité, supportant le poids du véhicule et appelée pont rigide s'il s'agit d'un essieu moteur (*le jeu au niveau des pivots et fusées situés à l'extrémité d'un essieu directeur est traité au point 5.2.4. Les essieux arrière de type auto-directionnel sont à traiter au point 5.2.5*).

5.2.8.1.2. Déformation importante

- Déformation de l'essieu entraînant une modification de sa géométrie (flambage du corps, déformation d'une trompette de pont).

5.2.8.1.3. Corrosion perforante et/ou fissure/cassure

- Rupture, fissure de l'essieu.

- Oxydation provoquant un gonflement et un effritement du métal avec perforation.
- Absence d'une des fixations ou de la barre de liaison assurant la fonction.

5.3.1. Roue

Définition : ensemble constitué de la jante et du pneumatique.

5.3.1.1.1. Détérioration importante de la jante

- Voilage excessif de la jante.
- Déformation de la circonférence de la jante aluminium (plat), de la circonférence de la jante acier laissant apparaître le talon du pneumatique.
- Ovalisation des trous de fixation.
- Corrosion perforante de la jante.
- Cassure, fissure de la jante.
- Rupture de rayon de jante.

5.3.1.2.2. Frottement(s) sur carrosserie et/ou élément(s) mécanique(s)

- Contact intermittent ou permanent entre la jante et un élément mécanique ou structurel.
- Contact intermittent ou permanent entre le pneumatique et le passage de roue ou la carrosserie ou un élément mécanique.
- Risque d'interférence ou de contact du pneumatique avec les passages de roues ou tout autre organe.

5.3.2. Pneumatique

Définition : enveloppe constituée d'une carcasse à trame radiale ou biaise, de deux flancs, et d'une bande de roulement sculptée pouvant être tube type (avec chambre) ou tubeless (sans chambre).

5.3.2.1.1. Déformation ou coupure profonde

- Apposition d'une pièce rapportée sur l'extérieur du flanc.
- Hernie et/ou boursouffure du flanc.
- Déformation de la bande de roulement (voilage).
- Décollement de la bande de roulement.
- Entaille ou craquelure sur le flanc ou la bande de roulement laissant apparaître la toile ou la carcasse directement ou indirectement par une intervention manuelle.
- Craquelures multiples sur le flanc du pneumatique (ex : altération du caoutchouc).

5.3.2.1.4. Usure importante et/ou différence importante d'usure sur l'essieu

- Profondeur des rainures principales inférieure à 1,6 mm sur au moins 1 point mesuré (contrôle de l'ensemble de la bande de roulement).
- Plat sur pneumatique occasionnant une profondeur d'une des rainures principales inférieure à 1,6 mm
- Usure laissant apparaître la toile ou la carcasse sur la bande de roulement ou le flanc.
- Absence de sculpture sur une partie de la bande de roulement.
- Pneumatique recreusé.
- Différence supérieure à 5 mm entre la profondeur des rainures principales de 2 pneumatiques montés sur le même essieu (y compris les roues d'un même côté d'un essieu à roues jumelées).

5.3.2.2.1. Marquages illisibles ou absence d'indicateur d'usure

- Absence ou illisibilité de marquage moulé en creux ou en relief sur le flanc du pneumatique (de dimensions, de structure (Ex : R pour Radial, D pour Diagonal, B pour Bias-belted).
- Absence d'indicateurs d'usure sur un pneumatique monté sur VP (pneumatique recreusé "pneumatique camionnette" monté sur VP).

5.3.2.2.2. Dimensions inadaptées

- Montage non concordant avec les données constructeurs ou leurs équivalences.

- Dimensions de pneumatiques différentes sur un même essieu.
- Indice de charge inférieur aux données constructeur, ou en l'absence de l'information, indice de charge inférieur à la charge maximale admissible par l'essieu considéré (base OTC).
- Absence ou illisibilité de marquage d'indice de charge.

5.3.2.2.5. Structures et/ou catégories d'utilisation différentes sur l'essieu

- Montage de pneumatiques de catégories d'utilisation différentes sur un même essieu (pneumatique normal, pneumatique à usage spécial, "pneu neige").
- Montage de pneumatiques de structures différentes sur un même essieu (radial, diagonal, bias-belted).
- Montage de pneumatiques RF (Run Flat) avec au moins un pneumatique d'une autre structure sur le véhicule quelque soit l'essieu (*dans ce cas, le contrôleur valide les localisations AV et AR*).