

Przeznaczenie:

Zawór hamulcowy główny, bez części sterującej, stosowany jest w powietrznych układach hamulcowych dwuobwodowych. Zawór w połączeniu z odpowiednim mechanizmem sterującym, bezpośrednio pedałem lub pedałem poprzez mechanizm dźwigniowy zależności od konstrukcji kabiny samochodu, służy do stopniowego napowietrzania i odpowietrzania siłowników hamulca zasadniczego pojazdu.

Działanie:

Nacisk nogi kierowcy na pedał mechanizmu sterującego zaworem, powoduje otwarcie zaworu i sprężone powietrze z przyłączy doprowadzających 11 i 12 przepływa do przyłączy odprowadzających 21 i 22. Wzrost ciśnienia w przyłączach 21 i 22 następuje proporcjonalnie do siły nacisku i kąta ugięcia pedału. Zatrzymanie pedału w położeniu częściowego hamowania powoduje zatrzymanie wzrostu ciśnienia w przyłączach 21 i 22 na wymaganym poziomie. Dalsze naciśnięcie pedału z maksymalną siłą powoduje pełne otwarcie zaworu i wyrównanie się ciśnień w obu przyłączach. Zawór posiada rozwiązanie konstrukcyjne, które zapewnia wyprzedzenie działania obwodu pierwszego 11-21 względem obwodu drugiego 12-22. Rozwiązanie to zapewnia również sprawne działanie jednego obwodu w przypadku uszkodzenia i niesprawności drugiego obwodu.

Obsługa:

Zawór nie wymaga specjalnej obsługi w trakcie eksploatacji.

Montaż:

Współpraca z mechanizmem, odpowietrznikiem w dół.

Purpose:

The foot brake valve, without the control device, is used in the dual circuit air brake systems. The valve assembled with appropriate control device directly with treadle or with treadle through lever unit, depending on the design of the cab, serves for the gradual application or release of the service brake system in the vehicle.

Operation:

The pressure of the driver's foot on the treadle of valve control device causes the opening of valve and compressed air flows from supply ports 11 and 12 to outlet ports 21 and 22. The increase of the pressure in ports 21 and 22 follows proportionally to thrust force and rotation angle of treadle. The retention of treadle in the position of partial braking causes the stoppage of pressure increase in ports 21 and 22 at the demanded level. Further thrust of the treadle with max. force causes full opening of the valve and equalization of pressure in both circuits. The valve has design allowing the advance of action of first circuit 11-21 in relation to second circuit 12-22. This construction assures also efficient operation of one circuit in the case of failure in other circuit.

Maintenance:

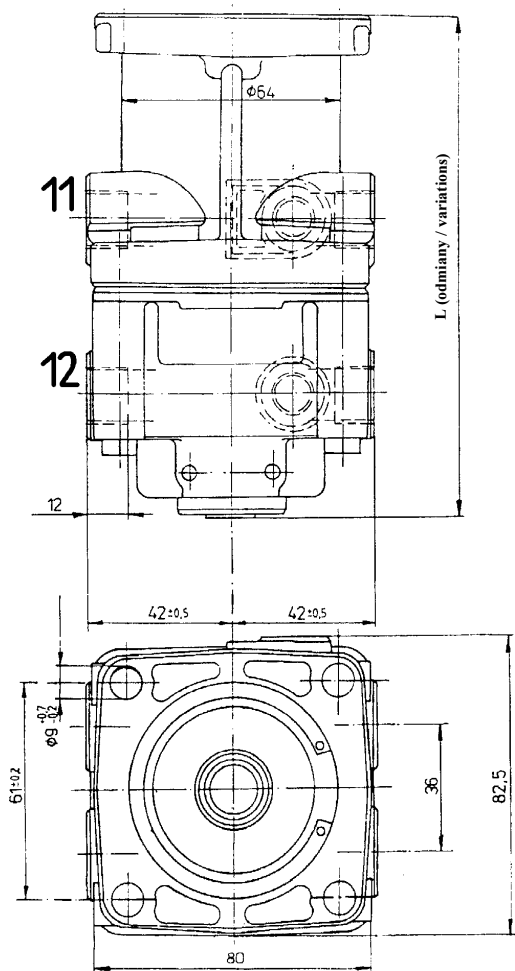
The valve does not require any special maintenance during operation.

Assembly:

Mating with control unit, with the vent directed to the bottom.

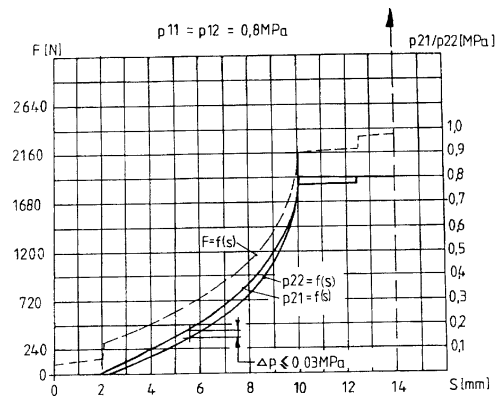
Dane techniczne / Specification

| | | |
|--|----------------|---------------------|
| Czynnik pracy / Working medium | | powietrze / air |
| Ciśnienie pracy / Operating pressure | MPa | max. 1,0 |
| Temp.zakres pracy / Temp. range of operation | °C | -40÷+80 |
| Nominalny przelot / Rating passage | mm | Ø10 |
| Wyprzedzenie I obwodu / Advance of first circuit | MPa | max. 0,03 |
| Masa / Mass | kg | odmiany/ variations |
| Przyłącza / Ports | 11, 12, 21, 22 | mm |
| | | M16x1,5 |

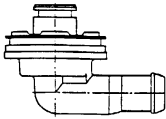


Charakterystyka pracy / Performance characteristic:

Wykres ciśnienia hamowania i siły na tłoku
w funkcji skoku tłoka
Diagram - Braking pressure and force on the piston
vs piston stroke



Odmiany / Variations:

| | 41 40 012 0 |
|--|---|
| Odpowietrznik w odmianie /The vent in variation |  |
| Nr odpowietrznika / No of vent | 41 30 217 4 |
| Wymiar / Dimension [L] | 155 |
| Masa zaworu / Mass of valve | 1,135 |