

Przeznaczenie:

Zawór hamulcowy ręczny stosowany jest w powietrznych układach hamulcowych pojazdów samochodowych. Realizuje funkcję hamulca pomocniczego i postojowego. Służy do stopniowego odpowietrzania i napowietrzania części sprężynowej siłownika membranowo-sprężynowego. Przeznaczony jest szczególnie dla pojazdów, które nie są przystosowane do ciągnięcia przyczep i nie posiadają zaworu przekaźnikowo-sterującego.

Działanie:

Jeżeli dźwignia ręczna ustawiona jest w położeniu "jazda", to powietrze ze zbiornika obwodu pomocniczego przepływa do przyłącza 1 i otwarty zawór do przyłącza 2 połączonego z komorą sprężynową siłownika membranowo-sprężynowego. W obwodzie zaworu panuje maksymalne ciśnienie. Jeżeli dźwignię przesuwamy z położenia "jazda" do położenia "zderzak", to następuje stopniowe odpowietrzanie przyłącza 2 do atmosfery a w rezultacie hamowanie. Zatrzymanie dźwigni w żądanym położeniu powoduje hamowanie hamulcem pomocniczym ze stałą siłą. Dalszym przesunięciem do położenia "zderzak" uzyskujemy pełne hamowanie z maksymalną siłą, jaką daje sprężyna siłownika membranowo-sprężynowego. Z tego położenia dźwignia samoczynnie wraca do położenia "jazda".

Obsługa:

Zawór nie wymaga specjalnej obsługi w trakcie eksploatacji.

Montaż:

Zawór montowany jest w kabinie kierowcy w bezpośrednim zasięgu ręki kierowcy. Mocowanie następuje na wsporniku metalowym 2 wkrętami M6 z łbem stożkowym.

Purpose:

The hand brake valve is used in air brake systems of commercial vehicles, and completes the function of both parking and secondary brake system. The valve provides gradual release of spring part of diaphragm-spring actuators and gradual loading. It is specially designed for vehicles which are not adapted for vehicles which are not adapted for towing of trailers and are not equipped with relay-control valve.

Operation:

If the lever is in position "drive" then air flows from the vessel of secondary brake circuit to port 1 and through open valve to port 2 connected with the spring chamber of diaphragm-spring actuator. In valve circuit there is maximal pressure. If the lever is moved from position "drive" to position "stop", port 2 is gradually vented and braking takes place. The stop of lever in required position causes braking by means of secondary brake with constant force. The further movement of lever to position "stop" causes the full braking with maximal force of spring from diaphragm-spring actuator. From this position the lever automatically returns to position "drive".

Maintenance:

The valve does not require any special maintenance during operation.

Assembly:

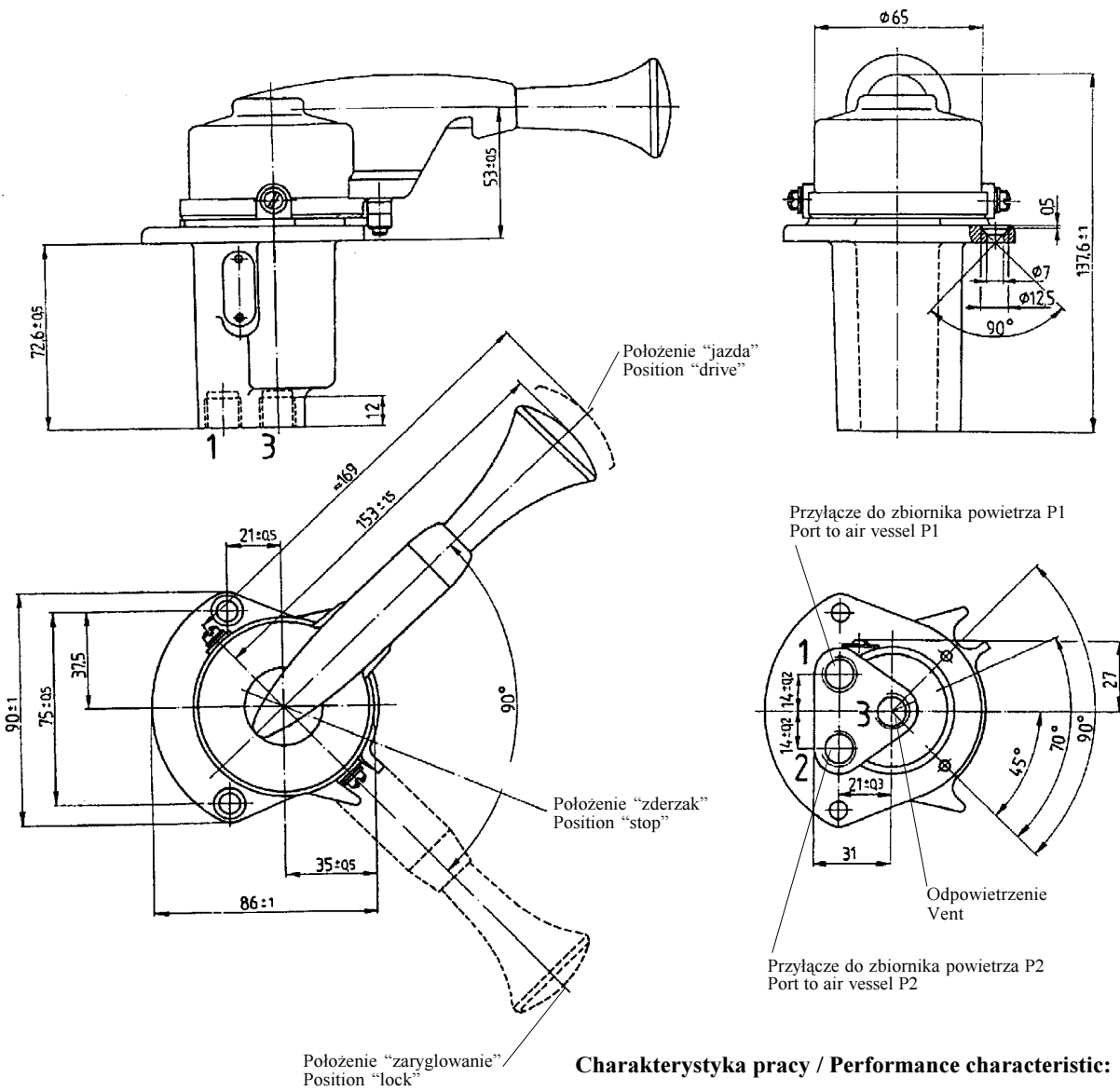
The valve is installed in driver's cabin directly in access of driver hand. The fastening of valve is made by means of 2 cone head screws M6 on the metal bracket.

Dane techniczne / Specification

Czynnik pracy / Working medium		powietrze/air
Ciśnienie pracy / Operating pressure	MPa	max. 0,8
Temp.zakres pracy / Temp. range of operation	°C	-40÷+80
Nominalny przelot / Rated passage	2	mm
Masa / Mass		kg
Przyłącza / Ports	1, 2, 3	mm
		M14x1,5

Odmiany / Variations:

Pełne oznaczenie wyrobu / Full symbol of product **42 12 010 0.**



Charakterystyka pracy / Performance characteristic:

Wykres ciśnienia hamowania w funkcji położenia dźwigni
Diagram - Braking pressure vs position of lever

