



## Przeznaczenie:

Łącznik sprężysty stosowany jest w powietrznych, hydraulicznych lub kombinowanych układach hamulcowych pojazdów wyposażonych w automatyczne regulatory siły hamowania. Zadaniem łącznika jest wychylanie dźwigni regulatora siły hamowania w zależności od stopnia załadowania pojazdu. Jednocześnie łącznik, poprzez swoją elastyczność, zabezpiecza regulator przed uszkodzeniem, gdy zostanie przekroczony zakres działania dźwigni regulatora.

## Działanie:

Zmiany ugięcia elementów sprężystych zawieszenia, wiążące się ze stopniem załadowania pojazdu, są przenoszone przez łącznik sprężysty na dźwignię automatycznego regulatora siły hamowania. Łącznik sprężysty posiada konstrukcję, która umożliwia utrzymywanie jego ramienia w pozycji nieugiętej do określonej siły. Ma to na celu zapewnienie sterowania dźwigni regulatora. Jeżeli przy przeładowaniu lub dynamicznym przeciążeniu, zakres przesterowania regulatora jest w pełni wykorzystany, a ugięcie następuje dalej, wówczas ramię łącznika ugina się, zabezpieczając przed mechanicznym uszkodzeniem regulatora siły hamowania.

## Obsługa:

Łącznik nie wymaga specjalnej obsługi w trakcie eksploatacji.

## Montaż:

Do zamontowania należy wybrać taki łącznik, który zapewni, że wychylenie przekraczające zakres regulatora nie będzie większe od max. wychylenia drążka łącznika A. Łącznik montuje się do osi pojedynczej lub między osiami. W przypadku osi podwójnej - w takim miejscu, aby samoczynną regulację siły powodowały tylko statyczne i dynamiczne zmiany obciążenia. Na miejsce mocowania łącznika nie może mieć wpływu:

- skrócenie osi przy hamowaniu
- odchylenie przy hamowaniu
- pokonywanie krzywizn
- jednostronne obciążenie osi.

## Purpose:

Spring arm is used in air, hydraulic and combined brake systems of vehicles equipped with automatic load sensing valves. This device serves for shifting the lever of load sensing valve depending on loading of vehicle. The same time this arm because of its flexibility, protects the load sensing valve against excessive shifts of lever beyond operation range.

## Operation:

Changes of deflection of suspension springs caused by changes of vehicle load, are transferred by spring arm on the lever of load sensing valve. The spring arm is designed to allow to keep its arm in not deflected position in relation to defined force. It is for ensuring of the control of load sensing valve lever. If, when the overload or dynamical overload are observed the operating range of load sensing valve is fully utilized and further deflection is observed, then spring arm deflects protecting in this way the load sensing valve from mechanical damage.

## Maintenance:

Spring arm does not require any special maintenance during operation.

## Assembly:

For assembly such spring arm must be used which ensures that the shift exceeding the operating range of sensing valve will be not larger than max shift of connector rod A. The spring arm is installed to the single axle or between axles. In the case of double axles the spring arm must be installed in such place where automatic regulation of brake force occurs only as a result of static and dynamic changes of load. The place of fastening of spring arm must be chosen in such way that operation of spring arm should be free of influence of the following factors:

- torsion of axle during braking
- tilt during braking
- driving on the curvatures
- one side loading of the axle.

**Odmiany / Variations:**

Odmiana Variation	Długość ramienia Length of arm	Wielkość wychylenia Shift	Siła ugięcia Force of deflection	Siła przy max.wychyleniu Force at maxshift	Zakończenie Tip	Masa Mass
<b>86 10 019 0</b>	160 [mm]	55 [mm]	40 [N]	110 [N]	+ Przegub kulisty Ball socket joint	0.42
					- Łącznik gumowy Rubber connector	

