ČESKOSLOVENSKÁ SOCIALISTICKÁ REPUBLIKA
(19)

ÚŘAD PRO VYNÁLEZY A OBJEVY

POPIS VYNÁLEZU K AUTORSKÉMU OSVĚDČENÍ

215384
(11) (B1)

(51) Int. Cl.[3]
B 60 T 13/38

(22) Přihlášeno 09 09 80
(21) (PV 6107-80) c

(40) Zveřejněno **30 10 81**

(45) Vydáno 29 02 84

(75)
Autor vynálezu TŘÍSKO JAN ing., PARDUBICE

(54) Parkovací a nouzová brzda

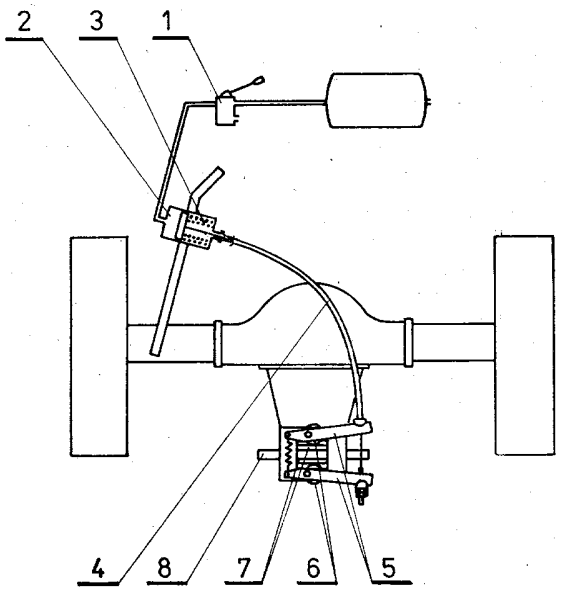
Vynález se týká vysokozdvižných vozů.

U dosud známých řešení je činná část parkovací brzdy obvykle řešena společně s provozní brzdou zadní nápravy a je ovládána z kabiny řidiče pomocí ruční páky a táhlového nebo lanového mechanismu. Pomocí tohoto uspořádání lze velmi obtížně zajistit vysoké nároky, kladené na parkovací brzdu vysokozdvižných vozů. Závažným problémem je též umístění poměrně velké ruční páky do úzké kabiny.

Všechny uvedené nedostatky odstraňuje použití převodové kotoučové brzdy podle vynálezu, ovládané ručním brzdným ventilem. Tímto ventilem lze plynule vypouštět tlakový vzduch z komory pružinového válce a regulovat tak velikost brzdného momentu.

Řešení lze aplikovat na všechna motorová vozidla, která mají k dispozici tlakový vzduch. Řešení má vysoký brzdný účinek, je spolehlivé a snadno ovladatelné.

Vynález je zobrazen na obr. výkresové přílohy.



Vynález se týká části brzdového ústrojí vysokozdvižného vozu s bočním ložením, které zajišťuje současně funkci parkovací a nouzové brzdy, pomocí kotoučové brzdy umístěné na vstupní hřídel hnací nápravy.

U dosavadních známých řešení je činná část parkovací brzdy obvykle řešena společně s provozní brzdou zadní nápravy a je ovládána z kabiny řidiče pomocí ruční páky a táhlového nebo lanového mechanismu. Pomocí tohoto uspořádání lze velmi obtížně zajistit vysoké nároky kladené na parkovací brzdu vysokozdvižných vozů. Závažným problémem je také umístění poměrně velké ruční páky do úzké kabiny.

Výše uvedené nedostatky jsou odstraněny parkovací a nouzovou brzdou podle vynálezu, jejíž podstata spočívá v tom, že sestává z brzdového kotouče spojeného se vstupním hřídelem hnací nápravy a brzdových destiček pro vyvození brzdného účinku, svázanými s excentrickými klíči uchycenými k pákám, které jsou spojeny pomocí táhla s pružinovým brzdovým válcem, připojeným přes ovládací ruční brzdový ventil ke zdroji tlaku.

Umístěním brzdy na vstupu do hnací nápravy se využije převodu nápravy k podstatnému zvýšení brzdného účinku. Ovládání brzdy se zjednoduší. Provozní brzda hnací nápravy může být shodná s provozní brzdou řídící nápravy. Odpadne ovládací mechanismus z kabiny k hnací nápravě.

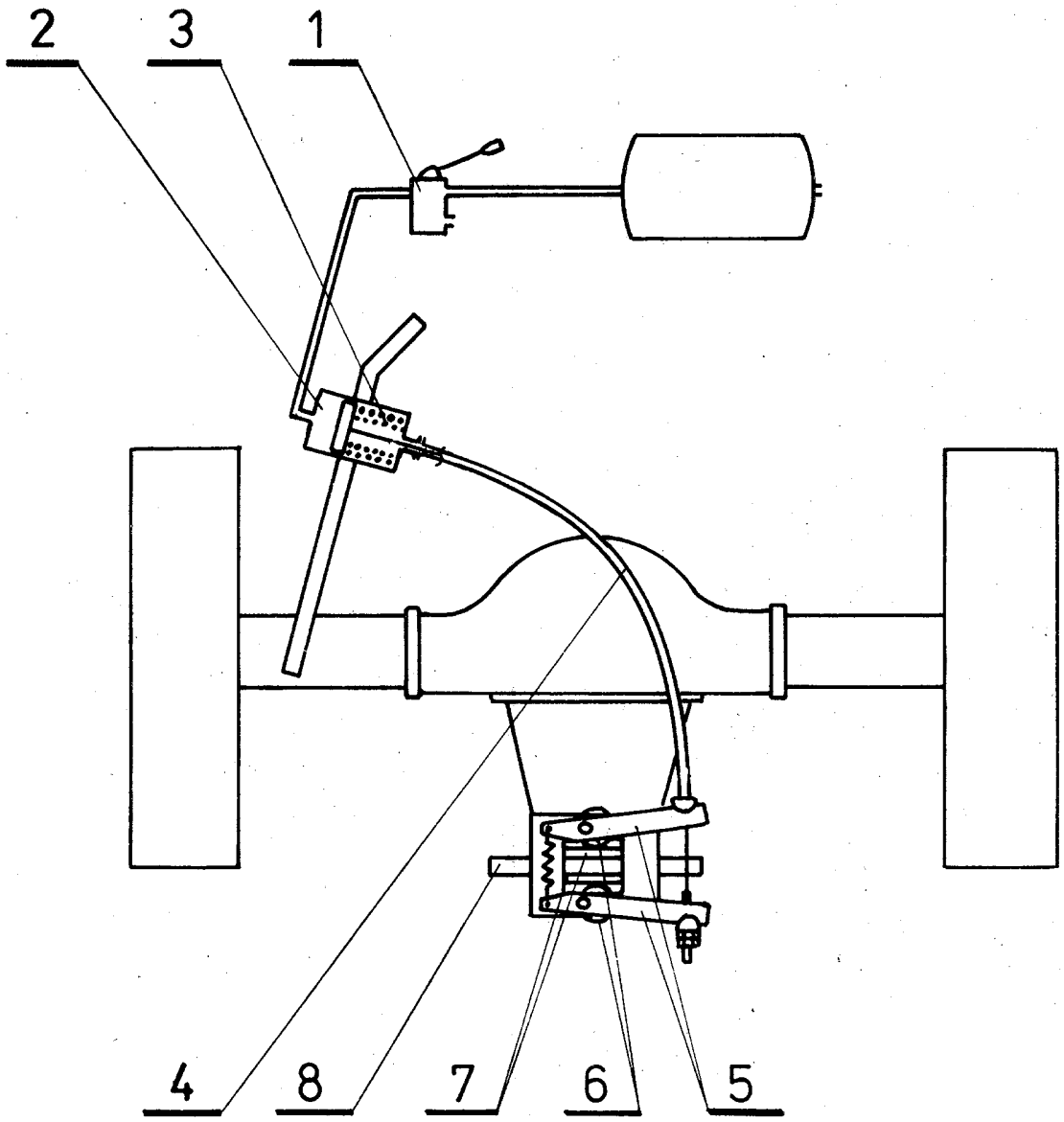
Na připojeném výkrese je znázorněno provedení parkovací a nouzové brzdy, která tvoří s hnací nápravou kompletní montážní celek.

Na vstupní hřídel hnací nápravy je připevněn kotouč **8**. Na kotouč jsou přitlačovány brzdové destičky **7** natáčením excentrických klíčů **6**, které jsou pevně spojeny s pákami **5**. Páky **5** jsou natáčeny lanovým mechanismem **4** pomocí pružin **3**, které se uvolní při vypuštění vzduchu z brzdového válce **2**. Vypuštění a plnění válce **2** se provádí ručním brzdovým ventilem **1**. Při vpuštění tlakového vzduchu do válce **2** se stlačí pružiny **3** a brzda se uvolní.

Řešení podle vynálezu lze aplikovat na všechna motorová vozidla, která mají k dizposici tlakový vzduch. Výhodou tohoto řešení je možnost použití stejných provozních brzd (bubny, čelisti na obou nápravách). Řešení má vysoký brzdný účinek, je spolehlivé a snadno ovladatelné.

PŘEDMĚT VYNÁLEZU

Parkovací a nouzová brzda, ovládaná tlakovým vzduchem, vyznačující se tím, že sestává z brzdového kotouče (8) spojeného se vstupním hřídelem hnací nápravy a brzdových destiček (7) pro vyvození brzdného účinku, svázanými s excentrickými klíči (6) uchycenými k pákám (5), které jsou spojeny pomocí táhla (4) s pružinovým brzdovým válcem (2), připojeným přes ovládací ruční brzdový ventil (1) ke zdroji tlaku.


2
3
1
4
8
7
6
5