



ÚŘAD PRO VYNÁLEZY
A OBJEVY

POPIS VYNÁLEZU

K AUTORSKÉMU OSVĚDČENÍ

215490
(11) (B1)

(22) Přihlášeno 19 02 81
(21) (PV 1210-81)

(40) Zveřejněno 30 10 81

(45) Vydáno 01 01 85

(51) Int. Cl.³
B 60 T 1/06

(75)

Autor vynálezu

JIRÁK JOSEF, TÝNEC NAD SÁZAVOU

(54) Bubnová čelistová dvouklíčová brzda

Vynález se týká bubnové čelistové dvouklíčové brzdy pro motocykly a jiná vozidla. Řeší problém vysokého opotřebení brzdového obložení u dosavadních konstrukcí, kde se čelist rozevírá pouze jednostranně.

Dvouklíčová brzda dle vynálezu má klíče uspořádané tak, že každá čelist je oběma klíči při brzdění vychylována. Jednoho klíče se každá čelist dotýká rovnou plochou, druhého klíče válcovou plochou.

Vynález může být využit u motocyklů a podobných lehkých vozidel s bubnovou brzdou. Nejlépe je vynález charakterizován obr. č. 1.

Vynález se týká bubnové čelistové dvouklíčové brzdy pro motocykly a jiná vozidla, kde čelisti jsou přitlačovány vnitřními pružinami ke dvěma klíčům, které jsou vzájemně spojeny pomocí na nich nasazených páček a spojovacího táhla.

Jsou známy dvoučelistové bubnové brzdy rozevírané hydraulickými válečky i brzdovými klíči. U dosud známých dvouklíčových brzd, které mají podstatně větší účinnost než brzdy jednoklíčové, je každá čelist na jednom svém konci nasazena, opřena nebo jiným způsobem lícována na pevný, nepohyblivý palec nebo čep a druhým svým koncem je odtlačována funkční plochou brzdového klíče.

Nevýhodou hydraulického ovládání je pro levnější typy motocyklů složitost a vyšší cena. Nevýhodou všech dosud známých dvouklíčových brzd je vyšší opotřebení brzdového obložení, které se při jednostranném rozevírání čelisti využívá pouze z jedné části.

Výše uvedené nedostatky jsou odstraněny bubnovou čelistovou dvouklíčovou brzdou pro motocykly podle vynálezu, jejíž podstatou je, že každá čelist se dotýká jednoho brzdového klíče rovnou plochou a druhého brzdového klíče vnitřní válcovou plochou, která má stejný nebo větší rádius, než styčná vnější plocha brzdového klíče, jejíž střed je vyosen od osy otáčení brzdového klíče.

Opřením brzdové čelisti o dva brzdové klíče se dosáhne stejnoměrnějšího posuvu celé plochy obložení k brzdovému bubnu a tím i podstatně vyšší životnosti celé brzdy. Lícováním brzdové čelisti

vnitřní válcovou plochou k pohyblivé vnější válcové ploše brzdového klíče je zajištěno správné uložení čelisti vzhledem k brzdovému bubnu. Rovná opěrná plocha vytvořená na druhém konci čelisti může být podle individuálních požadavků nahrazena vhodně tvarovanou, a to mírně vypouklou i mírně vydutou plochou.

Výhodou zařízení podle vynálezu je jednoduchost, nejvyšší účinnost, spolehlivost a stejnoměrné opotřebení brzdového obložení.

Příklad provedení bubnové čelistové dvouklíčové brzdy je znázorněn na připojeném výkresu, který představuje pohled na brzdové víko s čelistmi. V brzdovém víku 1 je otočně uložen horní klíč 2 a dolní klíč 3. Oba klíče jsou vzájemně spojeny nevyznačenými páčkami a spojovacím táhlem. Levá čelist 4 se dotýká horního brzdového klíče 2 svou vnitřní opěrnou plochou 6, jejíž rádius je stejný, jako rádius vnější válcové plochy 7, vytvořené na horním brzdovém klíči 2. Střed 8 vnější válcové plochy 7 je vyosen o rozměr x od osy otáčení 9 horního brzdového klíče 2. Levá brzdová čelist 4 se dále dotýká svým druhým koncem rovnou opěrnou plochou 10 výstupku 11 dolního brzdového klíče 3. Obě čelisti 4, 5 jsou k sobě a k brzdovým klíčům 2, 3 přitlačovány pružinami 12. Při brzdění se vlivem nevyznačeného ovládání brzdy otáčejí oba brzdové klíče 2, 3 ve směru šipek 13 a obě brzdové čelisti 4, 5 jsou stejnoměrně přitlačovány k nevyznačenému otáčejícímu se brzdovému bubnu.

PŘEDMĚT VYNÁLEZU

Bubnová čelistová dvouklíčová brzda pro motocykly a jiná vozidla, kde čelisti jsou přitlačovány vnitřními pružinami ke dvěma klíčům, které jsou vzájemně spojeny pomocí na nich nasazených páček a spojovacího táhla nebo bowdenového ovládání, vyznačená tím, že každá čelist (4, 5) se

dotýká jednoho brzdového klíče (2, 3) rovnou plochou (10) a druhého brzdového klíče (2, 3) vnitřní válcovou plochou (6), která má stejný nebo větší rádius než styčná vnější válcová plocha (7) brzdového klíče (2, 3), jejíž střed (8) je vyosen od osy otáčení (9) brzdového klíče (2, 3).

215 490

