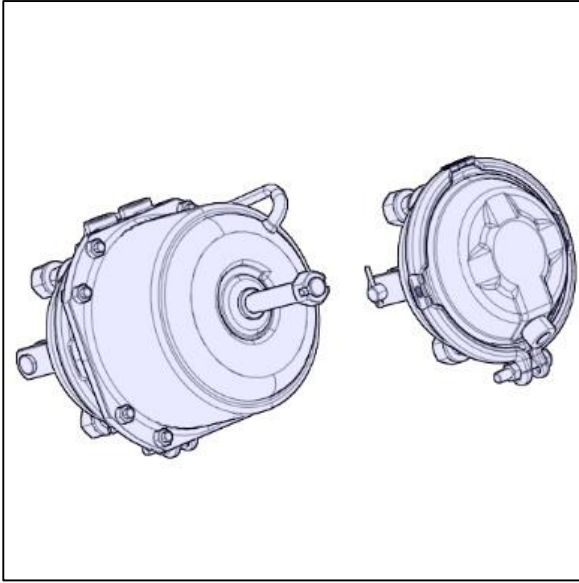




Xylanh phanh, mô tả bộ phận Tổng quan

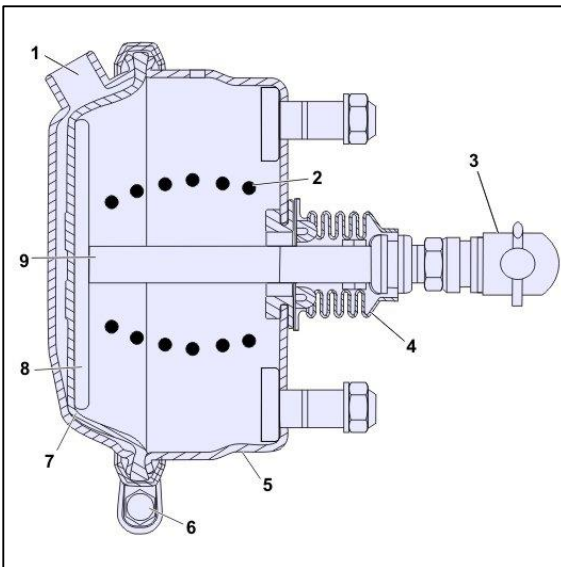


Mô tả

Xylanh phanh chuyển đổi năng lượng khí nén thành công cơ học. Lực tác động trong xylanh lên đầu bán cầu của thanh đẩy được truyền đến các cam phanh. Xylanh phanh được gắn trực tiếp vào các cam phanh thông qua các liên kết. Lực phanh của xe thay đổi tùy theo diện tích xylanh và áp suất. Để ngăn nước hoặc bụi bẩn xâm nhập vào xylanh phanh, có các miếng đệm giữa xylanh phanh và các cam phanh và giữa xylanh phanh và thanh đẩy.

Xem mặt cắt

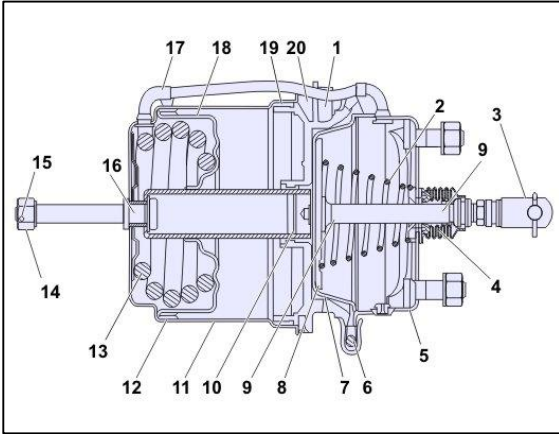
Xylanh phanh



1. Kết nối khí nén (đầu vào)
2. Lò xo hồi vị
3. Chạc
4. Chụp bụi cao su
5. Xylanh phanh dịch vụ
6. Vít
7. Màng chắn
8. Tấm áp suất
9. Thanh đẩy

Xylanh phanh được lắp vào trực tiếp và chỉ hoạt động trong quá trình phanh bình thường.

Xy lanh phanh lò xo



1. Kết nối khí nén (đầu vào)

2. Lò xo hồi vị

3. Chạc

4. Chụp bụi cao su

5. Xi lanh phanh chính

6. Vít

7. Màng chắn

8. Tấm áp suất

9. Thanh đẩy

10. Phốt và ống lót

11. Xi lanh, phanh đỗ xe

12. Phốt

13. Lò xo phanh

14. Đai ốc

15. Chốt khóa

16. Vít nhà

17. Ống thông hơi

18. Piston

19. Phốt

20. Kết nối khí nén với phanh đỗ xe

Xi lanh phanh lò xo thường được lắp vào trục sau. Nó bao gồm hai phần:

- Phanh chính
- Phanh đỗ xe

Phần phanh chính, kích hoạt

Phần phanh chính (5) được kích hoạt khi khí nén được cung cấp cho cổng vào (1) của phần phanh chính. Màng ngăn (7) sẽ đẩy tấm áp suất (8) được kết nối với thanh đẩy (9) ở một đầu và đầu kia của thanh đẩy được kết nối với chạc (3). Chạc, ngược lại, được kết nối với bộ điều chỉnh độ khe hở phanh tự động, sẽ chuyển chuyển động thẳng của thanh đẩy thành chuyển động quay của trục cam và do đó phanh được áp dụng.

Khi không khí được giải phóng, lò xo hồi vị (2) sẽ kéo tấm áp suất trở lại và nhà phanh. Một chụp bụi cao su (4) được cung cấp ở bên ngoài để tránh bụi xâm nhập và xi lanh phanh chính được bao phủ bằng một vòng và kẹp chặt bằng vít (6).

Phần phanh đỗ xe, kích hoạt

Phần thứ hai là phanh đỗ xe (11), hoạt động theo khái niệm giảm áp suất. Ban đầu, khí nén sẽ được cung cấp cho phần phanh đỗ xe thông qua cổng (20) sẽ đẩy piston (18) trở lại để nhà phanh. Trong quá trình này, không khí ở phía bên kia (phần không có áp suất) của phần đỗ xe sẽ được chuyển đến phần phanh chính thông qua ống thông hơi (17) và các phốt. Các ống lót (10), (12) và (19) được sử dụng để ngăn không khí rò rỉ từ phần có áp suất sang phần không có áp suất. Khi áp suất không khí được giải phóng thông qua van rò rỉ, lò xo (13) sẽ đẩy piston (18), từ đó di chuyển thanh đẩy và do đó phanh được áp dụng.

Lỗi phanh

Trong trường hợp lỗi phanh (không có khí nén trong hệ thống), phanh đỗ xe sẽ được áp dụng. Để chỉnh bánh xe, phanh đỗ xe được nhà thủ công bằng cách tháo vít nhà (16) bằng đai ốc (14) được cố định bằng chốt khóa (15).