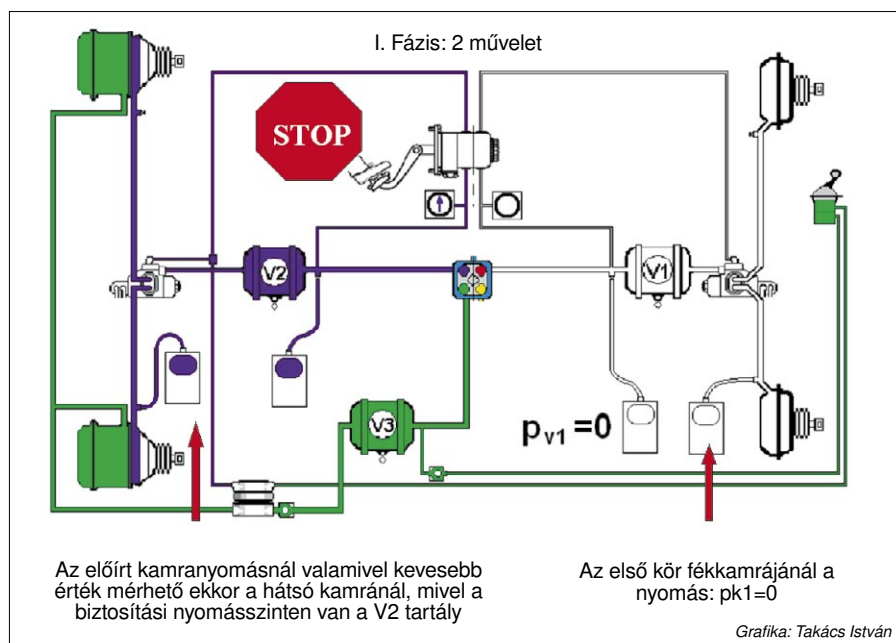


Fékkörműködés ellenőrzése

Amint azt a 2006. decemberi számunkban ígértük, közléteszünk egy Rába (Contact, Premier) típusú autóbusz, fékkörök helyes működésének ellenőrzésére vonatkozó technológiai előírást. A könnyebb megértés érdekében a műveletleírást rajzzal egészítettem ki.



gedni a levegőt (a V1-ben ekkor a biztosítási nyomásszint marad /5–7 bar/).

2. művelet: (2. ábra) a főfékszeleppel teljes fékezést hajtunk végre (max. kivezérlés).

Ebben az esetben teljesen benyomott fékpedálnál a kézfékszelepet működtetve a rugóerő-tárolós hengerből leürül a levegő, a rögzítőfék működik, fékez! A fentiek alapján kimondhatjuk, nem történt szerelési hiba. (Mert helyes bekötés esetén (az üres V2 tartályból), a kétkörös relészelep vezérlő ágába (41) sem kerülhet vezérlő nyomás.)

A műveletek időszükséglete 15–20 perc, a leírt technológiát, értelemszerűen, a hasonló fékhálózat-felépítésű járműveknél is alkalmazhatjuk. Az ellenőrzéseink során találoztunk hibás bekötésekkel. Javasolom önöknek is, szánjanak időt a karbantartás során a kontrollra, mert súlyos baleseteket előzhetünk meg vele.

1. ábra

A fékrendszer megbontása esetén a fékkörök helyes működését is ellenőrizni kell!

Nyomásmérőt csatlakoztat: V1, V2 légtartályokra, valamint az első és hátsó üzemi fékkamrák vizsgáló csatlakozóira.

A vizsgálat teljesen feltöltött légréndszer-nél, álló motorral történik.

A kézfékszelep (és a megállófék, ha van) oldott állásban legyen, a járművet elgurulás ellen ki kell ékelni.

I. Fázis

1. művelet: a V1 légtartályból ki kell engedni a levegőt (a V2-ben ekkor a biztosítási nyomásszint marad /5–7 bar/).

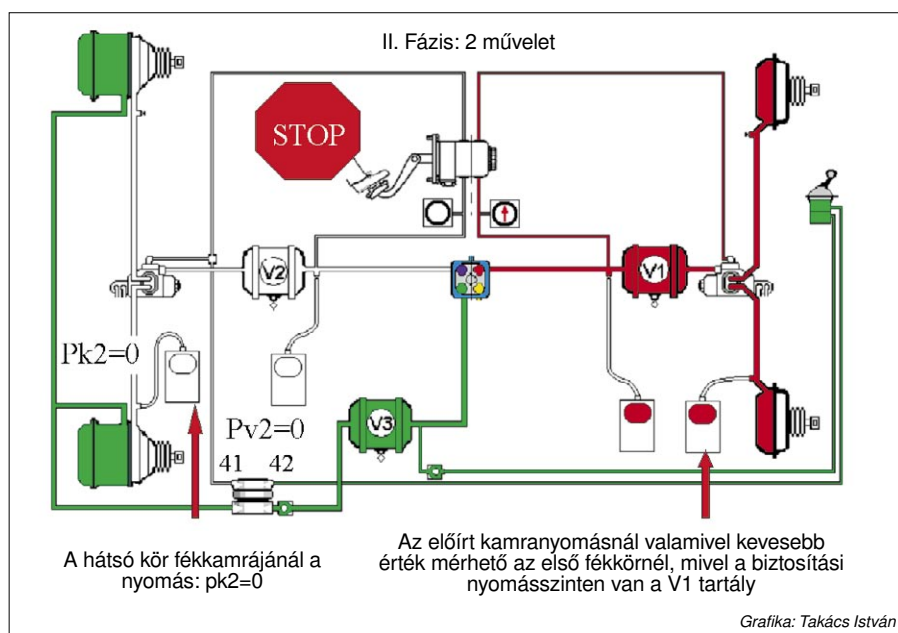
2. művelet: (1. ábra) a főfékszeleppel teljes fékezést hajtunk végre (max. kivezérlés).

A légtartályokat újra teljesen fel kell tölteni, majd a motort leállítani.

II. Fázis

1. művelet: a V2 légtartályból ki kell en-

Takács Viktor
Kisalföld Volán Zrt.



2. ábra