

nia wymagają jednak stosowania sprężarki, zbiornika powietrza, regulatora ciśnienia i manometru. Są znacznie bardziej skomplikowane, a więc droższe. Ich zaletą jest działanie niezależnie od zmian obciążenia silnika.

**Korektory rozkładu sił hamowania** mają za zadanie zapewnienie właściwych proporcji między obciążeniami przedniej i tylnej osi pojazdu a uzyskiwanymi na tych osiach siłami hamowania. Zmienność obciążeń osi pojazdu może być wynikiem zmiany statycznego obciążenia samochodu (np. umieszczenie ładunku) lub odciążania kół tylnych, a dociążania przednich podczas hamowania. Zmiana obciążenia kół pojazdu w czasie hamowania zależy od intensywności hamowania (rys. 3.86).



**Rys. 3.86**  
Poglądowe wyjaśnienie dociążenia kół przednich podczas hamowania [3]

Liczne rozwiązania konstrukcyjne korektorów można podzielić na trzy zasadnicze grupy.

- *Korektory sterowane ciśnieniem w przewodach hamulcowych.* Mogą one zapobiegać nadmiernemu wzrostowi ciśnienia w niektórych przewodach hamulcowych bądź w sposób ciągły zmieniać stosunek ciśnień w przewodach przedniej i tylnej osi.
- *Korektory sterowane opóźnieniem (bezwładnościowe).* Zmiana stosunku ciśnień w przewodach hamulcowych przedniej i tylnej osi następuje w sposób ciągły i jest sterowana intensywnością hamowania.
- *Korektory sterowane obciążeniem osi,* uwzględniające zmianę statycznych nacisków na osie pojazdu.

Korektory polepszają warunki wykorzystania przyczepności opon do jezdni, nie mogą jednak zapewnić właściwych wartości sił hamowania przy zmiennej przyczepności. Celowe jest więc zastosowanie urządzenia, które normowałoby siłę hamowania opierając się na pomiarze przyczepności opon do nawierzchni dróg. W praktyce oznacza to reagowanie urządzenia na zablokowanie koła hamowanego. Zadanie to spełniają stosowane coraz powszechniej urządzenia przeciwpoślizgowe.

**Urządzenia przeciwpoślizgowe** (tzw. system ABS) nie tylko zabezpieczają przed zablokowaniem kół pojazdu, ale także sprawiają, że hamowanie przebiega z największym opóźnieniem, możliwym do osiągnięcia w danych warunkach jazdy.

Zasadniczymi zespołami regulatora poślizgu są: nadajnik, elektroniczno-hydrauliczne urządzenie przeliczeniowo-sterujące oraz źródło energii. Sygnałem przekazywanym przez nadajnik jest prędkość obrotowa koła. Zmiany prędkości obrotowej koła, w chwili gdy dąży ono do zatrzymania się, sterują zmianami ciśnienia w układzie uruchamiającym hamulce.