

BUT

Permettre l'alimentation et l'échappement modérable d'un système de freinage à deux circuits pour véhicule à moteur.

FONCTIONNEMENT

Lors du freinage le poussoir (a) logé dans le ressort en caoutchouc (b), pousse le piston (c) qui ferme l'échappement (d) et ouvre l'admission (j). L'air comprimé du réservoir, passe par l'orifice 11 dans la chambre A et par l'orifice 21 dans les appareils de freinage en aval du circuit de freinage I. En même temps l'air comprimé passe par le canal D dans la chambre B et agit sur le piston (f) qui ferme l'échappement (h) et ouvre l'admission (g). L'air comprimé du second réservoir, passe par l'orifice 12, dans la chambre C et par l'orifice 22 dans les appareils de freinage en aval du circuit de freinage II.

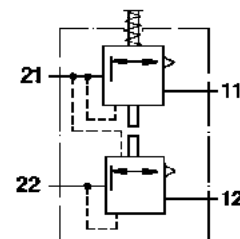
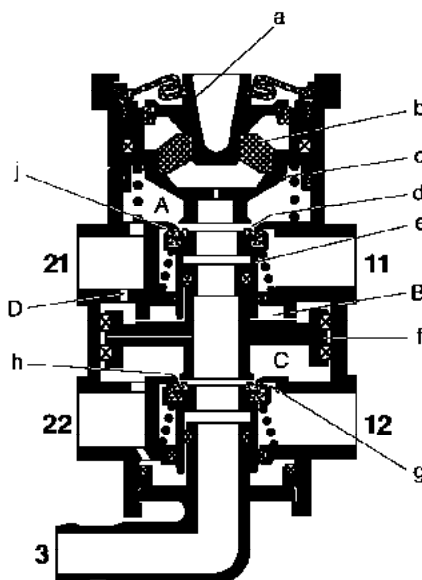
La pression s'établissant dans la chambre A agit sous le piston (c) contre l'effort du ressort en caoutchouc (b), jusqu'à ce qu'un équilibre des forces soit obtenu. Dans cette position, l'échappement (d) et l'admission (j) sont fermés, une position d'équilibre est atteinte.

De façon analogue, la pression dans la chambre C fait remonter le piston (f) jusqu'à une position d'équilibre, où admission (g) et échappement (h) sont fermés.

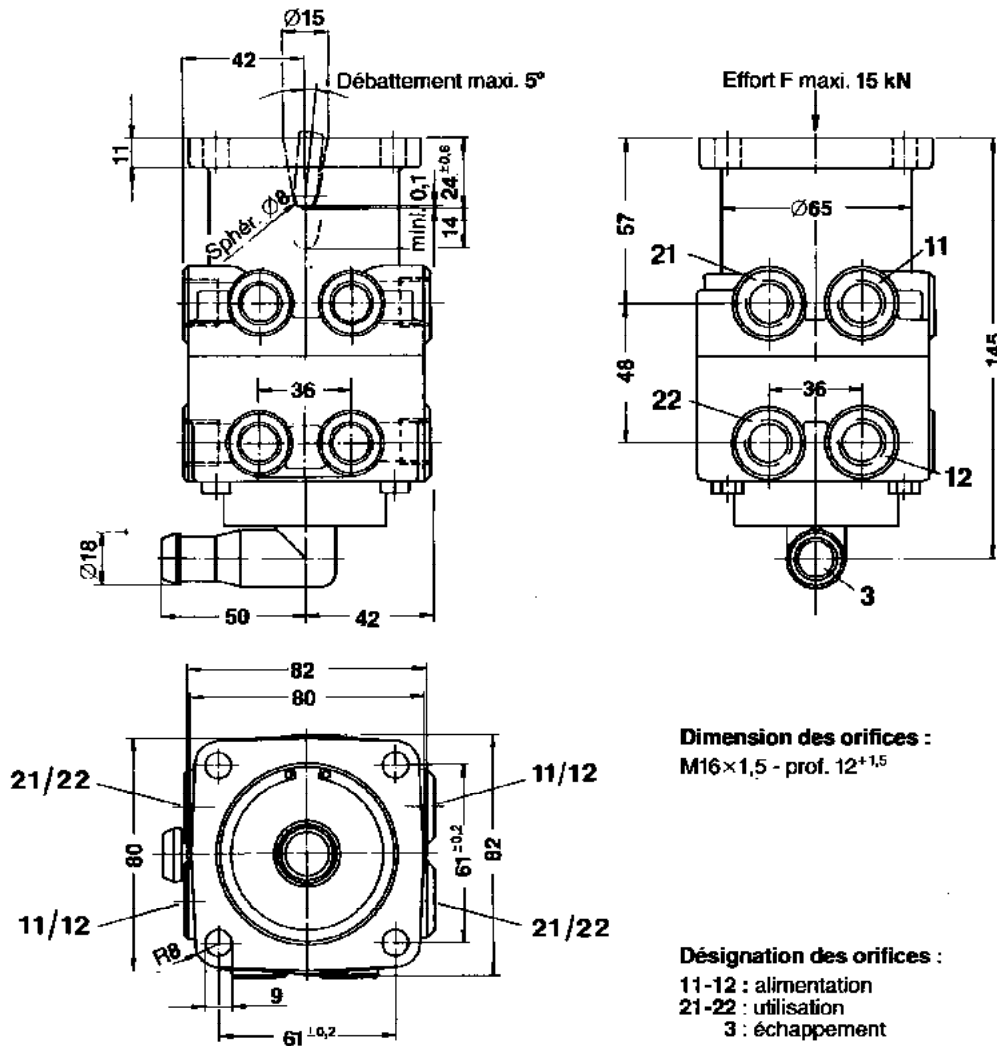
Pendant un freinage à fond, le piston (c) effectue la totalité de sa course vers le bas, et l'admission (j) est maintenue ouverte. La pression dans la chambre B maintient le piston (f) dans la position basse extrême ouvrant entièrement l'admission (g). L'air des réservoirs passe librement dans les deux circuits de freinage.

La mise à l'échappement de ces deux circuits s'effectue dans l'ordre inverse et peut être modérable. La pression de freinage résiduelle dans les chambres A et C fait remonter les pistons (c et f). L'air est évacué partiellement ou totalement, en fonction de la position du poussoir, par l'échappement 3.

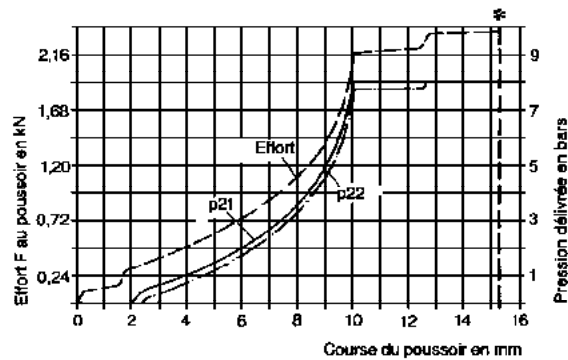
En cas de panne du circuit II, le circuit I fonctionne comme décrit ci-dessus. Par contre, quand le circuit I est en panne le piston (f) est poussé vers le bas par le clapet (e) pendant le freinage. L'échappement (h) se ferme et l'admission (g) s'ouvre. Le circuit II fonctionne comme décrit ci-dessus.



COTES D'ENCOMBREMENT



*Butée admise dans l'appareil



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

n° de catalogue		461 315 008 0
pression d'utilisation		maxi. 10 bars
section de passage		78,5 mm ² \triangleq \varnothing 10 mm
avance du circuit 21		$\Delta p = 0,3^{-0,15}$ bar
volume d'air absorbé	circuit 1	0,103 litre
	circuit 2	0,071 litre
fluide utilisé		air comprimé
température d'utilisation		-40 à +80 °C
masse		1,55 kg

ENTRETIEN

Aucun entretien particulier n'est nécessaire.

MONTAGE

La fixation est faite par bride au moyen de 4 vis M8.

Prévoir la possibilité de réaliser la course totale car elle sera nécessaire pour le fonctionnement du circuit II en cas de panne du circuit I.

L'échappement orientable peut recevoir une tuyauterie souple afin de canaliser l'air vers l'extérieur.

SCHÉMA D'INSTALLATION

