

## BUT

Corriger automatiquement la puissance de freinage des cylindres hydrauliques de frein de roue d'un véhicule en fonction de l'état de charge de ce véhicule. Ce type de correcteur est adapté pour répondre aux directives relatives aux prescriptions de freinage selon le code européen en vigueur, pour des véhicules de gamme moyenne de 8 à 13 tonnes.

## FONCTIONNEMENT

Le correcteur de freinage est fixé sur le châssis du véhicule. Il est relié mécaniquement à l'essieu par un ressort de traction **b** et un levier basculant **a**. En position à vide, l'écart entre l'essieu et le correcteur est le plus grand, le levier basculant **a** se trouve alors dans sa position la plus basse. Lorsque le véhicule est en charge, cet écart diminue et le levier basculant **a** remonte vers la position pleine charge en tirant fortement sur le ressort **b**. L'effort qui en résulte est transmis au levier **c** qui agit sur le poussoir **d** commandant le piston **e**.

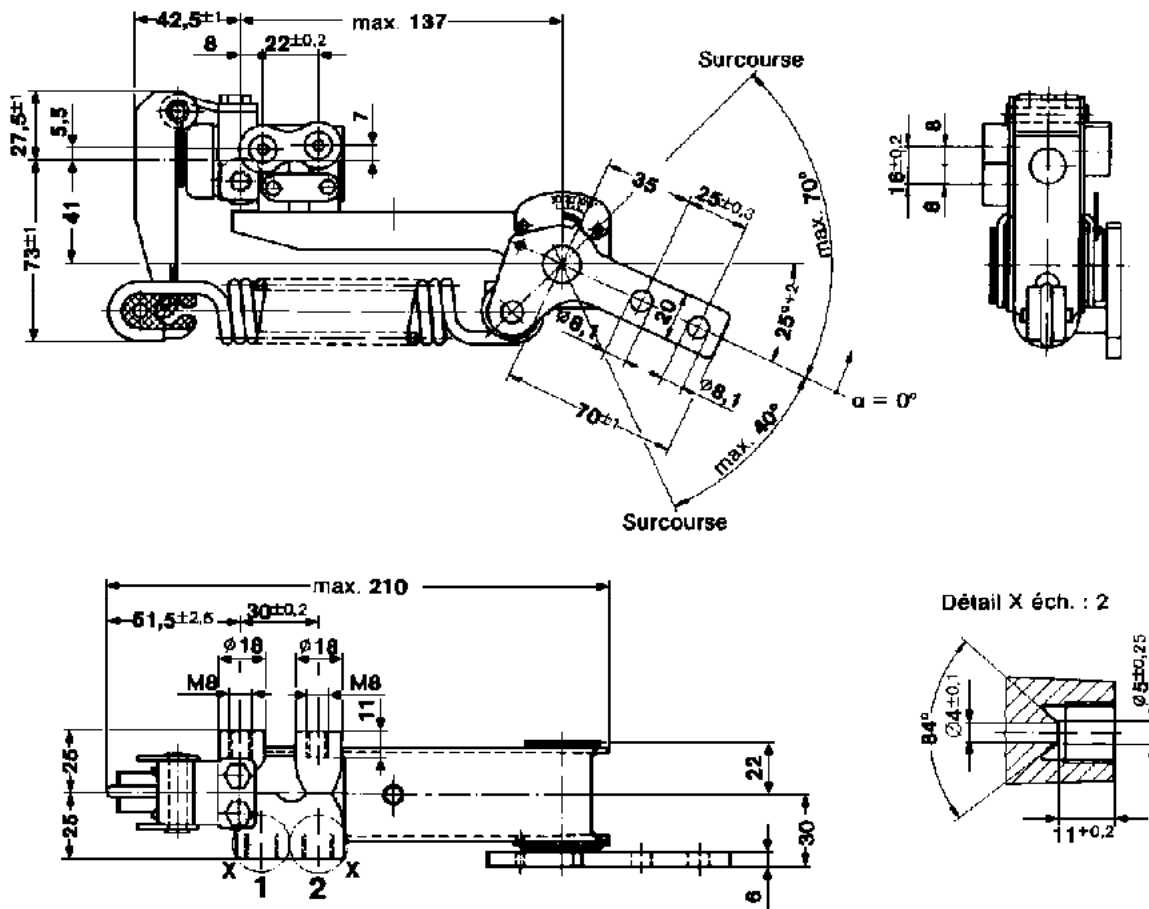
Lorsqu'on actionne le frein de commande, la pression du circuit de freinage se transmet progressivement au circuit hydraulique pénétrant par l'orifice d'entrée **1** puis dans la chambre **A**, puis dans la chambre **B** par le clapet **g** ouvert, puis par l'orifice **2** vers les cylindres de roue. Si la pression augmente dans le circuit hydraulique, elle agit sur le piston **e** à l'encontre de l'effort exercé par le levier **c** sur ce même piston. A partir d'un certain niveau de pression, le piston **e** recule et le clapet **g** se ferme (point de cassure de la caractéristique). Si la pression continue à monter à l'orifice **1** et dans la chambre **A**, le piston **e** sera repoussé vers la droite jusqu'à l'ouverture du clapet **g** ; une pression plus élevée s'établit en **B** et dans le circuit de freinage repoussant alors le piston **e**, le clapet **g** se referme. Et ainsi de suite, à chaque nouvelle valeur de pression d'entrée correspond une valeur de pression de sortie (voir caractéristiques P sortie en fonction de P d'entrée).

Lorsque la pression diminue à l'entrée du correcteur, c'est-à-dire dans la chambre **A**, le clapet **g**, sous l'action de la pression en **B**, s'ouvre, la pression en aval du correcteur diminue avec le reflux du fluide hydraulique par l'orifice **1** vers le maître cylindre.

L'effort du ressort de traction **b** transmis au poussoir **d** devient prépondérant et ramène le piston **e** en butée vers la droite, simultanément la tige du clapet **g** vient en contact avec le corps **f** et confirme l'ouverture du clapet **g** (point de cassure de la caractéristique). Ce point de cassure peut être légèrement modifié par les vis **h** dans les trous oblongs.

En dessous de cette valeur, la pression en amont et en aval du correcteur sera identique.

## COTES D'ENCOMBREMENT

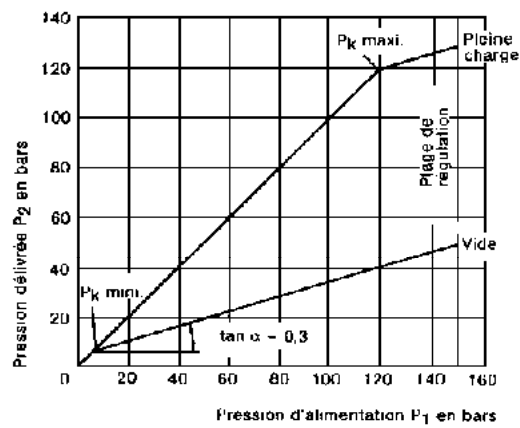
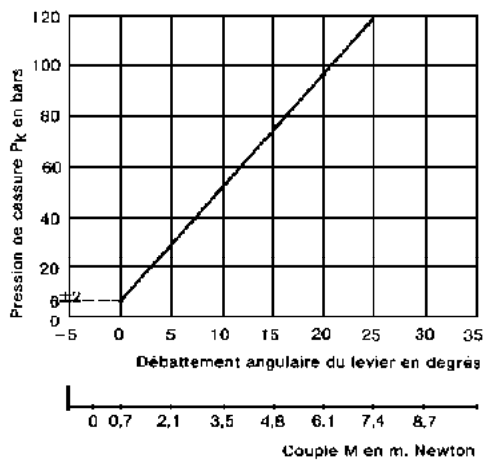


### Orifices de raccordement :

- 1 : alimentation
  - 2 : utilisation
- M12×1 - prof. 9,5

## CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

n° de catalogue	468 404 305 0
pression d'utilisation maxi.	150 bars
plage de régulation	6 à 120 bars
volume absorbé	200 mm <sup>3</sup>
fluide utilisé	liquide de frein SAE J 1703
température d'utilisation	-40 à +80 °C
masse	1,1 kg



## ENTRETIEN

Sans entretien particulier.

## RECOMMANDATION POUR LE MONTAGE

L'appareil sera monté horizontalement avec les orifices 1 et 2 dirigés vers le haut. Fixation par deux vis M8.

## SCHEMA D'INSTALLATION

