

BUT

Régulation de l'effort de freinage sur l'essieu avant d'un véhicule, en fonction de la pression délivrée par le correcteur de freinage dont l'action est directement influencée par la charge sur l'essieu arrière.

Mise à l'échappement rapide des cylindres de frein.

FONCTIONNEMENT

Position de freinage avec véhicule en charge partielle

Lors de l'actionnement du frein de service, la pression corrigée en fonction de la charge par le correcteur automatique du circuit arrière, arrive dans les cylindres de l'essieu arrière et à l'orifice de pilotage 4 de la valve de régulation. La pression arrive par le canal E dans la chambre C et agit sur la face supérieure du piston (d). Quand la pression atteint 0,5 bar, ce dernier vient en butée inférieure contre l'effort du ressort (e). Le clapet (b) ferme alors l'admission (c) et ouvre l'échappement (f). La pression de pilotage admise dans la chambre B agit aussi sur la face annulaire du piston (a).

Simultanément, l'air comprimé délivré par le robinet de frein arrive par l'orifice 1 dans la chambre A et agit sur la face supérieure du piston (a), qui descend, fermant l'échappement (f) et ouvrant l'admission (c). L'air comprimé passe par la chambre D et l'orifice 2 dans le circuit de freinage avant. La pression s'établissant dans la chambre D fait remonter de nouveau le piston (a). L'admission (c) se referme et une position d'équilibre s'établit.

Position de freinage avec véhicule en pleine charge

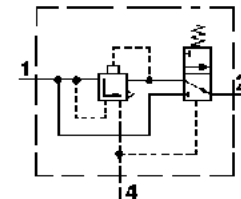
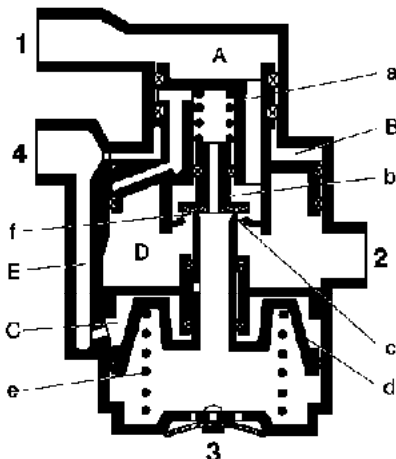
Pendant le freinage la pleine pression s'établit dans les chambres A et B sur le piston (a). Il n'y a pas de réduction de pression délivrée, rapport 1/1, pendant toute la durée du freinage.

Au défreinage, la pression aux orifices 1 et 4 s'échappe au travers du robinet et du correcteur de freinage. La pression subsistant en D fait remonter le piston (a) permettant à l'air comprimé venant de l'orifice 2 de s'échapper à l'atmosphère par l'orifice 3.

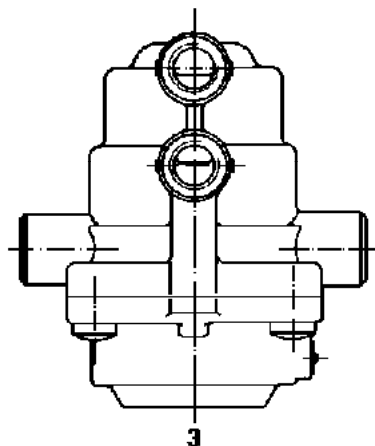
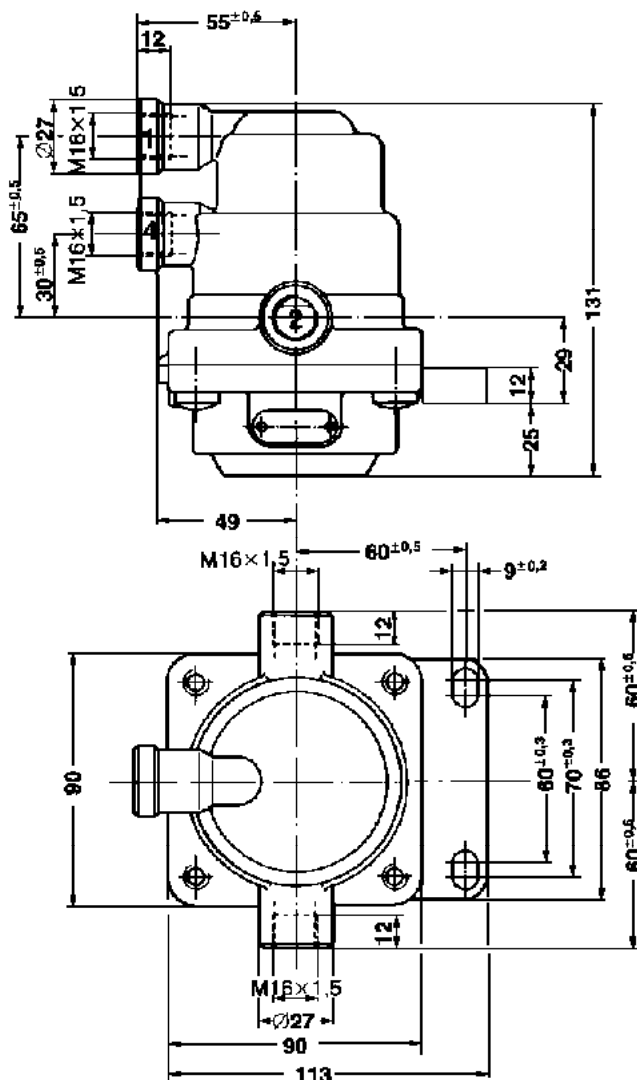
Jusqu'à une pression résiduelle de 0,5 bar à l'orifice 4, le piston (d) se maintient dans sa position basse et l'échappement (f) reste ouvert. Quand la pression continue à diminuer en C le piston (d) remonte ouvrant l'admission (c). La pression résiduelle à l'orifice 2 s'évacue par l'orifice 1.

Fonctionnement en cas de défaillance du circuit arrière

Dans ce cas, l'orifice 4 et par conséquent la chambre C restent à la pression atmosphérique pendant l'actionnement du frein de service. Le piston (d) est maintenu en position haute par le ressort (e). L'admission (c) est ouverte en permanence. L'air arrivant du robinet de frein passe sans entrave à travers la valve de régulation dans le circuit de freinage de l'essieu avant.



COTES D'ENCOMBREMENT



Appareil représenté : 473 302 000 0

Dimension des orifices :
M16×1,5 - prof. 12

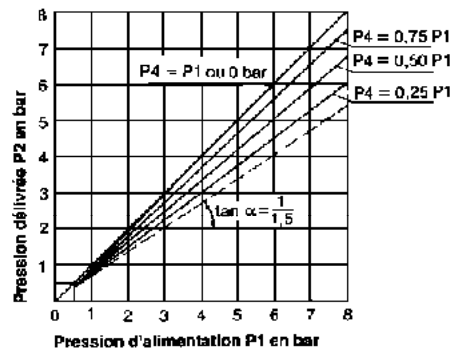
Désignation des orifices :
1 : alimentation
2 : utilisation
3 : échappement
4 : pilotage

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

n° de catalogue	473 302 ... 0
rapport de réduction	1/1,5 à 1/2,7
pression d'utilisation	10 bars maxi.
volume absorbé	0,18 litre
fluide utilisé	air comprimé
température d'utilisation	-40 à +80 °C
masse	1,2 kg

Pour tous vos problèmes de définition de variantes, veuillez consulter les services technico-commerciaux de WABCO, Freinage de véhicules S.A., tél. 16 (6) 026.88.06.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES (suite)



Variante 000

ENTRETIEN

Sans entretien particulier.

MONTAGE

L'appareil sera monté verticalement avec l'orifice d'échappement dirigé vers le bas. Fixation par bride à l'aide de deux vis M8.

SCHÉMA D'INSTALLATION

