

BUT

Corriger automatiquement l'effort de freinage des récepteurs de frein en fonction de l'état de charge du véhicule et assurer un temps de réponse minimum à l'alimentation ou à l'échappement par l'intégration de la valve relais.

FONCTIONNEMENT

Le correcteur est fixé sur le châssis du véhicule et est relié par une tringlerie à un point fixe du ou des essieux.

Quand le véhicule est à vide, la distance entre la correcteur et l'essieu est maximale et le levier de commande en position la plus basse.

Toute variation de l'état de charge modifie cette distance et la came (i) solidaire du levier règle la course du poussoir (f) en fonction de la charge.

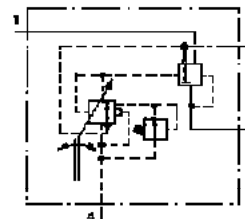
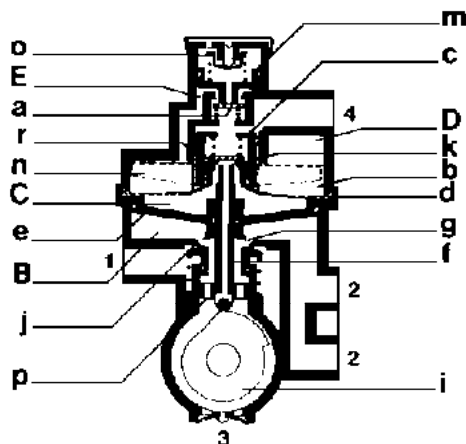
La pression délivrée par le robinet de frein arrive par l'orifice 4 et le canal E dans la chambre D, de même qu'elle agit sur le piston (c). Lorsque la pression de pilotage est suffisante pour vaincre l'effort préréglé du ressort (o), le piston (m) remonte et l'alimentation de la chambre D est interrompue. Le réglage du ressort (o) permet au début du freinage, de délivrer une pression non corrigée (1^{er} temps).

Sous l'action de la pression de pilotage, l'ensemble piston-diaphragme descend et rencontre le poussoir (f), la pression agit sur le piston relais (e) qui permet le passage de l'air de l'orifice 1 vers les récepteurs de freinage par les orifices 2.

Le correcteur délivre une pression proportionnelle à celle d'entrée à l'orifice 4 dans un rapport de réduction variable en fonction de la charge et de la position relative de l'ensemble piston-diaphragme et du poussoir (f).

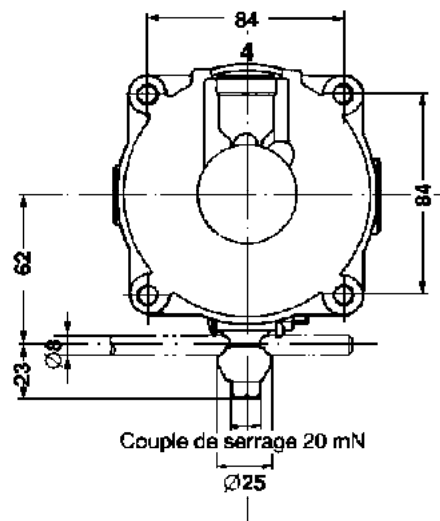
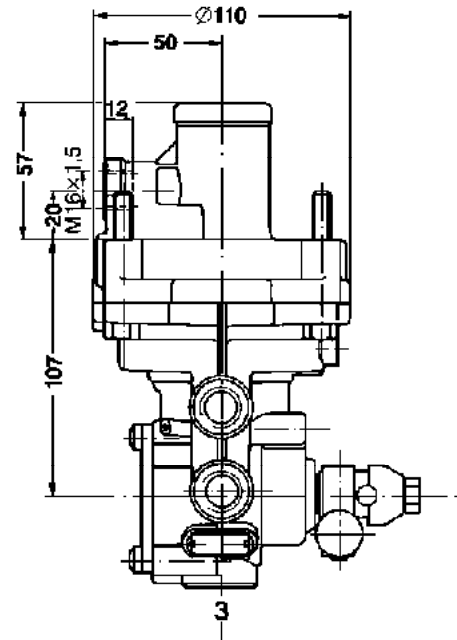
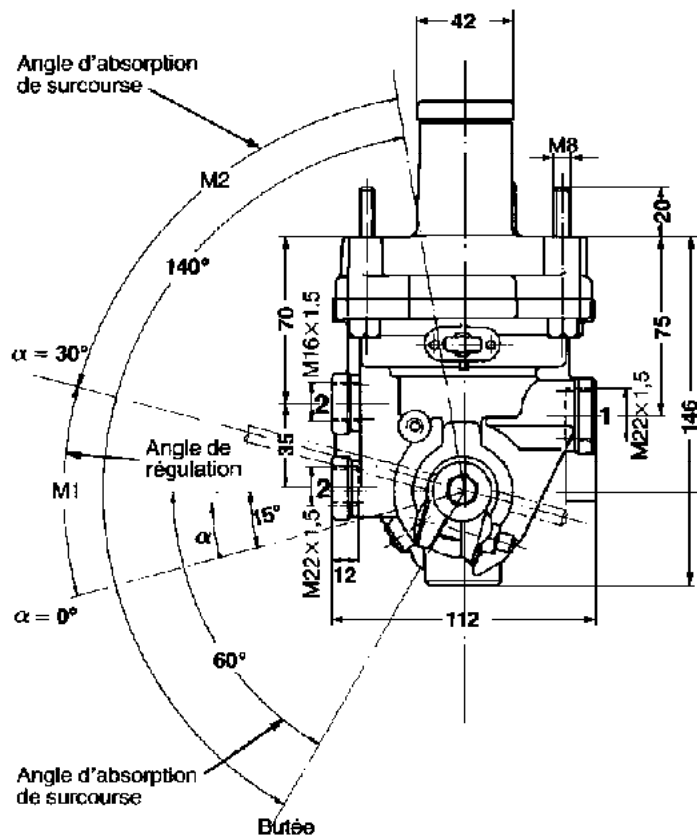
Lorsque la pression de pilotage 4 diminue, le piston (c) remonte, l'échappement s'ouvre. La pression dans la chambre C diminuant, celle de la chambre B devient prépondérante, le piston (e) remonte. Les récepteurs de frein se vidangent par les orifices 2, les canaux (p) et l'orifice 3.

En position pleine charge du véhicule, la pleine pression à l'orifice 4 agit sur le piston (e) qui maintient l'admission ouverte. La pression aux récepteurs de frein et aux orifices 2 n'est pas corrigée.



COTES D'ENCOMBREMENT

Appareil représenté : 475 710 023 0



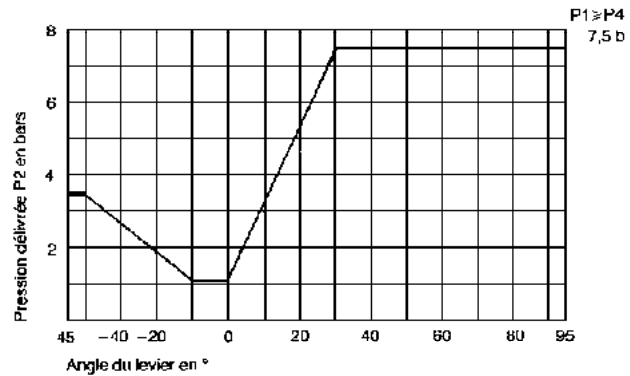
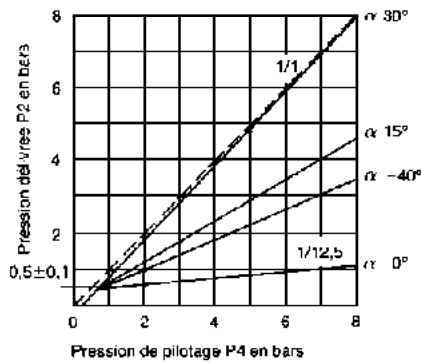
Désignation des orifices :

- 1 : alimentation
- 2 : utilisation
- 3 : échappement
- 4 : pilotage

M1 : couple nécessaire au mouvement 2 mN
 M2 : couple maxi. admissible 20 mN

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

n° de catalogue	475 710 ...
rapport de correction maximum	1/8 à 1/12,5
angle de régulation	30°
premier temps	0,5 à 0,8
débattement haut du levier	80°
débattement bas du levier	60°
1	16 × 1,5 ou 22 × 1,5 (suivant variante)
∅ des orifices 2	16 × 1,5
3	16 × 1,5
pression d'utilisation	maxi. 10 bars
fluide utilisé	air comprimé
température d'utilisation	-40 à +80 °C
masse	1,9 kg



Variante : 475 710 023 0

Pour tous vos problèmes de définition de variantes et d'implantation, veuillez consulter les services technico-commerciaux de WABCO Westinghouse Equipements Automobiles, à Claye-Souilly, tél. (1) 60.26.88.06.

ENTRETIEN

Périodiquement, vérifier l'état des clapets et joints ; les changer si nécessaire. Au remontage, enduire d'une couche légère de graisse "Paragon 3" les alésages dans lesquels coulisent les pièces mécaniques.

MONTAGE

L'appareil est monté verticalement et fixé au châssis par au moins deux des quatre goujons dépassants M 8.

Pour la liaison avec le pont, définir un point tel que la tige de liaison verticale soit perpendiculaire au levier de commande lorsque celui-ci est en position horizontale à $f/2$ (flèche de la suspension entre les positions charge mini et charge maxi de l'essieu considéré).

SCHEMA D'INSTALLATION

