

BUT

Incorporé dans le circuit de freinage du véhicule remorqué et piloté par la pression d'air du véhicule tracteur, l'appareil assure :

- le serrage des freins de la remorque en harmonisation avec le tracteur par un dispositif pré-réglé dit "de prédominance",
- le desserrage des freins,
- le freinage automatique en cas de chute de pression partielle ou totale de la conduite automatique.

FONCTIONNEMENT

L'air comprimé provenant du tracteur par la conduite automatique pénètre dans la valve par l'orifice 1, passe par la lèvres du joint (a) et alimente le réservoir de remorque par l'orifice 1-2. En même temps, le piston (b) soumis à la pression de l'air, descend en entraînant le clapet (c). Le siège d'échappement (Se) s'ouvre et permet aux cylindres de frein raccordés aux orifices 2 de se vidanger par l'échappement 3.

Lors du freinage du tracteur, l'air comprimé provenant de la conduite de service pénètre dans la valve par l'orifice 4. La pression sur le piston (a) provoque la fermeture du siège (Se) puis l'ouverture de l'admission (Sa). Le réservoir est alors en communication avec les cylindres. L'air comprimé passe en même temps par le canal (j) dans la chambre A. Dès que la pression régnant dans les cylindres de frein atteint une valeur supérieure à la pression de pilotage en 4, valeur de la prédominance pré-réglée donnée par la contrainte du ressort (g), le clapet (f) s'ouvre la pression en A passe en B traverse le canal (h) et réagit sous le piston (e) annulant son effet amplificateur. Le piston (e) s'équilibre, le clapet (c) remonte et ferme l'alimentation.

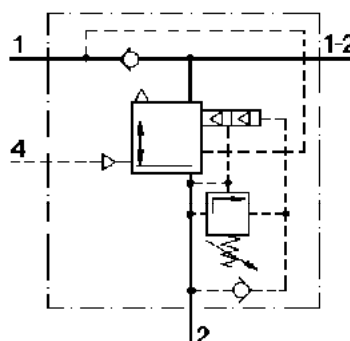
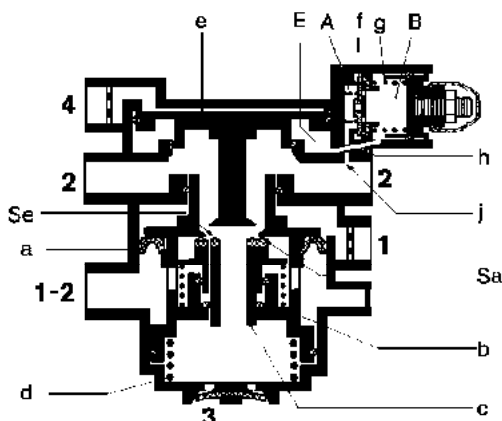
Lors du défreinage, c'est-à-dire à la fin de l'alimentation de l'orifice 4, le piston (a) remonte en butée supérieure, l'admission (Sa) se ferme et l'échappement (Se) s'ouvre. Les cylindres de frein se vident par le canal central du clapet (c) et par l'échappement 3, l'excédent de pression de la chambre E s'échappe par le passage central du clapet (f).

Lors du désaccouplement, ou en cas de rupture de la conduite automatique, l'orifice 1 est mis en communication avec l'atmosphère et le piston (b) ne reçoit plus de pression sur sa face supérieure. La pression du réservoir régnant sur la face inférieure du piston (b) et aussi l'action du ressort (d), le soulève, ce qui ferme le passage (Se) et ouvre l'admission (Sa). Les cylindres de frein sont alors alimentés par la pleine pression du réservoir. C'est le freinage d'urgence.

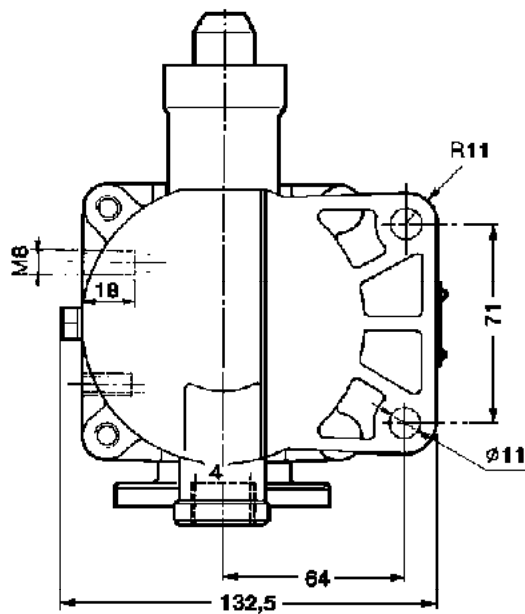
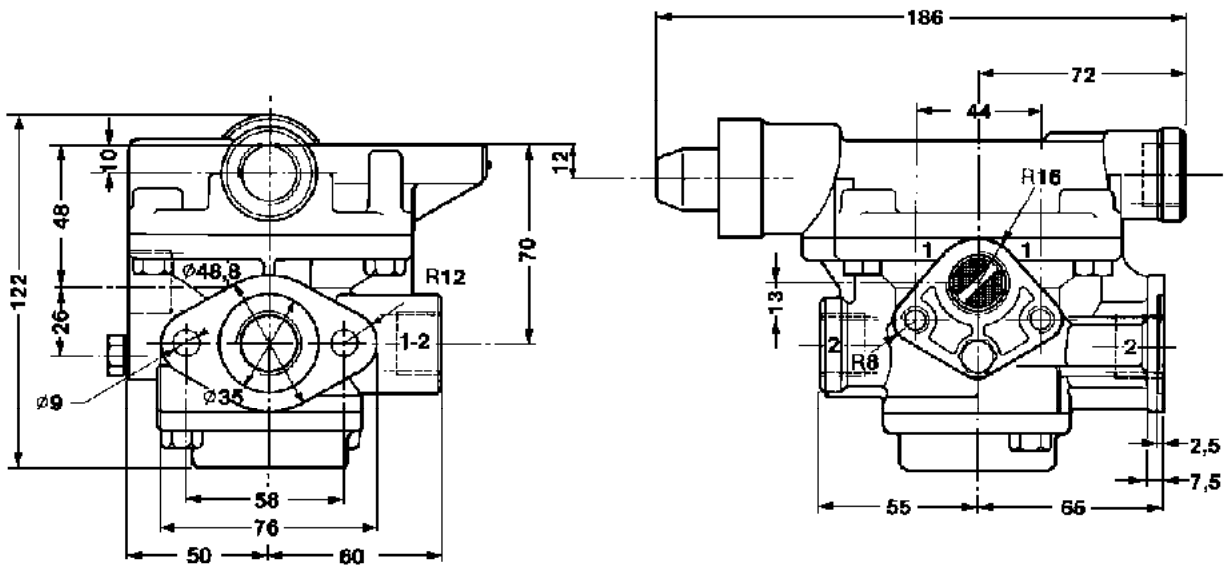
En cas de rupture du flexible de liaison du frein de service, on obtient le déclenchement de la valve relais d'urgence comme décrit ci-dessus, par épuisement de la conduite automatique au moment du freinage du véhicule tracteur.

Valve de desserrage de remorque :

Pour manœuvrer la remorque désaccouplée, la valve relais peut être équipée d'une valve de desserrage fixée sur la bride de l'orifice 1.



COTES D'ENCOMBREMENT



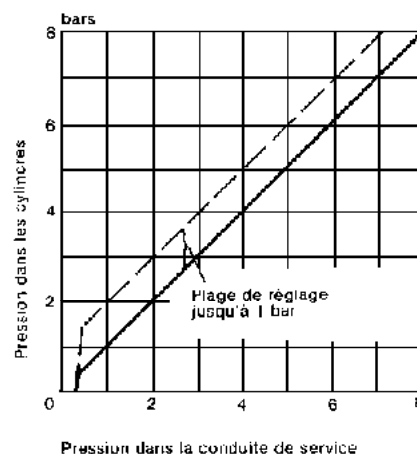
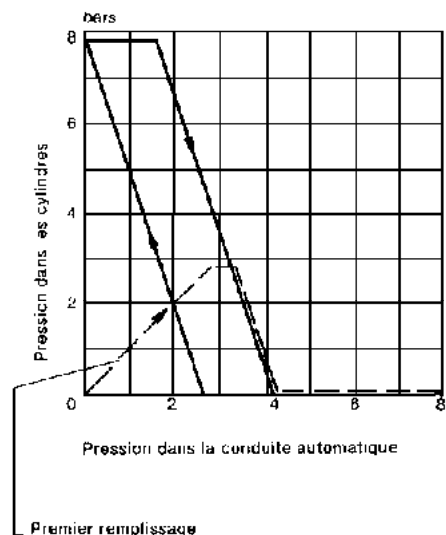
Orifices de raccordement :

1, 2, 1-2 et 4 :
M22×1,5 - prof. 15

- 1 : alimentation
- 2 : utilisation cylindre
- 1 - 2 : réservoir
- 4 : conduite de service

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

n° de catalogue	971 002 150 0
fluide utilisé	air comprimé
pression d'utilisation maxi	10 bars
prédominance réglable	de 0 à 1 bar
température d'utilisation	-40 à +80 °C
masse	1,8 kg



ENTRETIEN

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

MONTAGE

Fixation par 2 vis M 10 en position verticale avec l'orifice d'échappement dirigé vers le bas.

Il est recommandé de monter la valve relais d'urgence à proximité des cylindres de frein et aussi près que possible du réservoir de la remorque, dans un endroit facilement accessible, mais protégé des chocs ou projections venant des roues.

SCHÉMA D'INSTALLATION

