

BUT

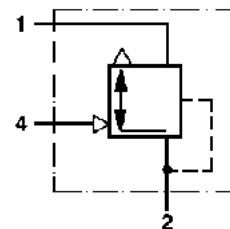
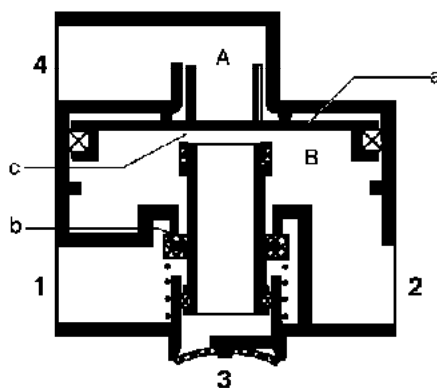
Accélérer la montée en pression ou l'échappement, et réduire la consommation d'air des appareils pneumatiques dans un circuit de freinage permettant ainsi l'amélioration des temps de réponse.

FONCTIONNEMENT

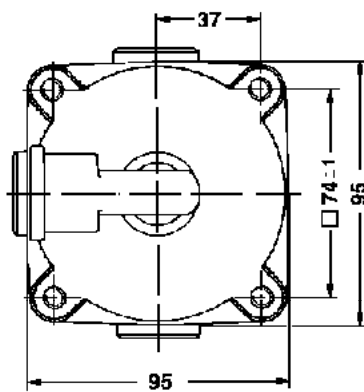
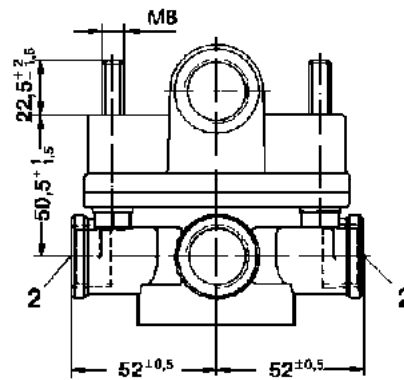
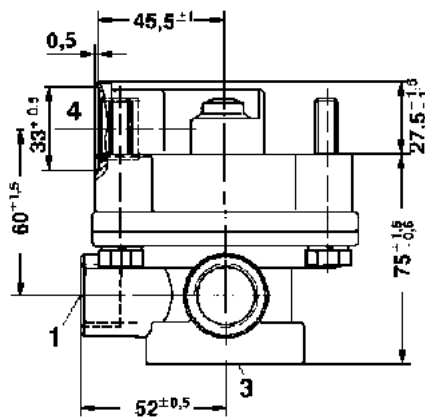
Pendant le freinage, l'air comprimé entre par l'orifice 4 dans la chambre A et pousse le piston (a) vers le bas. Par ce mouvement, l'échappement (c) se ferme et l'admission (b) s'ouvre. L'air comprimé venant du réservoir par l'orifice 1 pénètre dans la chambre B et s'écoule par les orifices 2 vers les cylindres de frein.

La pression s'établissant dans la chambre B agit sur la face inférieure du piston (a). Dès que cette pression dépasse légèrement la pression de commande en A, le piston (a) remonte refermant l'admission (b) : c'est la position d'équilibre.

Après une diminution de la pression de commande à l'orifice 4, la pression subsistant en B soulève le piston (a) et l'échappement (c) s'ouvre. L'air des cylindres de frein est évacué totalement ou partiellement par l'échappement 3 en fonction de la diminution de pression à l'orifice de pilotage 4.



COTES D'ENCOMBREMENT



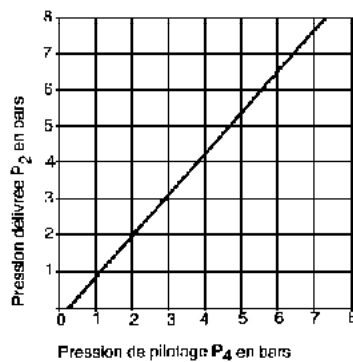
Orifices de raccordement :

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

Dimension des orifices :

M22 × 1,5 - prof. 14 ± 0,5

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES



n° de catalogue	973 001 010 0	
pression de service	P ₁ = P ₂ = P ₄ =	22 bars maxi. 8 bars maxi. 8 bars maxi.
fluide utilisé	air comprimé	
température d'utilisation	- 40 à + 80 °C	
masse	1,1 kg	

ENTRETIEN

Sans entretien particulier.

MONTAGE

Pour la fixation utiliser au moins deux des quatre vis dépassant du couvercle.

L'appareil doit être placé aussi près que possible des cylindres de frein avec l'échappement dirigé vers le bas.

SCHEMA D'INSTALLATION

