

FREINS HYDRAULIQUES SERIE BRK POUR VERINS ISO 15552 Ø 40÷80 mm



1

Le frein hydraulique est en circuit fermé et ne peut se mouvoir par ses propres moyens. Normalement, il vient s'accoupler à un vérin de la série ISO 15552. Schématiquement, il consiste en un vérin rempli d'huile, d'une ou de plusieurs valves de régulation de débits, et d'un réservoir apte à compenser les suintements d'huile. Il est disponible en différentes versions:

- Version avec régulation en sortie de tige, en rentrée de tige ou les deux.
- Version avec SKIP (vitesse lente/rapide), ou avec STOP ou les deux.

Après un certain temps d'utilisation, le réservoir d'huile de compensation devra être rechargé. Pour le remplissage, utiliser de l'huile hydraulique DEXRON ATF. Durant les premiers cycles de travail, l'excédent d'huile est évacué par un trou présent sur le réservoir.

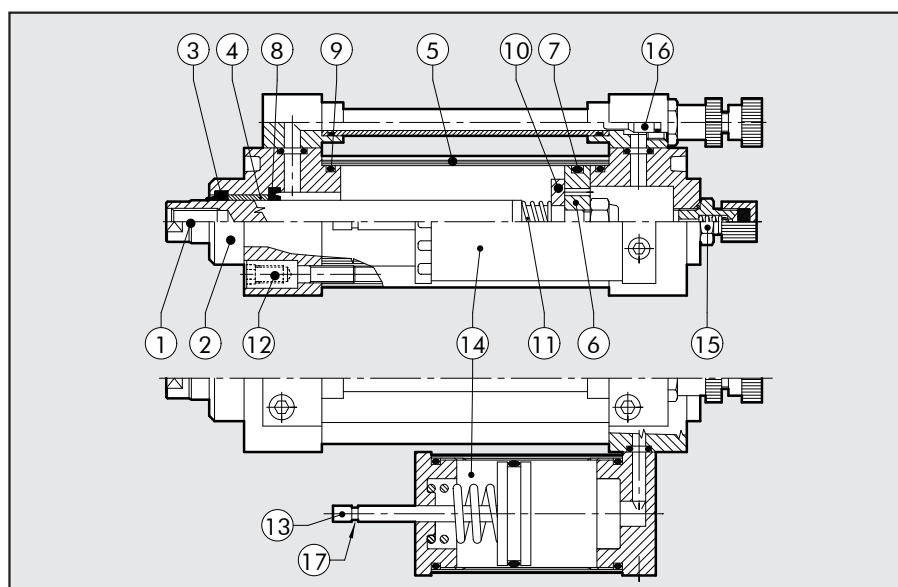


CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

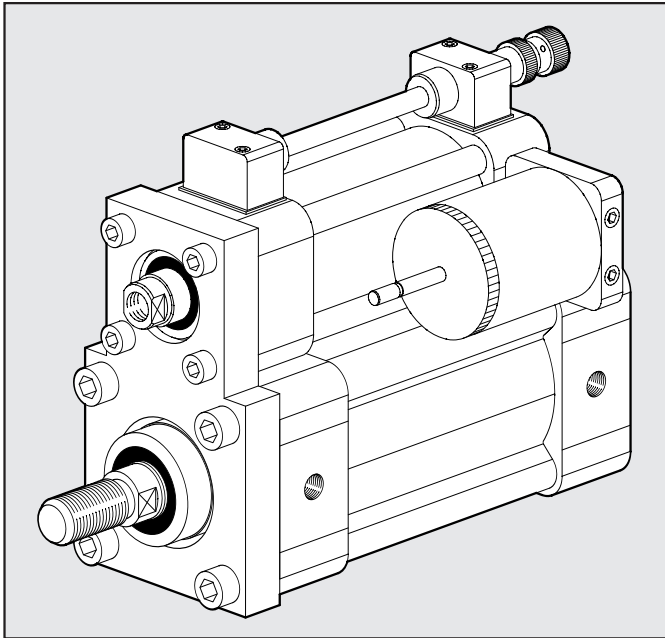
Joint		NBR
Température d'utilisation	°C	-10°C à +70°C
Fluide		Huile
Charges admissibles: version standard	N	6000N standard version
avec valve		3500 à 6 bar; 5000 à 8 bar
Vitesse	mm/min	10 mm/min. à 6000 mm/min
Courses standard	mm	50, 100, 150, 200, 250, 300, 350, 400, 450, 500
		courses hors standard sur demande maxi 1000
Versions		Régulation en sortie de tige; Régulation en rentrée de tige
		Régulation en rentrée et en sortie de tige, Régulation en sortie de tige + valve SKIP
		Régulation en rentrée de tige + valve SKIP; Double régulation + valve SKIP
		Régulation en sortie de tige + valve STOP; Régulation en rentrée de tige + valve STOP
		Double régulation + double valve STOP; Régulation en sortie de tige + valves SKIP/STOP
		Régulation en rentrée de tige + valves SKIP/STOP
Adaptateur pour vérins		Plaque d'adaptation
Type de vérins	mm	Vérins ISO 6431 Ø40 à Ø80
Poids		Voir CARACTERISTIQUES GENERALES PAGE 1.1/07

COMPOSANTS

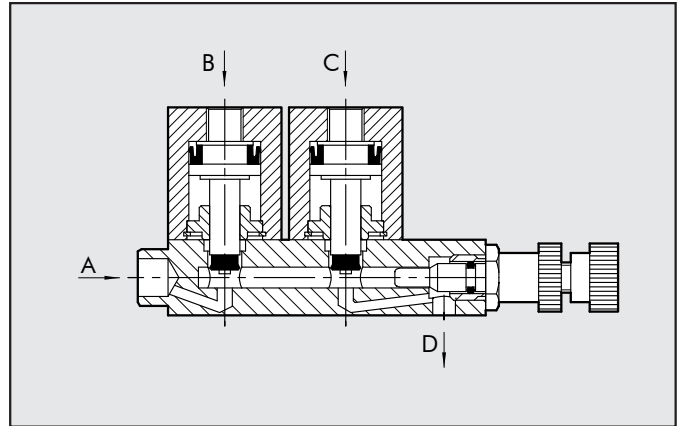
- ① TIGE: acier chromé C40
- ② FONDS: aluminium moulé
- ③ JOINT DE TIGE: NBR
- ④ GUIDAGE DE TIGE: feuillard d'acier avec insert en bronze et PTFE
- ⑤ TUBE: aluminium profilé anodisé
- ⑥ PISTON: aluminium
- ⑦ JOINTS DE PISTON: NBR
- ⑧ JOINT POUR HUILE: Polyuréthane
- ⑨ JOINTS O-ring: NBR
- ⑩ RONDELLE DE MAINTIEN: plastique
- ⑪ RESSORT: acier zingué
- ⑫ VIS D'ASSEMBLAGE: TAPE TITE
- ⑬ INDICATEUR DE VOLUME D'HUILE: acier zingué
- ⑭ RESERVOIR D'HUILE
- ⑮ VALVE DE REMPLISSAGE
- ⑯ REGLAGE DU DEBIT D'HUILE
- ⑰ NIVEAU MINI DE REMPLISSAGE



**FREIN HYDRAULIQUE AVEC PLAQUE
D'ADAPTATION ET VERIN ISO 6431 Ø 40-80**



VALVE SKIP-STOP



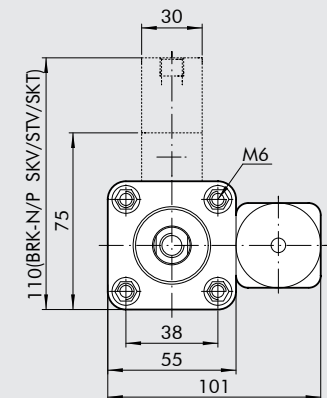
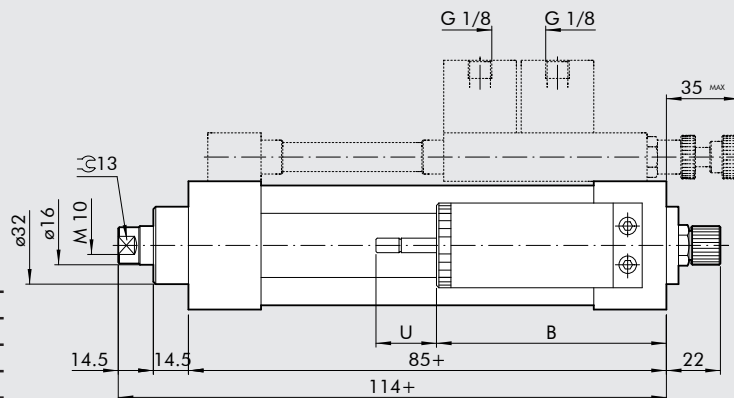
Ainsi que la valve d'accélération (SKIP), la valve d'arrêt (STOP) est normalement ouverte, et le fluide passe librement de A à D. En pilotant l'orifice C, on commande la valve SKIP et le fluide est contraint à passer à travers l'étranglement défini par la vis de régulation. En pilotant l'orifice D, on commande la valve STOP qui interrompt le passage du fluide.

COTES D'ENCOMBREMENT DES FREINS HYDRAULIQUES

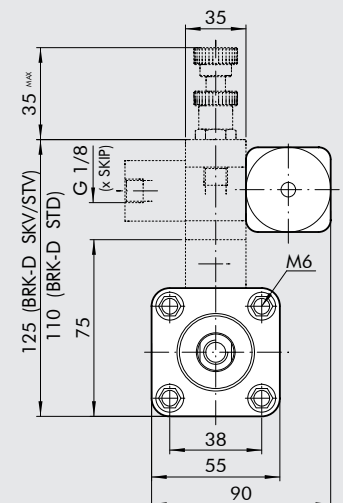
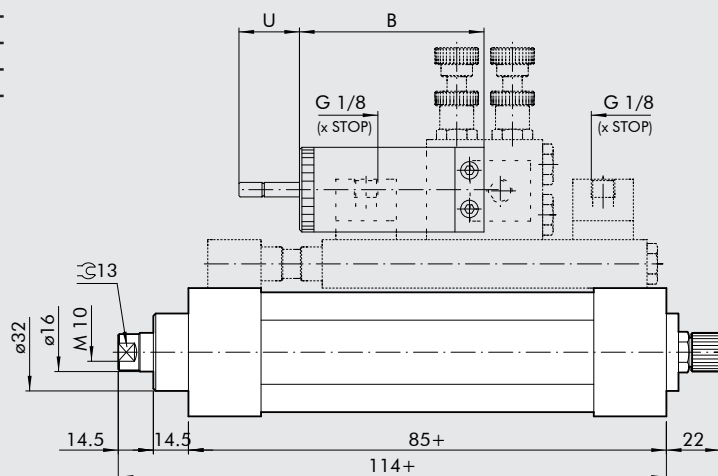
TYPE: BRK-P STD/SKV/STV/SKT

BRK-N STD/SKV/STV/SKT

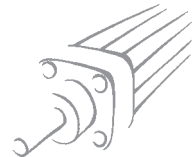
Course	B	U
1÷50	90	28
51÷100	110	37
101÷150	110	44
151÷200	135	52
201÷250	135	60
251÷300	155	68
301÷350	155	77
351÷400	185	85
401÷450	185	92
451÷500	205	100



TYPE: BRK-D STD/STV/SKT



+ = AJOUTER LA COURSE

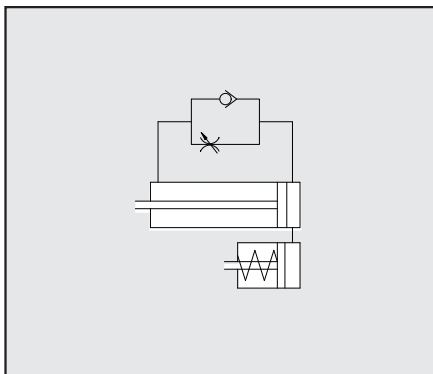
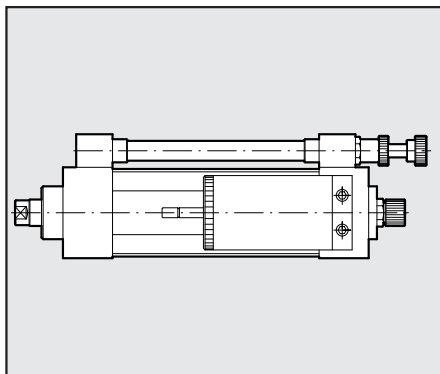


FREINS HYDRAULIQUES SERIE BRK

1

FREIN HYDRAULIQUE BRK-P STD.

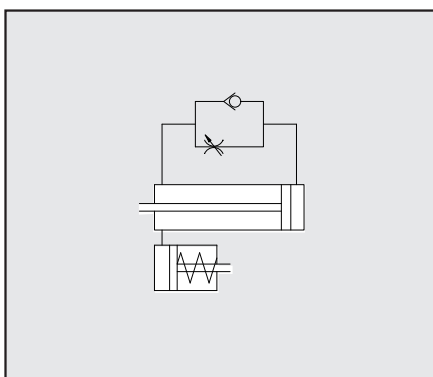
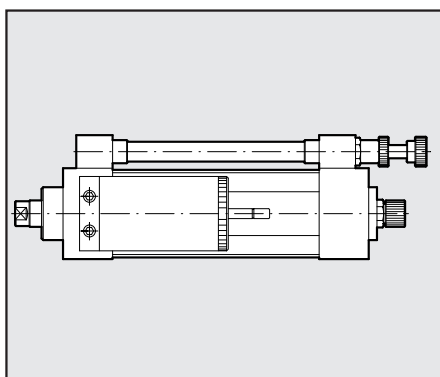
Code



REGULATION SORTIE DE TIGE
W17001 AJOUTER LA COURSE

FREIN HYDRAULIQUE BRK-N STD.

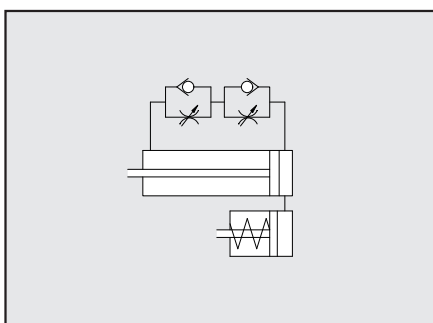
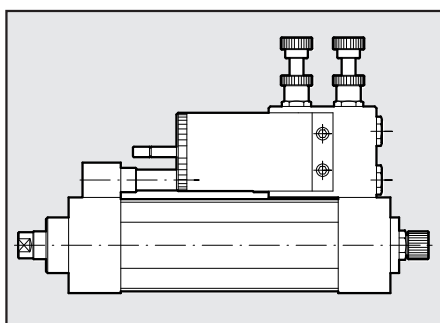
Code



REGULATION RENTREE DE TIGE
W170011 AJOUTER LA COURSE

FREIN HYDRAULIQUE BRK-D STD.

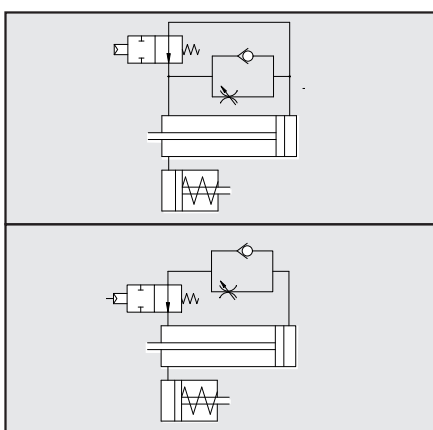
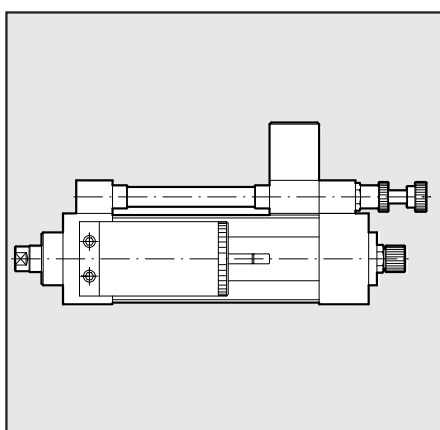
Code



REGULATION SORTIE ET RENTREE DE TIGE
W170021 AJOUTER LA COURSE

FREIN HYDRAULIQUE BRK-N SKV / BRK-N STV

Code

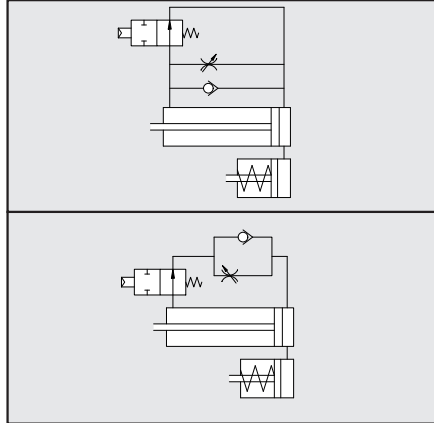
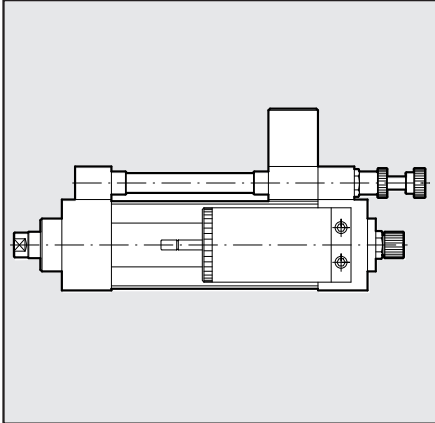


REGULATION RENTREE DE TIGE + SKIP VALVE
W170111 AJOUTER LA COURSE

REGULATION RENTREE DE TIGE + STOP VALVE
W170211 AJOUTER LA COURSE

FREIN HYDRAULIQUE BRK-P SKV / BRK-P STV

Code



REGULATION SORTIE DE TIGE + SKIP VALVE

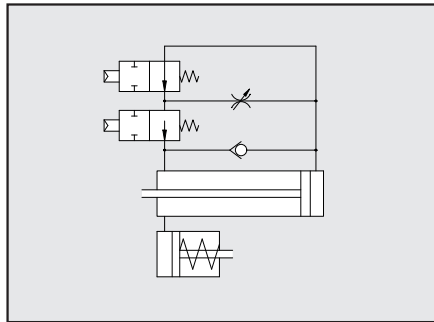
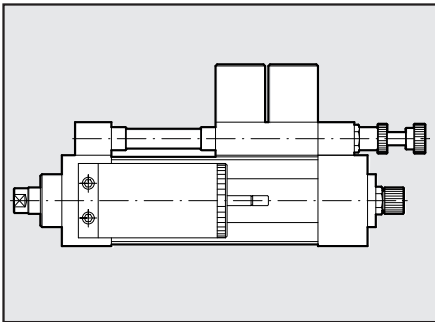
W170101 AJOUTER LA COURSE

REGULATION SORTIE DE TIGE + STOP VALVE

W170201 AJOUTER LA COURSE

FREIN HYDRAULIQUE BRK-N SKT

Code

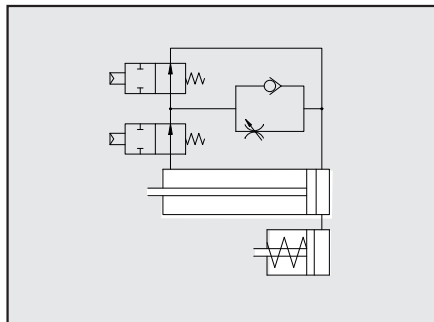
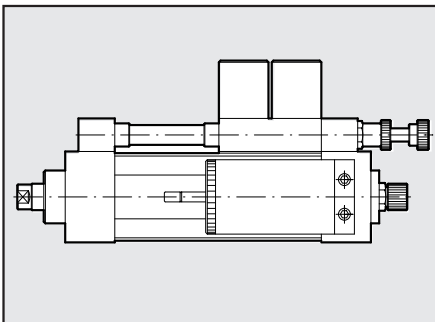


REGULATION RENTREE DE TIGE + SKIP ET STOP VALVE

W170311 AJOUTER LA COURSE

FREIN HYDRAULIQUE BRK-P SKT.

Code

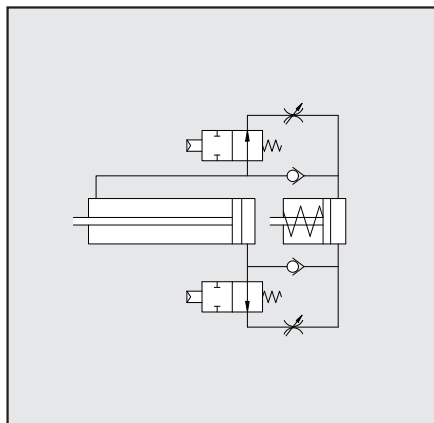
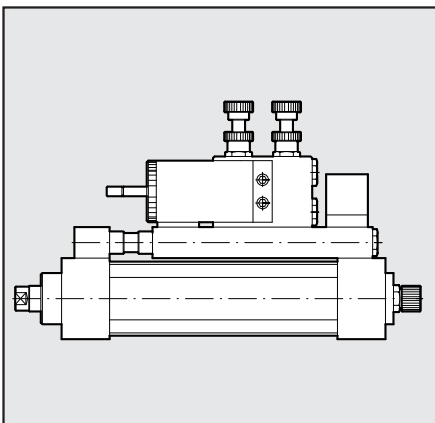


REGULATION SORTIE DE TIGE + SKIP ET STOP VALVE

W170301 AJOUTER LA COURSE

FREIN HYDRAULIQUE BRK-D STV

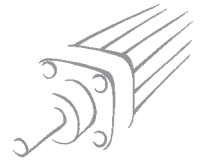
Code



REGULATION SORTIE ET RENTREE DE TIGE
+ 2 STOP VALVE

W170221 AJOUTER LA COURSE

NOTE: course minimum 150 mm.

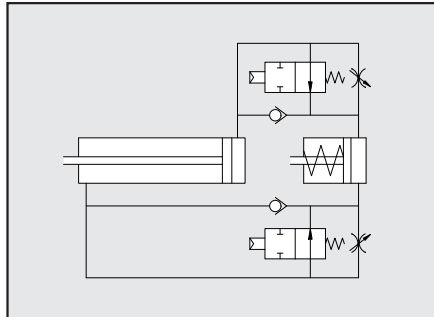
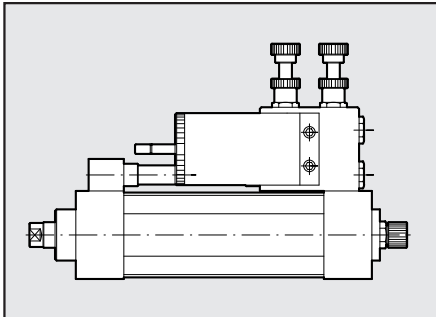


FREINS HYDRAULIQUES SERIE BRK

FREIN HYDRAULIQUE BRK-D SKV

Code

1



REGULATION DE VITESSE EN RENTREE DE TIGE

+ 2 SKIP VALVE

W170121 . . . AJOUTER LA COURSE

CLEFS DE CODIFICATION

W 1 7 0

0 0 1

0 2 0 0

W170 Frein hydraulique

- 001 régulation de vitesse en sortie de tige
- 011 régulation de vitesse en rentrée de tige
- 021 régulation de vitesse en sortie et rentrée de tige
- 101 régulation de vitesse en sortie de tige + skip valve
- 111 régulation de vitesse en rentrée de tige + skip valve
- 121 régulation de vitesse en sortie et en rentrée de tige + skip valve
- 201 régulation de vitesse en sortie de tige + stop valve
- 211 régulation de vitesse en rentrée de tige + stop valve
- 221+ régulation de vitesse en sortie et rentrée de tige + stop valve
- 301 régulation de vitesse en sortie de tige + skip et stop valve
- 311 régulation de vitesse en rentrée de tige + skip et stop valve

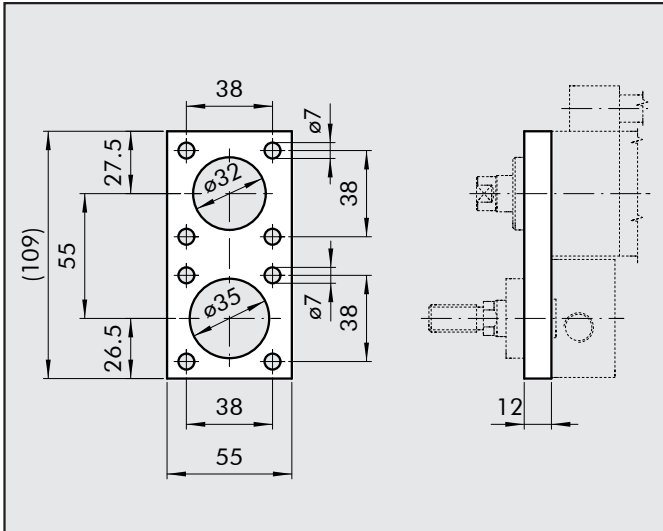
Pour compléter les codes ajouter 4 chiffres pour la course.
Exemple: pour une course 50 mm ajouter 0050.

+ Course minimum

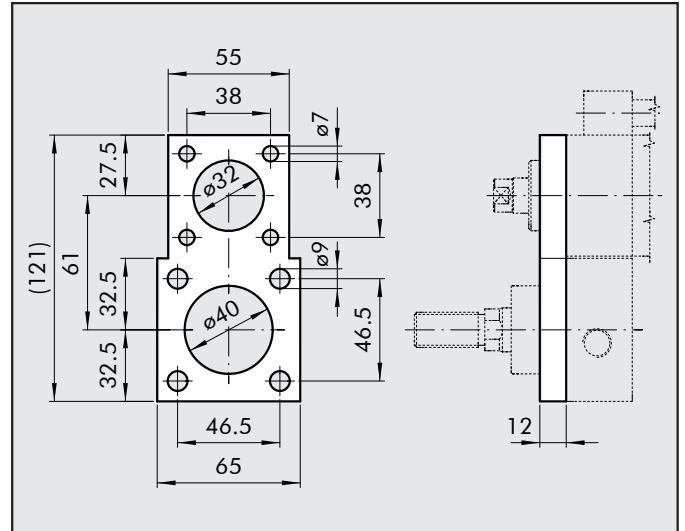
NOTES

ACCESSOIRES POUR FREINS HYDRAULIQUES SERIE BRK POUR VERINS ISO 15552 Ø 40÷80 mm

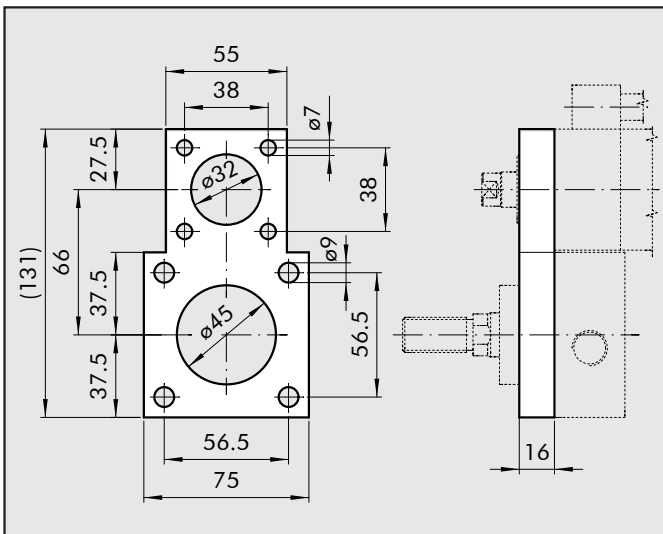
PLAQUE D'ADAPTATION POUR VERIN Ø 40



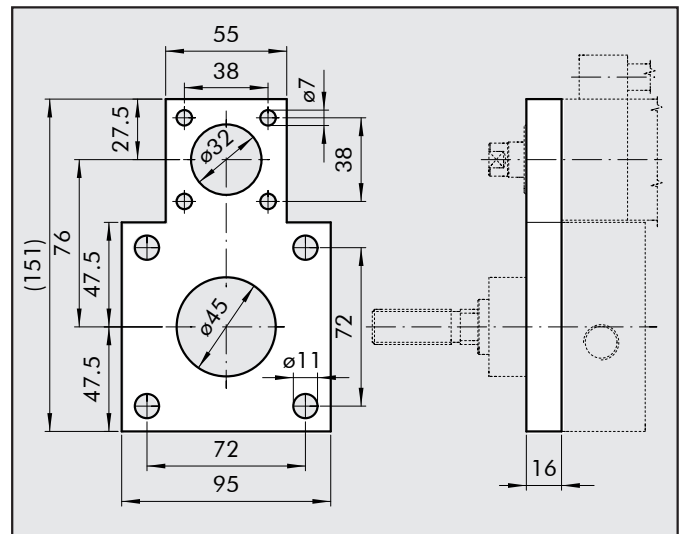
PLAQUE D'ADAPTATION POUR VERIN Ø 50



PLAQUE D'ADAPTATION POUR VERIN Ø 63



PLAQUE D'ADAPTATION POUR VERIN Ø 80



CODIFICATION

Code	Désignation	Poids [g]
PLAQUE D'ADAPTATION FREIN HYD./VERIN		
W0950402012	PLAQUE D'ADAPTATION MODELE CF-040	418
W0950502012	PLAQUE D'ADAPTATION MODELE CF-050	540
W0950632012	PLAQUE D'ADAPTATION MODELE CF-063	792
W0950802012	PLAQUE D'ADAPTATION MODELE CF-080	1216

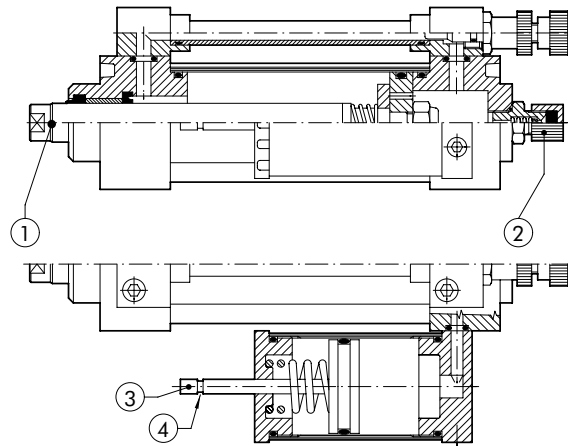
Nota: cdt. unitaire livrée avec un kit de 4+4 vis

KIT DE VIS DE FIXATIONS

W0950402111	KIT BRK-P/C-040	58
W0950502111	KIT BRK-P/C-050	93
W0950632111	KIT BRK-P/C-063	97
W0950802111	KIT BRK-P/C-080	151

Nota: un kit de vis correspond à 4+4 vis

NOTES



DESCRIZIONE

Il freno idraulico è un circuito chiuso privo di una propria sorgente di forza.

Normalmente viene abbinato ad un cilindro pneumatico serie ISO 15552. Il freno idraulico è composto da un cilindro riempito d'olio, un gruppo di regolazione del flusso ed un serbatoio per la compensazione dei trafileamenti di olio.

- Versione con regolazione in uscita stelo, in rientro o entrambe
- Valvola di SKIP (NC/NA) in uscita stelo, in rientro o entrambe
- Valvola di STOP (NC/NA) in uscita stelo, in rientro o entrambe
- Valvole di SKIP+STOP (NC/NA) in uscita stelo o in rientro

Nei primi cicli di lavoro l'olio in eccesso viene espulso da un forellino posto sul serbatoio.

Dopo un certo periodo di lavoro, il serbatoio di compensazione del freno deve essere ricaricato dell'olio perso durante il funzionamento. L'eventuale insufficienza è indicata dalla tacca di minimo livello (pos. 4) posta sull'astina del serbatoio (pos. 3): con lo stelo (pos. 1) completamente estratto, la tacca di minimo deve sempre essere all'esterno del tappo nero del serbatoio.

MANUTENZIONE

Caricamento normale

- fare uscire tutto lo stelo (pos.1)
- svitare il tappo zigrinato della valvola di caricamento (pos. 2)
- riempire il freno con olio idraulico Comlube DEXRON ATF (oppure con olio compatibile) fino a quando l'asta (pos. 3) sporge di 20 mm dal tappo del serbatoio
- l'olio in eccesso verrà espulso automaticamente nei primi cicli di lavoro

...se il freno rimane senza olio

- posizionare il freno in verticale con lo stelo (pos.1) tutto fuori e rivolto verso il basso
- riempire fino a che dal foro posto sul serbatoio comincia ad uscire olio
- attendere 30-40 minuti per consentire alle bolle d'aria di portarsi verso l'alto
- scaricare l'aria agendo con uno spillo sulla sfera della valvola di caricamento (pos. 2)
- fare rientrare lo stelo e ripetere l'operazione 2 o 3 volte fino a quando l'asta (pos. 3) sporge di 20 mm dal tappo del serbatoio
- l'olio in eccesso verrà espulso automaticamente nei primi cicli di lavoro

Per il caricamento o il rabbocco utilizzare solamente i seguenti olii:

- COMLUBE-DEXRON ATF
- MOBIL-ATF 220-32°
- BP-AUTRAN GM-MP34°
- AGIP-ATF DEXRON 35°
- API-APILUBE ATF DEXRON IID
- ESSO-AUTOMATIC TRANSMISSION FLUID D
- FIAT-TUTELA GI/A
- FINA-FINAMATIC II
- IP-TRANSMISSION FLUID DX
- ROLOIL-HYDROMATIC-DEX
- SHELL-ATF DEXRON 11
- TOTAL-FLUIDE ATX

DESCRIPTION

The hydraulic brake is a closed-loop device without any own source of power.

It is normally combined with an ISO 15552 pneumatic cylinder. The hydraulic brake is comprised of an oil-filled cylinder, a flow regulation unit and an oil leak compensation tank.

The following versions are available:

- Version with regulation with piston rod extending, retracting or both
- SKIP(NC/NO) valve with piston rod extending, retracting or both
- STOP (NC/NO) valve with piston rod extending, retracting or both
- SKIP+STOP(NC/NO) valves with piston rod extending or retracting

In the first operating cycles, any excess oil is discharged through a hole in the tank.

After a certain time of operation, the brake compensation tank must be topped up with the amount of oil lost during operation.

The possible lack is shown by the low level mark (posn. 4) on the dipstick of the tank (posn. 3): with the piston rod (posn. 1) fully extended, the minimum mark on the dipstick must be always outside the black cap of the tank

MAINTENANCE

Normal filling

- Fully retract the piston rod (posn. 1).
- Unscrew the knurled cap on the filling valve (posn. 2).
- Fill the brake with Comlube DEXRON ATF hydraulic oil (or other compatible oil) until the mark on the dipstick (posn. 3) projects 20 mm from the cap of the tank.
- Excess oil will be ejected automatically during the first operating cycles.

If the brake runs out of oil

- Position the brake vertically, with the piston rod (posn. 1) fully extracted and facing downwards.
- Fill until oil starts to come out of the hole in the tank.
- Wait 30-40 minutes to allow the bubbles of air to rise.
- Release air by pressing on the ball of the filling valve with a pin (posn. 2).
- Retract the piston rod and repeat the operation 2 or 3 times, until the dipstick (posn. 3) projects 20 mm from the tank cap.
- Excess oil will be ejected automatically during the first operating cycles.

Only the following grades of oil must be used for filling or topping up:

- COMLUBE-DEXRON ATF
- MOBIL-ATF 220-32°
- BP-AUTRAN GM-MP34°
- AGIP-ATF DEXRON 35°
- API-APILUBE ATF DEXRON IID
- ESSO-AUTOMATIC TRANSMISSION FLUID D
- FIAT-TUTELA GI/A
- FINA-FINAMATIC II
- IP-TRANSMISSION FLUID DX
- ROLOIL-HYDROMATIC-DEX
- SHELL-ATF DEXRON 11
- TOTAL-FLUIDE ATX