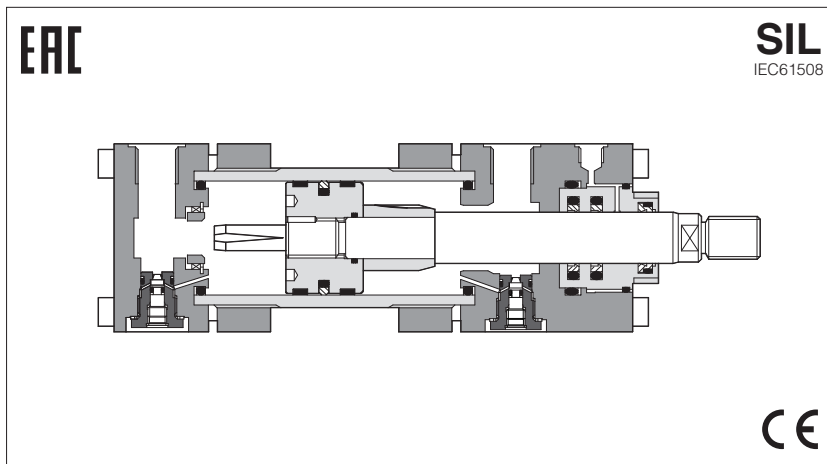


Vérins hydrauliques type CH - têtes carrées avec contre-bride

selon ISO 6020-2 - pression nominale 16 MPa (160 bar) - max. 25 MPa (250 bar)



Vérins CH à double effet conçus pour répondre aux exigences industrielles : fiabilité maximale, performances élevées et longue durée de vie.

- Tailles d'alésage de **63 à 200 mm**
- Amortissement réglable ou fixe
- Capteur de position intégré en option, **voir fiche B310**
- Attaches pour tiges et types de fixation, **voir fiche B800**
- Vérin CH conformes **SIL** selon IEC 61508 (certifié par le TÜV) certification sur demande

Pour le choix du vérin et les critères de dimensionnement, **voir fiche B015**

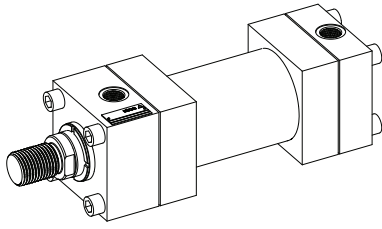
1 CODE DE DÉSIGNATION

CH	P	/	10	-	63	/	28	/	28	*	0500	-	S	3	0	1	-	A	-	B1E3X1Z3	**																
<p>Séries de vérins CH selon ISO 6020 - 2</p> <p>Capteur de position du tige - = omettre si non demandé F = magnéto-sonique M = magnéto-sonique programmable N = magnétostrictif P = potentiométrique V = inductif Capteur disponible sur demande, contactez notre service technique</p> <p>Embase incorporée, voir section 15 - = omettre si l'embase n'est pas requise 10 = taille 06 20 = taille 10 30 = taille 16 40 = taille 25</p> <p>Taille d'alésage, voir section 3 de 63 à 200 mm</p> <p>Diamètre de tige, voir section 7 et 9 de 28 à 140 mm</p> <p>Diamètre de la deuxième tige pour une double tige, voir section 10 de 28 à 140 mm, omettre pour une seule tige</p> <p>Course, voir section 5 jusqu'à 5000 mm</p> <p>Type de fixation, voir sections 2 et 3</p>																					<p>Numéro de série (1)</p> <p>Configuration de têtes (2), voir section 13 Positions de l'orifice d'huile B* = tête avant X* = tête arrière Les positions de réglage de l'amortissement, ne doivent être saisies que si l'amortissement réglable est sélectionné E* = tête avant Z* = tête arrière * = position sélectionnée (1, 2, 3 ou 4)</p> <p>Options (2) : Extrémité de la tige, voir section 7 F = filetage femelle G = filetage femelle réduit H = filetage mâle réduit Orifices d'huile surdimensionnés, voir section 11 D = orifice d'huile avant surdimensionné Y = orifice d'huile arrière surdimensionné Capteurs de proximité, voir section 18 R = capteur avant S = capteur arrière Traitement des tiges, voir section 9 K = nickelage et chromage T = trempe à induction de surface et chromage Purges d'air, voir section 16 A = purge d'air avant W = purge d'air arrière Drainage, voir section 17 L = drainage côté tige</p> <p>Systèmes d'étanchéité, voir section 14 1 = (NBR + POLYURETHANE) haute étanchéité statique et dynamique 2 = (FKM+ PTFE) frottement très faible et températures élevées 4 = (NBR + PTFE) frottement très faible et vitesses élevées 6 = (NBR + PTFE) très faible frottement, simple effet - poussée 7 = (NBR + PTFE) frottement très faible, simple effet - traction 8 = (NBR + PTFE et POLYURETHANE) basse friction</p> <p>Entretoise, voir section 6 0 = néant 2 = 50 mm 4 = 100 mm 6 = 150 mm 8 = 200 mm</p> <p>Amortissement, voir section 12 0 = néant</p> <table border="0"> <tr> <td>Rapide réglable</td> <td>Lent réglable</td> <td>Rapide fixe</td> </tr> <tr> <td>1 = arrière uniquement</td> <td>4 = arrière uniquement</td> <td>7 = arrière uniquement</td> </tr> <tr> <td>2 = avant uniquement</td> <td>5 = avant uniquement</td> <td>8 = avant uniquement</td> </tr> <tr> <td>3 = avant et arrière</td> <td>6 = avant et arrière</td> <td>9 = avant et arrière</td> </tr> </table>	Rapide réglable	Lent réglable	Rapide fixe	1 = arrière uniquement	4 = arrière uniquement	7 = arrière uniquement	2 = avant uniquement	5 = avant uniquement	8 = avant uniquement	3 = avant et arrière	6 = avant et arrière	9 = avant et arrière				
Rapide réglable	Lent réglable	Rapide fixe																																			
1 = arrière uniquement	4 = arrière uniquement	7 = arrière uniquement																																			
2 = avant uniquement	5 = avant uniquement	8 = avant uniquement																																			
3 = avant et arrière	6 = avant et arrière	9 = avant et arrière																																			
<p>RÉF. ISO</p> <table border="0"> <tr> <td>D = chape mâle</td> <td>MP3 (3)</td> </tr> <tr> <td>E = pieds</td> <td>MS2</td> </tr> <tr> <td>G = tourillon avant</td> <td>MT1</td> </tr> <tr> <td>H = tourillon arrière</td> <td>MT2 (3)</td> </tr> <tr> <td>N = bride avant</td> <td>ME5</td> </tr> <tr> <td>P = bride arrière</td> <td>ME6 (3)</td> </tr> <tr> <td>S = chape mâle + chape à rotule</td> <td>MP5 (3)</td> </tr> <tr> <td>X = version de base</td> <td>-</td> </tr> </table>	D = chape mâle	MP3 (3)	E = pieds	MS2	G = tourillon avant	MT1	H = tourillon arrière	MT2 (3)	N = bride avant	ME5	P = bride arrière	ME6 (3)	S = chape mâle + chape à rotule	MP5 (3)	X = version de base	-																					
D = chape mâle	MP3 (3)																																				
E = pieds	MS2																																				
G = tourillon avant	MT1																																				
H = tourillon arrière	MT2 (3)																																				
N = bride avant	ME5																																				
P = bride arrière	ME6 (3)																																				
S = chape mâle + chape à rotule	MP5 (3)																																				
X = version de base	-																																				

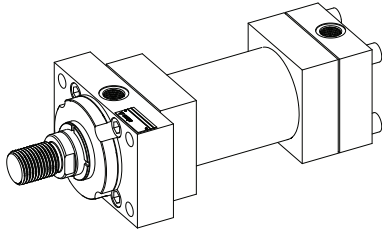
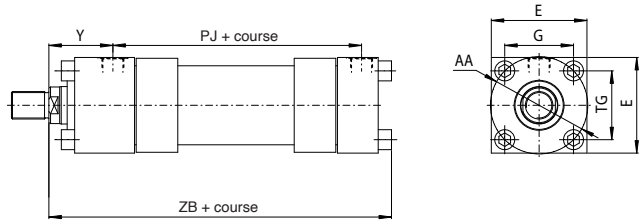
(1) Pour la demande de pièces de rechange, indiquer le numéro de série imprimé sur la plaque signalétique uniquement pour les séries < 30

(2) Saisir par ordre alphabétique (3) Non disponible pour double tige

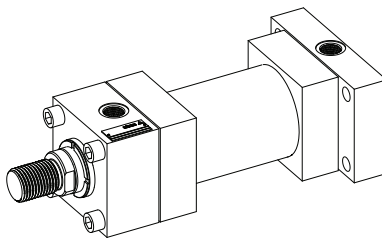
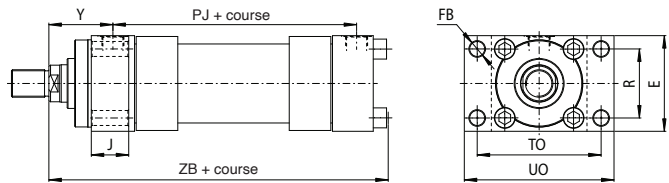
2 TYPE DE FIXATION - pour les dimensions, voir la section **3**



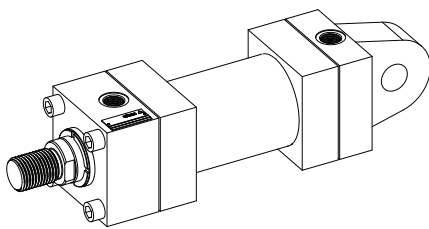
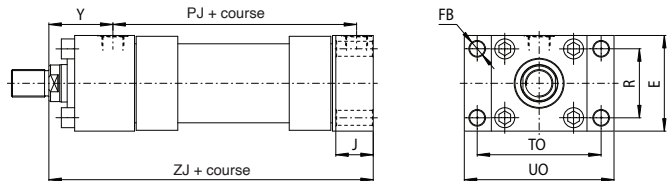
X = montage de base



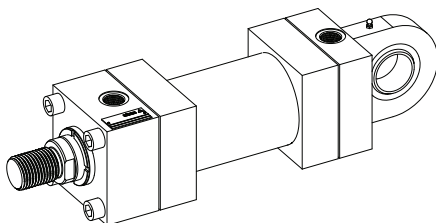
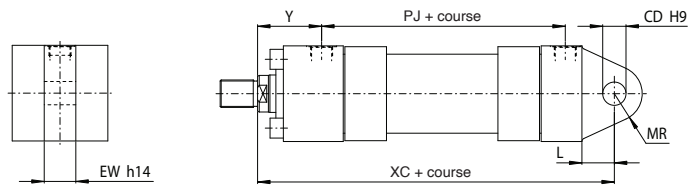
N (ISO ME5) = montage sur bride avant



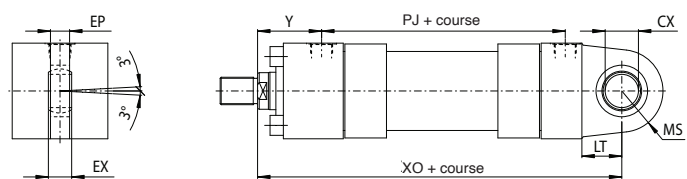
P (ISO ME6) = montage sur bride arrière

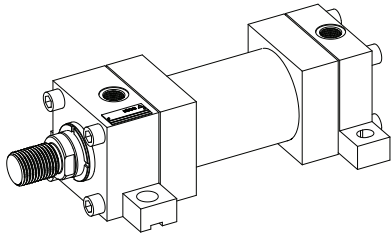


D (ISO MP3) = montage chape mâle

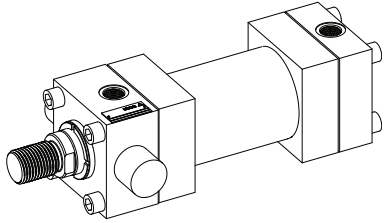
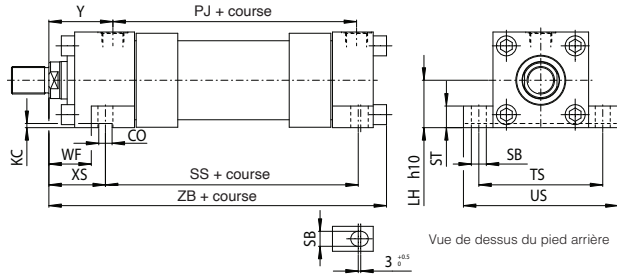


S (ISO MP5) = montage chape mâle avec chape à rotule

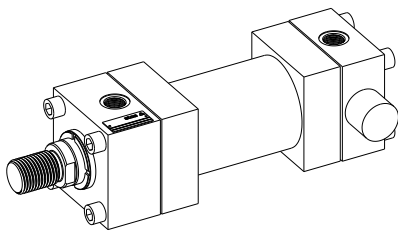
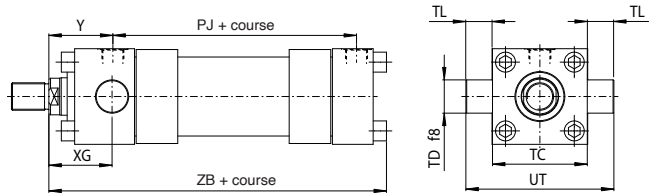




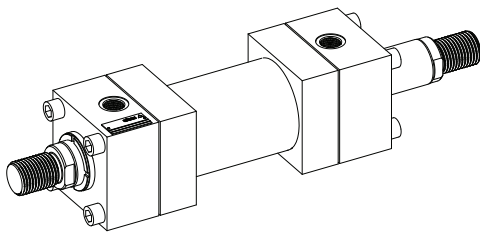
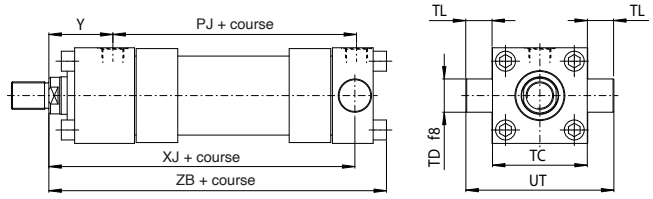
E (ISO MS2) = montage pieds latéraux



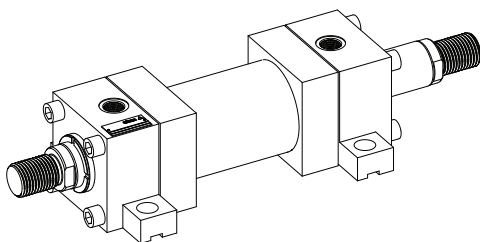
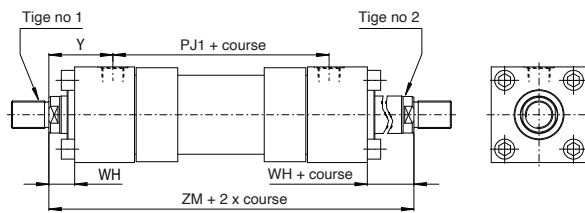
G (ISO MT1) = montage sur tourillon avant



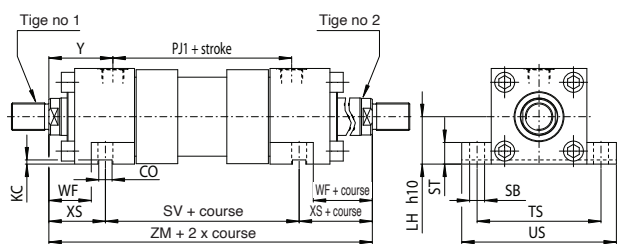
H (ISO MT2) = montage sur tourillon arrière



X = montage de base pour double tige



E = montage des pieds pour double tige

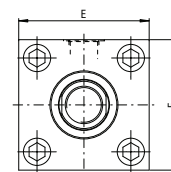


3 DIMENSIONS D'INSTALLATION [mm] - voir figures dans la section 2

Ø Piston		63	80	100	125	160	200
ø Tige	standard	28	36	45	56	70	90
	intermédiaire	36	45	56	70	90	110
	différentiel	45	56	70	90	110	140
AA		91	117	137	178	219	269
CD H9		20	28	36	45	56	70
CO N9		16	16	16	20	30	40
CX	valeur	30	40	50	60	80	100
	tolérance	0 -0,012			0 -0,015		0 -0,02
E (1)		90±1,5	115±1,5	130±2	165±2	205±2	245±2
EP max		19	23	30	38	47	57
EW h14		30	40	50	60	70	80
EX		22 0/-0,12	28 0/-0,12	35 0/-0,12	44 0/-0,15	55 0/-0,15	70 0/-0,2
FB H13		14	18	18	22	26	33
J réf.		38	45	45	58	58	76
L min.		32	39	54	57	63	82
LH h10		44	57	63	82	101	122
LT min		38	48	58	72	92	116
KC min		4,5	5	6	6	8	8
MR max.		29	34	50	53	59	78
MS max		40	50	62	80	100	120
PJ (2) ±1,5 (3)		80	93	101	117	130	165
PJ1 ±1,5 (3)		81	92	101	117	130	160
PJ2 (2) ±1,5 (3)		80	93	99	121	143	167
R js13		65	83	97	126	155	190
SB H13		18	18	26	26	33	39
SS ±1,25 (3)		85	104	101	130	129	171
ST js13		26	26	32	32	38	44
SV ±1,25 (3)		93	110	107	131	130	172
TC h14		89	114	127	165	203	241
TD f8		32	40	50	63	80	100
TG js13		64,3	82,7	96,9	125,9	154,9	190,2
TL js13		25	32	40	50	63	80
TO js13		117	149	162	208	253	300
TS js13		124	149	172	210	260	311
UO max		145	180	200	250	300	360
US max		161	186	216	254	318	381
UT réf.		139	178	207	265	329	401
XC ±1,5 (3)		200	229	257	289	308	381
XG ±2 (3)		70	76	71	75	75	85
XJ ±1,5 (3)		149	168	187	209	230	276
XO ±1,5 (3)		206	238	261	304	337	415
XS ±2 (3)		65	68	79	79	86	92
Y (2) ±2 (3)		71	77	82	86	86	98
Y1 (2) ±2 (3)		70	75,5	83	84	79,5	97
ZB max		185	212	225	260	279	336
ZJ ±1 (3)		168	190	203	232	245	299
ZM ±2 (3)		223	246	265	289	302	+

NOTES CONCERNANT LE TABLEAU 3

(1) E - Sauf indication contraire dans les figures de la section 2, cette valeur est la dimension des têtes carrées avant et arrière pour tous les types de fixation (voir figure ci-dessous)



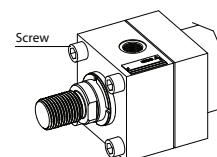
(2) En cas de sélection d'orifices d'huile surdimensionnés (voir section 11) f13 pour dimensions and positions) dimensions PJ and Y are respectively modified into PJ2 and Y1

(3) La tolérance est valable pour les courses jusqu'à 1250 mm ; pour les courses plus longues, la tolérance supérieure est donnée par la tolérance de course maximale dans la section 5

4 COUPLE DE SERRAGE DES VIS

Les vis de montage doivent avoir une résistance minimale de 12.9, ISO 898/2.

Ø Piston	63	80	100	125	160	200
MT [Nm]	70	160	160	460	820	1160
Vis	M12	M16	M16	M22	M27	M30



5 SÉLECTION DE LA COURSE

La course choisie doit être de quelques mm de plus que la course de travail afin d'éviter que les culasses ne servent de fin de course mécanique. Le tableau ci-dessous indique la course minimale en fonction du piston.

course MINIMALE [mm]

Ø PISTON	63	80	100	125	160	200
Course minimale	55	70	70	75	70	85

Course maximale :

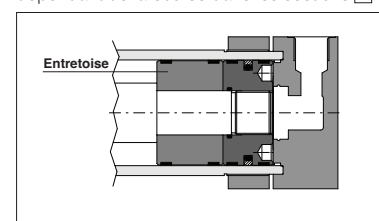
- 5 000 mm

Tolérances de la course :

- 0 + 2 mm pour des courses jusqu'à 1250 mm
- 0 + 5 mm pour des courses de 1 250 à 3 150 mm
- 0 + 8 mm pour des courses jusqu'à 3150 mm

6 ENTRETOISE

Pour les courses supérieures à 1 000 mm, il convient d'utiliser des entretoises appropriées pour le montage du vérin pour augmenter le guidage de la tige et du piston et les protéger contre les surcharges et l'usure prématurée. Les entretoises peuvent être supprimées pour les vérins fonctionnant en mode traction. L'insertion d'entretoises augmente les dimensions globales du vérin : l'épaisseur des entretoises doit être ajoutée à toutes les dimensions dépendant de la course dans les sections 3.



ENTRETOISES RECOMMANDÉES [mm]

Course	1001 ÷ 1500	1501 ÷ 2000	2001 ÷ 2500	2501 ÷ 5000
Code de l'entretoise	2	4	6	8
Longueur	50	100	150	200

7 DIMENSIONS EMBOUT DE TIGE [mm]

Ø Piston	Ø Tige	Filetage mâle		Filetage femelle		A (KK ou KF) (1)	A1 (KK1 ou KF1) (1)	B f9	CH h14	F max	RD f8	VD	VE max	VL min	WF ±2	WH ±2	WL min
		KK	KK1 (option H)	KF (option F)	KF1 (option G)												
		6g	6g	6H	6H												
63	28	M20x1,5	NA	M20x1,5	NA	28	NA	42	22	16	75	13	29	4	48	32	7
	36	M27x2	M20x1,5	M27x2	NA	36	NA	50	30	16	88	13	29	4	48	32	8
	45	M33x2	M20x1,5	M33x2	M20x1,5	45	28	60	39	16	88	13	29	4	48	32	10
80	36	M27x2	NA	M27x2	NA	36	NA	50	30	20	82	9	29	4	51	31	8
	45	M33x2	M27x2	M33x2	NA	45	NA	60	39	20	105	9	29	4	51	31	10
	56	M42x2	M27x2	M42x2	M27x2	56	36	72	48	20	105	9	29	4	51	31	10
100	45	M33x2	NA	M33x2	NA	45	NA	60	39	22	92	10	32	5	57	35	10
	56	M42x2	M33x2	M42x2	NA	56	NA	72	48	22	125	10	32	5	57	35	10
	70	M48x2	M33x2	M48x2	M33x2	63	45	88	62	22	125	10	32	5	57	35	10
125	56	M42x2	NA	M42x2	NA	56	NA	72	48	22	105	10	32	5	57	35	10
	70	M48x2	M42x2	M48x2	NA	63	NA	88	62	22	150	7	29	5	57	35	10
	90	M64x3	M42x2	M64x3	M42x2	85	56	108	80	22	150	7	29	5	57	35	15
160	70	M48x2	NA	M48x2	NA	63	NA	88	62	25	125	7	32	5	57	32	10
	90	M64x3	M48x2	M64x3	NA	85	NA	108	80	25	170	7	32	5	57	32	15
	110	M80x3	M48x2	M80x3	M48x2	95	63	133	100	25	170	7	32	5	57	32	15
200	90	M64x3	NA	M64x3	NA	85	NA	108	80	25	150	7	32	5	57	32	15
	110	M80x3	M64x3	M80x3	NA	95	NA	133	100	25	210	7	32	5	57	32	15
	140	M100x3	M64x3	M100x3	M64x3	112	85	163	128	25	210	7	32	5	57	32	15

Notes : (1) Les dimensions **A** et **A1** sont conformes à la norme ISO 4395 pour le type court.
Tolérances : max. pour le filetage mâle ; min. pour le filetage femelle

8 CARACTÉRISTIQUES DU CARTER DU VÉRIN

Les carters des vérins sont fabriqués en « acier étre à froid et soumis à des contraintes » ; les surfaces internes sont rodées ; tolérance de diamètre H8, rugosité Ra ≤ 0,25 µm.

9 Caractéristiques des tiges et options

Les tiges sont fabriquées en matériaux hautement résistants, ce qui permet d'obtenir des coefficients de sécurité supérieurs à 4 dans des conditions de contraintes statiques, à la pression de travail maximale. Surface de la tige chromée ; tolérances de diamètre f7, rugosité Ra ≤ 0,25 µm. Résistance à la corrosion

Ø Tige	Matériau	RS min [N/mm ²]	Chrome	
			épaisseur min [mm]	dureté [HV]
28-90	alliage d'aluminium trempé et durci	700	0,020	850-1150
110-140	alliage d'aluminium	450		

de 200 h au brouillard neutre selon ISO 9227 NSS.

Les tiges de 28 à 70 mm de diamètre ont des filets laminés ; lors du processus de laminage, le matériau composant est soumis à une contrainte supérieure à sa limite d'élasticité et se déforme plastiquement. Cela offre de nombreux avantages techniques : plus grande précision du profil, plus grande résistance à fatigue et à l'usure. Voir **fiche B015** pour le calcul de la durée de vie attendue de la tige. La tige et le piston sont couplés mécaniquement par un raccord fileté dans lequel le filetage de la tige est au moins égal au filetage extérieur KK, indiqué dans le tableau [7]. Le piston est vissé à la tige selon un couple de serrage préétabli afin d'améliorer la résistance à la fatigue. La goupille d'arrêt ① évite le dévissage du piston. **Contactez notre service technique** en cas d'utilisation hautement exigeante.

La résistance à la corrosion et la dureté de la tige peuvent être améliorées en sélectionnant les options suivantes **K** et **T** (l'option K concerne la résistance du tirant standard, voir la **fiche B015** pour le calcul de la durée de vie attendue de la tige) :

K = nickelage et chromage (pour les tiges jusqu'à 110 mm)

Résistance à la corrosion (indice 10 selon ISO 10289) :

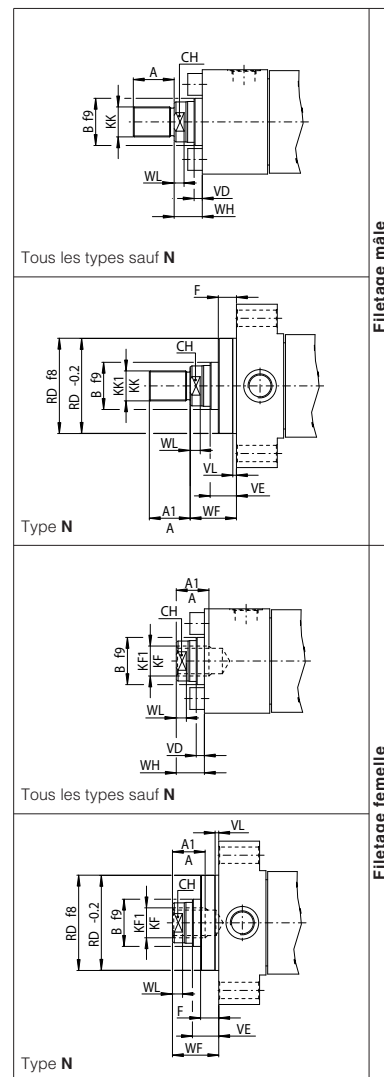
- 500 h au brouillard salin d'acide acétique selon ISO 9227 AASS
- 1 000 h en pulvérisation neutre selon ISO 9227 NSS

T = trempe à induction de surface et chromage

- dureté 56-60 HRC (613-697 HV)

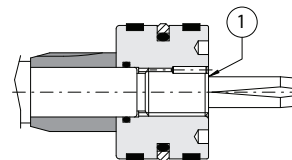
10 DOUBLE TIGE

Les vérins à doubles tiges garantissent les mêmes zones de poussée et de traction, donc les mêmes vitesses et forces. La tige 2 (voir figure ci-contre) est vissée au filetage mâle de la tige 1. Par conséquent, la tige 2 est plus faible que l'autre et il est fortement recommandé de l'utiliser uniquement pour compenser les zones ; la tige la plus résistante est identifiée par le numéro « 1 » estampillé à son extrémité. Pour les vérins à double tige, les dimensions à l'extrémité de la tige indiquées dans la section [7] sont valables pour les deux tiges.

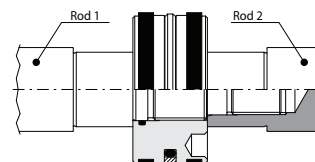


COUPLAGE TIGE-PISTON

Tige simple



Double tige



11 ORIFICES D'HUILE ET VITESSE DES TIGES

La vitesse du fluide dans les conduites reliées aux orifices d'huile du vérin ne doit pas dépasser 6 m/s afin de minimiser l'écoulement des turbulences, la chute de pression et les chocs d'inversion. Le tableau ci-dessous indique la vitesse maximale recommandée de la tige par rapport à une vitesse d'écoulement de 6 m/s. Dans les systèmes à dynamique élevée, la tige peut atteindre des vitesses encore plus élevées (après un contrôle minutieux des masses amortissables, voir la fiche B015) : dans ces cas, il est recommandé d'utiliser des diamètres de conduite supérieurs aux orifices d'huile du vérin et d'introduire des réductions appropriées à proximité des orifices d'huile du vérin.

Ø Piston	Orifices d'huile standards				Orifices d'huile surdimensionnés, options D, Y			
	D [mm]	EE 6 g	Conduit interne Ø [mm] min.	Vitesse de la tige V [m/s]	D [mm]	EE 6 g	Conduit interne Ø [mm] min.	Vitesse de la tige V [m/s]
63	29	G 1/2	14	0,30	36	G 3/4	16	0,39
80	36	G 3/4	16	0,18	42	G 1	20	0,37
100	36	G 3/4	16	0,15	42	G 1	20	0,24
125	42	G 1	20	0,15	52	G 1 1/4	30	0,34
160	42	G 1	20	0,09	52 (1)	G 1 1/4	30	0,21
200	52	G 1 1/4	30	0,13	58	G 1 1/2	40	0,24

12 AMORTISSEMENT

L'amortissement est recommandé dans les cas suivants : • le piston effectue une course complète à une vitesse supérieure à 0,05 m/s ; • il est nécessaire de réduire les bruits indésirables et les chocs mécaniques ; • utilisation verticale avec des charges lourdes. Les amortisseurs de fin de course sont des amortisseurs hydrauliques spécifiquement conçus pour dissiper l'énergie de la masse liée au tirant du vérin, en augmentant progressivement la pression dans la chambre d'amortissement et en réduisant ainsi la vitesse du tirant avant la fin de course mécanique du vérin (voir les graphiques ci-contre). Deux types d'amortissement sont disponibles en fonction de la vitesse V de la tige :

version lente pour $V \leq 0,5 \cdot V_{max}$

version Rapide for $V > 0,5 \cdot V_{max}$

Voir le tableau ci-dessous pour les valeurs V_{max} et la fiche B015 pour l'énergie d'amortissement maximale.

En cas de choix de versions à réglage rapide ou lent, le vérin est équipé d'une valve à aiguille pour optimiser les performances d'amortissement pour différentes applications. Les vis de régulation sont livrées entièrement vissées (effet d'amortissement maximal).

En cas de masses élevées et/ou de vitesses de fonctionnement très élevées, il est recommandé de les réduire afin d'optimiser l'effet d'amortissement. La vis de réglage est spécialement conçue pour empêcher le déverrouillage et l'expulsion. L'effet d'amortissement est garanti de manière fiable même en cas de variation de la viscosité du fluide.

Ø Piston	63		80		100		125		160		200	
	Ø Tige	28	36	45	45	56	56	70	70	90	90	110
Amortissement longueur [mm]	Lf avant	28	27	27	29	35	27	28	25	34	34	49
	Lf arrière	30		32		32		32		41		50
V_{max} [m/s]		0,8		0,8		0,6		0,6		0,5		0,5

13 POSITION DES ORIFICES D'HUILE ET DES RÉGLAGES DE L'AMORTISSEMENT

TETE AVANT : **B*** = position de l'orifice d'huile ; **E*** = position de réglage de l'amortissement TETE ARRIERE : **X*** = position de l'orifice d'huile ; **Z*** = position de réglage de l'amortissement

Le tableau ci-dessous présente toutes les configurations possibles des positions de l'orifice d'huile et du réglage de l'amortissement. Les caractères gras identifient les positions standards. Chaque configuration de la tête avant peut être combinée de différentes manières avec n'importe quelle configuration de la tête arrière. Les positions de réglage de l'amortissement **E***, **Z*** ne doivent être saisies que si l'amortissement réglable est sélectionné.

Exemple de code de désignation : CH-63/28 *0100-S301 - A - **B2E3X1Z4**

Type de FIXATION	D, S										E		G		H		N, P			X				
	1	1	2	1	2	4	3	1	1	1	1	2	1	1	2	1	1	2	1	1	2	3		
TETE AVANT	Côté orifice d'huile										B		1		1		1		1			1		
	Réglage de l'amortissement sur le côté										E		3		3		3		3			3		
TETE ARRIERE	Côté orifice d'huile										X		1		1		1		1			1		
	Réglage de l'amortissement sur le côté										Z		3		3		3		3			3		

• En cas de modification des dimensions **PJ**, **PJ2**, **Y** et **Y1** par rapport aux valeurs indiquées dans la section 3, contactez notre service technique

(a) Vue AVANT côté tige (tige ne 1 pour les tiges doubles)

Contactez notre service technique pour les combinaisons qui ne figurent pas dans le tableau.

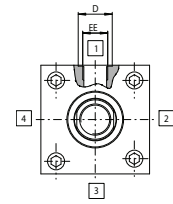
14 CARACTÉRISTIQUE DU SYSTÈME D'ÉTANCHÉITÉ

Le système d'étanchéité doit être choisi en fonction des conditions de fonctionnement du système : vitesse, fréquences de fonctionnement, type de fluide et température. Des vérifications supplémentaires concernant le rapport de vitesse minimum entrée/sortie de la tige, et le frottement statique et dynamique de l'étanchéité sont vivement conseillées, voir la fiche B015.

Lorsque des joints simple effet sont sélectionnés (types 6 et 7), la chambre du vérin non pressurisé doit être reliée au réservoir. Il existe des systèmes d'étanchéité spéciaux pour les basses températures, les hautes fréquences (jusqu'à 20 Hz), hauteur résistants et pour une utilisation intensive, voir la fiche TB020. Tous les joints, statiques et dynamiques, doivent être remplacés périodiquement : des kits de rechange adaptés sont disponibles, voir la section 23. Contactez notre service technique pour la compatibilité avec d'autres fluides non mentionnés ci-dessous en précisant le type et la composition. Voir la section 20 pour les exigences en matière de fluides.

Les orifices d'huile sont filetés conformément à la norme ISO 1179-1 (normes GAZ) avec unamage de dimension D.

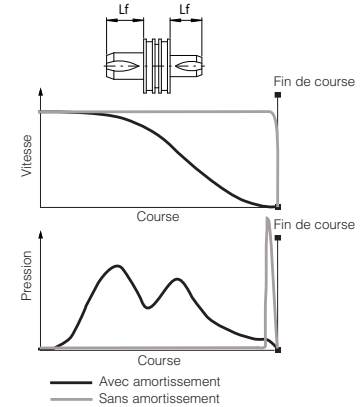
Des orifices d'huile avec brides SAE 3000 sont disponibles sur demande, contactez notre service technique.



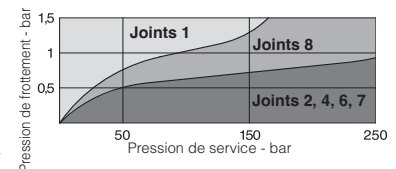
Note concernant le tableau :

(1) Pour les types de fixation D, E, N, P, S, la dimension **PJ2** indiquée dans la section 3 est modifiée, contactez notre service technique.

Lf est la longueur totale de l'amortissement. En cas d'utilisation d'amortisseurs de fin de course comme dispositifs de sécurité, pour préserver mécaniquement le vérin et le système, il est conseillé de choisir une course du vérin plus longue que la course de travail et d'une valeur égale à la longueur d'amortissement Lf ; ainsi, l'effet d'amortissement n'influe pas sur le mouvement pendant la course de travail.

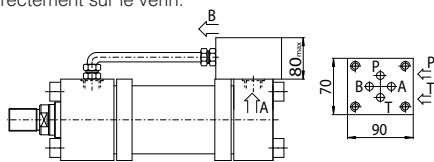


Système d'étanchéité	Matériau	Caractéristiques	Vitesse max [m/s]	Plage de température du fluide	Compatibilité des fluides	Normes ISO pour les joints	
						Piston	Tige
1	NBR + POLYURETHANE	haute étanchéité statique et dynamique	0,5	-20 °C à 85 °C	Huiles minérales HH, HL, HLP, HLP-D, HM, HV, MIL-H-5606	ISO 7425/1	ISO 5597/1
2	FKM + PTFE	frottement très faible et température élevées	4	-20 °C à 120 °C	Huiles minérales HH, HL, HLP, HLP-D, HM, HV, MIL-H-5606 fluides difficilement inflammables HFA, HFC (eau max 45 %), HFD-U, HFD-R	ISO 7425/1	ISO 7425/2
4	NBR + PTFE	frottement très faible et vitesses élevées	4	-20 °C à 85 °C	Huiles minérales HH, HL, HLP, HLP-D, HM, HV, MIL-H-5606 fluides difficilement inflammables HFA, HFC (eau max. 45 %), HFD-U	ISO 7425/1	ISO 7425/2
6 - 7	NBR + PTFE	simple effet, basse friction - poussée/traction	1	-20 °C à 85 °C	Huiles minérales HH, HL, HLP, HLP-D, HM, HV, MIL-H-5606 fire resistance fluids HFA, HFC (water max 45 %), HFD-U	ISO 7425/1	ISO 7425/2
8	PTFE + NBR + POLYURETHANE	basse friction	0,5	-20 °C à 85 °C	Huiles minérales HH, HL, HLP, HLP-D, HM, HV, MIL-H-5606	ISO 7425/1	ISO 7425/2

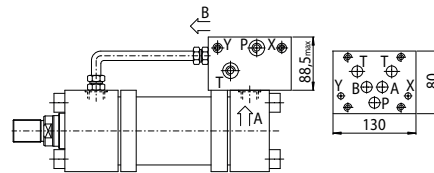


15 EMBASES INCORPORÉES

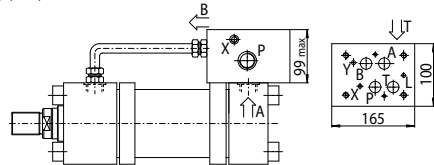
Les vérins CH avec orifices d'huile en position 1 peuvent être fournis avec des embases incorporées ISO (taille 06, 10, 16 et 25) pour le montage des valves directement sur le vérin.



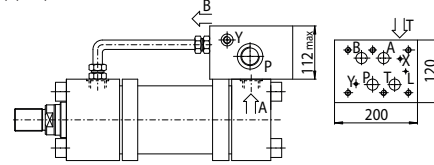
10 = sous-plaque avec plan de pose 4401-03-02-0-05 (taille 06)
Orifices d'huile P et T = G 3/8
Pour les alésages de 63 à 200 et les courses supérieures à 100 mm
Pour les courses plus courtes, les vérins doivent être munis d'une entretoise appropriée



20 = sous-plaque avec plan de pose 4401-05-05-0-05 (taille 10)
Orifices d'huile P et T = G 3/4 ; X et Y = G 1/4
Pour les alésages de 63 à 200 et les courses supérieures à 150 mm
Pour les courses plus courtes, les vérins doivent être munis d'une entretoise appropriée



30 = embase avec plan de pose 4401-07-07-0-05 (taille 16)
Orifices d'huile P et T = G 1 ; L, X et Y = G 1/4
Pour les alésages de 80 à 200 et les courses supérieures à 150 mm
Pour les courses plus courtes, les vérins doivent être munis d'une entretoise appropriée



40 = embase avec plan de pose 4401-08-08-0-05 (taille 25)
Orifices d'huile P et T = G 1 ; L, X et Y = G 1/4
Pour les alésages de 125 à 200 et les courses supérieures à 150 mm
Pour les courses plus courtes, les vérins doivent être munis d'une entretoise appropriée

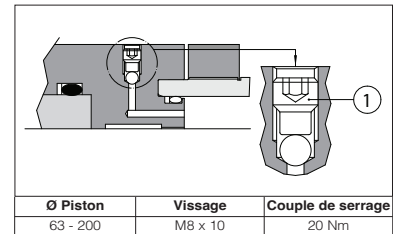
Note : pour le choix de l'entretoise appropriée, voir la section [6]. Le total de l'épaisseur de l'entretoise et de la course de travail doit être au moins égale ou supérieure à la course minimale indiquée ci-dessus, voir l'exemple suivant :

Embase **20** ; course de travail = **70** mm ; course min. **150** mm → sélectionner l'entretoise **4** (longueur = **100** mm)

16 PURGE D'AIR

CODES : **A** = purge d'air avant ; **W** = purge d'air arrière

L'air présent dans le circuit hydraulique doit être éliminé pour éviter le bruit, les vibrations et les mouvements irréguliers du vérin : les valves de purge d'air sont conseillées pour réaliser cette opération facilement, en toute sécurité. Les purges d'air sont généralement placées du côté opposé à l'orifice d'huile, sauf pour les têtes avant montées selon les types **N, G** (sur le côté 3), les têtes arrière montées selon les types **D, S, H, P** (sur le côté 3), et pour les têtes montées selon les types **E** (sur le côté 2), voir section [13]. Pour les vérins à amortissement réglable, les purges d'air sont placées du même côté que la vis de réglage de l'amortissement. Pour les servovérins, les vérins avec embases incorporées ou capteurs de proximité, les purges d'air sont fournies sur les modèles standards et ne doivent pas être saisies avec le code de désignation. Pour les vérins équipés de capteurs de proximité, les purges d'air **A, W** ou **AW** sont positionnées respectivement en fonction des capteurs sélectionnés **R, S** ou **RS**. Pour une utilisation correcte de la purge d'air (voir figure ci-contre), déverrouillez la vis sans tête ① à l'aide d'une clé pour vis à tête hexagonale, purgez l'air et resserrez comme indiqué dans le tableau ci-contre.



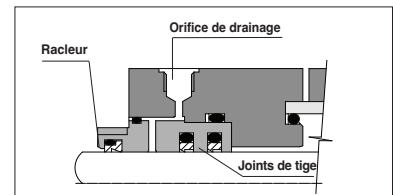
17 DRAINAGE

CODE : **L** = drainage côté tige

Le drainage côté tige réduit le frottement des joints et augmente leur fiabilité ; il est obligatoire pour les vérins dont la course est supérieure à 2 000 mm, dont la chambre côté tige est constamment pressurisée et pour les servovérins.

Le drainage est placé du même côté que l'orifice d'huile, entre le balai et les joints de la tige (voir figure ci-contre) et n'est fourni qu'avec le système d'étanchéité : **1, 2, 4, 7** et **8**. Il est recommandé de raccorder l'orifice de vidange à un réservoir sans contre-pression.

Orifice de drainage G1/8.



18 CAPTEURS DE PROXIMITÉ

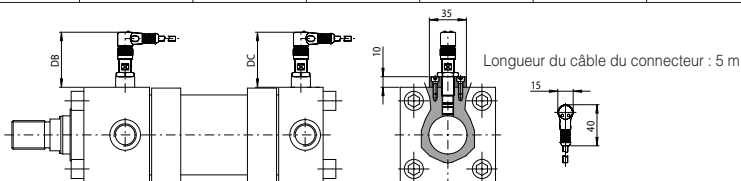
CODES : **R** = capteur avant ; **S** = capteur arrière

Le fonctionnement des capteurs de proximité repose sur la variation du champ magnétique généré par le capteur lui-même, lorsque le piston amortisseur entre dans sa zone d'influence, provoquant un changement d'état (marche/arrêt) des capteurs. La distance par rapport à la fin de course mécanique du vérin, à laquelle se produit la commutation du contact électrique du capteur, peut être réglée entre 1 et 3 mm. Pour ce réglage, il faut positionner la tige à l'endroit où l'on souhaite obtenir la commutation du contact et faire tourner le capteur jusqu'à ce que sa LED s'allume (la commutation s'est produite). Le couple de serrage des capteurs doit être inférieur à 40 N/m pour éviter tout dommage. Les capteurs doivent toujours être associés à un amortissement à réglage rapide, voir la section [12] afin d'éviter les pics de pression en fin de course. Ils sont positionnés sur le côté 4 et peuvent être couplés aux orifices d'huile standard et aux positions de réglage de l'amortissement en caractères gras, voir la section [13]. Le couplage des capteurs de proximité avec amortisseur de fin de course impose des versions particulières avec une limite des masses d'amortissement et/ou des vitesses par rapport aux versions avec un amortissement standards.

Limites

Option **R** non disponible pour les types de fixation **G** et **N** ; option **S** non disponible pour les types de fixation **P** et **H**.

Ø Piston	63	80	100	125	160	200
DB max	71	71	71	68	68	63
DC	62	67	62	64	63	63



DONNEES TECHNIQUES DES CAPTEURS

Les capteurs de proximité sont de type inductif, ils fournissent un signal de sortie « NO » (Normalement Ouvert) dont l'état correspond à la position de la tige :

- **R, S** = contact fermé = 24 Volt aux contacts de sortie = tige positionnée aux extrémités de la course

- **R, S** = contact ouvert = 0 Volt aux contacts de sortie = tige positionnée aux extrémités de la course

Température ambiante -20 +70 °C

Tension nominale 24 VDC

Tension de fonctionnement 10...30 VDC

Charge maximale 200 mA

Version PNP

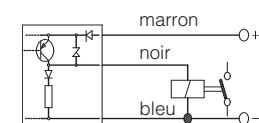
Type de sortie NO

Répétabilité <5 %

Hystérèse <15 %

Protection IP68

Pression max. 25 MPa (250 bar)



19 SIL conforme à la norme IEC 61508 : 2010

Les CH sont conformes aux exigences :

- **SC3** (capacité systématique)
- max **SIL 2** (HFT = 0 si le système hydraulique ne fournit pas la redondance pour la fonction de sécurité spécifique où le composant est utilisé)
- max **SIL 3** (HFT = 1 si le système hydraulique fournit la redondance pour la fonction de sécurité spécifique où le composant est utilisé)

20 EXIGENCES EN MATIÈRE DE FLUIDES

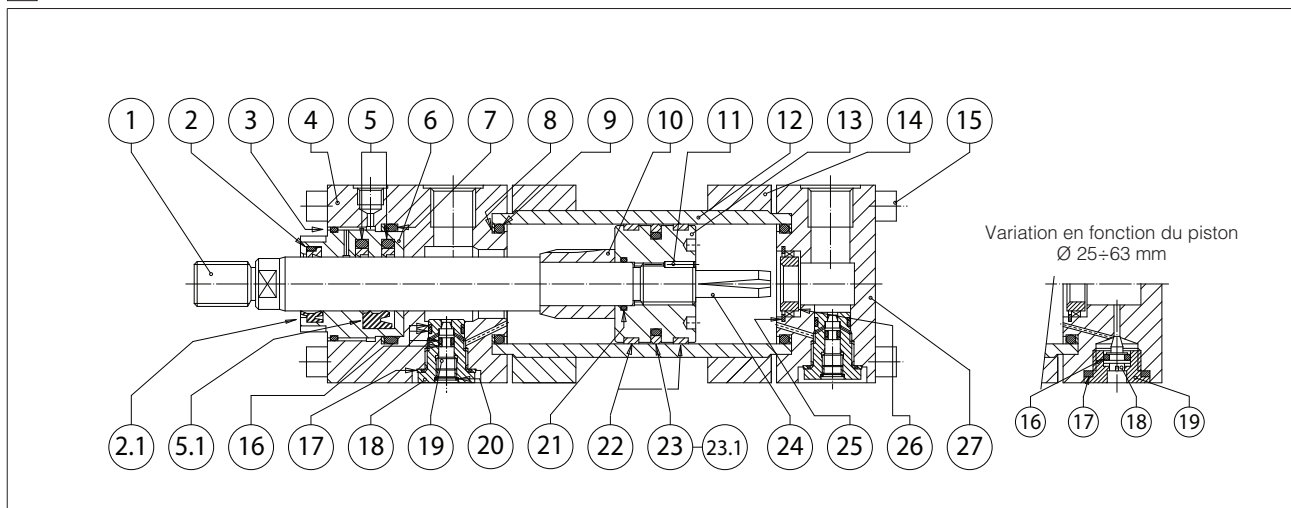
Les vérins et les servo-vérins peuvent être utilisés avec des huiles minérales avec ou sans additifs (**HH, HL, HLP, HLP-D, HM, HV**), des fluides résistants au feu (**HFA** huile dans émulsion d'eau - 90-95 % d'eau et 5-10 % d'huile, **HFB** eau dans émulsion d'huile, 40 % d'eau, **HFC** eau glycolée, max. 45 % d'eau) et les fluides synthétiques (**HFD-U**esters organiques, **HFD-R** esters de phosphate). Le fluide doit avoir une viscosité comprise entre 15 et 100 mm²/s, une température comprise entre 0 et 70 °C et une classe de contamination ISO 20/18/15 selon ISO 4406 NAS1638 classe 9, voir également la section filtres sur www.atos.com ou le catalogue KTF.

21 POIDS DES VÉRINS [kg] (tolérance ± 5 %)

Ø Piston [mm]	ø Tige [mm]	POIDS POUR LES TYPES X, Z Tige simple		POIDS POUR LES TYPES X, Z Tige double		POIDS SUPPLÉMENTAIRES selon les types de fixation et les options							
		Course 100 mm	Chaque ajout 100 mm	Course 100 mm	Chaque ajout 100 mm	Type D	Type E	Type G	Type N	Type P	Type S	Chaque amortissement	Chaque entretoise de 50 mm
63	28	9,65	1,54	12,03	2,03	0,41	1,54	0,26	1,34	1,34	0,46	0,25	1,68
	36	10,17	1,85	12,98	2,65								
	45	10,84	2,31	14,68	3,56								
80	36	19,24	2,82	22,69	3,62	0,79	1,23	1,63	2,39	2,39	0,86	0,40	2,85
	45	20,00	3,32	24,21	4,57								
	56	20,34	3,95	26,14	5,88								
100	45	25,89	3,76	31,94	5,01	2,31	1,63	1,00	2,94	2,94	1,77	0,60	4,15
	56	26,79	4,46	34,10	6,39								
	70	28,09	5,54	37,29	8,56								
125	56	48,38	5,88	58,38	7,81	2,87	4,60	1,50	5,65	5,65	4,65	1,15	6,61
	70	50,02	6,98	63,33	10,00								
	90	54,40	8,94	77,66	13,93								
160	70	80,74	8,34	92,15	11,36	7,63	7,56	4,66	7,97	7,97	8,21	1,85	10,75
	90	85,50	10,31	102,27	15,31								
	110	90,09	12,77	112,39	20,23								
200	90	135,62	12,00	148,54	17,00	13,82	14,60	9,86	16,78	16,82	14,80	2,50	15,86
	110	142,41	14,01	154,67	21,47								
	140	149,21	18,63	160,80	30,72								

Note : les poids liés aux autres options, non indiqués dans le tableau, n'ont pas d'influence significative sur le poids du vérin

22 SECTION DU VÉRIN



PIÈCE	DESCRIPTION	MATÉRIAU	PIÈCE	DESCRIPTION	MATÉRIAU	PIÈCE	DESCRIPTION	MATÉRIAU
1	Tige	Acier chromé	9	Joint torique	NBR / FKM	19	Vis de réglage de l'amortissement	Acier
2	Racleur	NBR / FKM et PTFE	10	Piston d'amortissement avant	Acier	20	Circlip	Acier
2,1	Balai (G1)	POLYURETHANE	11	Goupille d'arrêt de vis	Acier	21	Joint torique	NBR / FKM
3	Joint torique	NBR / FKM	12	Carter du vérin	Acier	22	Bague de guidage du piston	PTFE ou résine phénolique
4	Tête avant	Acier/fonte	13	Piston	Acier	23	Joint de piston	NBR / FKM et PTFE
5	Joints de tige	NBR / FKM et PTFE	14	Contre-bride	Acier	23,1	Joint de piston (G1)	NBR et polyuréthane
5,1	Joint de la tige (type G1)	POLYURETHANE	15	Vis	Acier (qualité 12.9)	24	Piston d'amortissement arrière	Acier
6	Roulement de tige	Bronze	16	Joint torique et bague anti-extrusion	FKM et PTFE	25	Bague toroïdale	Acier
7	Joint torique et bague anti-extrusion	NBR / FKM et PTFE	17	Joint	FKM	26	Chemise d'amortissement arrière	Bronze
8	Bague anti-extrusion	PTFE	18	Bouchon de réglage de l'amortissement	Acier	27	Tête arrière	Acier/fonte

23 PIÈCES DÉTACHÉES - VOIR FICHE SP-B140

Exemple de code pour les joints de rechange

G 8	-	C K	-	63	/	28	/	28
Système d'étanchéité						Second diamètre de la tige pour la tige double [mm] Omettre si non demandé		
Séries de vérins						Diamètre tige [mm]		
Taille du piston [mm]								