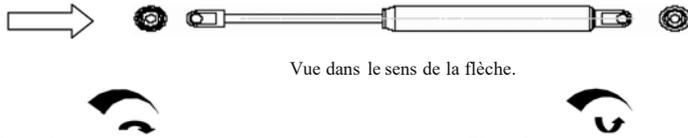


Instructions de réglage des contrôleurs de vitesse QHB, HB ou HBS

Instruction applicable sur produits de la taille xHB-15 à la taille xHB-70 et de la taille HBS-28 à la taille HBS-70. Les contrôleurs HB12 se règlent de manière similaire, mais à l'aide d'une vis de réglage du côté du corps.

Utiliser un tournevis de 0,6 x 2,5 mm.

Données techniques des produits sur catalogues ou sur site Internet www.bibusfrance.fr.



Vue dans le sens de la flèche.

Figure 1

Augmenter le laminage de l'huile.

Tourner la tige dans le sens des aiguilles d'une montre.

Ne pas faire fonctionner en position totalement fermée.

Vitesse plus lente.

Figure 2

Diminuer le laminage de l'huile.

Tourner la tige dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.

Vitesse plus rapide

L'ajustement n'est possible que si la tige du contrôleur de vitesse QHB est en position complètement sortie ou complètement rentrée. **Les opérations se font à la main.** Proscrire l'usage de tout outil sur le corps et la tige de l'appareil. **Toute marque ou rayure sur la tige est une clause d'exclusion de garantie.**

1. Tenir le QHB/HBS par le corps d'une main et par la tige de l'autre main.

2A- Soit réglage tige entièrement sortie

- Tenir la tige en extension par rapport au corps de manière modérée.
- Cette traction assure le crabotage du piston sur le nez du QHB.
- Ajuster le réglage du freinage suivant les dessins 1 ou 2 en fonction du résultat attendu.

2B- Soit réglage tige entièrement rentrée

- Tenir la tige en compression par rapport au corps de manière modérée.
- Cette compression assure le crabotage du piston sur le fond du QHB/HBS.
- Ajuster le réglage du freinage suivant le dessin 1 ou 2 en fonction du résultat attendu.
Attention ! Si vous sentez une résistance notable en vissant ou dévissant la tige, arrêter de tourner, vous avez atteint la fin de la plage de réglage. Ne jamais régler et faire fonctionner un QHB dans une position totalement fermée. Risque d'avoir le piston immobilisé dans une position intermédiaire sans pouvoir le dévisser manuellement.
- Tourner toujours doucement la tige pour visser ou dévisser.

3. Tester le résultat obtenu sur votre application et ajuster par retour aux étapes 1 et 2 autant de fois que nécessaire.

NOTA QHB-option T contrôleurs de vitesse avec piston séparateur. L'ajustement n'est possible que tige sortie (vous référer au cas 2A).

NOTA pour un réglage "presque" identique de 2 (ou plus) contrôleurs de vitesse de même taille (ex : pour un montage en parallèle) : lors du réglage du 1er contrôleur de vitesse, faire le réglage pour obtenir soit la vitesse la plus lente, soit la vitesse la plus rapide. Faire maintenant le réglage nécessaire pour obtenir la vitesse souhaitée en comptant le nombre de tours (ou Y! tours) à partir d'un des 2 réglages extrêmes.

Faire alors le réglage des autres contrôleurs de vitesse en procédant de la même manière.

Recommandations :

- Les contrôleurs de vitesse ne doivent pas être soumis à des contraintes latérales, qui provoqueraient un flambage de la tige, voire une torsion de la tige. Tester leur implantation et utiliser des attaches adéquates.
- Les contrôleurs de vitesse ne demandent aucun entretien. Ne pas graisser ou huiler la tige.
- Protéger la tige de toute détérioration, en particulier : projection, peinture, griffure, etc... qui endommagerait le joint d'étanchéité. Le tube ne doit pas être déformé.
- **IMPORTANT :** Les contrôleurs de vitesse réalisés à la demande sur spécification client ne peuvent être ni repris ni échangés.
- Les contrôleurs de vitesse sont conçus, construits et essayés pour les exigences les plus élevées et la fiabilité la plus grande possible. Les conseils d'installation, ainsi que nos conseils d'utilisation, vous aideront dans la définition du produit.

Attention : la conformité du contrôleur de vitesse aux exigences de l'application est de la responsabilité de l'utilisateur ! Nous excluons par conséquent explicitement toute responsabilité en ce qui concerne la fonctionnalité et la durée de vie du produit équipé.

Les références techniques sont données à titre indicatif et non contractuel. Elles peuvent être modifiées sans préavis en fonction des nécessités de la conception et/ou de la fabrication.

Amortisseurs hydrauliques de marque ACE : Instructions de montage et de réglage

Cette instruction est générique. Des instructions plus détaillées par type de produits sont disponibles dans notre catalogue "Amortisseurs industriels et de sécurité" édité par BIBUS France : nous en faire la demande ou le consulter sur notre site Internet www.bibusfrance.fr

MONTAGE DES AMORTISSEURS

- Monter l'amortisseur sur une structure de résistance suffisante. Utiliser de préférence les accessoires de fixation ACE adaptés au produit.
- La surface sur laquelle appuie la tige (avec ou sans butoir) de l'amortisseur doit être plane et d'une dureté suffisante.
- Veiller à l'alignement de l'amortisseur par rapport à la surface sur laquelle il va s'appuyer. Respecter les angles d'attaque maxima selon les valeurs indiquées au catalogue.
- Si deux (exceptionnellement plus) amortisseurs travaillent en parallèle, avoir des amortisseurs de même référence et régler leurs positions pour qu'ils amortissent simultanément.
- Ne jamais peindre les amortisseurs pour permettre l'évacuation normale de la chaleur, les protéger des agressions extérieures (acides, vapeurs, soudures...).

AMORTISSEUR AUTOCOMPENSE

- Aucun réglage n'est possible.
- L'amortissement est optimal si aucun choc vigoureux en début ou en fin de course.
- Contact dur en début de course : échanger l'amortisseur (modèle de masse effective plus faible).
- Contact dur en fin de course : échanger l'amortisseur (modèle de masse effective plus élevée) ou appareil de taille supérieure

AMORTISSEUR REGLABLE

- Le réglage est impératif ! L'amortissement est livré avec un réglage moyen.
- L'index (fente ou point) se trouve soit sur la vis de réglage (graduations sur le corps), soit sur le corps (graduations sur la bague de réglage)
- En premier, essayez l'amortisseur sans modifier le réglage (initial médian = graduation 5)
- Réglage possible par l'arrière et/ou par l'avant du corps (suivant modèle).
- Choc vigoureux en début de course : tourner la bague de réglage vers 9.
- Choc vigoureux en fin de course : tourner la bague de réglage vers 0.
- Attention, si le réglage obtenu au final est proche de la position fermée (en 0), cela signifie que soit la vitesse d'impact est trop faible, soit l'amortisseur est trop faible. Nous consulter.

AMORTISSEUR AVEC RESERVOIR EXTERNE

En plus des recommandations des 3 paragraphes ci-dessus, il faut :

- Raccorder impérativement le réservoir "air - huile" avant la mise en service
- Installer le réservoir au-dessus et le plus près possible de l'amortisseur
- La tuyauterie entre les 2 éléments doit être la plus rectiligne possible, avoir un diamètre au moins égal à celui de l'orifice de raccordement et ne comporter aucun clapet ni limiteur.
- Remplir le réservoir avec de l'huile appropriée en vérifiant le niveau
- Réaliser une purge correcte avant la mise en route et comprimer manuellement l'amortisseur à plusieurs reprises pour s'assurer qu'il est complètement rempli d'huile.
- Le réservoir doit être pressurisé entre 3 et 7 bars (pression de service maxi 8 bars).

Note : Les exemples de raccordement des réservoirs "air - huile" sont disponibles dans notre catalogue.

Attention ! Décompresser le réservoir pour les travaux d'entretien.

ENTRETIEN, REMPLACEMENT et REPARATION

Les amortisseurs ACE sont des produits robustes et fiables. Ils protègent durablement vos installations des efforts destructeurs. Ce sont des produits sans entretien (sauf exception). Ce sont néanmoins des pièces d'usure qu'il convient de surveiller et de remplacer si usées. Contrôler régulièrement les amortisseurs. Un suintement d'huile le long de la tige est le signal pour procéder au remplacement. Remplacer alors le produit. Le produit usé peut être réparable pour toute taille à compter du diamètre M33.

PROCEDURE DE RETOUR, ASSISTANCE CLIENTELE

Tout retour de matériel implique un accord préalable de retour. Ceci nous permet de connaître la raison du retour, le travail à effectuer et quel interlocuteur contacter. Tout retour se fait (sauf accord explicite de BIBUS France) en port payé. Le document joint à votre envoi doit rappeler le numéro de retour que nous vous communiquerons lors de votre appel. Notre équipe est à votre écoute pour toute question sur le bon usage du matériel fourni.

ATTENTION : toute charge doit être sécurisée ou soutenue lors des premiers cycles afin de s'assurer que les paramètres réels de l'application (points de montage, force, etc) sont bien conformes aux paramètres de détermination.

- Les ressorts à gaz BANSBACH doivent fonctionner dans une plage de température variant entre - 30° et + 80°C. Pour des températures en dehors de cette plage, (jusqu'à - 45° ou + 220°) nous proposons des ressorts équipés de joints spéciaux. Les ressorts ne doivent pas être en contact direct avec du feu. La force fournie par le ressort à gaz dépend de la température et change à peu près tous les 10°C d'environ 3.3% (base +20°C).
- Les ressorts sont gonflés à l'azote. L'azote est un gaz inerte qui ne brûle pas, n'explose pas, et n'est pas toxique. **Les ressorts sont gonflés à de hautes pressions (jusqu'à env. 300 bars). Ils ne doivent être ouverts en aucun cas !**
- Mise en décharge / Recyclage : Les ressorts sont principalement fabriqués en métal et peuvent être recyclés. **Il faut au préalable les vider de leur gaz et l'huile doit être récupérée séparément.**
- Les ressorts sont étiquetés individuellement en usine et la présence de l'étiquette lisible conditionne une éventuelle prise en garantie. Un double étiquetage est possible dans le cas d'une modification de la force de gonflage par BIBUS. Seule l'étiquette BIBUS fait foi pour la force de gonflage.
- Les ressorts BANSBACH peuvent être utilisés comme butés dans les 2 positions. Les forces suivantes ne doivent pas être dépassées :

Taille	Force maxi
4 /12	2 500 N
6 /15	4 000 N
6 /15 inox	2 000 N

Taille	Force maxi
8 /19 et 8-10 /22	7 000 N
8 /19 et 10 /22 inox	3 000 N
10-12-14 /28	10 000 N

Taille	Force maxi
10 /28 et 14 /28 inox	8 000 N
14-20 /40	20 000 N
14-20 /40 inox	15 000 N

Note : Ce n'est pas valable pour les ressorts à gaz blocables dans le sens de la compression.

Attention ! Ces efforts maxi fournis se rapportent à une gamme moyenne de pression de chaque taille. Certains embouts tels que les rotules radiales et les rotules axiales ne peuvent pas résister à ces efforts.

- Les ressorts doivent être montés de préférence tige en bas. Cette position permet d'avoir un amortissement de fin de course. **Les ressorts BANSBACH intègrent une chambre de graisse permanente qui permet une installation dans n'importe quelle position.**
 - Les ressorts ne doivent pas être soumis à des contraintes latérales, qui provoqueraient un flambage de la tige, voire une torsion de la tige. Tester leur implantation et utiliser des attaches adéquates.
 - Pour les modèles **blockables**, le réglage de la commande de déclenchement est important pour assurer un bon fonctionnement. La tige de déclenchement doit par conséquent être actionnée entièrement (jusqu'au niveau de la tige principale) afin d'éviter une ouverture incomplète de la valve qui aurait pour conséquences une réduction de la vitesse, une augmentation de la force de manœuvre et un risque de détérioration interne du vérin. Le réglage de la tête de déclenchement sur la tige du vérin et le réglage de la tension du câble, pour les commandes de ce type, sont donc importants à contrôler avant la mise en fonctionnement. Les commandes proposées sont conçues pour une action manuelle, donc un effort limité. Dans le cas d'un actionnement différent, il convient de s'assurer que l'effort exercé sur les différents composants de la commande reste faible, sans contrainte radiale, sous peine de détérioration.
 - Les ressorts ne demandent aucun entretien. Ne pas graisser ou huiler la tige.
 - Protéger la tige de toute détérioration, en particulier : projection, peinture, griffure, produits chimiques etc... qui endommagerait le joint d'étanchéité. Le tube ne doit pas être déformé.
 - Les ressorts BANSBACH peuvent être stockés en toutes positions. Un stockage prolongé n'entraînera pas de perte de gaz, mais, dans ce cas, il pourra se produire un "gommage" qui nécessitera quelques manœuvres pour disparaître.
 - La garantie est, sauf accord exprès et écrit, d'un an à compter de la date de fabrication. Les défauts éventuels de matériau ou de fabrication sont décelables de suite. Si vous constatiez un tel défaut, veuillez-vous reporter à la procédure de retour (verso).
 - IMPORTANT** : les ressorts BANSBACH réalisés à la demande sur spécification client ne peuvent être ni repris ni échangés. Les calculs de course et de poussée sont donnés de bonne foi, à titre indicatif, et nous recommandons un essai préalable.
 - Les ressorts à gaz BANSBACH sont conçus, construits et essayés pour les exigences les plus élevées et la fiabilité la plus grande possible. Les conseils d'installation, ainsi que nos conseils d'utilisation, vous aideront dans la définition du produit.
- Attention : la conformité du ressort aux exigences de l'application est de la responsabilité de l'utilisateur !** Nous excluons par conséquent explicitement toute responsabilité en ce qui concerne la fonctionnalité et la durée de vie du produit équipé.
- Vous pouvez déterminer les dimensions optimales à l'intérieur des limites mentionnées. Les tolérances de fabrication sont en général $\pm 2,5$ mm, et maximum ± 1 mm à l'intérieur d'une série. Si vos exigences de durabilité et de dispersion sont plus étroites, évitez de combiner un petit diamètre + une course importante + une force élevée
 - Les références techniques sont données à titre indicatif et non contractuelles. Elles peuvent être modifiées sans préavis en fonction des nécessités de la conception et/ou de la fabrication.

- Tenir le ressort à gaz tige vers le bas
- Enlever l'embout vissé sur la partie fileté du corps (sur la partie fileté de la tige pour les modèles GZ).
- Visser la vis d'échappement sur la partie fileté du corps (sur la partie fileté de la tige pour les modèles GZ). Lorsque vous sentez de la résistance, procédez doucement et avec précaution. Ceci ouvre la valve et vous pouvez entendre l'azote s'échapper et réduire la pression. Tourner immédiatement la vis d'échappement en arrière pour éviter une perte trop importante d'azote.
- Après le réglage, retirer la vis de réglage, revisser l'embout de fixation et tester le ressort à gaz dans l'application. Répéter la procédure si nécessaire.



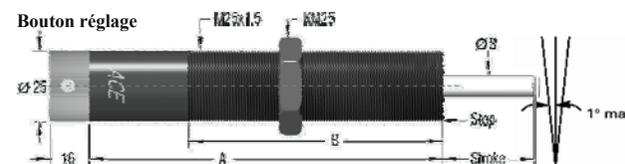
Si vous utilisez 2 ressorts à gaz en parallèle, chacun d'entre eux doit avoir la même force pour éviter un déséquilibre et de créer des contraintes radiales dans l'application.

Si le vérin est trop dégonflé, vous pouvez nous le retourner pour une remise en pression (coût du gonflage par vérin + frais de transport : nous consulter)

S'il s'agit d'un vérin monté sur un prototype, vous pouvez nous le retourner pour mesurer la force du vérin ; ainsi nous pourrions fournir les autres vérins de la série au même tarage.

Un ressort à gaz endommagé ou usé n'est pas réparable et ne se regonfle pas.

Instructions de Montage et de Réglage des Contrôleurs de Vitesse Précis VC



Graduations sur le corps

Recommandations

Eviter les vitesses d'impact élevées. Elles génèrent les surpressions endommageant le contrôleur.

Ne pas dépasser la vitesse de réglage maximale de 38m/min

Les contrôleurs de vitesse précis peuvent être montés dans toutes les positions

Eviter de rayer et/ou de marquer la tige (pour éviter les dommages internes)

Eviter les chocs sur le bouton de réglage

Plage de températures d'utilisation : 0°C à 60°C

Protégez l'unité contre des projections de soudure, des liquides inflammables et des dommages externes.

Nous consulter pour une utilisation dans un environnement agressif (chlore, huile de coupe lubrifiante ...)

Ne pas tourner la tige pour les VC2515 à VC 2555 (risques de détériorer la membrane roulante)

Le bloc de bridage peut être monté à n'importe quel endroit de la partie fileté du contrôleur de vitesse

Pour assurer un fonctionnement sans heurt, la tige de piston doit être en permanence en contact avec la masse mobile.

L'angle de contact entre la tige et la masse mobile ne doit pas dépasser 1 degré.

Attention ! le racleur sous pression SP25 peut être monté uniquement sur les VC2515, VC2530 et VC2555

Réglage de la vitesse

La fente sur le bouton de réglage sert d'index

Pour augmenter la vitesse, tourner le bouton de réglage dans le sens horaire (vers 0)

Pour réduire la vitesse, tourner le bouton de réglage dans le sens antihoraire (vers 20)

Ne pas faire fonctionner avec l'index hors de la zone graduée ou sur 20 (complètement fermé)