

S0014 Besoins pour les SB300/330/360 avec prise de force (PTO)

S0014	Version 1	Structural	01 Juil 04
-------	-----------	------------	------------

SYSTEME HYDRAULIQUE PRISE DE FORCE

Les composants hydrauliques sur la machine tractrice sont les suivants:

- pompe prise de force (PTO) montée sur le camion
- Réservoir d'huile hydraulique avec un filtre basse pression
- Approvisionnement haute pression et lignes de retour basse pression
- Soupape de sûreté de jonction (Cross-line relief) et valve solénoïde de décharge (Solenoid Dump Valve)

Installation requise pour le camion et la pompe

La commande vitesse du camion doit être montée avec un limiteur de régime qui peut être réglé à une certaine gamme de tours. Cela permet d'assurer un flux d'huile correct pour le modèle approprié (se référer aux détails spécifiques du modèle). Une soupape de sûreté de jonction et une valve de décharge solénoïde doivent être incorporées au circuit. Certains modèles de pompes sont montés avec l'une ou les deux éléments. Ceci est acceptable du moment que la soupape de sûreté de jonction soit active dans le circuit à tout moment.

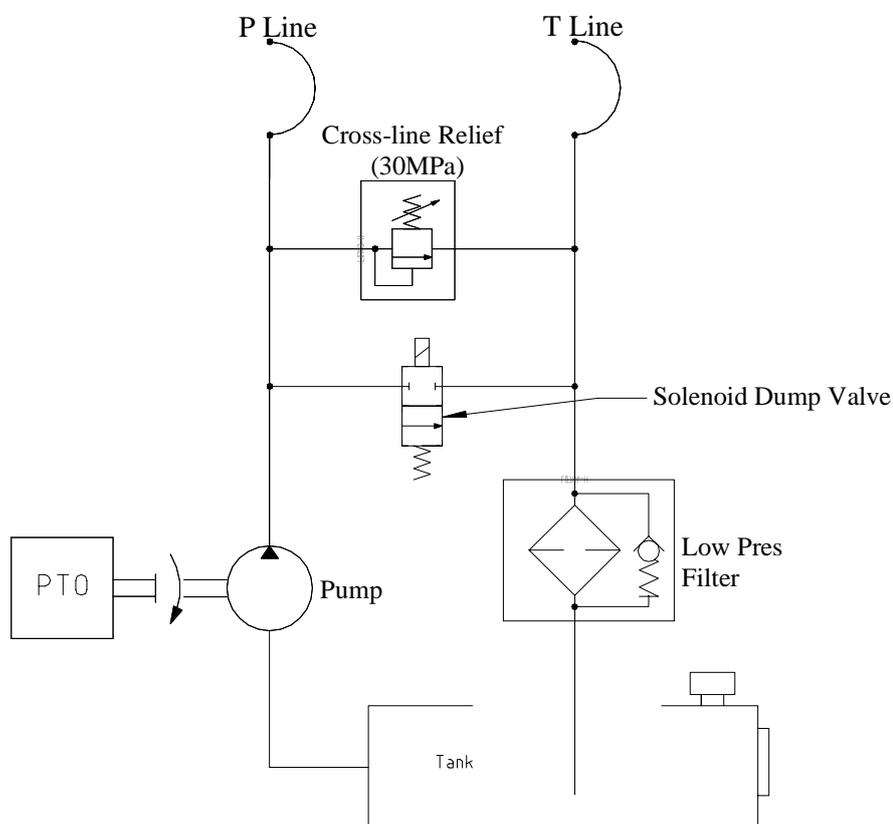


Figure 1: Schéma pour circuit de pompe prise de force (PTO) typique.



Faire bien attention lorsque l'on disconnecte les tubes et tuyaux hydrauliques de s'assurer qu'il n'y a pas de pression hydraulique restée dans le circuit lorsque l'alimentation électrique a été coupée.

Electrical Controls

The electrical connection of the Sidelifter controls to the truck is made with a seven-wire interface:

1	Noir	Masse pour toutes les commandes et feux.
2	Bleu	Sortie du détecteur optique position conteneur
3	Gris	Sortie pour signal commande des gaz
4	Rouge	Alimentation au système de commande via relais 20 amp (non fourni).
5	Rose	Sortie pour arrêt d'urgence.
6	Blanc/Jaune	Alimentation au détecteur optique position conteneur.
7	Orange	Alimentation aux Lampes de Travail via un relais de 20 amp (non fourni).

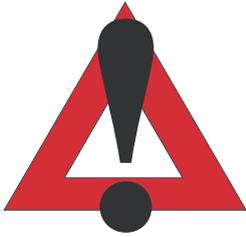
Le câblage peut se faire directement au camion ou la connexion peut se faire avec une prise de type S. Le voltage standard pour toute sortie et entrée est de 24v, mais peut être réglé à 12v lorsque c'est nécessaire. STEELBRO recommande l'utilisation d'une prise de S pour éviter les confusions avec d'autres prises.

La plupart des installations doivent avoir deux interrupteurs de commande dans la cabine du camion.

- L'interrupteur marche / arrêt du système principal allume et éteint le système. Cela active un relais (rouge) qui approvisionne en électricité le système de commande et engage la pompe prise de force (autre). Ce relais devrait être branché à la masse par les contacts " frein à main serré" pour s'assurer que le système ne puisse pas être activé lorsque le véhicule est en marche.
- Un interrupteur de feu de travail (ou feu de nuit) est requis pour activer le relais alimentant électriquement (orange) les feux de travail montés sur la grue.

Trois signaux de sortie sont disponibles pour avertir l'opérateur situé dans le camion:

- La sortie (bleu) de position de conteneur pourvoit un signal lorsque le détecteur optique a détecté un objet situé dans les 500 mm des côtés de la remorque. Ceci est en réseau avec un signau lumineux sur le logement du stabilisateur pour avertir le conducteur que le twistlock avant a passé le coin du conteneur, pour aider à un positionnement correct du véhicule.
- La sortie pour le bouton d'arrêt d'urgence (rose) pourvoit un signal continu à tout moment lorsque le système de commande de la grue est activée. Lorsque le bouton d'arrêt d'urgence est poussé sur la commande à distance ou sur le boîtier de commande à l'avant, ceci s'arrête. Ceci devrait être relié à l'allumage (électroniquement ou autre) pour arrêter le moteur et pour ouvrir la valve de décharge solénoïd, quand ce signal n'est plus présent. Ce doit être relié de telle sorte que le véhicule puisse démarré lorsque le bouton marche/arrêt du camion est éteint et que le système de commande de la grue est inactif.



IL'arrêt d'urgence est une fonction de sécurité indispensable à la remorque auto-chargeuse prise de force. En situation d'urgence la source d'alimentation hydraulique doit être enlevée de façon efficace. STEELBRO recommande vivement la façon de procéder décrite dans le schéma 1. Une bonne façon de faire est d'utiliser une pompe comme par exemple une parker F1 avec une soupape de dérivation, à condition que le câblage soit fait correctement.

- Le signal de commande des gaz (gris) est activé quand il y a un mouvement des joysticks sur la commande. Ceci peut être utilisé sur certains véhicules pour signaler à la gestion du moteur de changer de vitesse. Le signal continue pendant trois secondes après que les joysticks sont relâchés pour permettre une opération de démarrage-arrêt plus souple. Ceci peut réduire le réchauffement de l'huile hydraulique, puisque le PTO (prise de force) peut être réglé pour fonctionner au ralenti plus lentement. La plupart des véhicules ont la vitesse de fonctionnement du PTO réglée lorsque le commutateur du système principal est activé.

Details Specifics

Details Prise de Force:	
Volume minimum du réservoir d'huile	200 L
Flux du filtre basse pression	230 l/min
Filtration du filtre basse pression (absolu)	25 micron
Débit	120 l/min
Pression	280 bar
Régulateur de vitesse camion	Control range / All range
Electrique	
Courant @ 12V (Feux de Nuit standart 2 feux)	15 A
Courant @ 12V (Feux de Nuit Spéciaux 6 feux)	23 A
Voltage du système de commande	12 or 24 V