

Generalidades

Continúa la ampliación de la gama con el nuevo cilindro oleoneumático según la normativa ISO6431 que nace de la unión de distintas soluciones técnicas en un único actuador. Esta serie de cilindros, manteniendo un tamaño reducido, aprovecha la rapidez del aire comprimido para el movimiento del sistema, mientras que la gestión y el control de la translación se aseguran por el aceite hidráulico presente en el circuito cerrado por el que circula, y que permite la regulación del movimiento del cilindro.

Los cilindros oleoneumáticos son siempre magnéticos con amortiguación neumática de fin de carrera y están disponibles en diámetros 50 y 63.

Las tres versiones principales son las siguientes:

Regulación doble

Regulación en avance del vástago

Regulación en retroceso del vástago

Se pueden obtener todas las variantes de las funciones, aplicando a las versiones base válvulas de 2 vías para el control de la velocidad.

- Válvulas de stop

- Stop N.C. (normalmente cerrada)
- Stop N.A. (normalmente abierta)
- - Válvulas de aceleración
- Skip N.C. (normalmente cerrada)
- Skip N.A. (normalmente abierta)

Características constructivas

Cabezas	aluminio anodizado negro
Vástago	tubo en acero cromado externamente
Camisa cilindro	aleación de aluminio, oxidado 25µ
Pistón	aluminio
Tornillos de regulación amortiguación	acero niquelado
Depósito de compensación	aluminio
Junta pistón cilindro (lado aire)	goma antiaceite NBR
Juntas vástago y amortiguación	mezcla poliuretánica
Junta pistón cilindro (lado aceite)	mezcla poliuretánica

Características técnicas

Fluido parte neumática	Aire filtrado y lubricado
Fluido parte hidráulica	Aceite hidráulico filtrado 1µ (viscosidad 2,9°E a 50°C)
Presión máx	8 bar
Presión mínima accionamiento skip y stop	3 bar
Temperatura ambiente	-5°C ÷ +70°C
Velocidad mínima regulada	40 mm./min.
Velocidad máxima regulada	6000 mm./min.
Velocidad con SKIP	150 mm/s.
Velocidad libre	300 mm/s.
Longitud amortiguación	20 mm.
Carrera estándar	de 50 a 450 cada 50 mm. (otras carreras bajo pedido)

Tabla de fuerzas (N)

DIÁMETRO Ø	FUERZA	Presión (bar)									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
50	salida	181,4	362,9	544,3	725,7	907,2	1088,6	1270	1451,5	1632,9	1814,3
	retroceso	144,4	288,8	433,2	577,6	722	866,3	1010,7	1155,1	1299,5	1443,9
63	salida	294,6	589,1	883,7	1178,2	1472,8	1767,3	2061,9	2356,5	2651	2945,6
	retroceso	211,3	422,6	633,9	845,2	1056,6	1267,9	1479,2	1690,5	1901,8	2113,1

Válvulas de interceptación (aceleración skip y parada stop)

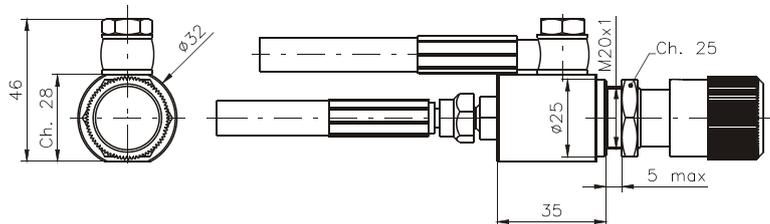


Estas válvulas están disponibles tanto en normalmente abiertas como cerradas. El accionamiento de la válvula N.C. se realiza a través de una rosca de M5 colocada sobre el lateral de la misma válvula, mientras que la versión N.A. debe ser pilotada desde la rosca de G1/8" posicionada sobre la cubierta de la válvula.

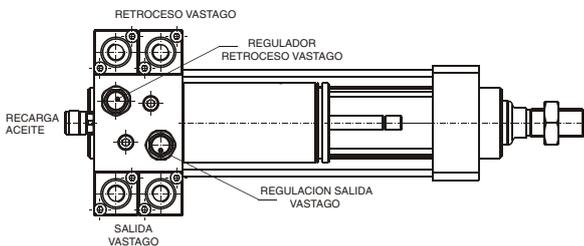
Regulación remota

Donde no sea posible acceder al cilindro para su regulación, es posible utilizar esta solución, realizada usando tubos para alta presión (con longitud a determinar) y regulador de panel. Las posibles válvulas de interceptación permanecen a bordo del cilindro.

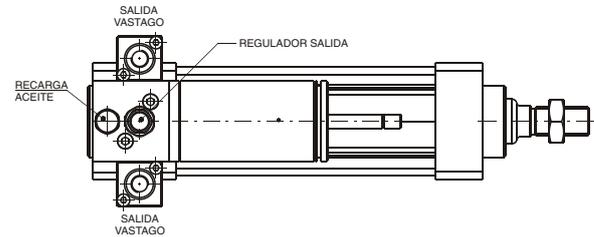
Dimensiones regulador



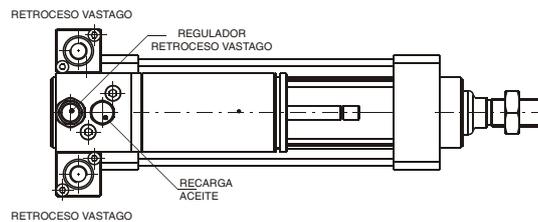
Posición válvulas y reguladores de control de velocidad en las distintas versiones



Doble regulación

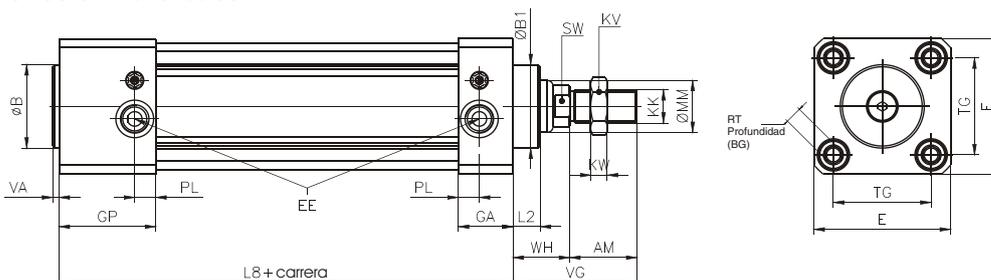


Regulación salida vástago



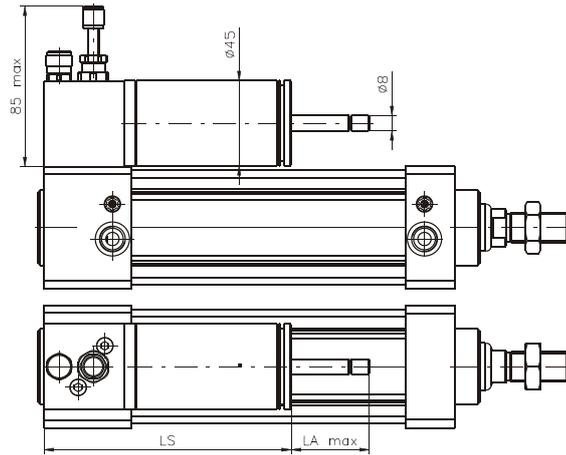
Regulación retroceso vástago

Dimensiones cilindro base



Diámetro	AM	B (d11)	B1 (d11)	BG	E	EE	GA	GP	KK	KV	KW	L2	L8	MM	PL	RT	SW	TG	VA	VG	WH
50	32	40	40	16	65	G1/4"	26	46	M16x1,5	24	8	13	116	25	10	M8	17	46,5	3	59	27
63		45	50		75	G3/8"			M16x1,5			20	121	35	12			56,5	4	69	37

Versión regulación en empuje

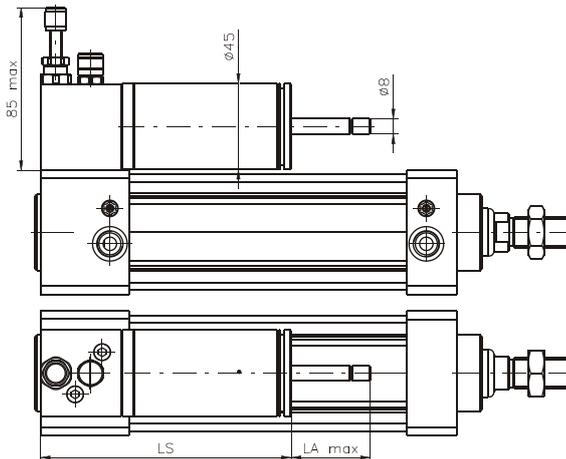


Código de pedido

14Ø.carrera.A.0.0

Carrera	LS	LA máx
0 ÷ 150	130	41
151 ÷ 350	185	66
351 ÷ 450	255	106

Versión regulación en retroceso

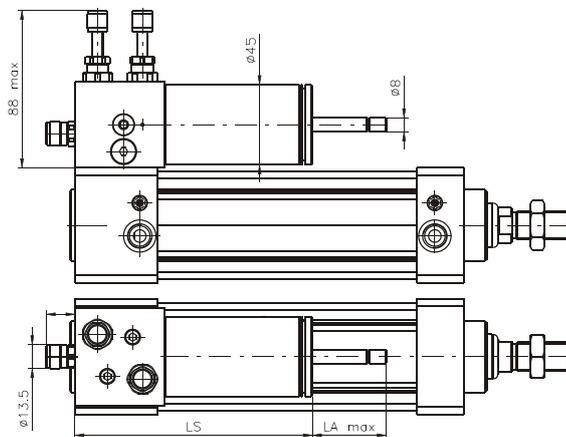


Código de pedido

14Ø.carrera.B.0.0

Carrera	LS	LA máx
0 ÷ 150	130	41
151 ÷ 350	185	66
351 ÷ 450	255	106

Versión doble regulación



Código de pedido

14Ø.carrera.D.0.0

Carrera	LS	LA máx
0 ÷ 150	132	41
151 ÷ 350	187	66
351 ÷ 450	257	106

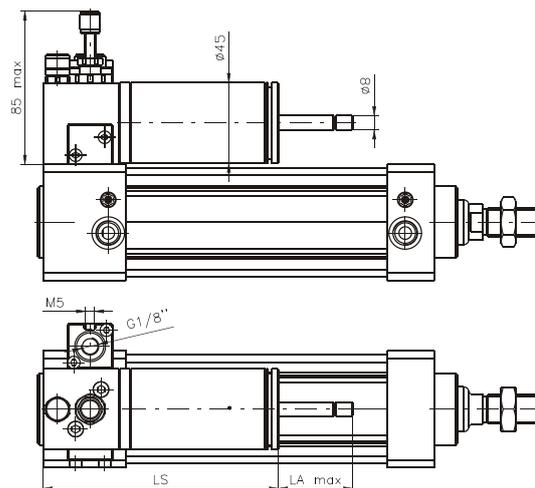
4

**Versión regulación en avance
Skip N.A.**



Código de pedido

14Ø.carrera.A.0.D



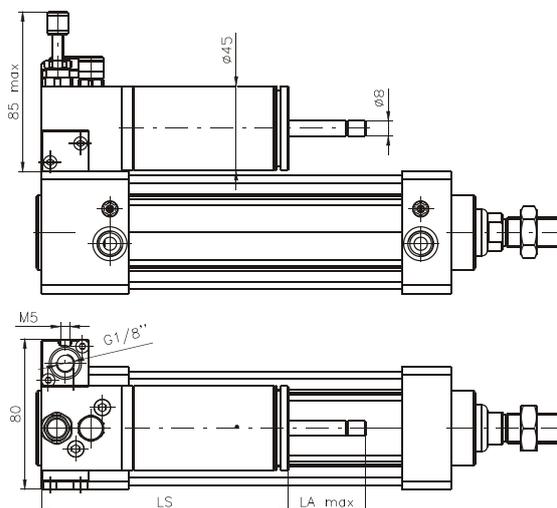
Carrera	LS	LA máx
0 ÷ 150	130	41
151 ÷ 350	185	66
351 ÷ 450	255	106

**Versión regulación en retroceso
Skip N.A.**



Código de pedido

14Ø.carrera.B.0.E



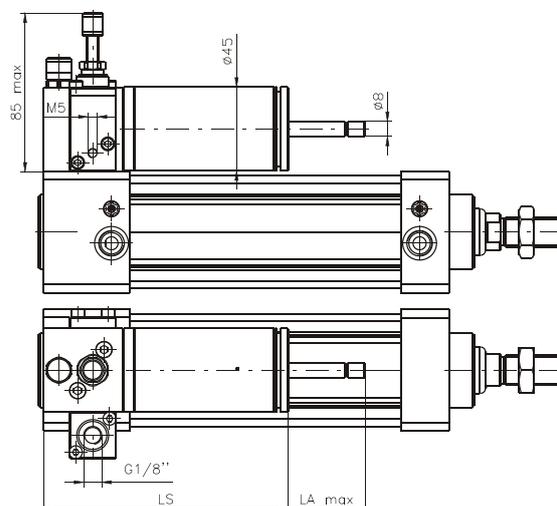
Carrera	LS	LA máx
0 ÷ 150	130	41
151 ÷ 350	185	66
351 ÷ 450	255	106

**Versión regulación en avance
Stop N.A.**



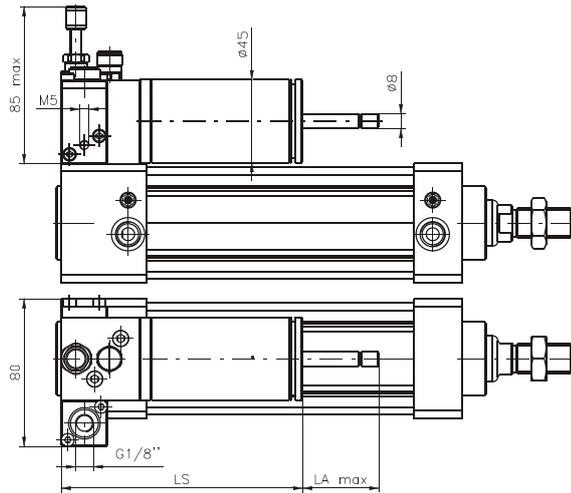
Código de pedido

14Ø.carrera.A.D.0



Carrera	LS	LA máx
0 ÷ 150	130	41
151 ÷ 350	185	66
351 ÷ 450	255	106

**Versión regulación en retroceso
Stop N.A.**

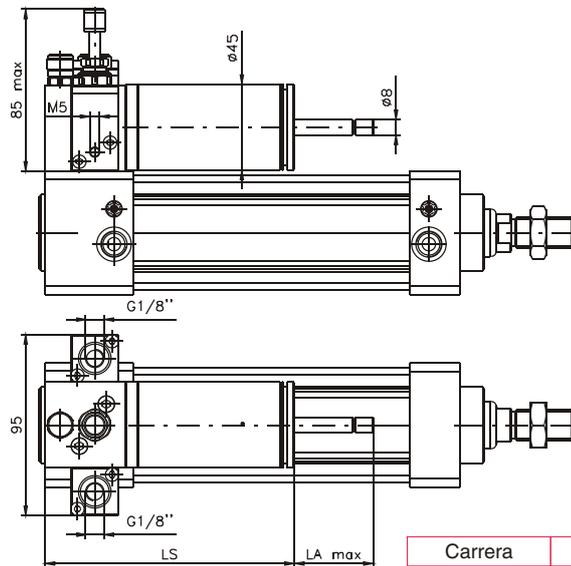


Código de pedido

14Ø.carrera.B.E.0

Carrera	LS	LA máx
0 ÷ 150	130	41
151 ÷ 350	185	66
351 ÷ 450	255	106

**Versión regulación en avance
Skip N.A. - Stop N.A.**

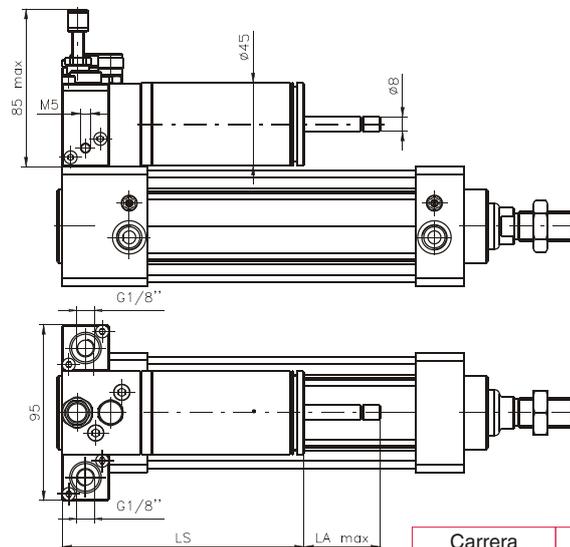


Código de pedido

14Ø.carrera.A.D.D

Carrera	LS	LA máx
0 ÷ 150	130	41
151 ÷ 350	185	66
351 ÷ 450	255	106

**Versión regulación en retroceso
Skip N.A. - Stop N.A.**



Código de pedido

14Ø.carrera.B.E.E

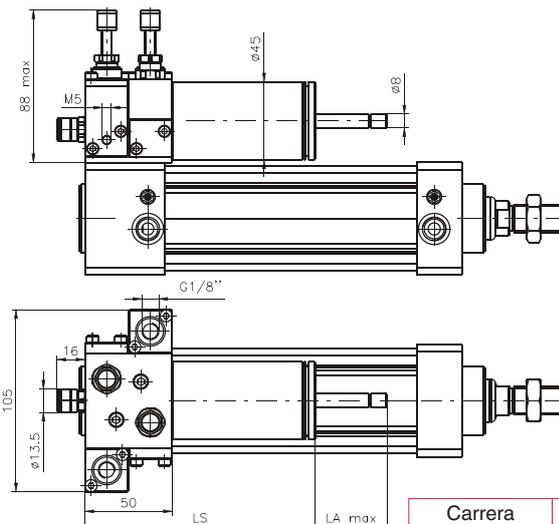
Carrera	LS	LA máx
0 ÷ 150	130	41
151 ÷ 350	185	66
351 ÷ 450	255	106

**Versión doble regulación
Skip N.A. en avance y retroceso**



Código de pedido

14Ø.carrera.D.0.F



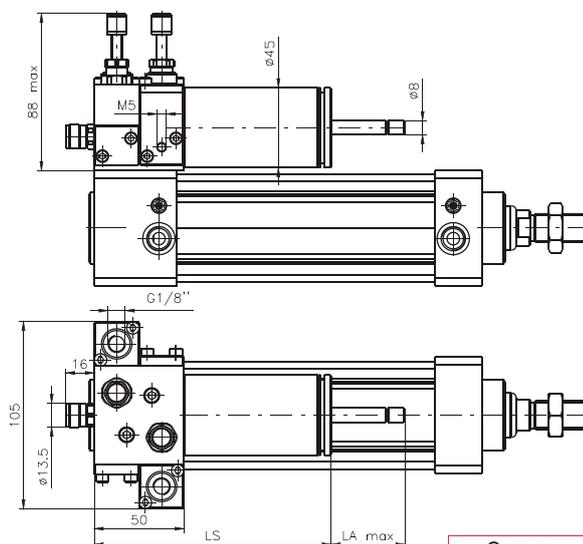
Carrera	LS	LA máx
0 ÷ 150	132	41
151 ÷ 350	187	66
351 ÷ 450	257	106

**Versión doble regulación
Stop N.A. en avance y retroceso**



Código de pedido

14Ø.carrera.D.F.0



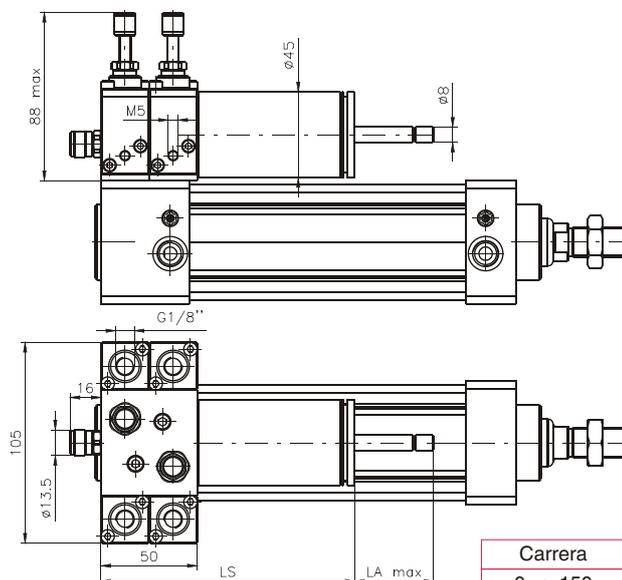
Carrera	LS	LA máx
0 ÷ 150	132	41
151 ÷ 350	187	66
351 ÷ 450	257	106

**Versión doble regulación
Skip N.A. - Stop N.A. en avance y retroceso**



Código de pedido

14Ø.carrera.D.F.F



Carrera	LS	LA máx
0 ÷ 150	132	41
151 ÷ 350	187	66
351 ÷ 450	257	106