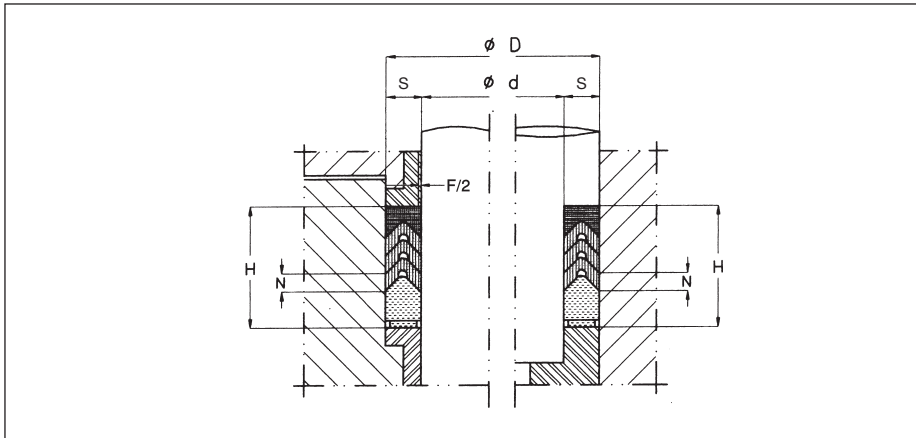




Schwerhydraulik-Dachform-Dichtsätze CARCOTEX/UN



EINSATZBEDINGUNGEN

max. Druck bis 700 bar	v max. ca. 0,5 m/s
Temperaturbereich je nach Werkstoff - siehe Seite 121	

MAX. DICHTSPALT F*					
Radialprofilbreite	S	12,5	15	20	25
bis 200 bar		0,4	0,5	0,6	0,7
bis 350 bar		0,2	0,3	0,4	0,5

* Die angegebenen Werte „F“ sind Maximalwerte.
Mittensversatz bzw. Möglichkeit von einseitig anliegender Stange beachten!

TOLERANZEN FÜR EINBAURÄUME / RAUTIEFEN

Plunger- bzw. Stangen- \varnothing d	min. f8	Ra 0,1 bis max. 0,4 μ m
Nutgrund- \varnothing D	H8	Rt max. 1,6 μ m
Einbauraumhöhe (Kammerhöhe)*	bis \varnothing 500 +0,25	ab \varnothing 500 +0,4

* Für fixe Kammerhöhen, bei einstellbaren Kammern existiert diese Problematik nicht.

EINBAUSCHRÄGEN bei 15°							
Profilbreite	S	10	12,5	15	20	25	30
Min. Schräge		5,5	6,5	8	10	12,5	15

EMPFOHLENE PACKUNGSQUERSCHNITTE:

d [mm]	S [mm]	(1+1+1)		(1+2+1)		Standardausführung (1+3+1)		(1+4+1)		+N
		H min	H max	H min	H max	H min	H max	H min	H max	
100-170	12,5	25,0	30,8	30,9	37,0	37,1	43,3	43,4	49,6	+6,2
150-450	15,0	31,0	37,4	37,5	44,9	45,0	52,4	52,5	59,9	+7,5
400-800	20,0	38,5	47,5	47,6	57,5	57,6	67,5	67,6	77,5	+10,0
>600	25,0	44,4	55,6	55,7	68,0	68,1	80,6	80,7	93,0	+12,5

Die Premium-Qualität des Typs CARCOTEX/UN besteht jeweils aus:

- Einem elastischen Noppenstützring. Die Stützknoppen, die als Federelement wirken, optimieren die erforderliche axiale Vorspannung des Dichtsatzes.
- Mehreren Dachmanschetten aus Gummi-Gewebe, die bei der Fertigung doppelt gerollt und anschließend in Stahlformen vulkanisiert werden. Dadurch werden offene Gewebelagen und Gewebestöße vermieden, was im Betrieb maximale Verschleißfestigkeit gewährleistet.
- Einem Hartgewebe-Druckring mit sehr hoher mechanischer Festigkeit. Der Druckring bietet Schutz vor Extrusion bei großen Dichtspalten.

Es stehen ca. 350 Formen zwischen \varnothing 100 mm und 1350 mm auf Anfrage zur Verfügung. Darüber hinaus sind fast alle gewünschten Zwischenabmessungen in geteilter Version lieferbar.

Dachform-Dichtsätze können generell auch geteilt geliefert werden. Auf Anforderung auch mit kalibrierter Satzhöhe zum Einsatz in nicht einstellbaren Kammern. Bitte geben Sie die gewünschte Ausführung bei der Bestellung an!

Dachform-Dichtsätze arbeiten als automatische Packung. Im drucklosen und im Niederdruck-Bereich wird die Dichtheit durch die axiale Vorspannung erreicht. Mit steigendem Betriebsdruck werden dann die Dachmanschetten automatisch aufgespreizt und an den Nutgrund sowie an die dynamische Gegenfläche gepresst, was die einwandfreie Dichtwirkung auch bei ansteigender Druckbelastung gewährleistet.

Ein großer Vorteil der klassischen Dachform-Dichtsätze ist, dass die Brille bei beginnendem Verschleiß axial nachgezogen werden kann. Der Dichtungswechsel kann somit auf einen für den Betrieb günstigen Zeitpunkt hinausgezögert werden.

MONTAGE

Vor der Montage in die Aufnahmenut sollen die Einzelmanschetten etwas gewalzt und gut eingefettet werden. Setzen Sie dann die Dichtringe immer einzeln ins Gehäuse ein, beginnend mit dem (oftmals geteilten) Stützring. Bei geteilten Dichtringen generell zuerst die beiden Enden einführen und sicherstellen, dass der Stoß korrekt sitzt und nicht überlappt. Danach auf der gegenüberliegenden Seite, und dann jeweils dazwischen nachdrücken bis jeder einzelne Ring fest und gleichmäßig im Gehäuse sitzt. Die nachfolgenden Dachmanschetten bei geteilten Sätzen um jeweils 90° bis 120° versetzen. Den Abschluss nach außen auf der druckabgewandten Seite des Gehäuses bildet der Hartgewebe-Druckring, der auch oftmals geteilt ausgeführt wird, um den Dichtsatz genau in Nutmitte zu zentrieren. Nach erstem, leichten axialen Anzug des Dichtsatzes durch den Halteflansch empfiehlt es sich ein paar Hübe zu fahren, um dem Dichtsatz Gelegenheit zu geben sich zu setzen und eine gute Schmierung durch das Medium zu gewährleisten. Auch die letzte Manschette des Dichtsatzes soll nicht trocken laufen. Erst danach die Schrauben gleichmäßig festziehen und nach zirka einer Woche nochmals nachkontrollieren. Wenn möglich sollten Distanzstücke zwischen Halteflansch und Zylinder beigelegt werden, um den Dachformsatz im Verschleißfall nach einiger Zeit nachspannen zu können.