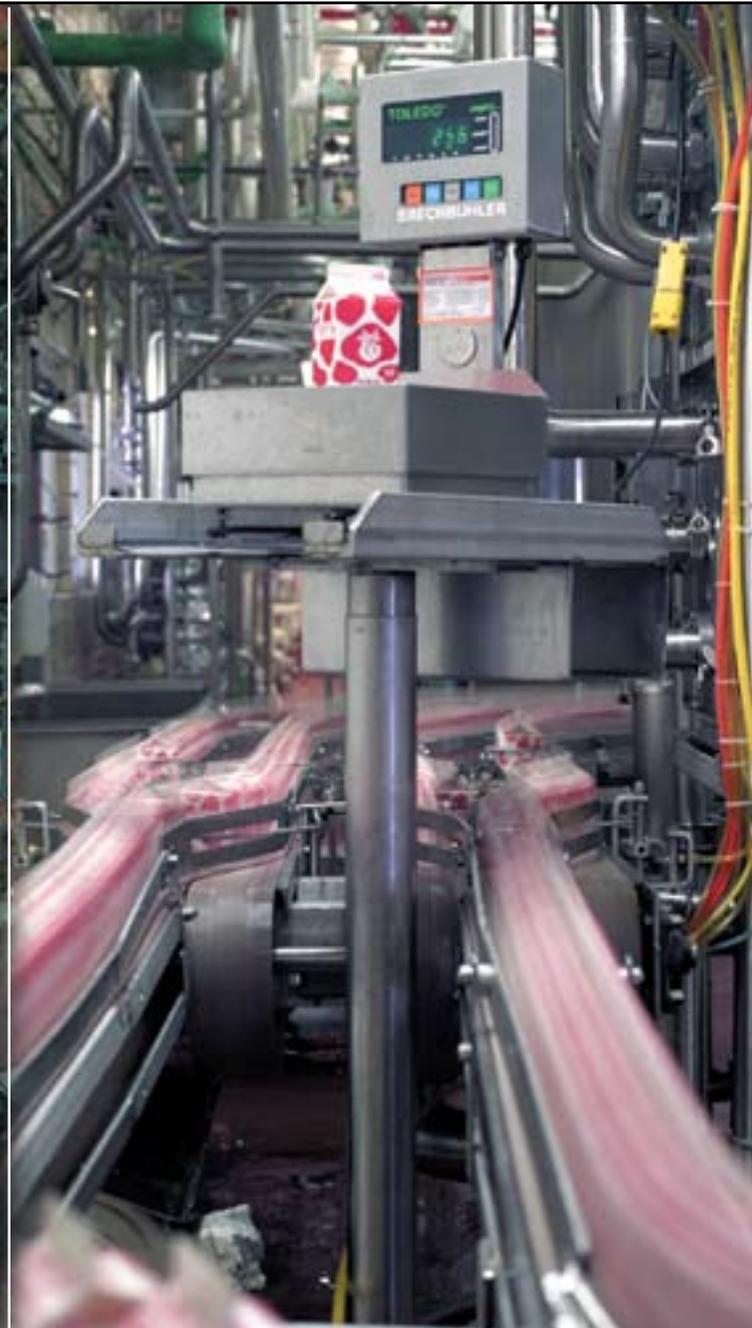


Apostila M1001-1 BR



---

## Termo de Garantia

A Parker Hannifin Ind. e Com. Ltda, Divisão Automation, doravante denominada simplesmente Parker, garante os seus produtos pelo prazo de 24 (vinte e quatro) meses, incluído o da garantia legal (primeiros 90 dias), contados a partir da data de seu faturamento, desde que instalados e utilizados corretamente, de acordo com as especificações contidas em catálogos ou manuais ou, ainda, nos desenhos aprovados pelo cliente quando tratar-se de produto desenvolvido em caráter especial para uma determinada aplicação.

## Abrangência desta Garantia

A presente garantia contratual abrange apenas e tão somente o conserto ou substituição dos produtos defeituosos fornecidos pela Parker.

A Parker não garante seus produtos contra erros de projeto ou especificações executadas por terceiros.

A presente garantia não cobre nenhum custo relativo à desmontagem ou substituição de produtos que estejam soldados ou afixados de alguma forma em veículos, máquinas, equipamentos e sistemas.

Esta garantia não cobre danos causados por agentes externos de qualquer natureza, incluindo acidentes, falhas com energia elétrica, uso em desacordo com as especificações e instruções, uso indevido, negligência, modificações, reparos e erros de instalação ou testes.

## Limitação desta Garantia

A responsabilidade da Parker em relação a esta garantia ou sob qualquer outra garantia expressa ou implícita, está limitada ao conserto ou substituição dos produtos, conforme acima mencionado.

### **ADVERTÊNCIA**

#### **SELEÇÃO IMPRÓPRIA, FALHA OU USO IMPRÓPRIO DOS PRODUTOS DESCRITOS NESTE CATÁLOGO PODEM CAUSAR MORTE, DANOS PESSOAIS E/OU DANOS MATERIAIS.**

As informações contidas neste catálogo da Parker Hannifin Ind. e Com. Ltda. e seus Distribuidores Autorizados, fornecem opções de produtos para aplicações por usuários que tenham habilidade técnica. É importante que você analise os aspectos de sua aplicação, incluindo consequências de qualquer falha e revise as informações que dizem respeito ao produto contidos neste catálogo. Devido à variedade de condições de operações e aplicações para estes produtos, o usuário, através de sua própria análise e teste, é o único responsável para fazer a seleção final dos produtos e também para assegurar que o desempenho, a segurança da aplicação e os cuidados especiais requeridos sejam atingidos.

Os produtos aqui descritos com suas características, especificações e desempenhos são objetos de mudança pela Parker Hannifin Ind. e Com. Ltda., a qualquer hora, sem prévia notificação.



# Parker:

tornando possível  
o desenvolvimento  
intelectual e tecnológico.



**Parker Hannifin Ind. Com. Ltda.**  
Av. Lucas Nogueira Garcez 2181  
Esperança  
12325-900 Jacareí, SP  
Tel.: 12 3954-5144 / 3954-5359  
Fax: 12 3954-5262  
training.brazil@parker.com  
www.parker.com.br/training

## Parker Training 30 anos projetando o futuro

Há mais de 30 anos treinando profissionais em empresas, escolas técnicas e universidades, a Parker Training oferece treinamento técnico especializado, desenvolvendo material didático diversificado e bem elaborado, com o intuito de facilitar a compreensão e exercer um papel importante na capacitação dos profissionais de ontem, hoje e amanhã.

Com instrutores altamente qualificados, esse projeto é pioneiro na área de treinamento em automação industrial no Brasil, e colaborou para a formação de mais de 35 mil pessoas, em aproximadamente 4 mil empresas, através de cursos e materiais reconhecidos pelo conteúdo técnico e a qualidade de ensino.

Para alcançar tais números e continuar a atender seus clientes de forma cada vez melhor, com uma parceria cada vez mais forte, os profissionais da Parker Training se dedicam a apresentar sempre novos conceitos em cursos e materiais didáticos.

Ministramos cursos fechados em nossas instalações e cursos in company (em sua empresa), com conteúdo e carga horária de acordo com as necessidades do cliente, empresa ou entidade de ensino. Os cursos oferecidos abrangem as áreas de Automação Pneumática/Eletropneumática, Técnicas de Comando Pneumático, Dimensionamento de Redes de Ar Comprimido e Hidráulica/Eletrohidráulica Industrial.



## Mercados

A Parker Training atende instituições de ensino em todo o Brasil, bem como escolas técnicas federais e estaduais, escolas profissionalizantes, universidades federais, estaduais e privadas, laboratórios de escolas da rede SENAI e setores de treinamento dentro de indústrias.

## Missão Parker Training

Nossa missão é divulgar a marca e a qualidade dos produtos Parker, contribuindo para o crescimento da educação no Brasil.



**A Parker Training  
marca presença  
e constrói o  
conhecimento  
por onde passa**

## Estratégia

Nossos módulos didáticos são montados com os melhores produtos industriais. Assim, o treinando passa por experiências práticas em condições reais de funcionamento e trabalho, tornando-se apto a apresentar soluções rápidas para as necessidades encontradas no dia-a-dia. Desta forma, a Parker Training consolidou-se como a melhor

fornecedora de laboratórios didáticos no mercado nacional, com o melhor custo x benefício e durabilidade. Tudo isso é resultado da responsabilidade e comprometimento que a Parker Hannifin possui com o desenvolvimento de seus produtos, possibilitando que o aluno se depare com a mais atualizada tecnologia existente no mercado industrial.

**Parker**  
Training

# Configurador de Bancadas

Especifique o seu laboratório de Pneumática ou Hidráulica on-line:  
[www.parker.com.br/training](http://www.parker.com.br/training)



## Equipamentos

- **Bancadas de treinamento de pneumática/eletropneumática, hidráulica/eletrohidráulica e manipulador eletropneumático de 3 eixos:**  
Unidades projetadas para permitir o aprendizado da tecnologia de forma fácil, simples e rápida.
- **Módulos didáticos pneumáticos/eletropneumáticos e hidráulicos/eletrohidráulicos:**  
Várias opções de módulos, como válvulas, cilindros, controladores, botões, sensores e outros.
- **Bancada para teste e manutenção de bombas:**  
Montagens e desmontagens rápidas de diferentes tipos de bombas que acompanham a bancada.
- **Kit's didáticos de eletromecânica:**  
Unidades projetadas para oferecer excelente aprendizado dos princípios aplicados ao conceito de motores de passo e servomotores.

Maletas com componentes em corte (pneumáticos e hidráulicos), software para desenho e simulação de circuitos, símbolos magnéticos, apostilas e transparências completas.

## Cursos

- **Pneumática Industrial**
- **Técnicas de Comando Pneumático**
- **Dimensionamento de Redes de Ar Comprimido**
- **Eletropneumática**
- **Hidráulica Industrial**
- **Eletrohidráulica**

## Literatura

A Parker ainda facilita o acesso ao seu conteúdo didático, disponibilizando toda a literatura técnica em arquivos PDF para download no site:  
[www.parker.com.br/training](http://www.parker.com.br/training)



# Quem escolhe soluções completas, escolhe Parker



A Parker é a única fabricante capaz de integrar produtos pneumáticos, eletromecânicos, hidráulicos, de filtração, vedações, refrigeração e componentes para condução e controle de fluidos.

Garanta produtividade e performance. Fique com a Parker.



**0800 PARKER H**  
0 8 0 0 7 2 7 5 3 7 4

[www.parker.com.br/training](http://www.parker.com.br/training)  
[training.brazil@parker.com](mailto:training.brazil@parker.com)

# tecnologia

## em movimento e controle

### Produtos

Cilindros pneumáticos, guias lineares, atuadores rotativos, componentes para vácuo, válvulas direcionais, terminais de válvulas com FieldBus e comunicação paralela, conjuntos de preparação para ar comprimido e acessórios, tubos termoplásticos e conexões instantâneas, manipuladores e garras, controladores multieixo, motores de passo e drives, servomotores e drives, redutores planetários, sistemas multieixo, atuadores elétricos, IHM baseada em PC e software supervisor e de controle.

### Mercados

- Eletroeletrônico
- Hospitalar e farmacêutico
- Papel e celulose
- Processos industriais
- Indústria de embalagens
- Automobilístico
- Alimentos e bebidas
- Transporte de materiais
- Indústria de pneus
- Indústria de alumínio
- Metalúrgico
- Siderúrgico
- Impressão e máquinas especiais

*Introdução*

3

*Produção, preparação e distribuição*

11

*Unidade de condicionamento (Lubrefil)*

27

*Válvulas de controle direcional*

39

*Válvulas auxiliares*

73

*Componentes para vácuo*

85

*Atuadores pneumáticos*

103

*Comandos pneumáticos seqüenciais*

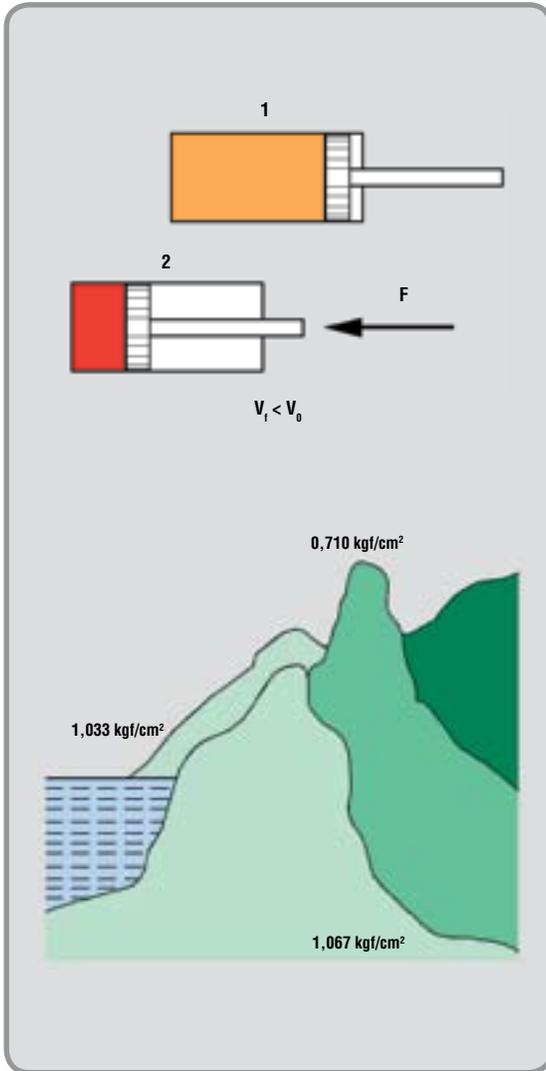
137

*Exercícios práticos*

143

*Simbologia dos componentes*

169



## Histórico

## Característica da pneumática

## Princípios físicos do ar



## Histórico

"Pelas razões mencionadas e à vista, posso chegar à conclusão de que o homem dominará e poderá elevar-se sobre o ar mediante grandes asas construídas por si, contra a resistência da gravidade".

A frase, de Leonardo Da Vinci, demonstra apenas uma das muitas possibilidades de aproveitamento do ar na técnica, o que ocorre hoje em dia em grande escala. Como meio de racionalização do trabalho, o ar comprimido vem encontrando, cada vez mais, campo de aplicação na indústria, assim como a água, a energia elétrica, etc.

Somente na segunda metade do século XIX é que o ar comprimido adquiriu importância industrial. No entanto, sua utilização é anterior a Da Vinci, que em diversos inventos dominou e usou o ar. No Velho Testamento, são encontradas referências ao emprego do ar comprimido: na fundição de prata, ferro, chumbo e estanho. A história demonstra que há mais de 2000 anos os técnicos construíam máquinas pneumáticas, produzindo energia pneumática por meio de um pistão. Como instrumento de trabalho utilizavam um cilindro de madeira dotado de êmbolo.

Os antigos aproveitavam ainda a força gerada pela dilatação do ar aquecido e a força produzida pelo vento. Em Alexandria (centro cultural vigoroso no mundo helênico), foram construídas as primeiras máquinas reais, no século III a. C. Neste mesmo período, Ctesibios fundou a Escola de Mecânicos, também em Alexandria, tornando-se, portanto, o precursor da técnica para comprimir o ar. A Escola de Mecânicos era especializada em Alta Mecânica, e eram construídas máquinas impulsionadas por ar comprimido.

No século III d.C., um grego, Hero, escreveu um trabalho em dois volumes sobre as aplicações do ar comprimido e do vácuo. Contudo, a falta de recursos materiais adequados, e mesmo incentivos, contribuiu para que a maior parte destas primeiras aplicações não fosse prática ou não pudesse ser convenientemente desenvolvida. A técnica era extremamente depreciada, a não ser que estivesse a serviço de reis e exércitos, para aprimoramento das máquinas de guerra. Como consequência, a maioria das informações perdeu-se por séculos.

Durante um longo período, o desenvolvimento da energia pneumática sofreu paralisação, renascendo apenas nos séculos XVI e XVII, com as descobertas dos grandes pensadores e cientistas como Galileu, Otto Von Guericke, Robert Boyle, Bacon e outros, que passaram a observar as leis naturais sobre compressão e expansão dos gases. Leibinz, Huyghens, Papin e Newcomem são considerados os pais da Física Experimental, sendo que os dois últimos consideravam a pressão atmosférica como uma força enorme contra o vácuo efetivo, o que era

objeto das Ciências Naturais, Filosóficas e da Especulação Teológica desde Aristóteles até o final da época Escolástica. Encerrando esse período, encontra-se Evangelista Torricelli, o inventor do barômetro, um tubo de mercúrio para medir a pressão atmosférica. Com a invenção da máquina a vapor de Watts, tem início a era da máquina. No decorrer dos séculos, desenvolveram-se várias maneiras de aplicação do ar, com o aprimoramento da técnica e novas descobertas. Assim, foram surgindo os mais extraordinários conhecimentos físicos, bem como alguns instrumentos.

Um longo caminho foi percorrido, das máquinas impulsionadas por ar comprimido na Alexandria aos engenhos pneumo-eletrônicos de nossos dias. Portanto, o homem sempre tentou aprisionar esta força para colocá-la a seu serviço, com um único objetivo: controlá-la e fazê-la trabalhar quando necessário. Atualmente, o controle do ar suplanta os melhores graus da eficiência, executando operações sem fadiga, economizando tempo, ferramentas e materiais, além de fornecer segurança ao trabalho.

O termo pneumática é derivado do grego Pneumos ou Pneuma (respiração, sopro) e é definido como a parte da Física que se ocupa da dinâmica e dos fenômenos físicos relacionados com os gases ou vácuos. É também o estudo da conservação da energia pneumática em energia mecânica, através dos respectivos elementos de trabalho.

## Características da Pneumática

### Vantagens

#### 1) - **Incremento da produção**

Com investimento relativamente pequeno.

#### 2) - **Redução dos custos operacionais**

A rapidez nos movimentos pneumáticos e a liberação do operário (homem) de operações repetitivas possibilitam o aumento do ritmo de trabalho, aumento de produtividade e, portanto, um menor custo operacional.

#### 3) - **Robustez dos componentes pneumáticos**

A robustez inerente aos controles pneumáticos torna-os relativamente insensíveis a vibrações e golpes, permitindo que ações mecânicas do próprio processo sirvam de sinal para as diversas seqüências de operação. São de fácil manutenção.

#### 4) - **Facilidade de introdução**

Pequenas modificações nas máquinas convencionais, aliadas à disponibilidade de ar comprimido, são os requisitos necessários para introdução dos controles pneumáticos.

#### 5) - **Resistência à ambientes hostis**

Poeira, atmosfera corrosiva, oscilações de temperatura, umidade, submersão em líquidos, raramente prejudicam os componentes pneumáticos, quando projetados para esta finalidade.

#### 6) - **Simplicidade de manipulação**

Os controles pneumáticos não necessitam de operários super especializados para sua manipulação.

#### 7) - **Segurança**

Como os equipamentos pneumáticos envolvem sempre pressões moderadas, tornam-se seguros contra possíveis acidentes, quer no pessoal, quer no próprio equipamento, além de evitarem problemas de explosão.

#### 8) - **Redução do número de acidentes**

A fadiga é um dos principais fatores que favorecem acidentes; a introdução de controles pneumáticos reduz sua incidência (liberação de operações repetitivas).

### Limitações

#### 1) - **O ar comprimido necessita de uma boa preparação para realizar o trabalho proposto**

Remoção de impurezas, eliminação de umidade para evitar corrosão nos equipamentos, engates ou travamentos e maiores desgastes nas partes móveis do sistema.

#### 2) - **Os componentes pneumáticos**

São normalmente projetados e utilizados a uma pressão máxima de 1723,6 kPa. Portanto, as forças envolvidas são pequenas se comparadas a outros sistemas. Assim, não é conveniente o uso de controles pneumáticos em operação de extrusão de metais.

Provavelmente, o seu uso é vantajoso para recolher ou transportar as barras extrudadas.

#### 3) - **Velocidades muito baixas**

São difíceis de ser obtidas com o ar comprimido devido suas propriedades físicas. Neste caso, recorre-se a sistemas mistos (hidráulicos e pneumáticos).

#### 4) - **O ar é um fluido altamente compressível**

Portanto, é impossível obter paradas intermediárias e velocidades uniformes. O ar comprimido é um poluidor sonoro quando são efetuadas exaustões para a atmosfera. Esta poluição pode ser evitada com o uso de silenciadores nos orifícios de escape.

## Princípios físicos do ar

Apesar de insípido, inodoro e incolor, percebemos o ar através dos ventos, aviões e pássaros que nele flutuam e se movimentam; sentimos também o seu impacto sobre o nosso corpo.

Concluimos, facilmente, que o ar tem existência real e concreta, ocupando lugar no espaço.

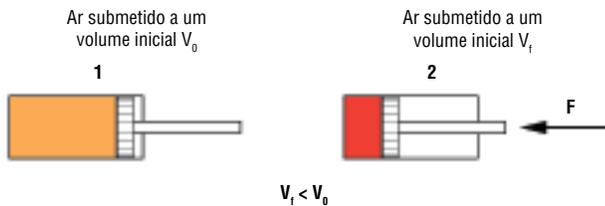
### Compressibilidade

O ar, assim como todos os gases, tem a propriedade de ocupar todo o volume de qualquer recipiente, adquirindo seu formato, já que não tem forma própria.

Assim, podemos encerrá-lo num recipiente com volume determinado e posteriormente provocar-lhe uma redução de volume usando uma de suas propriedades - a compressibilidade.

Podemos concluir que o ar permite reduzir o seu volume quando sujeito à ação de uma força exterior.

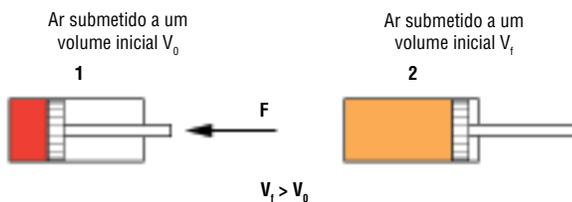
#### • Compressibilidade do ar



### Elasticidade

Propriedade que possibilita ao ar voltar ao seu volume inicial uma vez extinto o efeito (força) responsável pela redução do volume.

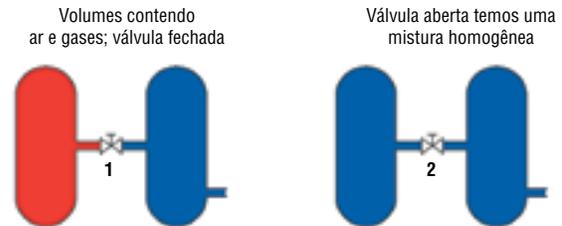
#### • Elasticidade do ar



### Difusibilidade

Propriedade do ar que lhe permite misturar-se homogeneamente com qualquer meio gasoso que não esteja saturado.

#### • Difusibilidade do Ar

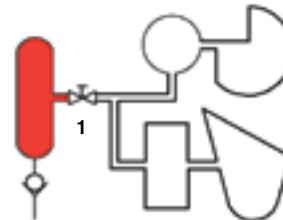


### Expansibilidade

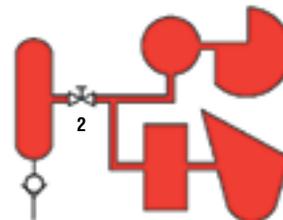
Propriedade do ar que lhe possibilita ocupar totalmente o volume de qualquer recipiente, adquirindo o seu formato.

#### • Expansibilidade do ar

Possuímos um recipiente contendo ar; a válvula na situação 1 está fechada.



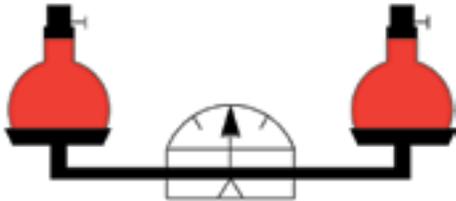
Quando a válvula é aberta o ar expande, assumindo o formato dos recipientes, porque não possui forma própria.



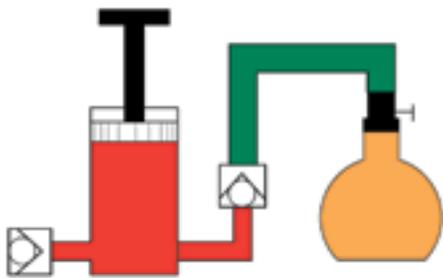
## Peso do ar

Como toda matéria concreta, o ar tem peso. A experiência abaixo mostra a existência do peso do ar. Temos dois balões idênticos, hermeticamente fechados, contendo ar com a mesma pressão e temperatura.

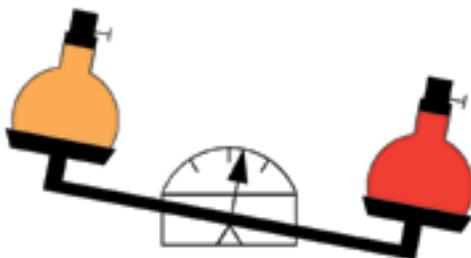
Colocando-os numa balança de precisão, os pratos se equilibram.



De um dos balões, retira-se o ar através de uma bomba de vácuo.



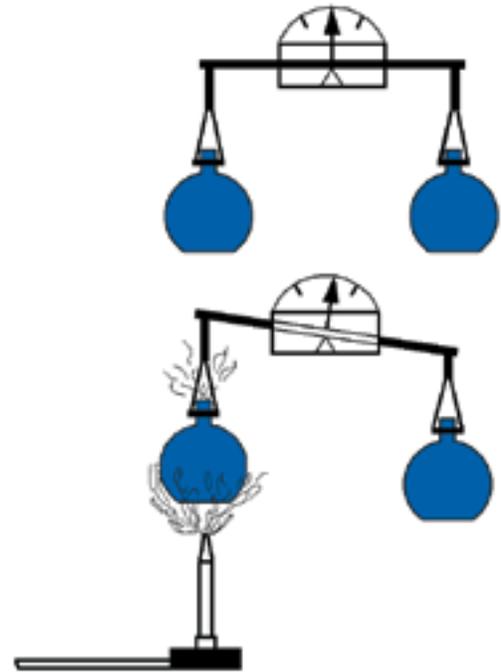
Coloca-se outra vez o balão na balança (já sem o ar) e haverá o desequilíbrio causado pela falta do ar. Um litro de ar, a 0°C e ao nível do mar, pesa  $1,293 \times 10^{-3}$  Kgf.



## O ar quente é mais leve que o ar frio

Uma experiência que mostra este fato é a seguinte: uma balança equilibra dois balões idênticos, abertos. Expondo-se um dos balões em contato com uma chama, o ar do seu interior se aquece, escapa pela boca do balão, tornando-se assim, menos denso. Conseqüentemente há um desequilíbrio na balança.

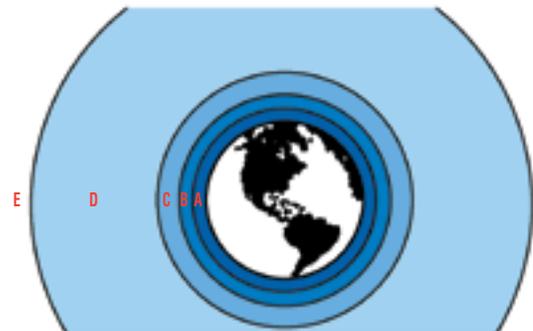
- Ar quente é menos denso que ar frio



## Atmosfera

Camada formada por gases, principalmente por oxigênio ( $O_2$  - 21%), nitrogênio ( $N_2$  - 78%) e 1% de outros gases, que envolve toda a superfície terrestre, responsável pela existência de vida no planeta.

- Camadas gasosas da atmosfera



- A - Troposfera - 12 km
- B - Estratosfera - 50 km
- C - Mesosfera - 80 km
- D - Termosfera/Ionosfera - 500 km
- E - Exosfera - 800 a 3000 km

Pelo fato do ar ter peso, as camadas inferiores são comprimidas pelas camadas superiores. Assim, as camadas inferiores são mais densas que as superiores.

Concluimos, portanto, que um volume de ar comprimido é mais pesado que o ar à pressão normal ou à pressão atmosférica. Quando dizemos que um litro de ar pesa  $1,293 \times 10^{-3}$  Kgf ao nível do mar, isto significa que, em altitudes diferentes, o peso tem valor diferente.

## Pressão atmosférica

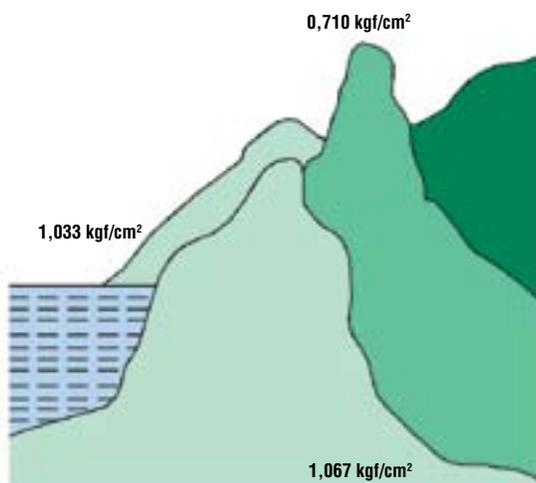
Sabemos que o ar tem peso, portanto, vivemos sob esse peso.

A atmosfera exerce sobre nós uma força equivalente ao seu peso, mas não a sentimos, pois ela atua em todos os sentidos e direções com a mesma intensidade. O valor da pressão atmosférica ao nível do mar, a uma temperatura de 20°C e a uma umidade relativa de 36% é de 1 atm ou 760 mm (coluna de mercúrio) ou 1 bar ou 14,5 lbf/pol<sup>2</sup>.

- A pressão atmosférica atua em todos os sentidos e direções



A pressão atmosférica varia proporcionalmente à altitude considerada. Esta variação pode ser notada.



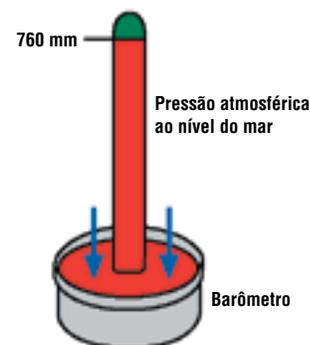
## Variação da pressão atmosférica com relação à altitude

Altitude m	Pressão Kgf/cm <sup>2</sup>	Altitude m	Pressão Kgf/cm <sup>2</sup>
0	1,033	1000	0,915
100	1,021	2000	0,810
200	1,008	3000	0,715
300	0,996	4000	0,629
400	0,985	5000	0,552
500	0,973	6000	0,481
600	0,960	7000	0,419
700	0,948	8000	0,363
800	0,936	9000	0,313
900	0,925	10000	0,270

## Medição da pressão atmosférica

Nós geralmente pensamos que o ar não tem peso. Mas, o oceano de ar cobrindo a terra exerce pressão sobre ela. Torricelli, o inventor do barômetro, mostrou que a pressão atmosférica pode ser medida por uma coluna de mercúrio.

Enchendo-se um tubo com mercúrio e invertendo-o em uma cuba cheia com mercúrio, ele descobriu que a atmosfera padrão, ao nível do mar, suporta uma coluna de mercúrio de 760 mm de altura.



A pressão atmosférica ao nível do mar mede ou é equivalente a 760 mm de mercúrio. Qualquer elevação acima desse nível deve medir evidentemente menos do que isso. Num sistema hidráulico, as pressões acima da pressão atmosférica são medidas em kgf/cm<sup>2</sup>.

As pressões abaixo da pressão atmosférica são medidas em unidade de milímetros de mercúrio.

## Efeitos combinados entre as 3 variáveis físicas do gás

### Lei geral dos gases perfeitos

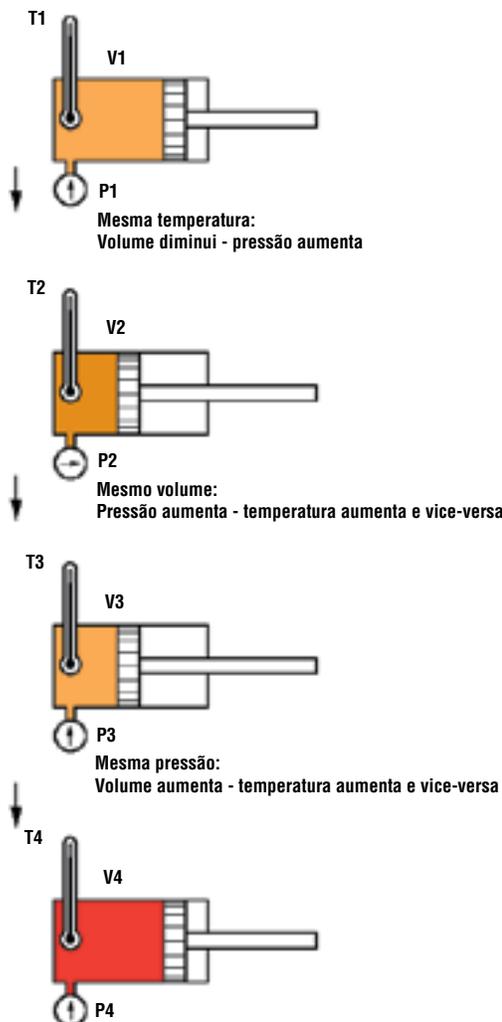
As leis de Boyle-Mariotte, Charles e Gay Lussac referem-se a transformações de estado, nas quais uma das variáveis físicas permanece constante.

Geralmente, a transformação de um estado para outro envolve um relacionamento entre todas, sendo assim, a relação generalizada é expressa pela fórmula:

$$\frac{P_1 \cdot V_1}{T_1} = \frac{P_2 \cdot V_2}{T_2}$$

De acordo com esta relação são conhecidas as três variáveis do gás. Por isso, se qualquer uma delas sofrer alteração, o efeito nas outras poderá ser previsto.

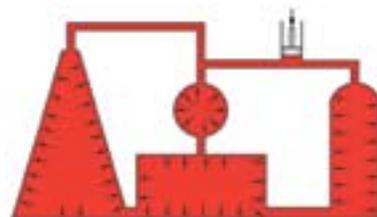
#### • Efeito combinado entre as três variáveis físicas



## Princípio de Pascal

Constata-se que o ar é muito compressível sob ação de pequenas forças. Quando contido em um recipiente fechado, o ar exerce uma pressão igual sobre as paredes, em todos os sentidos. Por Blaise Pascal temos: "A pressão exercida em um líquido confinado em forma estática atua em todos os sentidos e direções, com a mesma intensidade, exercendo forças iguais em áreas iguais".

#### • Princípio de Blaise Pascal



- 1 - Suponhamos um recipiente cheio de um líquido, o qual é praticamente incompressível;
- 2 - Se aplicarmos uma força de 10 Kgf num êmbolo de 1 cm<sup>2</sup> de área;
- 3 - O resultado será uma pressão de 10 Kgf/cm<sup>2</sup> nas paredes do recipiente.

**No S.I.** F - Força (Newton)  
 P - Pressão (Newton/m<sup>2</sup>)  
 A - Área (m<sup>2</sup>)

**No MKS\*** F - Força (kgf)  
 P - Pressão (kgf/cm<sup>2</sup>)  
 A - Área (cm<sup>2</sup>)

**Temos que:** 1 kgf = 9,8 N

$$P = \frac{F}{A}$$

#### Nota:

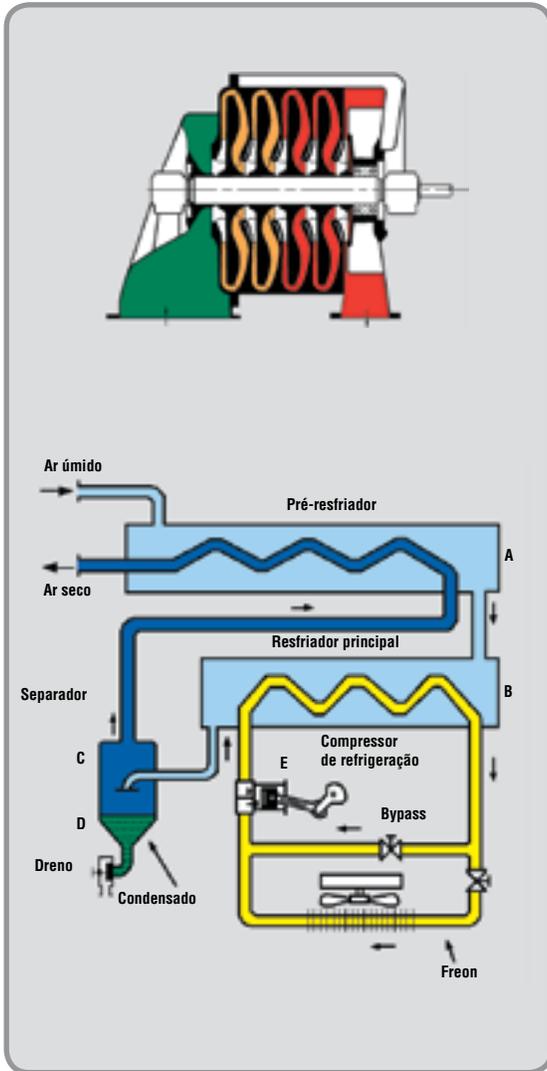
Pascal não faz menção ao fator atrito, existente quando o líquido está em movimento, pois baseia-se na forma estática e não nos líquidos em movimento.

## Tabelas de conversão de pressão e vazão volumétrica

Unidades de medidas	Equivalências	
kgf/cm <sup>2</sup> lbf/pol <sup>2</sup> psi	1kgf/cm <sup>2</sup>	14,22 lbf/pol <sup>2</sup>
		0,98 bar
		10 m.c.a
		0,968 atm
psig * bar	1 atm	1,083 kgf/cm <sup>2</sup>
		14,7 psi
		1 bar
atm kPa	1 bar	1,083 kgf/cm <sup>2</sup>
		14,51 psi
		100 kPa
N/m <sup>2</sup>	1 N/m <sup>2</sup>	0,0001 kgf/cm <sup>2</sup>
pcm cfm scfm	1 pé <sup>3</sup> /min	28,32 l/min
pés <sup>3</sup> /min Nm <sup>3</sup> /min m <sup>3</sup> /min	1 m <sup>3</sup> /min	1000 l/min
		35,32 pés <sup>3</sup> /min
		264,17 gal/min
l/min dm <sup>3</sup> galão	1 dm <sup>3</sup> /min	1 l/min
	1 galão/min	3,78 l/min

\* g = (GAUGE) é a pressão manométrica (lida no manômetro).





**Compressores**

**Filtros de ar comprimido**

**Secadores de ar**

**Redes de distribuição**

**Vazamentos**



## Produção, preparação e distribuição

### Atenção

Em nossa apostila, encontraremos, daqui para adiante, figuras e desenhos que foram ilustrados em cores. Essas cores não foram estabelecidas aleatoriamente.

Um circuito pneumático ou hidráulico pode ser mais facilmente interpretado quando trabalhamos com "cores técnicas", colorindo as linhas de fluxo, com o objetivo de identificar o que está ocorrendo com o mesmo ou qual função que este desenvolverá. As cores utilizadas para esse fim são normalizadas, porém existe uma diversificação em função da norma seguida.

Apresentamos abaixo as cores utilizadas pelo ANSI (American National Standard Institute), que substitui a organização ASA: sua padronização de cores é bem completa e abrange a maioria das necessidades de um circuito.

### Vermelho

Indica pressão de alimentação, pressão normal do sistema, é a pressão do processo de transformação de energia; ex.: compressor.

### Violeta

Indica que a pressão do sistema de transformação de energia foi intensificada; ex.: multiplicador de pressão.

### Laranja

Indica linha de comando, pilotagem ou que a pressão básica foi reduzida; ex.: pilotagem de uma válvula.

### Amarelo

Indica uma restrição no controle de passagem do fluxo; ex.: utilização de válvula de controle de fluxo.

### Azul

Indica fluxo em descarga, escape ou retorno; ex.: exaustão para atmosfera.

### Verde

Indica sucção ou linha de drenagem; ex.: sucção do compressor.

### Branco

Indica fluido inativo; ex.: armazenagem.

### Elementos de produção de ar comprimido

## Compressores

### Definição

Compressores são máquinas destinadas a elevar a pressão de um certo volume de ar, admitido nas condições atmosféricas, até uma determinada pressão, exigida na execução dos trabalhos realizados pelo ar comprimido.

### Classificação e definição segundo os princípios de trabalho

São duas as classificações fundamentais para os princípios de trabalho.

#### Deslocamento positivo

Baseia-se fundamentalmente na redução de volume. O ar é admitido em uma câmara isolada do meio exterior, onde seu volume é gradualmente diminuído, processando-se a compressão.

Quando uma certa pressão é atingida, provoca a abertura de válvulas de descarga, ou simplesmente o ar é empurrado para o tubo de descarga durante a contínua diminuição do volume da câmara de compressão.

#### Deslocamento dinâmico

A elevação da pressão é obtida por meio de conversão de energia cinética em energia de pressão, durante a passagem do ar através do compressor. O ar admitido é colocado em contato com impulsores (rotor laminado) dotados de alta velocidade.

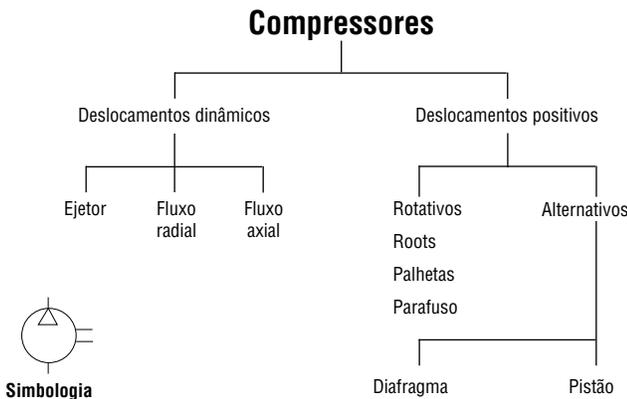
Este ar é acelerado, atingindo velocidades elevadas e conseqüentemente os impulsores transmitem energia cinética ao ar. Posteriormente, seu escoamento é retardado por meio de difusores, obrigando a uma elevação na pressão.

#### Difusor

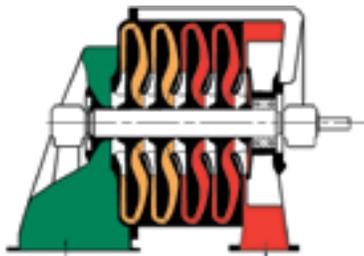
É uma espécie de duto que provoca diminuição na velocidade de escoamento de um fluido, causando aumento de pressão.

## Compressores

São apresentados a seguir alguns tipos de compressores.



### Compressor dinâmico de fluxo radial



O ar é acelerado a partir do centro de rotação, em direção à periferia, ou seja, é admitido pela primeira hélice (rotor dotado de lâminas dispostas radialmente), axialmente, é acelerado e expulso radialmente. Quando vários estágios estão reunidos em uma carcaça única, o ar é obrigado a passar por um difusor antes de ser conduzido ao centro de rotação do estágio seguinte, causando a conversão de energia cinética em energia de pressão. A relação de compressão entre os estágios é determinada pelo desenho da hélice, sua velocidade tangencial e a densidade do gás.

O resfriamento entre os estágios, a princípio, era realizado através de camisas d'água nas paredes internas do compressor. Atualmente, existem resfriadores intermediários separados, de grande porte, devido à sensibilidade à pressão, por onde o ar é dirigido após dois ou três estágios, antes de ser injetado no grupo seguinte. Em compressores de baixa pressão não existe resfriamento intermediário.

Os compressores de fluxo radial requerem altas velocidades de trabalho, como por exemplo 334, 550, 834 até 1667 r.p.s.. Isto implica também em um deslocamento mínimo de ar (0,1667 m³/s). As pressões influem na sua eficiência, razão pela qual geralmente são geradores de ar comprimido. Assim, comparando-se a sua eficiência com a de um compressor de deslocamento positivo, esta seria menor. Por isso, esses compressores são empregados quando se exigem grandes volumes de ar comprimido.

## Compressor de parafuso

Este compressor é dotado de uma carcaça onde giram dois rotores helicoidais em sentidos opostos. Um dos rotores possui lóbulos convexos, o outro uma depressão côncava e são denominados, respectivamente, rotor macho e rotor fêmea.

Os rotores são sincronizados por meio de engrenagens; entretanto existem fabricantes que fazem com que um rotor acione o outro por contato direto. O processo mais comum é acionar o rotor macho, obtendo-se uma velocidade menor do rotor fêmea. Estes rotores revolvem-se numa carcaça cuja superfície interna consiste de dois cilindros ligados como um "oito". Nas extremidades da câmara existem aberturas para admissão e descarga do ar. O ciclo de compressão pode ser seguido pelas figuras a, b, c e d.

#### • Ciclo de trabalho de um compressor de parafuso



a - O ar entra pela abertura de admissão preenchendo o espaço entre os parafusos. A linha tracejada representa a abertura da descarga.



b - À medida que os rotores giram, o ar é isolado, tendo início a compressão.



c - O movimento de rotação produz uma compressão suave, que continua até ser atingido o começo da abertura de descarga.



d - O ar comprimido é suavemente descarregado do compressor, ficando a abertura de descarga selada, até a passagem do volume comprimido no ciclo seguinte.

O ar à pressão atmosférica ocupa espaço entre os rotores e, conforme eles giram, o volume compreendido entre os mesmos é isolado da admissão. Em seguida, começa a decrescer, dando início à compressão. Esta prossegue até uma posição tal que a descarga é descoberta e o ar é descarregado continuamente, livre de pulsações. No tubo de descarga existe uma válvula de retenção, para evitar que a pressão faça o compressor trabalhar como motor durante os períodos em que estiver parado.

### Compressor alternativo de pistão de simples efeito ou compressor tipo tronco

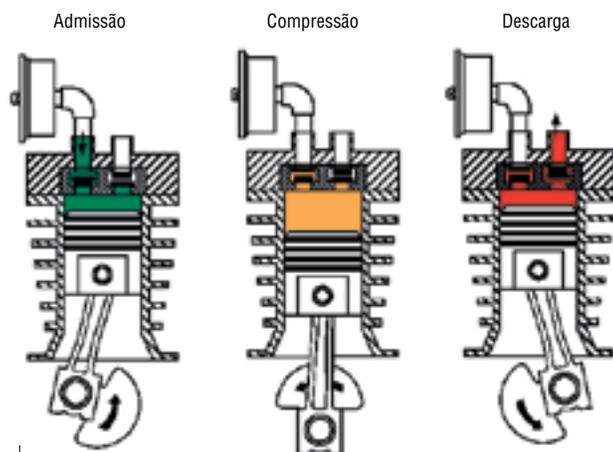
Este tipo de compressor leva este nome por ter somente uma câmara de compressão, ou seja, apenas a face superior do pistão aspira o ar e comprime; a câmara formada pela face inferior está em conexão com o carter.

O pistão está ligado diretamente ao virabrequim por uma biela (este sistema de ligação é denominado tronco), que proporciona um movimento alternativo de sobe e desce ao pistão, e o empuxo é totalmente transmitido ao cilindro de compressão.

Iniciado o movimento descendente, o ar é aspirado por meio de válvulas de admissão, preenchendo a câmara de compressão.

A compressão do ar tem início com o movimento da subida. Após obter-se uma pressão suficiente para abrir a válvula de descarga, o ar é expulso para o sistema.

#### • Ciclo de trabalho de um compressor de pistão de simples efeito



Simbologia

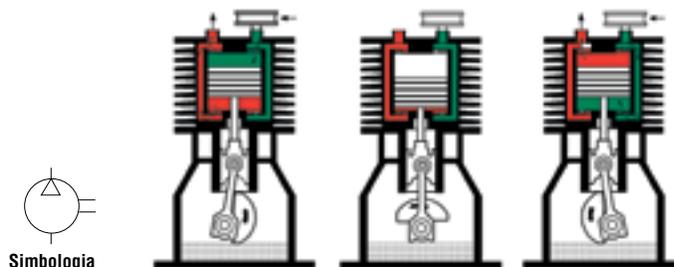
### Compressor alternativo de pistão de duplo efeito ou compressor tipo cruzeta

Este compressor é assim chamado por ter duas câmaras, ou seja, as duas faces do êmbolo aspiram e comprimem. O virabrequim está ligado a uma cruzeta por uma biela; a cruzeta, por sua vez, está ligada ao êmbolo por uma haste.

Desta maneira consegue transmitir movimento alternativo ao êmbolo, além do que, a força de empuxo não é mais transmitida ao cilindro de compressão e sim às paredes guias da cruzeta.

O êmbolo efetua o movimento descendente e o ar é admitido na câmara superior, enquanto que o ar contido na câmara inferior é comprimido e expelido. Procedendo-se o movimento oposto, a câmara que havia efetuado a admissão do ar realiza a sua compressão e, a que havia comprimido efetua a admissão. Os movimentos prosseguem desta maneira, durante a marcha do trabalho.

#### • Ciclo de trabalho de um compressor de pistão de duplo efeito



Simbologia

## Complementação sobre os compressores

### Cilindros (cabeçotes)

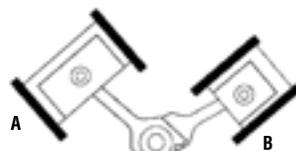
São executados, geralmente, em ferro fundido perlitico de boa resistência mecânica, com dureza suficiente e boas características de lubrificação devido à presença de carbono sob a forma de grafite. Pode ser fundido com aletas para resfriamento com ar, ou com paredes duplas para resfriamento com água (usam-se geralmente o bloco de ferro fundido e camisas de aço). A quantidade de cilindros com camisas determina o número de estágios que podem ser:

### Êmbolo (pistão)

O seu formato varia de acordo com a articulação existente entre ele e a biela. Nos compressores de simples efeito, o pé da biela se articula diretamente sobre o pistão e este, ao subir, provoca empuxo na parede do cilindro.

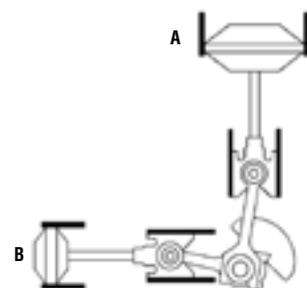
Em conseqüência, o êmbolo deve apresentar uma superfície de contato suficiente. No caso de duplo efeito, o empuxo lateral é suportado pela cruzeta e o êmbolo é rigidamente preso à haste. Os êmbolos são feitos de ferro fundido ou ligas de alumínio.

#### • Pistão de simples efeito



Simbologia

#### • Pistão de duplo efeito



## Sistema de refrigeração dos compressores (resfriamento intermediário)

Remove o calor gerado entre os estágios de compressão, visando:

- Manter baixa a temperatura das válvulas, do óleo lubrificante e do ar que está sendo comprimido (com a queda de temperatura do ar, a umidade é removida).
- Aproximar da compressão isotérmica, embora esta dificilmente possa ser atingida, devido à pequena superfície para troca de calor.
- Evitar deformação do bloco e cabeçote, devido às temperaturas.
- Aumentar a eficiência do compressor.

**O sistema de refrigeração compreende duas fases:**

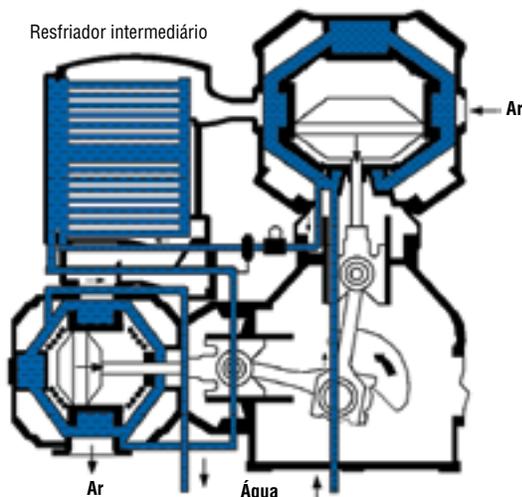
- Resfriamento dos cilindros de compressão
- Resfriamento do resfriador intermediário

Um sistema de refrigeração ideal é aquele em que a temperatura do ar na saída do resfriador intermediário é igual à temperatura de admissão deste ar. O resfriamento pode ser realizado por meio de ar em circulação, ventilação forçada e água, sendo que o resfriamento a água é o ideal porque provoca condensação de umidade; os demais não provocam condensação.

## Resfriamento a água

Os blocos dos cilindros são dotados de paredes duplas, entre as quais circula água. A superfície que exige um melhor resfriamento é a do cabeçote, pois permanece em contato com o gás ao fim da compressão. No resfriador intermediário empregam-se, em geral, tubos com aletas. O ar a ser resfriado passa em torno dos tubos, transferindo o calor para a água em circulação.

- Sistema de refrigeração a água em um compressor de dois estágios e duplo efeito



Esta construção é preferida, pois permite maior vazão e maior troca de calor. A água utilizada para este fim deve ter baixa temperatura, pressão suficiente, estar livre de impurezas e ser mole, isto é, conter pouco teor de sais de cálcio ou outras substâncias.

O processo de resfriamento se inicia, geralmente, pela circulação de água através da câmara de baixa pressão, entrando posteriormente em contato com o resfriador intermediário. Além de provocar o resfriamento do ar, uma considerável quantidade de umidade é retida, em consequência da queda de temperatura provocada no fluxo de ar proveniente do estágio de baixa pressão.

Em seguida, a água é dirigida para a câmara de alta pressão, sendo eliminada do interior do compressor, indo para as torres ou piscinas de resfriamento. Aqui, todo o calor adquirido é eliminado da água, para que haja condições de reaproveitamento. Determinados tipos de compressores necessitam de grandes quantidades de água e, portanto, não havendo um reaproveitamento, haverá gastos. Este reaproveitamento se faz mais necessário quando a água disponível é fornecida racionalmente para usos gerais.

Os compressores refrigeradores a água necessitam atenção constante, para que o fluxo refrigerante não sofra qualquer interrupção, o que acarretaria um aumento sensível na temperatura de trabalho. Determinados tipos de compressores possuem, no sistema de resfriamento intermediário, válvulas termostáticas, visando assegurar o seu funcionamento e protegendo-o contra a temperatura excessiva, por falta d'água ou outro motivo qualquer. O resfriamento intermediário pela circulação de água é o mais indicado.

## Resfriamento a ar

Compressores pequenos e médios podem ser resfriados a ar em um sistema muito prático, particularmente em instalações ao ar livre ou onde o calor pode ser retirado facilmente das dependências. Nestes casos, o resfriamento a ar é a alternativa conveniente. Existem dois modos básicos de resfriamento por ar:

### Circulação

Os cilindros e cabeçotes, geralmente, são aletados a fim de proporcionar maior troca de calor, o que é feito por meio da circulação do ar ambiente e com auxílio de hélices nas polias de transmissão.

### Ventilação forçada

A refrigeração interna dos cabeçotes e resfriador intermediário é conseguida através de ventilação forçada, ocasionada por uma ventoinha, obrigando o ar a circular no interior do compressor.

## Manutenção do compressor

Esta é uma tarefa importante dentro do setor industrial. É imprescindível seguir as instruções recomendadas pelo fabricante que, melhor do que ninguém, conhece os pontos vitais de manutenção.

Um plano semanal de manutenção será previsto, e nele será programada uma verificação no nível de lubrificação, nos lugares apropriados e, particularmente, nos mancais do compressor, motor e no carter.

Neste mesmo prazo será prevista a limpeza do filtro de ar e a verificação experimental da válvula de segurança, para comprovação do seu real funcionamento. Será prevista também a verificação da tensão das correias. Periodicamente, será verificada a fixação do volante sobre o eixo de manivelas.

## Considerações sobre irregularidades na compressão

**Como na compressão o ar é aquecido, é normal um aquecimento do compressor. Porém, às vezes o aquecimento exagerado pode ser devido a uma das seguintes causas:**

- a) Falta de óleo no carter
- b) Válvulas presas
- c) Ventilação insuficiente
- d) Válvulas sujas
- e) Óleo do carter viscoso demais
- f) Válvulas de recalque quebradas
- g) Filtro de ar entupido

**Em caso de "batidas" ou barulho anormal, observar os itens seguintes:**

- a) Carvão no pistão
- b) Folga ou desgaste nos pinos que prendem as buchas e os pistões
- c) Jogo nos mancais das buchas no eixo das manivelas
- d) Desgaste nos mancais principais
- e) Válvulas mal assentadas
- f) Volante solto

**Se os períodos de funcionamento são mais longos que os normais, isto pode ser devido a:**

- a) Entupimento do filtro de ar
- b) Perda de ar nas linhas
- c) Válvulas sujas ou emperradas
- d) Necessidade de maior capacidade de ar

## Preparação do ar comprimido

### Umidade

O ar atmosférico é uma mistura de gases, principalmente de oxigênio e nitrogênio, e contém contaminantes de três tipos básicos: água, óleo e poeira. As partículas de poeira, em geral abrasivas, e o óleo queimado no ambiente de lubrificação do compressor, são responsáveis por manchas nos produtos.

A água é responsável por outra série de inconvenientes que mencionaremos adiante. O compressor, ao admitir ar, aspira também os seus compostos e, ao comprimir, adiciona a esta mistura o calor sob a forma de pressão e temperatura, além de adicionar óleo lubrificante.

Os gases sempre permanecem em seu estado nas temperaturas e pressões normais encontradas no emprego da pneumática. Componentes com água sofrerão condensação e ocasionarão problemas.

Sabemos que a quantidade de água absorvida pelo ar está relacionada com a sua temperatura e volume. A maior quantidade de vapor d'água contida num volume de ar sem ocorrer condensação dependerá da temperatura de saturação ou ponto de orvalho a que está submetido este volume. No ar comprimido temos ar saturado. O ar estará saturado quando a pressão parcial do vapor d'água for igual à pressão de saturação do vapor d'água, à temperatura local.

O vapor é superaquecido quando a pressão parcial do vapor d'água for menor que a pressão de saturação. Enquanto tivermos a presença de água em forma de vapor normalmente superaquecido, nenhum problema ocorrerá. Analisemos agora: um certo volume de ar está saturado com vapor d'água, isto é, sua umidade relativa é 100%; comprimimos este volume até o dobro da pressão absoluta, o seu volume se reduzirá à metade.

Logicamente, isto significará que sua capacidade de reter vapor d'água também foi reduzida à metade devido ao aumento da pressão e redução do seu volume. Então o excesso de vapor será precipitado como água. Isto ocorre se a temperatura for mantida constante durante a compressão, ou seja, processo isotérmico de compressão.

Entretanto, isso não acontece; verifica-se uma elevação considerável na temperatura durante a compressão. Como foi mencionado anteriormente, a capacidade de retenção da água pelo ar está relacionada com a temperatura, sendo assim, não haverá precipitação no interior das câmaras de compressão. A precipitação de água ocorrerá quando o ar sofrer um resfriamento, seja no resfriador ou na linha de distribuição.

Isto explica porque no ar comprimido existe sempre ar saturado com vapor d'água em suspensão, que se precipita ao longo das tubulações na proporção em que se resfia.

Quando o ar é resfriado a pressão constante, a temperatura diminui, então a pressão parcial do vapor será igual a pressão de saturação no ponto de orvalho.

Qualquer resfriamento adicional provocará condensação da umidade. Denomina-se **ponto de orvalho** o estado termodinâmico correspondente ao início da condensação do vapor d'água, quando o ar úmido é resfriado e a pressão parcial do vapor é constante. A presença desta água condensada nas linhas de ar, causada pela diminuição de temperatura, terá como conseqüências:

- Oxida a tubulação e componentes pneumáticos.
- Destroi a película lubrificante existente entre as duas superfícies que estão em contato, acarretando desgaste prematuro e reduzindo a vida útil das peças, válvulas, cilindros, etc.
- Prejudica a produção de peças.
- Arrasta partículas sólidas que prejudicarão o funcionamento dos componentes pneumáticos.
- Aumenta o índice de manutenção
- Impossibilita a aplicação em equipamentos de pulverização.
- Provoca golpes de ariete nas superfícies adjacentes, etc.

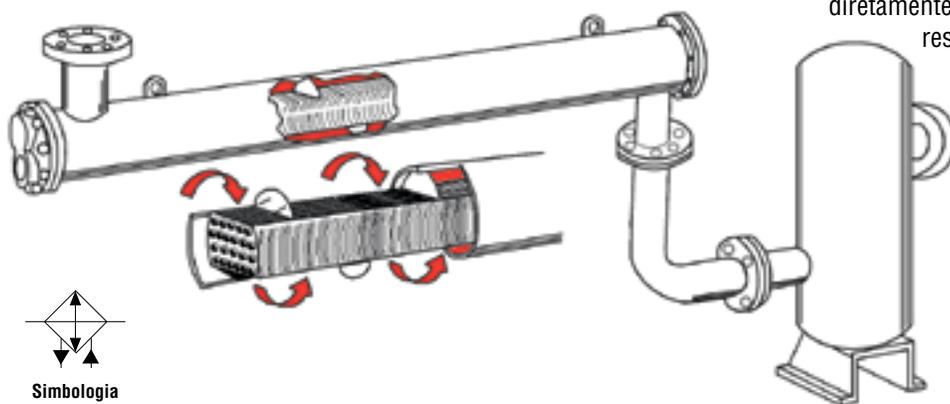
Portanto, é de maior importância que grande parte da água, bem como dos resíduos de óleo, seja removida do ar para evitar redução de todos os dispositivos e máquinas pneumáticas.

## Resfriador posterior

Como vimos no tópico anterior, a umidade presente no ar comprimido é prejudicial, supondo que a temperatura de descarga de uma compressão seja de 130°C, sua capacidade de retenção de água é de 1,496 Kg/m<sup>3</sup> e à medida que esta temperatura diminui, a água precipita-se no sistema de distribuição, causando sérios problemas.

Para resolver de maneira eficaz o problema inicial da água nas instalações de ar comprimido, o equipamento mais completo é o resfriador posterior, localizado entre a saída do compressor e o reservatório, pelo fato de que o ar comprimido

### • Resfriador Posterior



na saída atinge sua maior temperatura. O resfriador posterior é simplesmente um trocador de calor utilizado para resfriar o ar comprimido. Como conseqüência deste resfriamento, permite-se retirar cerca de 75% a 90% do vapor de água contido no ar, bem como vapores de óleo; além de evitar que a linha de distribuição sofra uma dilatação, causada pela alta da temperatura de descarga do ar.

Ainda mais, devido as paradas e a presença de umidade, poderemos ter na linha choques térmicos e contrações, acarretando trincamentos nas uniões soldadas, que viriam a ser ponto de fuga para o ar, além de manter a temperatura do ar compatível com as vedações sintéticas utilizadas pelos componentes pneumáticos.

Um resfriador posterior é constituído basicamente de duas partes: um corpo geralmente cilíndrico onde se alojam feixes de tubos confeccionados com materiais de boa condução de calor, formando no interior do corpo uma espécie de colméia. A segunda parte é um separador de condensado dotado de dreno. O ar proveniente do compressor é obrigado a passar através dos tubos, sempre em sentido oposto ao fluxo da água de refrigeração, que é mudado constantemente de direção por placas defletoras, garantindo, desta forma, uma maior dissipação de calor.

Na saída, está o separador. Devido à sinuosidade do caminho que o ar deve percorrer, provoca a eliminação da água condensada, que fica retida numa câmara. A parte inferior do separador é dotada de um dreno manual ou automático na maioria dos casos, através do qual a água condensada é expulsa para a atmosfera.

Deve-se observar cuidadosamente a temperatura da água fornecida para o resfriamento do ar. Do contrário, se o fluido refrigerante for circulado com uma temperatura elevada ou se o volume necessário de água para o resfriamento for insuficiente, o desempenho do resfriador poderá ser comprometido.

A temperatura na saída do resfriador dependerá da temperatura com que o ar é descarregado, da temperatura da água de refrigeração e do volume de água necessário para a refrigeração. Certamente, a capacidade do compressor influi diretamente no porte do resfriador. Devido ao resfriamento, o volume de ar disponível é reduzido e, portanto, a sua energia também sofre redução.

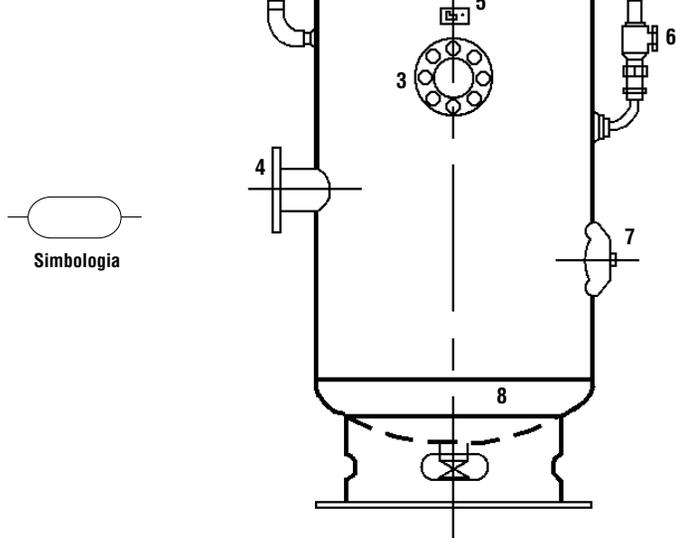
Contudo, o emprego do resfriador posterior não representa perda real de energia, já que o ar deveria, de qualquer forma, ser resfriado na tubulação de distribuição, causando os efeitos indesejáveis já mencionados. Com o resfriador estes problemas são minimizados.

## Reservatório de ar comprimido

Um sistema de ar comprimido é dotado, geralmente, de um ou mais reservatórios, desempenhando grandes funções junto a todo o processo de produção.

### • Reservatório de ar comprimido

- 1 - Manômetro
- 2 - Válvula registro
- 3 - Saída
- 4 - Entrada
- 5 - Placa de identificação
- 6 - Válvula de segurança e alívio
- 7 - Escotilha para inspeção
- 8 - Dreno



Em geral, o reservatório possui as seguintes funções:

- Armazenar o ar comprimido.
- Resfriar o ar auxiliando a eliminação do condensado.
- Compensar as flutuações de pressão em todo o sistema de distribuição.
- Estabilizar o fluxo de ar.
- Controlar as marchas dos compressores, etc.

Os reservatórios são construídos no Brasil conforme a Norma PNB 109 da A.B.N.T., que recomenda:

Nenhum reservatório deve operar com uma pressão acima da pressão máxima de trabalho permitida, exceto quando a válvula de segurança estiver dando vazão; nesta condição, a pressão não deve ser excedida em mais de 6% do seu valor.

## Localização

Os reservatórios devem ser instalados de modo que todos os drenos, conexões e aberturas de inspeção sejam facilmente acessíveis. Em nenhuma condição, o reservatório deve ser enterrado ou instalado em local de difícil acesso; deve ser instalado, de preferência, fora da casa dos compressores, na sombra, para facilitar a condensação da umidade e do óleo contidos no ar comprimido; deve possuir um dreno no ponto mais baixo para fazer a remoção deste condensado acumulado

em cada 8 horas de trabalho; o dreno, preferencialmente, deverá ser automático.

Os reservatórios são submetidos a uma prova de pressão hidrostática, antes da utilização, de acordo com a NR-13 (norma reguladora para vasos de pressão).

## Filtros de ar comprimido

Pela definição da Norma ISO-8573, filtro é um aparato para separar os contaminantes presentes em fluido (ISO-8573/2.16).

**O filtro de ar comprimido aparece geralmente em três posições diferentes: antes e depois do secador de ar comprimido e também junto ao ponto de uso.**

A função do filtro instalado antes do secador por refrigeração (**pré-filtro**) é separar o restante da contaminação sólida e líquida (~30%) não totalmente eliminada pelo separador de condensados do resfriador posterior, protegendo os trocadores de calor do secador contra o excesso de óleo oriundo do compressor de ar, o que poderia impregná-los, prejudicando sua eficiência de troca térmica (ISO-8573-5.2.3).

O excesso de condensado no secador também reduz sua capacidade de resfriamento do ar comprimido, pois consome-se energia para resfriar um condensado que já poderia ter sido eliminado do sistema.

No caso de sistemas dotados de secadores por adsorção, o pré-filtro deverá garantir que nenhuma quantidade de contaminação líquida, inclusive os aerossóis de água e óleo, atinja o material adsorvedor, obstruindo seus poros e impedindo a sua reativação (ISO-8573/5.2.3). O filtro instalado após o secador (**pós-filtro**) deve ser responsável pela eliminação da umidade residual (~30%) não removida pelo separador mecânico de condensados do secador por refrigeração, além da contenção dos sólidos não retidos no pré-filtro.

A capacidade do pós-filtro é efetuar a eliminação de qualquer umidade residual seriamente afetada pela temperatura do ar comprimido na saída do secador. Na verdade, em qualquer secador por refrigeração, o ar comprimido sofre um reaquecimento antes de voltar à tubulação.

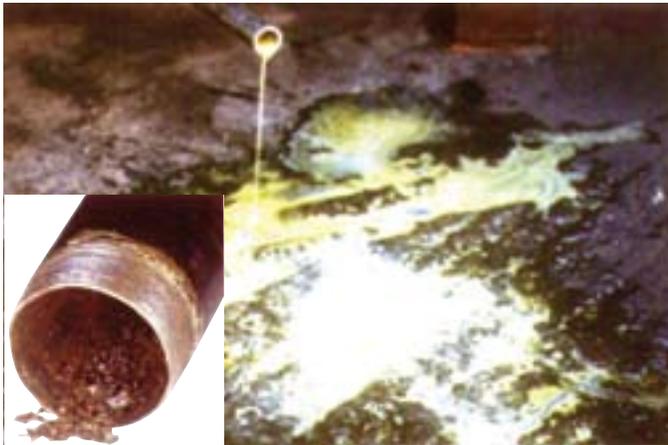
Esse reaquecimento é intencional (economiza energia e evita que a tubulação fique gelada), mas provoca a completa reevaporação da umidade residual que não foi removida pelo separador de condensados. No estado gasoso, essa umidade não pode ser eliminada pelo pós-filtro.

Na prática, o pós-filtro instalado após o secador por refrigeração retém apenas partículas sólidas. No caso de sistemas dotados de secadores por adsorção, o pós-filtro destina-se apenas à retenção das partículas sólidas produzidas pela abrasão do material adsorvedor (poeira do adsorvedor).

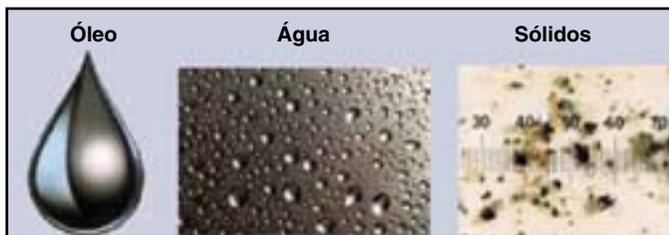
## Efeitos do ar comprimido contaminado

- Obstrução de orifícios;
- Desgaste de vedações;
- Erosão nos componentes pneumáticos;
- Redução de eficiência de produtividade da máquina;
- Custos elevados com paradas de máquinas.

Portanto, é da maior importância que grande parte da água, bem como dos resíduos de óleo, sejam removidas do ar para evitar redução de todos os dispositivos e máquinas pneumáticas.



## Tipos de contaminantes



## Vapores

Vapor de água, óleo, tinta, voláteis e solventes.  
 O ar ambiente a 20°C retém até 18 g/m³ de água.

### Conseqüências

- Ferrugem na tubulação;
- Deterioração de vedações;
- Imperfeições em processo de pintura;
- Erro de leitura de instrumentos;
- Manutenções freqüentes em equipamentos pneumáticos e baixo desempenho.

## Líquidos

Óleo lubrificante de compressor, água e óleo condensados, óleo carbonizado e outros tipos de produtos próximos à instalação do compressor.

## Ponto de orvalho à pressão atmosférica (padrão de referência - unidade °C)

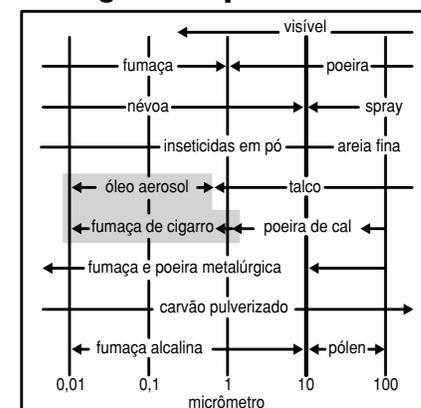
Trata-se da temperatura na qual o vapor de água contido no ar comprimido, numa certa pressão, inicia sua condensação.

P.O °C	Água g/m³	P.O °C	Água g/m³	P.O °C	Água g/m³
-70	0,0019	-22	0,6232	26	25,4882
-68	0,0026	-20	0,7566	28	28,7887
-66	0,0034	-18	0,9152	30	32,4773
-64	0,0046	-16	1,1047	32	36,5892
-62	0,0060	-14	1,3288	34	41,1783
-60	0,0079	-12	1,5943	36	46,2942
-58	0,0103	-10	1,9070	38	52,0071
-56	0,0135	-8	2,2090	40	58,3676
-54	0,0174	-6	2,6647	42	65,4660
-52	0,0225	-4	3,2162	44	73,3929
-50	0,0288	-2	3,8085	46	82,1939
-48	0,0368	0	4,5011	48	92,0980
-46	0,0468	2	5,1638	50	103,1027
-44	0,0593	4	6,0078	52	115,4836
-42	0,0748	6	6,9157	54	129,3509
-40	0,0940	8	7,9440	56	144,9386
-38	0,1176	10	9,1059	58	162,5200
-36	0,1467	12	10,4220	60	182,3031
-34	0,1823	14	11,9016	62	204,7760
-32	0,2256	16	13,5694	64	230,4018
-30	0,2783	18	15,4356	66	259,4792
-28	0,3421	20	17,5415	68	293,0886
-26	0,4192	22	19,8987	70	331,8318
-24	0,5119	24	25,5352		

## Mícron

O micron é a dimensão física equivalente à milésima parte do milímetro.

### Micragem das partículas



→||← 1.000 micrômetros

**1 micrômetro**  
 =  
**milésima**  
**parte do**  
**milímetro**  
 =  
**milionésima**  
**parte do metro**

## Visibilidade

O olho humano, sem nenhum recurso, não consegue distinguir objetos menores que 40 microns.

## Secadores de ar

A presença de umidade no ar comprimido é sempre prejudicial para as automatizações pneumáticas, pois causa sérias conseqüências. É necessário eliminar ou reduzir ao máximo esta umidade.

O ideal seria eliminá-la do ar comprimido de modo absoluto, o que é praticamente impossível. Ar seco industrial não é aquele totalmente isento de água; é o ar que, após um processo de desidratação, flui com um conteúdo de umidade residual de tal ordem que possa ser utilizado sem qualquer inconveniente.

Com as devidas preparações, consegue-se a distribuição do ar com valor de umidade baixo e tolerável nas aplicações encontradas.

A aquisição de um secador de ar comprimido pode figurar no orçamento de uma empresa como um alto investimento. Em alguns casos, verificou-se que um secador chegava a custar 25% do valor total da instalação de ar.

Mas cálculos efetuados mostravam também os prejuízos causados pelo ar úmido: substituição de componentes pneumáticos, filtros, válvulas, cilindros danificados, impossibilidade de aplicar o ar em determinadas operações como pintura, pulverizações e ainda mais os refugos causados na produção de produtos.

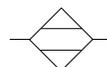
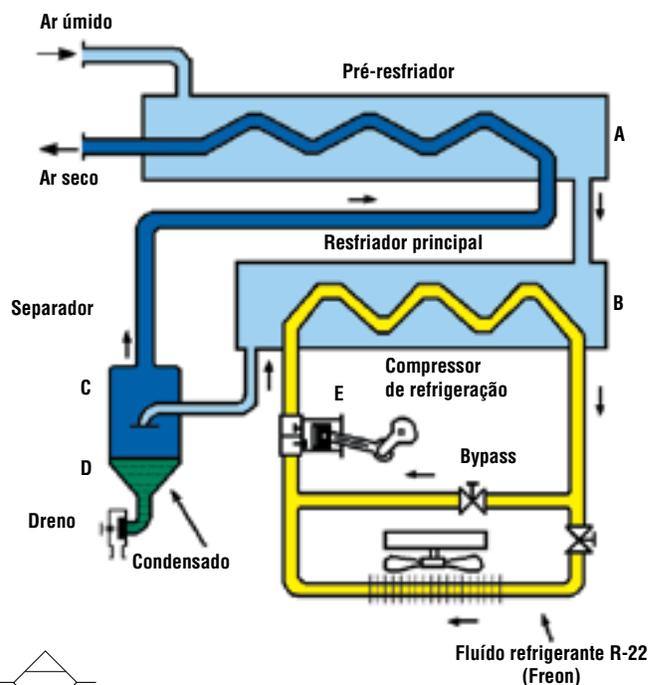
Concluiu-se que o emprego do secador tornou-se altamente lucrativo, sendo pago em pouco tempo de trabalho, considerando-se somente as peças que não eram mais refugadas pela produção. Os meios utilizados para secagem do ar são múltiplos. Vamos nos referir aos três mais importantes, tanto pelos resultados finais obtidos quanto por sua maior difusão.

### Secagem por refrigeração

O método de desumidificação do ar comprimido por refrigeração consiste em submeter o ar a uma temperatura suficientemente baixa, a fim de que a quantidade de água existente seja retirada em grande parte e não prejudique de modo algum o funcionamento dos equipamentos, porque, como mencionamos anteriormente, a capacidade do ar de reter umidade está em função da temperatura.

Além de remover a água, provoca, no compartimento de resfriamento, uma emulsão com o óleo lubrificante do compressor, auxiliando na remoção de certa quantidade. O método de secagem por refrigeração é bastante simples.

#### • Secagem por refrigeração



Simbologia

O ar comprimido entra, inicialmente, em um pré-resfriador (trocador de calor) (A), sofrendo uma queda de temperatura causada pelo ar que sai do resfriador principal (B). No resfriador principal o ar é resfriado ainda mais, pois está em contato com um circuito de refrigeração.

Durante esta fase, a umidade presente no ar comprimido forma pequenas gotas de água corrente chamadas condensado e que são eliminadas pelo separador (C), onde a água depositada é evacuada através de um dreno (D) para a atmosfera.

A temperatura do ar comprimido é mantida entre 0,65 e 3,2°C no resfriador principal, por meio de um termostato que atua sobre o compressor de refrigeração (E).

O ar comprimido seco volta novamente ao trocador de calor inicial (A), causando o pré-resfriamento no ar úmido de entrada, coletando parte do calor deste ar.

O calor adquirido serve para recuperar sua energia e evitar o resfriamento por expansão, que ocasionaria a formação de gelo, caso fosse lançado a uma baixa temperatura na rede de distribuição, devido a alta velocidade.

## Secagem por absorção

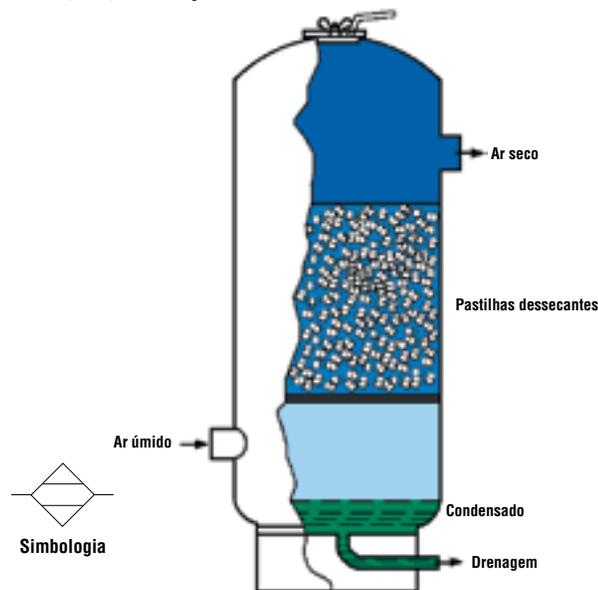
É a fixação de um absorvo, geralmente líquido ou gasoso, no interior da massa de um absorvo sólido, resultante de um conjunto de reações químicas.

Em outras palavras, é o método que utiliza em um circuito uma substância sólida ou líquida, com capacidade de absorver outra substância líquida ou gasosa.

Este processo é também chamado de Processo Químico de Secagem, pois o ar é conduzido no interior de um volume através de uma massa higroscópica, insolúvel ou deliquescente que absorve a umidade do ar, processando-se uma reação química.

As substâncias higroscópicas são classificadas como insolúveis quando reagem quimicamente com o vapor d'água, sem se liquefazerem. São deliquescentes quando, ao absorver o vapor d'água, reagem e tornam-se líquidas.

### • Secagem por absorção



### As principais substâncias utilizadas são:

Cloreto de Cálcio, Cloreto de Lítio, Dry-o-Lite. Com a consequente diluição das substâncias, é necessária uma reposição regular, caso contrário o processo torna-se deficiente.

A umidade retirada e a substância diluída são depositadas na parte inferior do invólucro, junto a um dreno, de onde são eliminadas para a atmosfera.

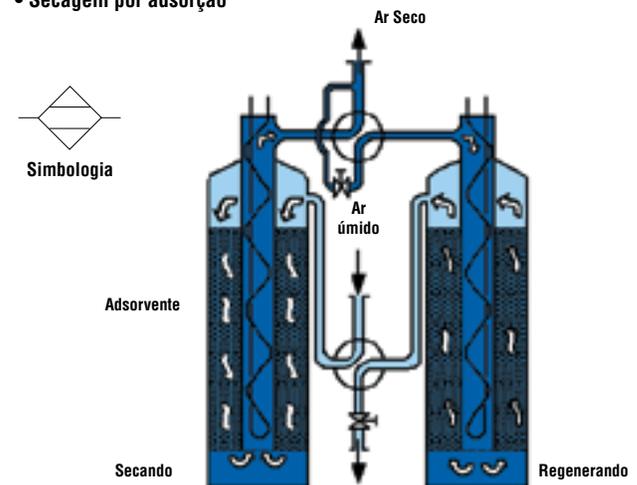
## Secagem por adsorção

É a fixação das moléculas de um adsorvato na superfície de um adsorvente geralmente poroso e granulado, ou seja, é o processo de depositar moléculas de uma substância (ex. água) na superfície de outra substância, geralmente sólida (ex.  $\text{SiO}_2$ ).

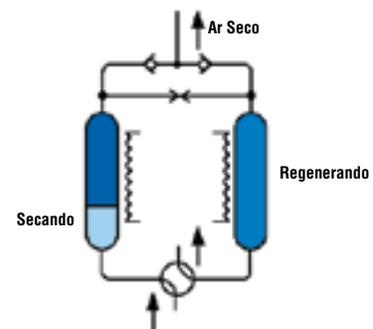
Este método também é conhecido por Processo Físico de Secagem, porém seus detalhes são desconhecidos. É admitido como teoria que na superfície dos corpos sólidos existem forças desbalanceadas, influenciando moléculas líquidas e gasosas através de sua força de atração; admite-se, portanto, que as moléculas (adsorvato) são adsorvidas nas camadas mono ou multimoleculares dos corpos sólidos, para efetuar um balanceamento semelhante à Lei dos Octetos dos átomos.

O processo de adsorção é regenerativo; a substância adsorvente, após estar saturada de umidade, permite a liberação de água quando submetida a um aquecimento regenerativo.

### • Secagem por adsorção



### • Esquemática da secagem por adsorção



**Para secar o ar existem dois tipos básicos de secadores:**

Torres Duplas: é o tipo mais comum. As torres são preenchidas com Óxido de Silício  $\text{SiO}_2$  (Silicagel), Alumina Ativa  $\text{Al}_2\text{O}_3$ , Rede Molecular ( $\text{Na Al O}_2 \text{ Si O}_2$ ) ou ainda Sorbead.

Através de uma válvula direcional, o ar úmido é orientado para uma torre, onde haverá a secagem do ar. Na outra torre ocorrerá a regeneração da substância adsorvente, que poderá ser feita por injeção de ar quente; na maioria dos casos por resistores e circulação de ar seco.

Havendo o aquecimento da substância, provocaremos a evaporação da umidade. Por meio de um fluxo de ar seco, a água em forma de vapor é arrastada para a atmosfera. Terminado um período de trabalho preestabelecido, há inversão nas função das torres, por controle manual ou automático na maioria dos casos; a torre que secava o ar passa a ser regenerada e outra inicia a secagem.

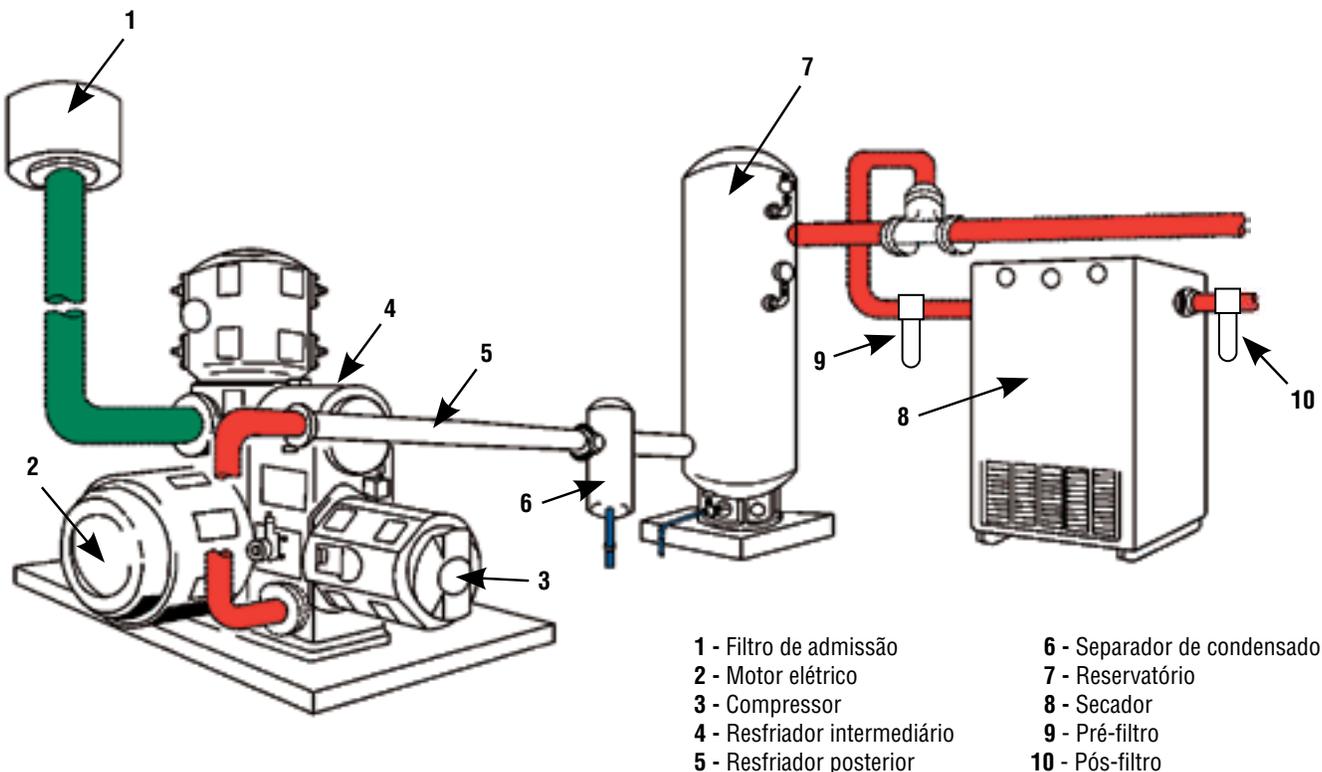
Ao realizar-se a secagem do ar com as diferentes substâncias, é importante atentar para máxima temperatura do ar seco, como

também para a temperatura de regeneração da substância. Estes são fatores que devem ser levados em conta para um bom desempenho do secador.

Na saída do ar deve ser prevista a colocação de um filtro para eliminar a poeira das substâncias, prejudicial para os componentes pneumáticos, bem como deve ser montado um filtro de carvão ativo antes da entrada do secador, para eliminar os resíduos de óleo, que, em contato com as substâncias de secagem, causam sua impregnação, reduzindo consideravelmente o seu poder de retenção de umidade.

Como vimos, é de grande importância a qualidade do ar que será utilizado. Esta qualidade poderá ser obtida desde que os condicionamentos básicos do ar comprimido sejam concretizados, representando menores índices de manutenção, maior durabilidade dos componentes pneumáticos, ou seja, será obtida maior lucratividade em relação à automatização efetuada.

- Esquematização da produção, armazenamento e condicionamento do ar comprimido



## Redes de distribuição

Aplicar, para cada máquina ou dispositivo automatizado, um compressor próprio, é possível somente em casos esporádicos e isolados.

Onde existem vários pontos de aplicação, o processo mais conveniente e racional é efetuar a distribuição do ar comprimido situando as tomadas nas proximidades dos utilizadores.

A rede de distribuição de ar comprimido compreende todas as tubulações que saem do reservatório, passando pelo secador e que, unidas, orientam o ar comprimido até os pontos individuais de utilização.

### A rede possui duas funções básicas:

1. Comunicar a fonte produtora com os equipamentos consumidores.
2. Funcionar como um reservatório para atender às exigências locais.

### Um sistema de distribuição perfeitamente executado deve apresentar os seguintes requisitos:

Pequena queda de pressão entre o compressor e as partes de consumo, a fim de manter a pressão dentro de limites toleráveis em conformidade com as exigências das aplicações.

Não apresentar escape de ar; do contrário haveria perda de potência. Apresentar grande capacidade de realizar separação de condensado.

Ao serem efetuados o projeto e a instalação de uma planta qualquer de distribuição, é necessário levar em consideração certos preceitos. O não-cumprimento de certas bases é contraproducente e aumenta sensivelmente a necessidade de manutenção.

## Layout

Visando melhor performance na distribuição do ar, a definição do layout é importante. Este deve ser construído em desenho isométrico ou escala, permitindo a obtenção do comprimento das tubulações nos diversos trechos.

O layout apresenta a rede principal de distribuição, suas ramificações, todos os pontos de consumo, incluindo futuras aplicações; qual a pressão destes pontos, e a posição de válvulas de fechamento, moduladoras, conexões, curvaturas, separadores de condensado, etc.

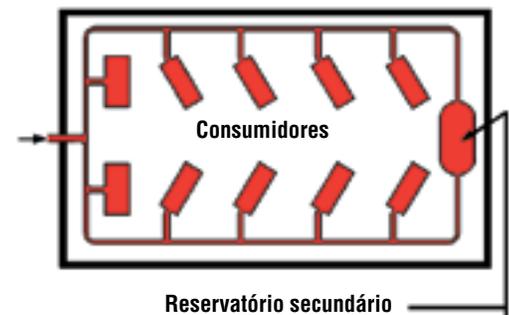
Através do layout, pode-se então definir o menor percurso da tubulação, acarretando menores perdas de carga e proporcionando economia.

## Formato

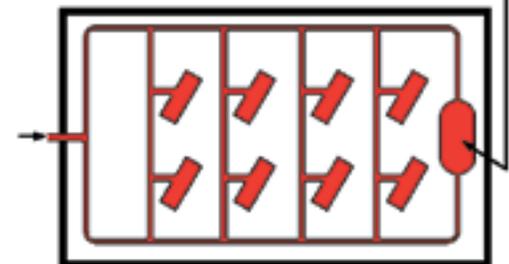
Em relação ao tipo de linha a ser executado, anel fechado (circuito fechado) ou circuito aberto, devem-se analisar as condições favoráveis e desfavoráveis de cada uma.

Geralmente a rede de distribuição é em circuito fechado, em torno da área onde há necessidade do ar comprimido. Deste anel partem as ramificações para os diferentes pontos de consumo.

### • Rede de distribuição em anel fechado



A - Rede de distribuição com tubulações derivadas do anel.



B - Rede de distribuição com tubulações derivadas das transversais.

O anel fechado auxilia na manutenção de uma pressão constante, além de proporcionar uma distribuição mais uniforme do ar comprimido para os consumos intermitentes.

Dificulta porém a separação da umidade, porque o fluxo não possui uma direção; dependendo do local de consumo, circula em duas direções.

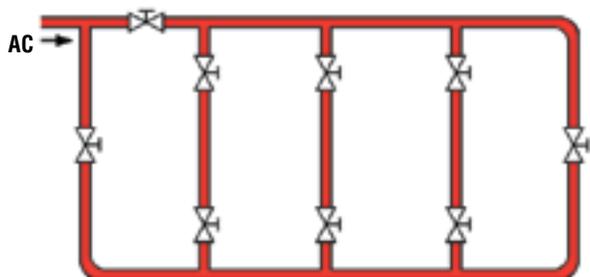
Existem casos em que o circuito aberto deve ser feito, por ex.: área onde o transporte de materiais e peças é aéreo, pontos isolados, pontos distantes, etc; neste caso, são estendidas linhas principais para o ponto.

## Válvulas de fechamento na linha de distribuição

São de grande importância na rede de distribuição para permitir a divisão desta em seções, especialmente em casos de grandes redes, fazendo com que as seções tornem-se isoladas para inspeção, modificações e manutenção.

Assim, evitamos que outras seções sejam simultaneamente atingidas, não havendo paralisação do trabalho e da produção.

- Isolamento da rede de distribuição com válvula de fechamento



As válvulas mais aplicadas até 2" são do tipo de esfera, diafragma. Acima de 2" são utilizadas as válvulas tipo gaveta.

## Ligações entre os tubos

Processam-se de diversas maneiras, rosca, solda, flange, acoplamento rápido, devendo apresentar a mais perfeita vedação. As ligações roscadas são comuns, devido ao baixo custo e facilidade de montagem e desmontagem. Para evitar vazamentos nas roscas é importante a utilização da fita FKM, devido às imperfeições existentes na confecção das roscas.

A união realizada por solda oferece menor possibilidade de vazamento, se comparada à união roscada, apesar de um custo maior.

As uniões soldadas devem estar cercadas de certos cuidados, as escamas de óxido têm que ser retiradas do interior do tubo, o cordão de solda deve ser o mais uniforme possível.

De maneira geral, a utilização de conexões roscadas se faz até diâmetros de 3". Para valores acima, normalmente recomendam-se conexões soldadas, que podem ser por topo para tubos, soquete para curvas, flanges e válvulas.

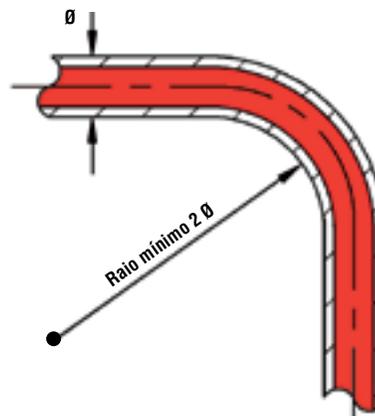
Para instalações que devem apresentar um maior grau de confiabilidade, recomenda-se uso de conexões flangeadas e soldadas.

Para instalações provisórias, o ideal é o acoplamento rápido, também estanque. Na desmontagem não existem perdas de tubo e não há necessidade de fazer cortes para a remoção.

## Curvatura

As curvas devem ser feitas no maior raio possível, para evitar perdas excessivas por turbulência. Evitar sempre a colocação de cotovelos 90°. A curva mínima deve possuir na curvatura interior um raio mínimo de duas vezes o diâmetro externo do tubo.

- Curvatura em uma rede de distribuição



## Inclinação

As tubulações devem possuir uma determinada inclinação no sentido do fluxo interior, pois, enquanto a temperatura de tubulação for maior que a temperatura de saída do ar após os secadores, este sairá praticamente seco; se a temperatura da tubulação baixar, haverá, embora raramente, precipitação de água.

A inclinação serve para favorecer o recolhimento desta eventual condensação e das impurezas devido à formação de óxido, levando-as para o ponto mais baixo, onde são eliminadas para a atmosfera, através do dreno.

O valor desta inclinação é de 0,5 a 2% em função do comprimento reto da tubulação onde for executada. Os drenos, colocados nos pontos mais baixos, de preferência devem ser automáticos.

Se a rede é relativamente extensa, recomenda-se observar a colocação de mais de um dreno, distanciados aproximadamente 20 a 30 m um do outro.

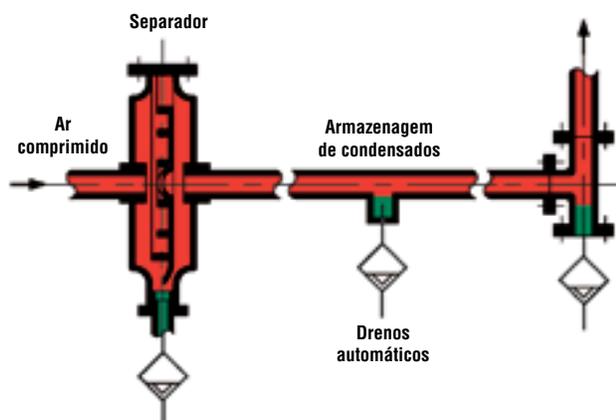
### Drenagem de umidade

Com os cuidados vistos anteriormente para eliminação do condensado, resta uma umidade remanescente, a qual deve ser removida ou até mesmo eliminada, em caso de condensação da mesma.

Para que a drenagem eventual seja feita, devem ser instalados drenos (purgadores), que podem ser manuais ou automáticos, com preferência para o último tipo. Os pontos de drenagem devem se situar em todos os locais baixos da tubulação, fim de linha, onde houver elevação de linha, etc.

Nestes pontos, para auxiliar a eficiência da drenagem, podem ser construídos bolsões, que retêm o condensado e o encaminham para o purgador. Estes bolsões, construídos, não devem possuir diâmetros menores que o da tubulação. O ideal é que sejam do mesmo tamanho.

#### • Prevenção e drenagem para o condensado



Como mencionamos, restará no ar comprimido uma pequena quantidade de vapor de água em suspensão, e os pontos de drenagem comuns não conseguirão provocar sua eliminação.

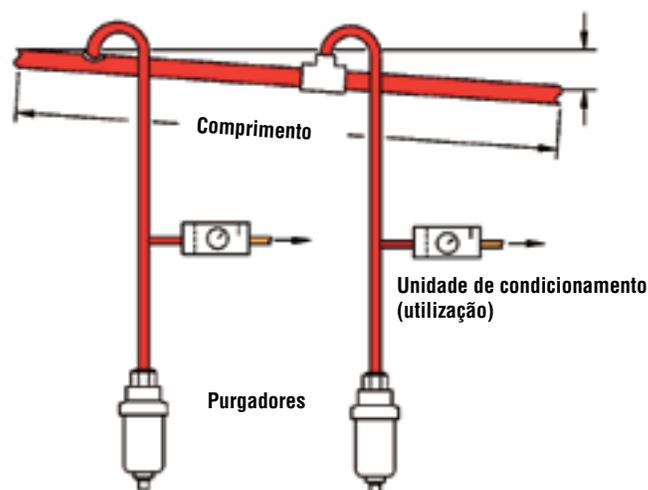
Com este intuito, podem-se instalar separadores de condensado, cujo princípio de funcionamento é simples: obrigar o fluxo de ar comprimido a fazer mudanças de direção; o ar muda facilmente, porém as gotículas de umidade chocam-se contra os defletores e neles aderem, formando gotas maiores, que escorrem para o dreno.

### Tomadas de ar

Devem ser sempre feitas pela parte superior da tubulação principal, para evitar os problemas de condensado já expostos. Recomenda-se ainda que não se realize a utilização direta do ar no ponto terminal do tubo de tomada.

No terminal, deve-se colocar uma pequena válvula de drenagem e a utilização deve ser feita um pouco mais acima, onde o ar, antes de ir para a máquina, passa através da unidade de condicionamento.

#### • Inclinação 0,5 a 2% do comprimento



### Materiais da tubulação principal

Com relação aos materiais da tubulação, dê preferência aos resistentes à oxidação, como aço galvanizado, aço inoxidável, alumínio, cobre e plástico de engenharia.

### Tubulações secundárias

A seleção dos tubos que irão compor a instalação secundária e os materiais de que são confeccionados são fatores importantes, bem como o tipo de acessório ou conexão a ser utilizado. Devem-se ter materiais de alta resistência, durabilidade, etc.

O processo de tubulação secundária sofreu uma evolução bastante rápida. O tubo de cobre, até bem pouco tempo, era um dos mais usados.

Atualmente ele é utilizado em instalações mais específicas, montagens rígidas e locais em que a temperatura e a pressão são elevadas. Hoje são utilizados tubos sintéticos, os quais proporcionam boa resistência mecânica, apresentando uma elevada força de ruptura e grande flexibilidade. São usados tubos de polietileno, poliuretano e tubos nylon.

## Conexões para tubulações secundárias

A escolha das conexões que serão utilizadas num circuito é muito importante. Devem oferecer recursos de montagem para redução de tempo, ter dimensões compactas e não apresentar quedas de pressão, ou seja, possuir máxima área de passagem para o fluido.

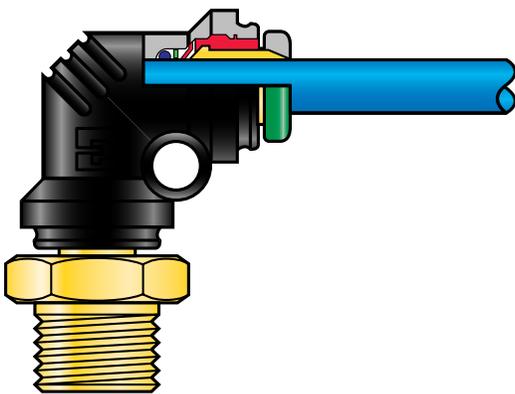
Devem também ter vedação perfeita, compatibilidade com diferentes fluidos industriais, durabilidade e permitir rápida remoção dos tubos em casos de manutenção, sem danificá-los.

As conexões para tubulações secundárias podem ser múltiplas, espigões, conexão com anel apressor ou olivas etc. Dependendo do tipo de conexão utilizada, o tempo de montagem é bem elevado, devido às diversas operações que uma única conexão apresenta: ser roscada no corpo do equipamento, rosca a luva de fixação do tubo, ou antes, posicionar corretamente as olivas.

Deve haver um espaço razoável entre as conexões, para permitir sua rotação. Em alguns casos, isso não é possível. Estes meios de ligação, além de demorados, danificam o tubo, esmagando, dilatando ou cortando. Sua remoção é difícil, sendo necessário, muitas vezes, cortar o tubo, trocar as olivas e as luvas de fixação do tubo; isso quando a conexão não é totalmente perdida.

Uma nova concepção em conexões, para atender a todas as necessidades de instalação de circuitos pneumáticos, controle e instrumentação e outros, são as conexões instantâneas, semelhantes a um engate rápido.

- **Conexões instantâneas**



## Vazamentos

As quantidades de ar perdidas através de pequenos furos, acoplamentos com folgas, vedações defeituosas, etc., quando somadas, alcançam elevados valores.

A importância econômica desta contínua perda de ar torna-se mais evidente quando comparada com o consumo de um equipamento e a potência necessária para realizar a compressão.

### Vazamento e perda de potência em furos

Tamanho real	Diâmetro do furo		Escape do ar em			Potência necessária para compressão	
			588,36 kPa	6 bar	85 psi		
	mm	pol	m <sup>3</sup> /s	l/s	c.f.m	Cv	kW
•	1	3/64	0,001	1	2	0,4	0,3
●	3	1/8	0,01	10	21	4,2	3,1
●	5	3/16	0,027	27	57	11,2	8,3
●	10	3/8	0,105	105	220	44	33

Desta forma, um vazamento na rede representa um consumo consideravelmente maior de energia, que pode ser verificado através da tabela.

É impossível eliminar por completo todos os vazamentos, porém estes devem ser reduzidos ao máximo com uma manutenção preventiva do sistema, de 3 a 5 vezes por ano, sendo verificados, por exemplo: substituição de juntas de vedação defeituosa, engates, mangueiras, tubos, válvulas, aperto das conexões, restauração das vedações nas uniões roscadas, eliminação dos ramais de distribuição fora de uso e outras que podem aparecer, dependendo da rede construída.



**Filtro de ar comprimido**

**Regulador de pressão**

**Lubrificador**



## Unidade de condicionamento (Lubrefil)

Após passar por todo o processo de produção, tratamento e distribuição, o ar comprimido deve sofrer um último condicionamento, antes de ser colocado para trabalhar, a fim de produzir melhores desempenhos.

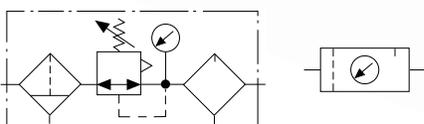
Neste caso, o beneficiamento do ar comprimido consiste no seguinte: filtragem, regulagem da pressão e introdução de uma certa quantidade de óleo para a lubrificação de todas as partes mecânicas dos componentes pneumáticos.

A utilização desta unidade de serviço é indispensável em qualquer tipo de sistema pneumático, do mais simples ao mais complexo. Ao mesmo tempo em que permite aos componentes trabalharem em condições favoráveis, prolonga a sua vida útil.

Uma duração prolongada e funcionamento regular de qualquer componente em um circuito dependem, antes de mais nada, do grau de filtragem, da isenção de umidade, da estabilidade da pressão de alimentação do equipamento e da lubrificação das partes móveis.

Isso tudo é literalmente superado quando se aplicam nas instalações dos dispositivos, máquinas, etc., os componentes de tratamento preliminar do ar comprimido após a tomada de ar: filtro, válvula reguladora de pressão (regulador) e lubrificador, que reunidos formam a Unidade de Condicionamento ou Lubrefil.

### • Unidade de condicionamento ou Lubrefil



Simbologia

## Filtragem de ar

Os sistemas pneumáticos são sistemas abertos: o ar, após ser utilizado, é exaurido para a atmosfera, enquanto que a alimentação aspira ar livre constantemente. Este ar, por sua vez, está sujeito à contaminação, umidade e às impurezas procedentes da rede de distribuição.

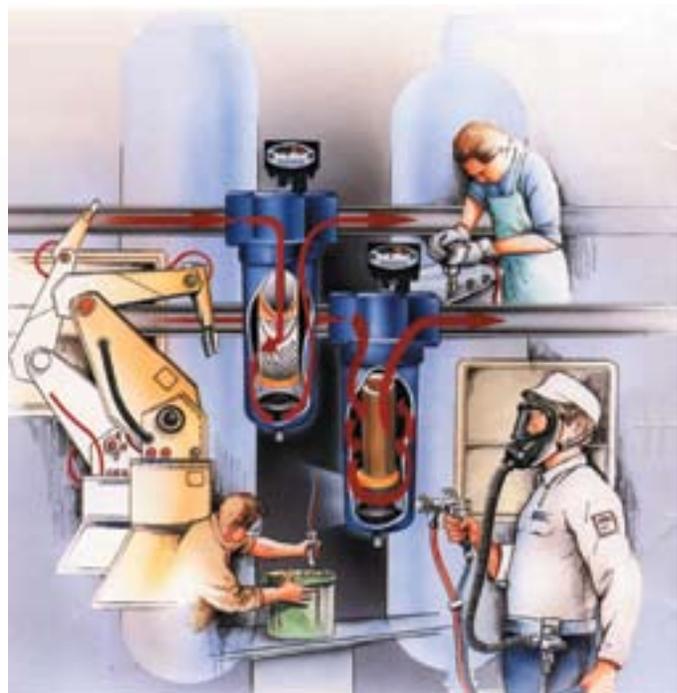
A maioria destas impurezas é retida, como já observamos nos processos de preparação, mas partículas pequenas ficam suspensas e são arrastadas pelo fluxo de ar comprimido, agindo como abrasivos nas partes móveis dos elementos pneumáticos quando solicitada a sua utilização.

A filtragem do ar consiste na aplicação de dispositivos capazes de reter as impurezas suspensas no fluxo de ar, e em suprimir ainda mais a umidade presente. É, portanto, necessário eliminar estes dois problemas ao mesmo tempo.

**O equipamento normalmente utilizado para este fim é o filtro de ar, que atua de duas formas distintas:**

- Pela ação da força centrífuga.
- Pela passagem do ar através de um elemento filtrante, de nylon sinterizado ou malha de nylon.

## Filtro de ar comprimido



## Descrição

Alta eficiência na remoção de umidade. Devido ao sistema de defletores, a água e as partículas sólidas contidas no ar comprimido são totalmente separadas. A grande superfície do elemento filtrante garante baixa queda de pressão e aumento de sua vida útil.

## Operação

O ar comprimido entra pelo orifício no corpo do filtro e flui através do defletor superior (A) causando uma ação de turbilhonamento no ar comprimido. A umidade e as partículas sólidas contidas no ar são jogadas contra a parede do copo (C) devido a uma ação centrífuga do ar comprimido turbilhonado pelo defletor.

Tanto a umidade quanto as partículas sólidas escorrem pela parede do copo devido a força da gravidade. O anteparo (B) assegura que a ação de turbilhonamento ocorra sem que o ar passe diretamente através do elemento filtrante. O defletor inferior (E) separa a umidade e as partículas sólidas depositadas no fundo do copo, evitando assim a reentrada das mesmas no sistema de ar comprimido.

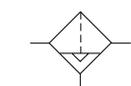
Depois que a umidade e as maiores partículas sólidas foram removidas pelo processo de turbilhonamento, o ar comprimido flui através do elemento filtrante (D) onde as menores partículas são retidas. O ar então retorna para o sistema, deixando a umidade e as partículas sólidas contidas no fundo do copo, que deve ser drenado antes que o nível atinja a altura onde possam retornar para o fluxo de ar. Esta drenagem pode ser executada por um dreno manual (F), o qual é acionado por uma manopla (G) girando no sentido anti-horário, ou por um dreno automático, que libera o líquido assim que ele atinja um nível pré-determinado.

### Secção de um filtro de ar comprimido

- A - Defletor superior
- B - Anteparo
- C - Copo
- D - Elemento filtrante
- E - Defletor inferior
- F - Dreno manual
- G - Manopla

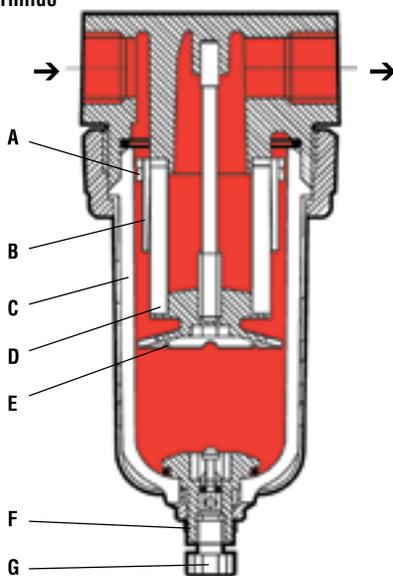


Dreno manual



Dreno automático

Simbologia



## Características técnicas

<b>Conexão</b>	1/4", 3/8", 1/2" e 3/4" NPT ou G
<b>Vazão (l/min)</b>	Vide informações adicionais
<b>Faixa de temperatura</b>	0 a +52°C (copo de policarbonato) 0 a +80°C (copo metálico)
<b>Faixa de pressão</b>	0 a 10 bar (copo de policarbonato) 0 a 17 bar (copo metálico) 0 a 17 bar (dreno manual) 2 a 12 bar (dreno automático) *
<b>Capacidade do copo</b>	0,12 l (série 06) 0,19 l (série 07)
<b>Granulação do elemento filtrante</b>	5 ou 40 micra
<b>Peso</b>	0,7 kg (série 06) 1,2 kg (série 07)

## Materiais

<b>Corpo</b>	Zamac
<b>Copo</b>	Policarbonato transparente Zamac (copo metálico)
<b>Protetor do copo</b>	Aço
<b>Anel de fixação do copo</b>	Plástico (policarbonato série 06/07 e metálico série 06) Alumínio (copo metálico série 07)
<b>Elemento Filtrante</b>	Plástico
<b>Vedações</b>	NBR
<b>Visor do copo metálico</b>	Poliamida

\* 17 bar com uso da válvula de bloqueio com partida suave.

## Informações adicionais

**Vazão (pressão primária 7 bar e saída livre para a atmosfera)**

Conexão	SCFM		l/min		Cv	
	06	07	06	07	06	07
1/4"	100	ND	2.832	ND	1,78	ND
3/8"	195	220	5.522	6.230	3,48	3,93
1/2"	250	300	7.079	8.495	4,46	5,36
3/4"	ND	445	ND	12.600	ND	7,95

## Drenos dos filtros

Drenos são dispositivos fixados na parte inferior dos copos, que servem para eliminar o condensado e as impurezas, retidos pela ação de filtração. Podem ser manuais ou automáticos.

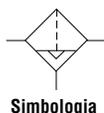
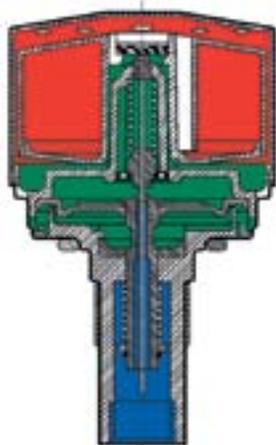
### Dreno manual

Em presença do condensado permanece inativo, retendo-o no interior do copo. Para eliminar o condensado retido é necessária a interferência humana, que comanda manualmente a abertura de um obturador, criando uma passagem pela qual a água e as impurezas são escoadas por força da pressão do ar atuante no interior do copo. Extraídas as impurezas, o ar escapa e o obturador deve ser recolocado em sua posição inicial.

### Dreno automático

Utilizado para eliminar o condensado retido no interior do copo do filtro, sem necessidade de interferência humana. O volume de água condensada, à medida que é removido pelo filtro, acumula-se na zona neutra do interior do copo, até provocar a elevação de uma bóia. Quando a bóia é deslocada, permite a passagem de ar comprimido através de um pequeno orifício. O ar que flui pressuriza uma câmara onde existe uma membrana; a pressão exercida na superfície da membrana cria uma força que provoca o deslocamento de um elemento obturador, que bloqueava o furo de comunicação com o ambiente. Sendo liberada esta comunicação, a água condensada no interior do copo é expulsa pela pressão do ar comprimido.

Com a saída da água, a bóia volta para sua posição inicial, vedando o orifício que havia liberado, impedindo a continuidade de pressurização da câmara onde está a membrana. O ar que forçou o deslocamento da membrana por meio de um elemento poroso flui para a atmosfera, permitindo que uma mola recoloca o obturador na sede, impedindo a fuga do ar, reiniciando o acúmulo de condensado. Ideal para utilização em locais de difícil acesso, onde o condensado reúne-se com facilidade, etc.



Simbologia

## Advertência - copos de policarbonato

Copos de policarbonato transparente são de altíssima resistência mecânica e ideais para aplicação em filtros e lubrificadores.

São apropriados para uso em ambientes industriais, mas não devem ser instalados em locais onde possam estar em contato direto com raios solares, sujeitos a impactos e temperaturas fora dos limites especificados.

Alguns produtos químicos podem causar danos aos copos de policarbonato, os quais não devem entrar em contato com hidrocarbonetos aromáticos e halogenados, álcoois, compostos orgânicos clorados, produtos de caráter básico orgânicos e inorgânicos, aminas e cetonas (vide tabela de elementos não compatíveis).

O filtro e o lubrificador não devem ser instalados em locais onde o copo possa estar exposto à ação direta de óleos de corte industrial, pois alguns aditivos usados nesses óleos podem agredir o policarbonato.

Os copos metálicos são recomendados onde o ambiente e/ou as condições de trabalho não são compatíveis com os copos de policarbonato. Os copos metálicos são resistentes à ação de grande parte dos solventes, mas não podem ser utilizados onde há presença de ácidos ou bases fortes, ou em atmosferas salinas carregadas.

Os protetores metálicos para copos de policarbonato são recomendados para melhorar a segurança, se ocasionalmente ocorrer uma agressão química.

O filtro deve ser instalado verticalmente com o copo na posição inferior. ***Deve-se drenar constantemente o condensado para que o mesmo não atinja a base do elemento filtrante/coalescente.***

### Importante

Ao notar qualquer alteração no copo de policarbonato, tais como microtrincas ou trincas, substitua-o imediatamente e verifique se há algum agente não compatível em contato com o mesmo.

***Lembramos que a maioria dos solventes e alguns tipos de óleo atacam o policarbonato.***

## Limpeza

Para limpar os copos de policarbonato usar somente água e sabão neutro. Não use agentes de limpeza, tais como: acetona, benzeno, gasolina, tolueno, etc, pois os mesmos agredem quimicamente o plástico (ver tabela abaixo).

### Elementos não compatíveis com o policarbonato

Acético azônio	Cloroetileno
Acetona	Clorofórmio
Ácido acético	Cresol
Ácido etílico	Diamina
Ácido fórmico	Éter etílico
Ácido hidrocloreto	Fenol
Ácido isopropílico	Freon
Ácido metílico	Gasolina
Ácido nítrico	Hidróxido de amônia
Ácido sulfúrico	Hidróxido de sódio
Aldeído	Metiletilcetona
Amônia	Óleo para freio hidráulico
Anidrido	Percloroetileno
Anilina	Terpentina
Benzeno	Tetracloroeto de carbono
Carbonato de amônia	Thinner
Ciclo hexanol	Tolueno
Clorobenzeno	Xileno

Obs.: Esta tabela é parcial, sendo apenas orientativa.

## Filtros coalescentes



## Ar comprimido

Ar comprimido limpo é essencial em indústrias de processamento de alimentos, eletrônica, equipamentos hospitalares e odontológicos, indústria fotográfica, fábricas de plásticos e na instrumentação.

Ar limpo nessas e em outras aplicações significa mais do que apenas ar isento de contaminação por partículas sólidas.

O ar utilizado nessas indústrias deve também estar isento de aerossóis de água e de óleo contaminantes, que fogem do raio de ação dos sistemas de filtragem convencionais.

## Água, óleo e partículas sólidas são fontes de contaminação

Os contaminantes que causam maiores problemas em circuitos de ar comprimido são: água, óleo e partículas sólidas. O vapor de água está presente em todo ar comprimido e se torna mais concentrado devido o processo de compressão.

Um compressor de 25 HP que produz 170 Nm<sup>3</sup>/h (100 SCFM) a uma pressão de 7 bar (102 psig) pode produzir 68 litros (18 galões) de água por dia. Partículas de água em suspensão no ar comprimido variam de 0,05 a 10 µm.

Embora sistemas de secagem de ar possam ser usados eficientemente para a remoção de água do ar comprimido, tais sistemas não removem o contaminante líquido do ar: o óleo.

O óleo, que está presente em circuitos de ar comprimido, é introduzido em grande escala no fluxo de ar através do compressor. A quantidade de óleo introduzida desta forma varia com o tipo de compressor utilizado.

### As estimativas de teor de hidrocarbonetos encontrados na saída de ar de compressores típicos são em partes por milhão (ppm):

Compressor de parafuso	25 a 75 ppm a 93°C (200°F)
Compressor de pistão	5 a 50 ppm a 177°C (350°F)
Compressor centrífugo	5 a 15 ppm a 145°C (300°F)

A uma concentração de 25 ppm, um compressor fornecendo 170 Nm<sup>3</sup>/h (100 SCFM) durante 35 horas introduzirá 224 gramas de óleo no circuito pneumático.

Mesmo utilizando-se um compressor de funcionamento a seco (sem óleo), a contaminação por óleo encontrada no fluxo de ar continua sendo um problema porque o ar ambiente pode conter de 20-30 ppm de hidrocarbonetos em suspensão originários de fontes industriais e da queima de combustíveis.

Compressores a seco podem expelir aproximadamente 100 ppm de hidrocarbonetos durante o ciclo de compressão.

Esta quantidade é suficiente para contaminar os componentes da linha de ar e impregnar equipamentos de secagem. A maioria das partículas de óleo em suspensão geradas por todos os tipos de compressores é igual ou inferior a 2 µm.

O terceiro maior contaminante encontrado no ar comprimido são as partículas sólidas, incluindo ferrugem e fragmentos da tubulação.

Partículas sólidas combinadas com partículas de água e óleo em suspensão podem obstruir e reduzir a vida de componentes de circuitos pneumáticos, bem como sistemas de filtração.

A maioria das partículas de ferrugem e fragmentos encontrados em circuitos de ar comprimido apresenta tamanhos variando de 0,5 a 5  $\mu\text{m}$ .

## Os filtros coalescentes atendem as necessidades de ar comprimido limpo

Filtros convencionais de filtragem nominal de 5 micra não conseguem remover partículas contaminantes submicrônicas para atender a aplicações especiais. O limite mínimo de remoção desses filtros de uso convencional é geralmente maior do que 2  $\mu\text{m}$ .

Oitenta por cento de contaminantes em suspensão são inferiores a 2  $\mu\text{m}$  em tamanho. Contudo, os filtros coalescentes são especialmente projetados para remover partículas submicrônicas sólidas, de óleo e água do ar comprimido. Os filtros coalescentes de porosidade padrão grau 6 são capazes de remover acima de 99,9% de todas as partículas em suspensão na faixa de 0,3 a 0,6  $\mu\text{m}$ .

Além disso, esses filtros apresentam uma eficiência de 99,98% na remoção de partículas suspensas e na eliminação de partículas sólidas maiores que 0,3  $\mu\text{m}$ . Desta forma, um nível de contaminação de 20 ppm de óleo é reduzido para uma concentração de 0,004 ppm (nível aceitável para praticamente todas as aplicações pneumáticas).

## Desempenho dos filtros coalescentes

A separação de contaminantes sólidos e aerossóis em suspensão no ar é efetuada principalmente pela ação da gravidade. As partículas contaminantes de tamanho maior que 10  $\mu\text{m}$  tendem a sair mais rapidamente quando o ar está em movimento.

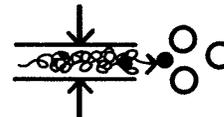
A maioria dos filtros coalescentes foi projetada para provocar a união de aerossóis extremamente pequenos em suspensão em gotículas maiores. Assim, essas gotículas estarão suscetíveis à ação da gravidade. Este processo de união é denominado "coalescência".

O processo de coalescência pode ser comparado às condições atmosféricas em atividade durante a formação de chuva - pequenas moléculas de vapor de água presentes no ar turbulento e carregado de umidade se condensam, formando aerossóis em suspensão que, por colisão, começam a formar

gotículas de massas maiores, até que tenham adquirido peso suficiente para reagir à ação da gravidade e cair para a Terra em forma de chuva. Os filtros coalescentes eliminam a contaminação submicrônica através de três processos de ação simultânea, dependendo do tamanho do aerossol em suspensão:

### Difusão: partículas e aerossóis de 0,001 a 0,2 $\mu\text{m}$

Partículas sólidas e aerossóis em suspensão, na faixa de tamanho de 0,001 a 0,2  $\mu\text{m}$ , estão sujeitas ao movimento browniano rápido e aleatório, movimentam-se totalmente independente da massa de ar, da mesma forma que moléculas gasosas movimentam-se em um fluxo de ar. Este movimento provoca a migração dessas partículas para fora do fluxo de ar e colidem com superfícies filtrantes expostas. Os contaminantes sólidos aderem permanentemente a essas superfícies devido as forças intermoleculares (leis de Van der Waals).



As gotículas líquidas, no entanto, migram pela ação da gravidade através das fibras até unirem-se com outras gotículas e formarem massas líquidas maiores que podem ser drenadas do sistema. A taxa de atividade da difusão aumenta com a elevação da temperatura e pressão.

### Interceptação: partículas e aerossóis de 0,2 a 2 $\mu\text{m}$

Para contaminantes de tamanhos entre 0,2 e 2  $\mu\text{m}$ , a interceptação é o mecanismo coalescente predominante. Esses contaminantes se harmonizam com o curso do fluxo de ar e se tornam mais difíceis de serem removidos, pois são capazes de contornar as fibras e escapar do filtro.

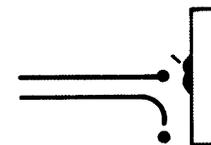


De modo geral, a eficiência do mecanismo aumenta à medida que o tamanho dos poros (ou a densidade da fibra) diminui. As fibras com um diâmetro médio de 0,5  $\mu\text{m}$  são utilizadas para otimizar o desempenho dos filtros nesta faixa de contaminante.

Quando partículas e aerossóis em suspensão aproximam-se de uma fibra medindo metade de seus diâmetros, suas forças inerciais são superadas e as partículas capturadas.

### Impacto direto: partículas e aerossóis acima de 2 $\mu\text{m}$

Contaminantes de tamanho igual ou superior a 2  $\mu\text{m}$  são removidos pelo método de impacto direto, pois apresentam massa e movimento inercial suficientes para sair do curso do fluxo de ar. Esses contaminantes colidem com o meio filtrante e completam o processo denominado inercial ou de impacto direto.



## Projeto e eficiência dos filtros coalescentes

Os filtros coalescentes de remoção de partículas em suspensão são compostos de um conjunto de obstáculos projetados para maximizar o efeito dos três processos de coalescência. Ao contrário dos filtros convencionais de linha, os filtros coalescentes direcionam o fluxo de ar de **dentro para fora**. Os contaminantes são capturados na malha do filtro e reunidos em gotículas maiores através de colisões com as microfibras de borosilicato. Por fim, essas gotículas passam para o lado externo do tubo do elemento filtrante, onde são agrupadas e drenadas pela ação da gravidade. Os filtros coalescentes modernos utilizam meios filtrantes de porosidade graduada, com fibras de borosilicato mais densas no interior e fibras menos densas na superfície externa. Variando a distribuição da densidade das fibras no processo de fabricação dos filtros, torna-se possível atender a aplicações específicas. Os elementos filtrantes coalescentes típicos apresentam uma porosidade de 8 a 10 µm na superfície interna, com uma redução para poros de 0,5 µm no interior do elemento, e aumentando para poros de 40 a 80 µm na superfície externa. A tabela de poro mostra um poro típico de um filtro coalescente em corte transversal. A superfície interna do elemento age como um pré-filtro, removendo partículas contaminantes maiores, ao passo que os poros internos são suficientemente pequenos para remover partículas submicrônicas sólidas e gasosas em suspensão encontradas no fluxo de ar.

A densidade reduzida da superfície externa promove a aglutinação das partículas em suspensão, através da união das gotículas, transformando-as em gotículas maiores, portanto suscetíveis às forças gravitacionais. Os poros externos maiores também permitem a passagem livre do fluxo de ar, minimizando a queda de pressão. Uma camada de drenagem conduz o contaminante da superfície externa do elemento filtrante para um reservatório localizado no fundo da carcaça, de onde é drenado periodicamente. Os poros externos maiores do elemento reduzem a turbulência do ar e evitam a reentrada do contaminante no fluxo de ar. Outro fator importante do projeto dos filtros coalescentes é a relação entre o diâmetro externo do elemento filtrante e o diâmetro interno da carcaça. O espaço entre essas duas superfícies deve ser dimensionado de forma que a velocidade do ar seja minimizada, reduzindo o arrasto de partículas em suspensão de água ou óleo.

### Poros típico de um filtro coalescente

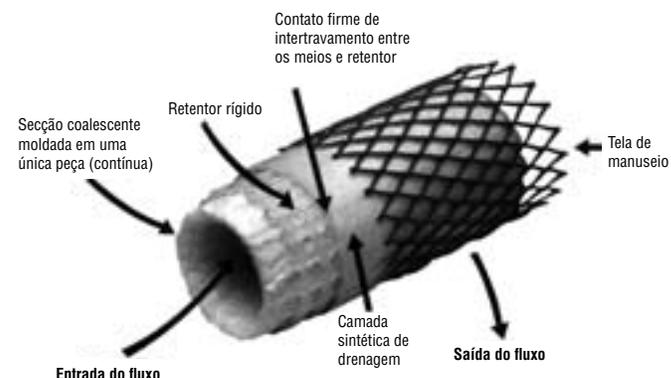
Curva estatística de tamanho de poros		Retentor	Camada de drenagem	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fibras de borosilicato grossas</li> <li>• Invólucro de proteção de nylon</li> <li>• Rede de manuseio</li> </ul>
Entrada do poro (tamanho aproximado de 8 - 10 µm)				
Saída do poro (tamanho aproximado de 40 - 80 µm)				

### Eficiência do filtro

A eficiência do filtro é medida pelo percentual de contaminantes de um tamanho de partículas específico capturado pelo filtro. A eficiência do filtro é importante, pois afeta não somente o desempenho de retenção de contaminante mas também a vida útil do filtro (maior eficiência requer maior capacidade de retenção de contaminantes).

Os valores nominais de eficiência de remoção de contaminantes variam de 90% a mais de 99,99%, oferecendo uma gama de capacidades apropriadas para as diversas necessidades, já que os meios filtrantes mais eficientes apresentam menor vida útil, em alguns casos torna-se mais conveniente sacrificar um pouco da eficiência em favor da economia. Em aplicações onde a alta eficiência e a vida útil longa são fundamentais, usa-se um pré-filtro para remover a maior quantidade de partículas sólidas, antes que essas atinjam o filtro coalescente. Este procedimento pode aumentar em até seis vezes a vida útil do filtro coalescente. Para um maior desempenho, selecione um pré-filtro com valor nominal absoluto de 3 µm.

### Construção do elemento



## Regulagem de pressão

Normalmente, um sistema de produção de ar comprimido atende a demanda de ar para vários equipamentos pneumáticos. Em todos estes equipamentos está atuando a mesma pressão. Isso nem sempre é possível, pois, se estivermos atuando um elemento pneumático com pressão maior do que realmente necessita, estaremos consumindo mais energia que a necessária.

Por outro lado, um grande número de equipamentos operando simultaneamente num determinado intervalo de tempo faz com que a pressão caia, devido ao pico de consumo ocorrido.

**Estes inconvenientes são evitados usando-se a válvula reguladora de pressão, ou simplesmente o regulador de pressão, que tem por função:**

- Compensar automaticamente o volume de ar requerido pelos equipamentos pneumáticos.
- Manter constante a pressão de trabalho (pressão secundária), independente das flutuações da pressão na entrada (pressão primária) quando acima do valor regulado. A pressão primária deve ser sempre superior à pressão secundária, independente dos picos.
- Funcionar como válvula de segurança.

## Regulador de pressão

### Descrição

Os reguladores foram projetados para proporcionar uma resposta rápida e uma regulagem de pressão acurada para o maior número de aplicações industriais. O uso do diafragma especialmente projetado resulta em um aumento significativo da vida útil do regulador, proporcionando baixos custos de manutenção.

**Suas principais características são:**

- Resposta rápida e regulagem precisa, devido a uma aspiração secundária e a válvula de assento incorporada.
- Grande capacidade de reversão de fluxo.
- Diafragma projetado para proporcionar um aumento da vida útil do produto.
- Dois orifícios destinados a manômetro, que podem ser usados como orifícios de saída.
- Fácil manutenção.

### Operação

O ar comprimido entra por (P) e pode sair por (P') apenas se a válvula de assento estiver aberta. A secção de passagem regulável está situada abaixo da válvula de assento (C). Girando totalmente a manopla (D) no sentido anti-horário (mola sem compressão), o conjunto da válvula de assento (C) estará fechado.

Girando a manopla no sentido horário, aplica-se uma carga numa mola calibrada de regulagem (A) fazendo com que o diafragma (B) e a válvula de assento (C) se desloquem para baixo, permitindo a passagem do fluxo de ar comprimido para a utilização (H).

A pressão sobre o diafragma (B) está balanceada através o orifício de equilíbrio (G) quando o regulador está em operação. A pressão secundária, ao exceder a pressão regulada, causará, por meio do orifício (G), ao diafragma (B), um movimento ascendente contra a mola de regulagem (A), abrindo o orifício de sangria (F) contido no diafragma.

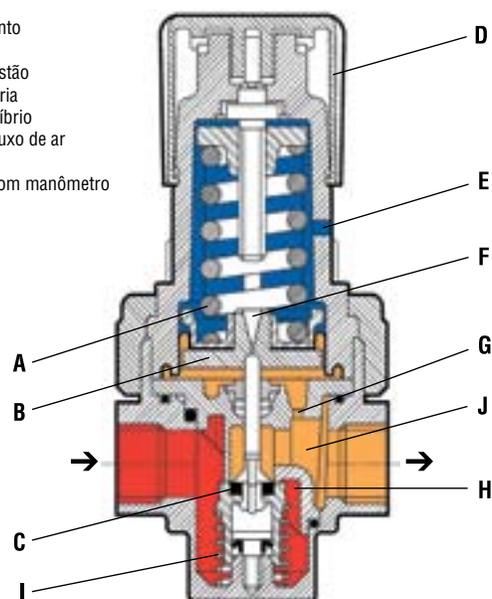
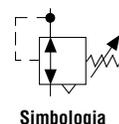
O excesso de ar é jogado para atmosfera através de um orifício (E) na tampa do regulador (somente para reguladores com sangria). Portanto, uma saída de pressão pré-regulada é um processo de abre-fecha da válvula de assento (C), que poderia causar certa vibração. Isso é evitado porque certos reguladores são equipados por um amortecimento (I) à mola ou a ar comprimido.

O dispositivo autocompensador (C-I) permite montar o regulador em qualquer posição, e confere ao equipamento um pequeno tempo de resposta.

A pressão de saída é alterada pela atuação sobre a manopla de regulagem, não importa se é para decréscimo - quando a pressão secundária regulada é maior, o ar excedente desta regulagem é automaticamente expulso para o exterior através do orifício (F) até a pressão desejada ser atingida - ou acréscimo - o aumento processa-se normalmente atuando-se a manopla e comprimindo-se a mola (A) da forma já mencionada; através de um manômetro (J) registram-se as pressões secundárias reguladas.

#### • Secção de um regulador de pressão com escape

- A - Mola
- B - Diafragma
- C - Válvula de assento
- D - Manopla
- E - Orifício de exaustão
- F - Orifício de sangria
- G - Orifício de equilíbrio
- H - Passagem do fluxo de ar
- I - Amortecimento
- J - Comunicação com manômetro



## Características técnicas

<b>Conexão</b>	1/4", 3/8", 1/2" e 3/4" NPT ou G
<b>Vazão (l/min)</b>	Vide informações adicionais
<b>Faixa de temperatura</b>	0 a +80°C
<b>Pressão primária</b>	Até 17,0 bar
<b>Pressão secundária</b>	0,14 a 8,5 bar 0,35 a 17,0 bar
<b>Peso</b>	0,8 kg (série 06) 1,0 kg (série 07)

## Materiais

<b>Corpo</b>	Zamac
<b>Haste de ajuste</b>	Aço
<b>Anel de fixação</b>	Plástico
<b>Diafragma</b>	NBR
<b>Manopla de regulagem</b>	Plástico
<b>Mola de regulagem</b>	Aço
<b>Mola do assento</b>	Aço

## Informações adicionais

**Vazão (pressão primária 7 bar e saída livre para a atmosfera)**

Conexão	SCFM		l/min		Cv	
	06	07	06	07	06	07
1/4"	85	ND	2.407	ND	1,52	ND
3/8"	120	175	3.398	4.955	2,14	3,12
1/2"	130	195	3.681	5.522	2,32	3,48
3/4"	ND	200	ND	5.633	ND	3,57

## Regulador de pressão sem escape

O regulador sem escape é semelhante ao visto anteriormente, mas apresenta algumas diferenças:

Não permite escape de ar devido a um aumento de pressão; o diafragma não é dotado do orifício de sangria (F), ele é maciço. Quando desejamos regular a pressão a um nível inferior em relação ao estabelecido, a pressão secundária deve apresentar um consumo para que a regulagem seja efetuada.

## Filtro/regulador conjugado

Há também válvulas reguladoras de pressão integradas com filtros, ideais para locais compactos.

## Descrição

Economiza espaço, pois oferece filtro e regulador conjugados para um desempenho otimizado. Grande eficiência na remoção de umidade.

## Operação

Girando a manopla (A) no sentido horário aplica-se uma carga na mola de regulagem (F), fazendo com que o diafragma (H) e o conjunto da válvula de assento (C) se desloquem para baixo, permitindo a passagem do fluxo de ar filtrado pelo orifício (I). A pressão sobre o diafragma (H) está balanceada quando o filtro/regulador conjugado está em operação, se a pressão secundária exceder a pressão regulada causará ao diafragma (H) um movimento ascendente contra a mola de regulagem (F), abrindo o orifício de sangria (B) contido no diafragma.

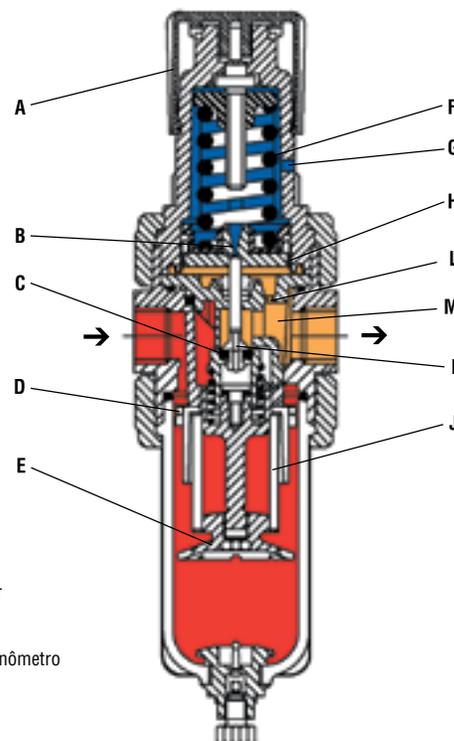
O excesso de ar é jogado para atmosfera através do orifício (G) na tampa do filtro/regulador conjugado (filtro/regulador conjugado com sangria). O primeiro estágio da filtração começa quando o ar comprimido flui através do defletor superior (D), o qual causa uma ação de turbilhonamento. As impurezas contidas no ar comprimido são jogadas contra a parede do copo devido a ação centrífuga causada pelo defletor superior (D). O defletor inferior (E) separa a umidade e as partículas sólidas depositadas no fundo do copo, evitando a reentrada das mesmas no sistema de ar comprimido. O segundo estágio de filtração ocorre quando o ar passa pelo elemento filtrante (J) onde as partículas menores são retidas. O ar passa então através da área do assento (I) para conexão de saída do produto.

### • Refil - filtro regulador

- A - Manopla
- B - Orifício de sangria
- C - Válvula de assento
- D - Defletor superior
- E - Defletor inferior
- F - Mola
- G - Orifício de exaustão
- H - Diafragma
- I - Passagem do fluxo de ar
- J - Elemento filtrante
- L - Orifício de equilíbrio
- M - Comunicação com o manômetro



Simbologia



## Manutenção - observar o seguinte:

Nunca limpar o regulador com estopa e sim com pano macio que não solte fiapos. Utilizar somente querosene para a lavagem.

Observar se a tela do filtro interno não está obstruída. Verificar a face de borracha do obturador (disco).

Se possuir marcas profundas demais ou estiver deslocada da posição, substituir todo o conjunto haste-disco. Verificar a extremidade da haste.

Se estiver arranhada ou marcada, proceder como acima. Inspeccionar o o-ring no orifício central do diafragma, para eliminar possíveis resíduos de impurezas.

Se estiver marcado ou mastigado, substituí-lo; não havendo possibilidade, trocar o diafragma. Inspeccionar o diafragma. Se houver rachaduras, substituí-lo. Inspeccionar a mola. Verificar se o parafuso de compressão da mola não está espanado.

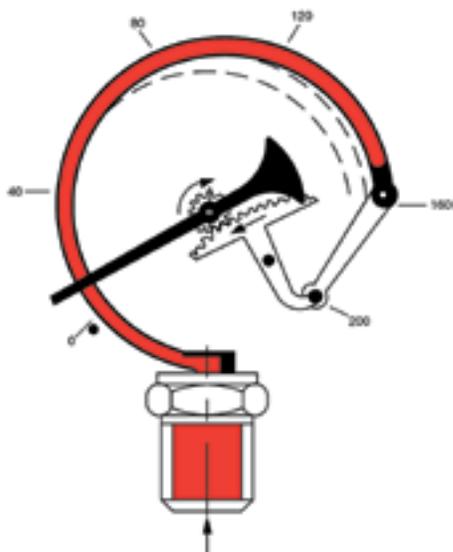
## Manômetros

São instrumentos utilizados para medir e indicar a intensidade de pressão do ar comprimido, óleo, etc.

Nos circuitos pneumáticos e hidráulicos, os manômetros são utilizados para indicar o ajuste de pressão no sistema.

### Existem dois tipos principais de manômetros:

- Manômetros capsulares (0 - 1000 mBar)
- Tipo de Bourdon
- Manômetro tipo tubo de Bourdon



Simbologia

## Tubo de Bourdon

Consiste em uma escala circular sobre a qual gira um ponteiro indicador ligado a um jogo de engrenagens e alavancas.

Este conjunto é ligado a um tubo recurvado, fechado em uma extremidade e aberto em outra, que está ligada com a entrada de pressão.

Aplicando-se pressão na entrada, o tubo tende a endireitar-se, articulando-se as alavancas com a engrenagem, transmitindo movimento para o indicador e registrando a pressão sobre a escala.

**Nota:** convém lembrar que existem dois tipos de pressão: absoluta e relativa (manométrica).

### Pressão absoluta

É a soma da pressão manométrica com a pressão atmosférica.

### Pressão relativa

É a pressão indicada nos manômetros, isenta da pressão atmosférica. Geralmente utilizada nas escalas dos manômetros, pois através dela as conversões de energia fornecem seus trabalhos.

## Lubrificação

Os sistemas pneumáticos e seus componentes são constituídos de partes possuidoras de movimentos relativos, estando, portanto, sujeitos a desgastes mútuos e consequente inutilização.

Para diminuir os efeitos desgastantes e as forças de atrito, a fim de facilitar os movimentos, os equipamentos devem ser lubrificados convenientemente, por meio do ar comprimido.

Lubrificação do ar comprimido é a mescla deste com uma quantidade de óleo lubrificante, utilizada para a lubrificação de partes mecânicas internas móveis que estão em contato direto com o ar.

Essa lubrificação deve ser efetuada de uma forma controlada e adequada, a fim de não causar obstáculos na passagem de ar, problemas nas guarnições, etc.

Além disso, esse lubrificante deve chegar a todos os componentes, mesmo que as linhas tenham circuitos sinuosos. Isso é conseguido desde que as partículas de óleo permaneçam em suspensão no fluxo, ou seja, não se depositem ao longo das paredes da linha.

O meio mais prático de efetuar este tipo de lubrificação é através do lubrificador.

## Lubrificador

### Descrição

Distribuição proporcional de óleo em uma larga faixa de fluxo de ar. Sistema de agulha assegura uma distribuição de óleo repetitiva. Permite o abastecimento do copo com a linha pressurizada.

### Operação

O ar comprimido flui através do lubrificador por dois caminhos. Em baixas vazões, a maior parte do ar flui através do orifício Venturi (B) e a outra parte flui defletindo a membrana de restrição (A) e ao mesmo tempo pressuriza o copo através do assento da esfera da placa inferior.

A velocidade do ar que flui através do orifício de Venturi (B) provoca uma depressão no orifício superior (F), que, somada à pressão positiva do copo através do tubo de sucção (E), faz com que o óleo escoe através do conjunto gotejador.

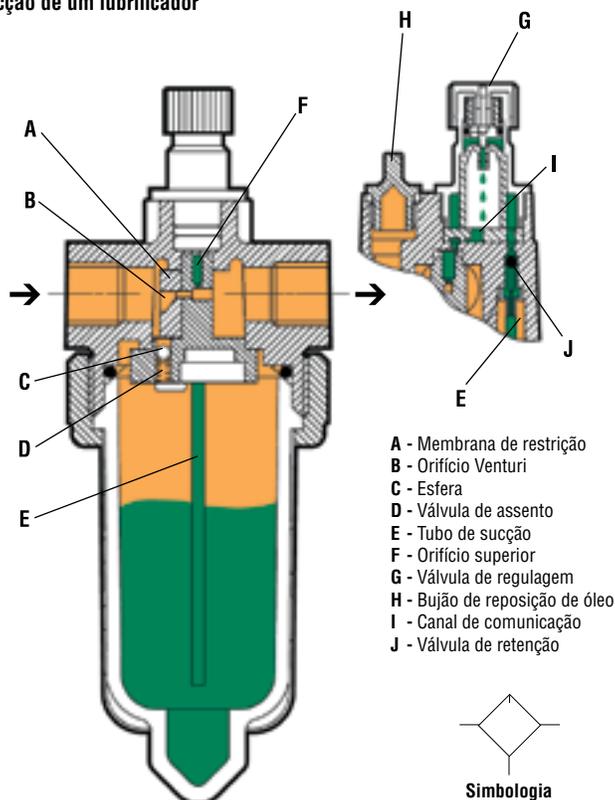
Esse fluxo é controlado através da válvula de regulagem (G) e o óleo goteja através da passagem (I), encontrando o fluxo de ar que passa através do Venturi (B), provocando assim sua pulverização.

Quando o fluxo de ar aumenta, a membrana de restrição (A) dificulta a passagem do ar, fazendo com que a maior parte passe pelo orifício de Venturi (B), assegurando assim que a distribuição de óleo aumente linearmente com o aumento da vazão de ar.

O copo pode ser preenchido com óleo sem precisar despressurizar a linha de ar, devido a ação da esfera (C). Quando o bujão de enchimento (H) é retirado, o ar contido no copo escapa para a atmosfera e a esfera (C) veda a passagem de ar para o copo, evitando assim sua pressurização.

Ao recolocar o bujão, uma pequena porção de ar entra no copo e quando este estiver totalmente pressurizado a lubrificação volta ao normal.

### • Secção de um lubrificador



### Manutenção

- Usar somente algodão para limpeza, não usar estopa.
- Lavar somente com querosene.
- Evitar preencher demasiadamente o copo com óleo.
- Verificar se as guarnições não estão danificadas.
- Evitar forçar o parafuso de controle de fluxo demasiadamente, ao tentar fechar a passagem de óleo.

### Características dos lubrificantes

Predominam os lubrificantes à base de petróleo, porém está havendo um incremento na utilização dos óleos sintéticos. Os óleos pertencem a três classes principais: parafínicos, naftênicos e aromáticos;

#### Parafínicos

Caracterizam-se, de modo geral, por um alto índice de viscosidade, alta estabilidade contra a oxidação, menor tendência à formação de vernizes, alto ponto de fluidez e baixa densidade.

#### Naftênicos

Apresentam baixo índice de viscosidade, menor estabilidade contra oxidação, maior tendência à formação de vernizes, ponto de fluidez mais baixo e densidade elevada. Entretanto, o seu poder solvente é melhor que o dos parafínicos e o tipo de carbono formado ao queimar é menos duro que o formado pelos primeiros. As características básicas podem ser

alteradas de acordo com o serviço, pois o produto final pode se apresentar sob a forma de óleo mineral puro, composto, com aditivos ou óleos emulsionáveis. Nem todos os lubrificantes são apropriados para a utilização nos sistemas pneumáticos, existem muitos óleos empregados que criam sérios inconvenientes para o perfeito funcionamento de válvulas, cilindros, etc.

A maior parte dos óleos contém aditivos especiais próprios para certos fins, mas inadequados para outras aplicações. Dois óleos podem parecer iguais perante certas propriedades físicas e se comportarem de maneira diferente perante diferentes materiais.

O óleo apropriado para sistemas pneumáticos deve conter antioxidante, ou seja, não deve oxidar-se ao ser nebulizado com o ar; deve conter aditivos antiespumantes para não formar espuma ao ser nebulizado. Outro fator importante para o óleo é o IV (índice de viscosidade), que deve ser mantido o mais uniforme possível com as variações de temperatura.

Um fator determinante na seleção do tipo de óleo mais adequado é o fato das guarnições dos componentes pneumáticos serem de borracha nitrílica (NBR). O óleo não deve alterar o estado do material.

Com isso, queremos nos referir ao ponto de Anilina do óleo, que pode provocar dilatação, contração e amolecimento das guarnições. O ponto de anilina é definido como a temperatura na qual tem início a mistura de óleo de anilina com o óleo considerado.

Nas lubrificações pneumáticas o ponto de anilina não deve ser inferior a 90°C (194°F) e nem superior a 100°C (212°F). Um sistema lubrificado adequadamente não apresentará tais inconvenientes em relação às guarnições.

## Óleos recomendados

Fabricante	Óleo
Shell	Shell Tellus C-10
Esso	Turbine Oil-32
	Spinesso-22
Mobil Oil	Mobil Oil DTE-24
Valvoline	Valvoline R-60
Castrol	Castrol Hyspin AWS-32
Lubrax	HR 68 EP
	Ind CL 45 Of
Texaco	Kock Tex-100

## Características técnicas

<b>Conexão</b>	1/4", 3/8", 1/2" e 3/4" NPT ou G
<b>Vazão (l/min)</b>	Vide informações adicionais
<b>Vazão mínima para lubrificação</b>	14 l/min a 7 bar
<b>Faixa de temperatura</b>	0 a +52°C (copo de policarbonato) 0 a +80°C (copo metálico)
<b>Faixa de pressão</b>	0 a 10 bar (copo de policarbonato) 0 a 17 bar (copo metálico)
<b>Capacidade do copo</b>	0,08 l (série 06) 0,16 l (série 07)
<b>Peso</b>	0,6 kg (série 06) 1,2 kg (série 07)

## Materiais

<b>Corpo</b>	Zamac
<b>Copo</b>	Policarbonato transparente Zamac (copo metálico)
<b>Protetor do copo</b>	Aço
<b>Anel de fixação do copo</b>	Plástico (policarbonato série 06/07 e metálico série 06) Alumínio (copo metálico série 07)
<b>Vedações</b>	NBR
<b>Visor do copo metálico</b>	Poliamida

## Informações adicionais

### Vazão (pressão primária 7 bar e saída livre para a atmosfera)

Conexão	SCFM		l/min		Cv	
	06	07	06	07	06	07
1/4"	100	ND	2.832	ND	1,78	ND
3/8"	220	230	6.230	6.513	3,93	4,11
1/2"	305	310	8.636	8.778	5,45	5,53
3/4"	ND	320	ND	9.061	ND	5,71



**Método CV para gases**

**Identificação das válvulas**

**Tipos de acionamentos**

**Tipos construtivos**

**Tipos de válvulas de controle direcional**



## Válvulas

A válvula é um componente do circuito pneumático que se destina a controlar a direção, pressão e/ou vazão do ar comprimido. Elas podem ser de controle direcional de 2, 3, 4 ou 5 vias, reguladores de vazão ou pressão e de bloqueio, com diversos tipos de atuadores. A Parker Hannifin também produz válvulas para outros fluidos como água, óleo, vapor, ácidos, etc.

### Coefficiente de vazão

A vazão de uma válvula é o volume de fluido que pode passar através dela em um determinado tempo. A maneira padronizada para especificar a vazão de uma válvula é através dos coeficientes Cv e Kv, os quais permitem a seleção de válvulas por um método prático, dimensionando-as corretamente para cada caso em particular.

O Cv é definido como sendo o número de galões (USA) de água que passam pela válvula em um minuto, a temperatura de 68°F, provocando uma queda de pressão de 1 psig. Para o Kv a definição é a mesma, porém alteram-se as unidades, ou seja, vazão em l/min, pressão em bar e temperatura em °C.

A vazão efetiva de uma válvula depende de vários fatores, entre os quais a pressão absoluta na saída, temperatura e queda de pressão admitida.

A determinação dos fatores Cv e Kv obedece condições normalizadas como, por exemplo, o nível constante de água em relação à válvula, distância e posição dos instrumentos e detalhes sobre a tomada de pressão.

$$Kv = 0,8547 Cv$$

### Método Cv para gases

$$Cv = \frac{Q}{22,48 \sqrt{\frac{\Delta P \times (P_1 - \Delta P + Pa)}{T_1 \times G}}}$$

Onde:

#### 1 - No sistema americano

- Cv = Coeficiente de vazão
- Q = Vazão em SCFM a 14,7 psig, 68°F, 36% umidade relativa
- $\Delta P$  = Queda de pressão admitida em psig
- Pa = Pressão atmosférica em psig (14,7 psig)
- P<sub>1</sub> = Pressão de alimentação (pressão de trabalho) em psig
- T<sub>1</sub> = Temperatura absoluta em °R (Rankine)
  
- °R = °F + 460
  
- G = Gravidade específica do gás (G ar = 1)
- G =  $\frac{\text{Peso molecular do gás}}{\text{Peso molecular do ar}}$

#### 2 - No sistema internacional de unidades (S.I.)

- Cv = Coeficiente de vazão
- Q = Vazão em l/s a 760 mm Hg, 20°C, 36% umidade relativa
- $\Delta P$  = Queda de pressão admitida em bar
- Pa = Pressão atmosférica em bar (1,013 bar)
- P<sub>1</sub> = Pressão de alimentação (pressão de trabalho) em bar
- T<sub>1</sub> = Temperatura absoluta em K (Kelvin)
  
- K = °C + 273
  
- G = Gravidade específica do gás (G ar = 1)

## Gráfico para coeficiente de vazão

As curvas de vazão mostradas no gráfico são para uma válvula teórica com  $C_v = 1$  e para o ar nas condições normais de temperatura e pressão (20°C, 760 mm Hg e 36% umidade relativa).

Para se calcular a vazão de uma válvula conhecendo-se a pressão inicial, devemos seguir a curva correspondente a esta pressão até o eixo vertical do gráfico e ler diretamente o valor.

Multiplicar esse valor de vazão (para  $C_v = 1$ ) pelo  $C_v$  da válvula escolhido para se obter a sua vazão real.

### Exemplo:

Pressão inicial = 7 bar  
 Válvula escolhida  $C_v = 1,8$

Para  $C_v = 1$ , do gráfico obtemos  $Q = 26,42$  l/s  
 Para  $C_v = 1,8$  a vazão real será:  
 $Q_r = 1,8 \times 26,42$  l/s = 47,56 l/s

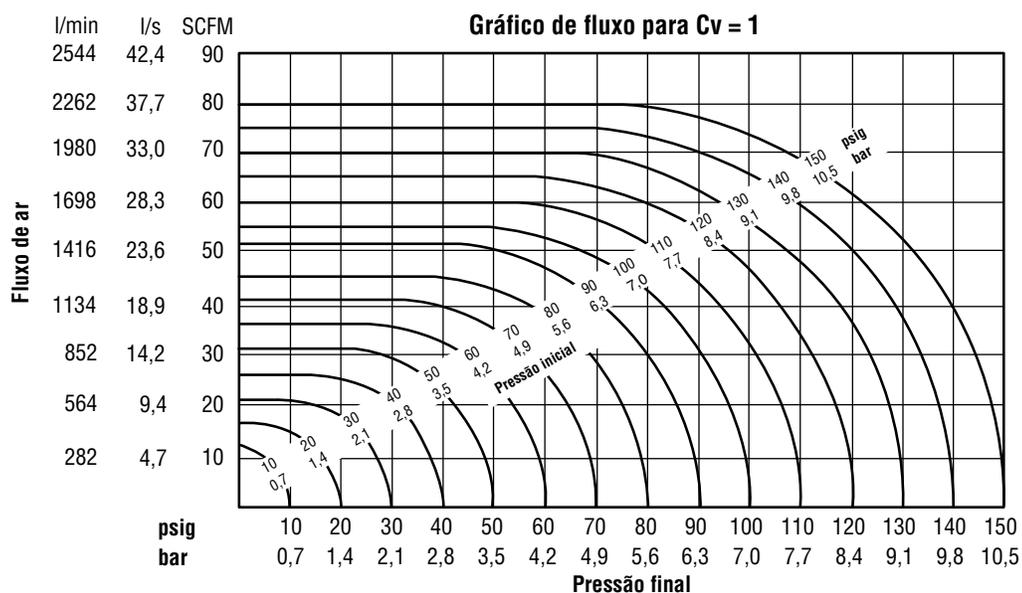
Para se conhecer a vazão de uma válvula a uma pressão final específica, selecionar o valor da pressão final desejada no eixo horizontal do gráfico, seguir a linha vertical até a intersecção com a curva de pressão inicial e, a partir deste ponto, seguir uma linha horizontal até o eixo vertical lendo-se diretamente a vazão.

Multiplicar o valor obtido pelo  $C_v$  da válvula escolhida para se obter a vazão final.

### Exemplo:

Pressão inicial = 6,3 bar (90 psig)  
 Pressão final = 5,6 bar (80 psig)  
 Válvula escolhida  $C_v = 1,8$

Para  $C_v = 1$ , do gráfico, obtemos  $Q = 14,2$  l/s  
 Para  $C_v = 1,8$  a vazão real será:  
 $Q_r = 14,2 \times 1,8 = 25,6$  l/s



## Seleção de válvula através de fórmula simplificada

Na fórmula do Cv, a vazão Q pode ser substituída pelo consumo de ar de um cilindro para executar o movimento de avanço ou retorno em um determinado tempo. O tempo escolhido é o crítico, ou seja, aquele que tem prioridade no trabalho a ser executado.

$$Cv = \frac{14,7 + P}{14,7} \times a \times Ct \times 60$$

$$Cv = \frac{a \times Ct \times A \times Fc}{tc \times 29}$$

$$22,48 \sqrt{\frac{\Delta P \times (P_1 - \Delta P + Pa)}{T_1 \times G}}$$

Onde:

- a = Área interna do cilindro em polegadas quadradas (in<sup>2</sup>)
- Ct = Curso de trabalho em polegadas (in)
- A = Constante conforme tabela  $\frac{P + 14,7}{P + 14,7}$
- Fc = Fator de compressão: tabela ou  $Fc = \frac{P + 14,7}{P + 14,7}$
- P = Pressão de entrada em psig
- tc = Tempo para realização do curso (avanço ou retorno) em segundos (s)

Pressão de entrada bar	Fator de compressão	Constante "A" para várias quedas de pressão			
		Queda de pressão: Δp			
		0,14 bar	0,35 bar	0,70 bar	1,40 bar
0,70	1,7	0,156	0,103	-	-
1,40	2,4	0,126	0,084	0,065	-
2,00	3,0	0,111	0,073	0,055	0,046
2,76	3,7	0,100	0,065	0,048	0,039
3,45	4,4	0,091	0,059	0,044	0,034
4,14	5,1	0,085	0,055	0,040	0,031
4,83	5,8	0,079	0,051	0,037	0,028
5,52	6,4	0,075	0,048	0,035	0,026
6,20	7,1	0,071	0,046	0,033	0,025
6,90	7,8	0,068	0,044	0,032	0,023
7,60	8,5	0,065	0,042	0,030	0,023
8,30	9,2	0,063	0,040	0,029	0,021

## Exemplo

Um cilindro pneumático de diâmetro 4" e curso de 16" deve transportar uma peça num tempo máximo de 2 s, para que a produção seja atingida. A válvula direcional é alimentada com 80 psig e é admitida uma queda de pressão máxima de 10 psig para que a força do cilindro seja compatível com o trabalho.

### Pode-se determinar o Cv da válvula.

- Ø = 4" → a = 12,566 in<sup>2</sup>
- Ct = 16"
- tc = 2s
- P<sub>1</sub> = 80 psig = 5,52 bar
- ΔP = 10 psig = 0,7 bar

### Da tabela:

A = 0,035  
 Fc = 6,4

$$Cv = \frac{a \times Ct \times A \times Fc}{tc \times 29}$$

$$Cv = \frac{12,566 \times 16 \times 0,035 \times 6,4}{2 \times 29}$$

**Cv = 0,78**

## Válvulas de Controle Direcional



Os cilindros pneumáticos, componentes para máquinas de produção, para desenvolverem suas ações produtivas, devem ser alimentados ou descarregados convenientemente, no instante em que desejarmos, ou de conformidade com o sistema programado.

Portanto, basicamente, de acordo com seu tipo, as válvulas servem para orientar os fluxos de ar, impor bloqueios, controlar suas intensidades de vazão ou pressão.

**Para facilidade de estudo, as válvulas pneumáticas foram classificadas nos seguintes grupos:**

- Válvulas de controle direcional
- Válvulas de bloqueio (anti-retorno)
- Válvulas de controle de fluxo
- Válvulas de controle de pressão

Cada grupo se refere ao tipo de trabalho a que se destina mais adequadamente.

Válvulas de controle direcional têm por função orientar a direção que o fluxo de ar deve seguir, a fim de realizar um trabalho proposto.

## Identificação das Válvulas

**Para um conhecimento perfeito de uma válvula direcional, deve-se levar em conta os seguintes dados:**

- Posição inicial
- Número de posições
- Número de vias
- Tipo de acionamento (comando)
- Tipo de retorno
- Vazão

Além destes, ainda merece ser considerado o tipo construtivo.

## O que vem a ser número de posições?

É a quantidade de manobras distintas que uma válvulas direcional pode executar ou permanecer sob a ação de seu acionamento.

**Nestas condições, a torneira, que é uma válvula, tem duas posições: ora permite passagem de água, ora não permite.**

- Norma para representação: CETOP - Comitê Europeu de Transmissão Óleo - Hidráulica e Pneumática.
- ISO: Organização Internacional de Normalização

**As válvulas direcionais são sempre representadas por um retângulo.**

- Este retângulo é dividido em quadrados.
- O número de quadrados representados na simbologia é igual ao número de posições da válvula, representando a quantidade de movimentos que executa através de acionamentos.



2 posições



3 posições

## Número de vias

É o número de conexões de trabalho que a válvula possui. São consideradas como vias a conexão de entrada de pressão, conexões de utilização e as de escape.

**Para fácil compreensão do número de vias de uma válvula de controle direcional podemos também considerar que:**



Passagem = 02 vias

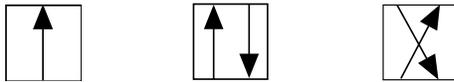


Bloqueio = 01 via

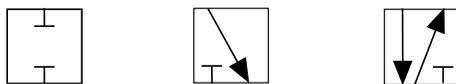
## Direção de fluxo

Nos quadros representativos das posições, encontram-se símbolos distintos:

As setas indicam a interligação interna das conexões, mas não necessariamente o sentido de fluxo.



## Passagem bloqueada



## Escape não provido para conexão (não canalizado ou livre)

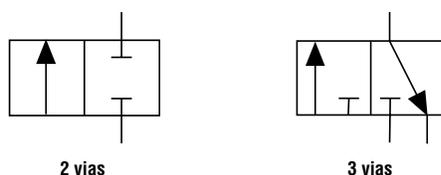


## Escape provido para conexão (canalizado)



Uma regra prática para a determinação do número de vias consiste em separar um dos quadrados (posição) e verificar quantas vezes o(s) símbolo(s) interno(s) toca(m) os lados do quadro, obtendo-se, assim, o número de orifícios e em correspondência o número de vias.

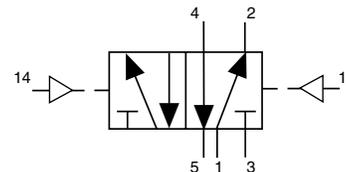
Preferencialmente, os pontos de conexão deverão ser contados no quadro da posição inicial.



## Identificação dos orifícios da válvula

As identificações dos orifícios de uma válvula pneumática, reguladores, filtros, etc., têm apresentado uma grande diversificação de indústria para indústria, sendo que cada produtor adota seu próprio método, não havendo a preocupação de utilizar uma padronização universal. Em 1976, o CETOP - Comitê Europeu de Transmissão Óleo-Hidráulica e Pneumática, propôs um método universal para a identificação dos orifícios aos fabricantes deste tipo de equipamento.

O código, apresentado pelo CETOP, vem sendo estudado para que se torne uma norma universal através da Organização Internacional de Normalização - ISO. A finalidade do código é fazer com que o usuário tenha uma fácil instalação dos componentes, relacionando as marcas dos orifícios no circuito com as marcas contidas nas válvulas, identificando claramente a função de cada orifício. Essa proposta é numérica, conforme mostra.



## Os orifícios são identificados como segue:

- **Nº 1 - alimentação:** orifício de suprimento principal.
- **Nº 2 - utilização, saída:** orifício de aplicação em válvulas de 2/2, 3/2 e 3/3.
- **Nºs 2 e 4 - utilização, saída:** orifícios de aplicação em válvulas 4/2, 4/3, 5/2 e 5/3.
- **Nº 3 - escape ou exaustão:** orifícios de liberação do ar utilizado em válvulas 3/2, 3/3, 4/2 e 4/3.
- **Nºs 3 e 5 - escape ou exaustão:** orifício de liberação do ar utilizado em válvulas 5/2 e 5/3.
- **Orifício número 1 corresponde ao suprimento principal; 2 e 4 são aplicações; 3 e 5 escapes.**
- **Orifícios de pilotagem são identificados da seguinte forma:** 10, 12 e 14. Estas referências baseiam-se na identificação do orifício de alimentação 1.
- **Nº 10:** indica um orifício de pilotagem que, ao ser influenciado, isola, bloqueia, o orifício de alimentação.
- **Nº 12:** liga a alimentação 1 com o orifício de utilização 2, quando ocorrer o comando.
- **Nº 14:** comunica a alimentação 1 com o orifício de utilização 4, quando ocorrer a pilotagem.

Quando a válvula assume sua posição inicial automaticamente (retorno por mola, pressão interna) não há identificação no símbolo.

## Identificação dos orifícios - meio literal

Em muitas válvulas, a função dos orifícios é identificada literalmente. Isso se deve principalmente às normas DIN (DEUTSCHE NORMEN), que desde março de 1996 vigoram na Bélgica, Alemanha, França, Suécia, Dinamarca, Noruega e outros países.

**Segundo a Norma DIN 24.300, Blatt 3, Seite 2, Nr. 0.4. de março de 1966, a identificação dos orifícios é a seguinte:**

- Linha de trabalho (utilização): **A, B e C**
- Conexão de pressão (alimentação): **P**
- Escape ao exterior do ar comprimido utilizado pelos equipamentos pneumáticos (escape, exaustão): **R, S e T**
- Drenagem de líquido: **L**
- Linha para transmissão da energia de comando (linhas de pilotagem): **X, Y e Z**

Os escapes são representados também pela letra E, seguida da respectiva letra que identifica a utilização (normas N.F.P.A.)

### Exemplo:

**EA** - significa que os orifícios em questão são a exaustão do ponto de utilização A.

**EB** - escape do ar utilizado pelo orifício B. A letra D, quando utilizada, representa orifício de escape do ar de comando interno.

**Resumidamente, temos na tabela a identificação dos orifícios de uma válvula direcional.**

Orifício norma DIN 24300			Norma ISO 1219			
Pressão	P		1			
Utilização	A	B	C	2	4	6
Escape	R	S	T	3	5	7
Pilotagem	X	Y	Z	10	12	14

## Acionamentos ou comandos

As válvulas exigem um agente externo ou interno que desloque suas partes internas de uma posição para outra, ou seja, que altere as direções do fluxo, efetue os bloqueios e liberação de escapes.

**Os elementos responsáveis por tais alterações são os acionamentos, que podem ser classificados em:**

- Comando direto
- Comando indireto

### Comando direto

É assim definido quando a força de acionamento atua diretamente sobre qualquer mecanismo que cause a inversão da válvula.

### Comando indireto

É assim definido quando a força de acionamento atua sobre qualquer dispositivo intermediário, o qual libera o comando principal que, por sua vez, é responsável pela inversão da válvula. Estes acionamentos são também chamados de combinados, servo, etc.

## Tipos de acionamentos e comandos

**Os tipos de acionamentos são diversificados e podem ser:**

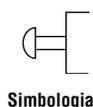
- Musculares - mecânicos - pneumáticos - elétricos
- Combinados

Estes elementos são representados por símbolos normalizados e são escolhidos conforme a necessidade da aplicação da válvula direcional.

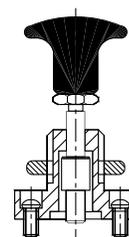
### Acionamentos musculares

As válvulas dotadas deste tipo de acionamento são conhecidas como válvulas de painel. São acionamentos que indicam um circuito, findam uma cadeia de operações, proporcionam condições de segurança e emergência. A mudança da válvula é realizada geralmente pelo operador do sistema. Os principais tipos de acionamentos musculares são mostrados nas figuras abaixo.

#### • Botão



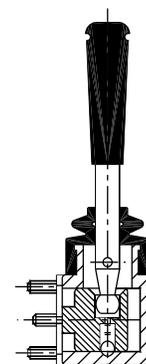
Simbologia



#### • Alavanca



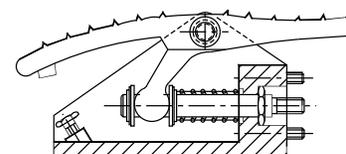
Simbologia



#### • Pedal



Simbologia



## Acionamentos mecânicos

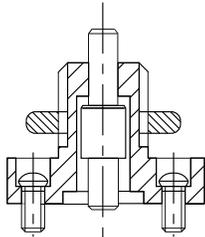
Com a crescente introdução de sistemas automáticos, as válvulas acionadas por uma parte móvel da máquina adquirem uma grande importância.

O comando da válvula é conseguido através de um contato mecânico sobre o acionamento, colocado estrategicamente ao longo de um movimento qualquer, para permitir o desenrolar de seqüências operacionais. Comumente, as válvulas com este tipo de acionamento recebem o nome de válvulas fim de curso.

### • Pino



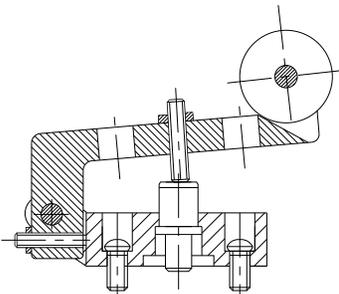
Simbologia



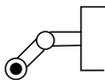
### • Rolete



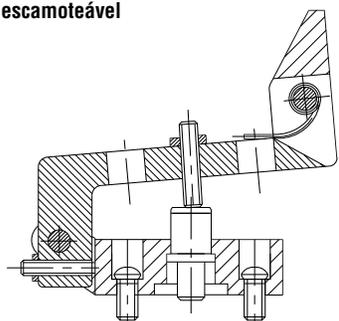
Simbologia



### • Gatilho ou rolete escamoteável



Simbologia



## Posicionamento das válvulas com acionamentos mecânicos

As válvulas devem estar situadas o mais próximo possível ou diretamente acopladas aos equipamentos comandados (cilindros, motores, etc.), para que as tubulações secundárias sejam bem curtas evitando, assim, consumos inúteis de ar comprimido e perdas de pressão, conferindo ao sistema um tempo de resposta reduzido.

Para as válvulas acionadas mecanicamente, é indispensável efetuar um posicionamento adequado, garantindo um comando seguro e perfeito, mesmo depois de muito tempo.

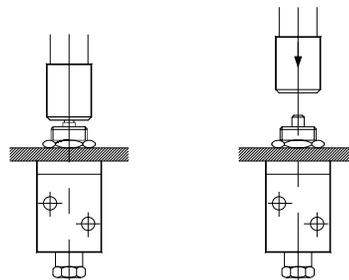
## Acionamento por pino

Quando um mecanismo móvel é dotado de movimento retilíneo, sem possibilidades de ultrapassar um limite e ao fim do movimento deve acionar uma válvula, o recomendado é o acionamento por pino, que recebe um ataque frontal.

Ao posicionar a válvula, deve-se ter o cuidado de deixar uma folga, após o curso de acionamento, com relação ao curso final do mecanismo, para evitar inutilização da válvula devido a inúteis e violentas solicitações mecânicas.

Enquanto durar a ação sobre o pino, a válvula permanece comutada (acionada).

### • Posicionamento do acionamento tipo pino



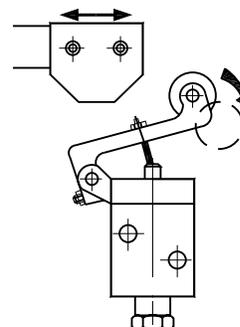
## Acionamento por rolete

Se a válvula necessita ser acionada por um mecanismo com movimento rotativo, retilíneo, com ou sem avanço anterior, é aconselhável utilizar o acionamento por rolete, para evitar atritos inúteis e solicitações danosas em relação às partes da válvula.

O rolete, quando posicionado no fim de curso, funciona como pino, mas recebe ataque lateral na maioria das vezes.

Numa posição intermediária, receberá comando toda vez que o mecanismo em movimento passar por cima, independentemente do sentido do movimento.

### • Posicionamento do acionamento tipo rolete



## Gatilho (rolete escamoteável)

Utilizado nas posições intermediárias ou fim de curso, onde podem ocorrer problemas de "contrapressão".

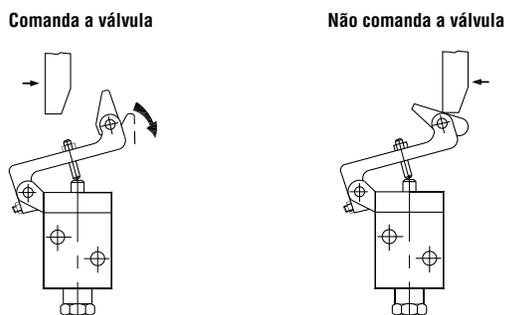
O posicionamento no final de curso, com leve afastamento, evita que permaneça constantemente acionado, como o pino e o rolete.

Difere dos outros por permitir o acionamento da válvula em um sentido do movimento, emitindo um sinal pneumático breve.

Quando o mecanismo em movimento atua sobre o acionamento causa um travamento, provocando o deslocamento das partes internas da válvula.

No sentido oposto ao de comando, o mecanismo causa a rotação do acionamento, eliminando qualquer possibilidade de comandar a válvula.

### • Posicionamento do acionamento tipo gatilho



É importante ressaltar que a emissão do sinal pneumático, sendo breve, não deve percorrer longas distâncias.

A comutação da válvula e a emissão do sinal estão em função de sua construção, principalmente da velocidade com que é acionada e do comprimento do mecanismo que irá acioná-la.

## Acionamentos pneumáticos

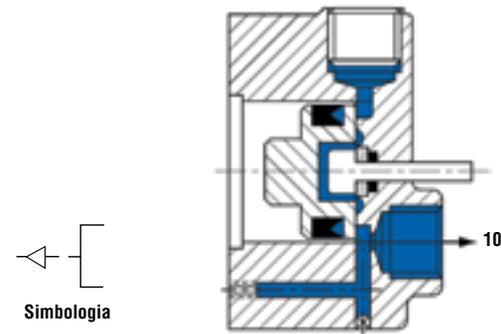
As válvulas equipadas com este tipo de acionamento são comutadas pela ação do ar comprimido, proveniente de um sinal preparado pelo circuito e emitido por outra válvula.

### Nos acionamentos pneumáticos destacam-se:

## Comando direto por alívio de pressão (piloto negativo)

- Os pistões são pressurizados com o ar comprimido proveniente da alimentação. Um equilíbrio de forças é estabelecido na válvula; ao se processar a despressurização de um dos pistões, ocorre a inversão da válvula.

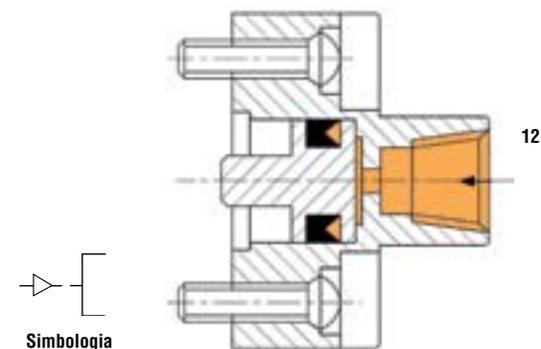
### • Piloto negativo



## Comando direto por aplicação de pressão (piloto positivo)

- Um impulso de pressão, proveniente de um comando externo, é aplicado diretamente sobre um pistão, acionando a válvula.

### • Piloto positivo



## Comando direto por diferencial de áreas

A pressão de comando atua em áreas diferentes, possibilitando a existência de um sinal prioritário e outro supressivo.

## Diafragma

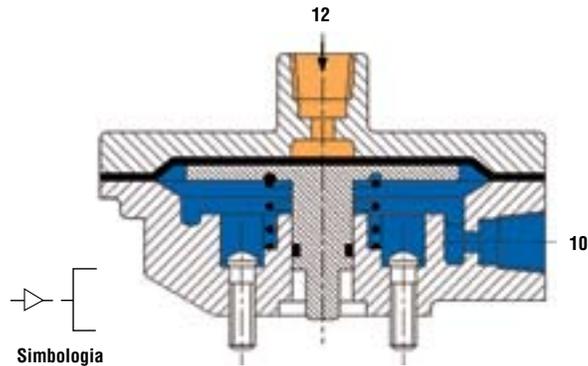
A grande vantagem está na pressão de comando; devido à grande área da membrana, pode trabalhar com baixas pressões.

O princípio de atuação é bem semelhante ao de um piloto positivo.

## Aplicações freqüentes

Substituição de sistemas eletrônicos e elétricos que são utilizados na automatização de fábricas de explosivos, produtos solventes, devido à sensibilidade que apresentam no controle de processos.

- **Diafragma**



## Acionamentos elétricos

A operação das válvulas é efetuada por meio de sinais elétricos, provenientes de chaves fim de curso, pressostatos, temporizadores, etc.

São de grande utilização onde a rapidez dos sinais de comando é o fator importante, quando os circuitos são complicados e as distâncias são longas entre o local emissor e o receptor.

## Acionamentos combinados

É comum a utilização da própria energia do ar comprimido para acionar as válvulas. Podemos comunicar o ar de alimentação da válvula a um acionamento auxiliar que permite a ação do ar sobre o comando da válvula ou corta a comunicação, deixando-a livre para a operação de retorno.

Os acionamentos tidos como combinados são classificados também como servo piloto, comando prévio e indireto. Isso se fundamenta na aplicação de um acionamento (pré-comando) que comanda a válvula principal, responsável pela execução da operação.

Quando é efetuada a alimentação da válvula principal, a que realizará o comando dos conversores de energia, pode-se emitir ou desviar um sinal através de um canal interno ou conexão externa, que ficará retido, direcionando-o para efetuar o acionamento da válvula principal, que posteriormente é colocada para exaustão.

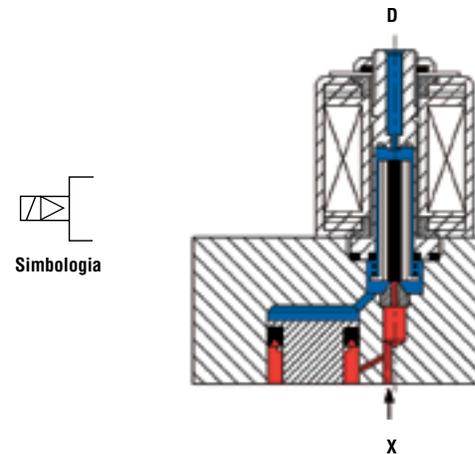
As válvulas de pré-comando são geralmente elétricas (solenóides), pneumáticas (piloto), manuais (botão), mecânicas (came ou esfera).

A seguir, são mostrados alguns tipos de acionamentos combinados.

## Solenóide e piloto interno

Quando o solenóide é energizado, o campo magnético criado desloca o induzido, liberando o piloto interno X, o qual realiza o acionamento da válvula.

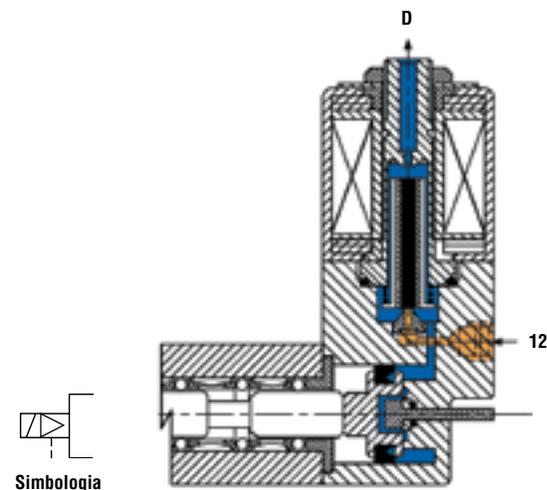
- **Acionamento combinado - elétrico e pneumático**



## Solenóide e piloto externo

Idêntico ao anterior, porém a pressão piloto é suprida externamente.

- **Acionamento combinado - elétrico e pneumático**

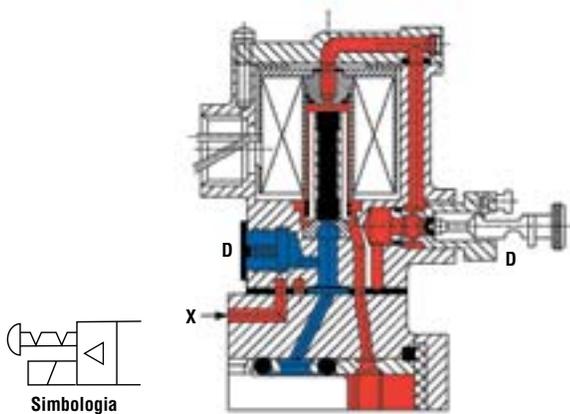


## Solenóide e piloto ou botão

A válvula principal pode ser comandada por meio da eletricidade, a qual cria um campo magnético, causando o afastamento induzido do assento e liberando a pressão X que aciona a válvula. Pode ser acionada através do botão, o qual despressuriza a válvula internamente.

O acionamento por botão conjugado ao elétrico é de grande importância porque permite testar o circuito, sem necessidade de energizar o comando elétrico, permitindo continuidade de operação quando faltar energia elétrica.

- Acionamento combinado - muscular ou elétrico e pneumático



## Tipos construtivos

As válvulas direcionais, segundo o tipo construtivo, são divididas em 3 grupos:

- Válvula de distribuidor axial ou spool
- Válvula poppet
- Válvula poppet - spool

### Válvula de distribuidor axial

São dotadas de um êmbolo cilíndrico, metálico e polido, que se desloca axialmente no seu interior, guiado por espaçadores e guarnições sintéticas que, além de guiar, são responsáveis pela vedação. O deslocamento do êmbolo seleciona a passagem do fluxo de ar através dos sulcos que possui.

Seu curso de comando é mais longo que o das válvulas tipo poppet, apresentando, contudo, diversas vantagens:

Inexistência de vazamentos internos durante as mudanças de posição, permite grande intercâmbio entre os tipos de acionamentos, requer pequeno esforço ao ser acionada, dotada de boa vazão e pode ser aplicada com diferentes tipos de fluidos.

## Válvulas poppet

Pode ser do tipo assento com disco ou assento com cone

São válvulas de funcionamento simples, constituídas de um mecanismo responsável pelo deslocamento de uma esfera, disco ou cone obturador de seu assento, causando a liberação ou bloqueio das passagens que comunicam o ar com as conexões.

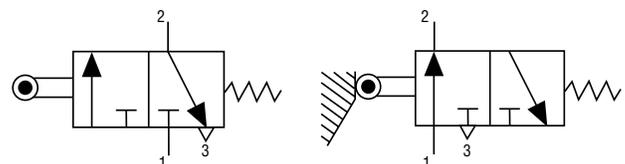
São válvulas de resposta rápida, devido ao pequeno curso de deslocamento, podendo trabalhar isentas de lubrificação e são dotadas de boa vazão.

## Válvulas poppet-spool

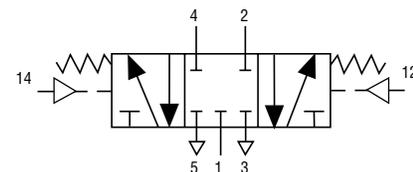
Possuem um êmbolo que se desloca axialmente sob guarnições que realizam a vedação das câmaras internas. Conforme o deslocamento, o êmbolo permite abrir ou bloquear a passagem do ar devido ao afastamento dos assentos. Desta forma a válvula realiza funções do tipo poppet e spool para direcionar o ar.

## Denominação de uma válvula direcional

Nas válvulas de duas posições, as ligações são feitas no quadro do "retorno" (direita do símbolo), quando a válvula não estiver acionada. Quando acionada (presa em fim de curso na posição inicial), as ligações são feitas no quadro de acionamento (à esquerda do símbolo).



- Nas válvulas de três posições, as ligações são feitas no quadro central (posição neutra) quando não acionadas, ou no quadro correspondente, quando acionadas.



- O quadro (posição) onde as ligações são feitas, simbolicamente é fixo. Movimenta-se o quadro livre de ligações.

**Posição zero ou repouso**

É a posição adotada pelas partes internas da válvula, quando não conectada nem acionada.

**Posição inicial ou partida**

É a posição que uma válvula, um cilindro, etc., ocupam após serem instalados em um sistema pneumático, pressurizado ou energizado.

Nesta posição se inicia a seqüência de operações previstas e geralmente são indicados a entrada de ar comprimido, escapes e utilizações.

**Em um circuito**

Todas as válvulas e cilindros são sempre representados em sua posição inicial.

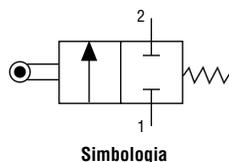
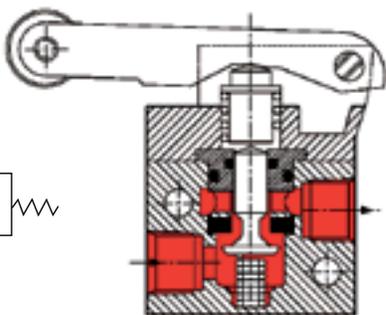
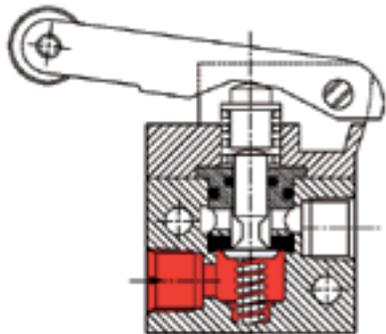
## Tipos de válvulas de controle direcionais

**2/2 - Tipo assento com disco**

Uma haste com disco na extremidade é mantida contra um assento de material sintético, evitando a passagem do ar comprimido. O disco é forçado contra o assento por uma mola, auxiliada posteriormente pela entrada do ar.

Efetuando-se o acionamento, a haste e o disco são deslocados, permitindo o fluxo de ar. Cessado o acionamento, ocorre bloqueio do fluxo pela ação da mola de retorno.

- Válvula de controle direcional 2/2 acionada por rolete, retorno por mola, N.F., tipo assento com disco.

**2/2 - Tipo spool**

Nesta válvula, o distribuidor axial (êmbolo) se desloca com movimentos longitudinais sobre espaçadores e anéis de vedação tipo o-ring, permitindo ou não comunicação entre a conexão de alimentação e a utilização.

Quanto à posição inicial, esta pode ser fechada ou aberta. O êmbolo deve possuir uma superfície bem lisa e sem defeitos, a fim de que os anéis não sejam prejudicados e realizem uma boa vedação.

Quanto ao acionamento, podem ser musculares, mecânicos, pneumáticos e elétricos.

**2/2 - Acionada por solenóide ação indireta servocomandada por diafragma**

Quando a válvula é alimentada, a pressão atua na parte superior do diafragma, ao passar por alguns orifícios existentes na membrana, mantendo-a em sua sede, auxiliado pela mola posicionadora do induzido, vedando, assim, a passagem de fluxo.

No local onde o induzido apóia-se, existe um orifício piloto, o qual é mantido bloqueado, enquanto o solenóide não for energizado.

Energizando-se o solenóide, o induzido é atraído, liberando o orifício piloto, por onde ocorre o escape do ar da parte superior do diafragma, o que provoca um desequilíbrio de pressão.

A pressão na parte inferior desloca o diafragma e libera o fluxo para a utilização. Assim que o sinal elétrico é eliminado, o fluxo é interrompido pela ação da mola e posteriormente pela pressão.

**Exemplo de aplicação de válvulas 2/2:**

- Em comandos de válvulas acionadas por alívio de pressão
- Controle e passa-não-passa
- Válvulas de fechamento (semelhantes a registros), etc.

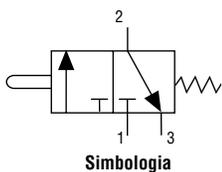
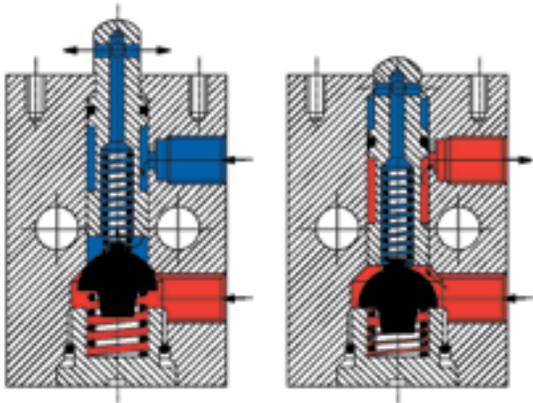
### 3/2 - Tipo assento com cone

Um corpo retangular abriga num furo interno uma haste perfurada, molas e um cone obturador. Estão dispostos de tal maneira que, ao se realizar a alimentação, a pressão mantém o cone obturador em seu assento, auxiliada por uma mola.

Pressionando-se o acionamento, a haste perfurada é deslocada e se encaixa na ponta do cone, forçando-o a se desalojar do assento e liberando a pressão.

Cessado o acionamento, o cone é forçado contra o assento, enquanto a haste retorna à posição inicial. Com o afastamento da haste em relação à ponta do cone, a furação interna desta é liberada e através dela o ar utilizado é exaurido para a atmosfera.

- Válvula de controle direcional 3/2 acionada por pino retorno por mola, N.F., tipo assento cônico

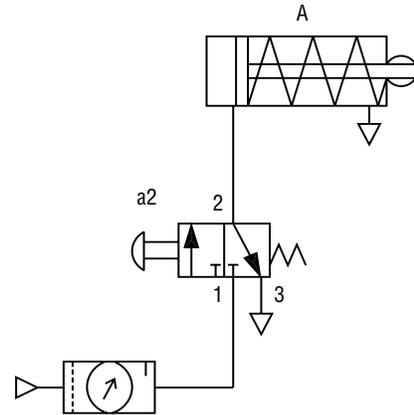


### Tipos de acionamento

Alavanca com trava, botão, pino, rolete, gatilho, esfera.

### Exemplo de aplicação de uma válvula 3/2 vias

- Comando básico direto

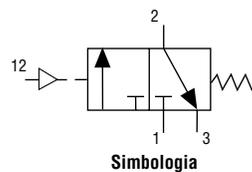
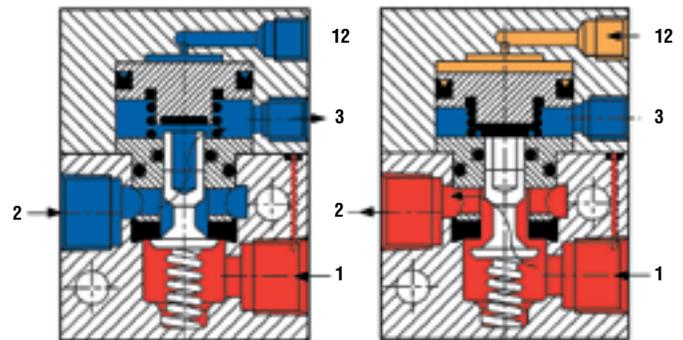


### 3/2 - Tipo assento com disco - acionada por piloto

Emitindo-se o sinal de comando, este atua sobre um pistão, provocando seu deslocamento e compressão em uma mola. Com o contínuo deslocamento do pistão, o escape da válvula é vedado pela face oposta ao da atuação da pressão e a haste com o disco na extremidade é afastada do assento, propiciando a passagem da pressão para a utilização.

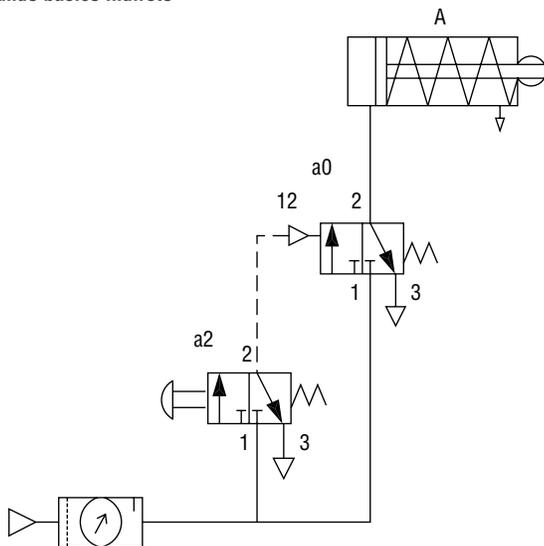
O fluxo permanece enquanto a pressão é mantida sobre o pistão (piloto). Cortando-se o suprimento de ar do piloto, pela ação da mola e pressão, o disco é recolocado na posição inicial, bem como o pistão que, ao ser afastado, libera o escape.

- Válvula de controle direcional 3/2 acionada por piloto, retorno por mola, N.F., tipo assento com disco



**Exemplo de aplicação de uma válvula 3/2 vias**

- Comando básico indireto



caso da válvula de 3 vias, e em uma extremidade, quando de 2 vias. É mantido contra uma sede pela ação de uma mola. Sendo a válvula N.F., a pressão de alimentação fica retida pelo induzido no orifício de entrada e tende a deslocá-lo. Por este motivo, há uma relação entre o tamanho do orifício interno de passagem e a pressão de alimentação. A bobina é energizada pelo campo magnético criado e o induzido é deslocado para cima, ligando a pressão com o ponto de utilização, vedando o escape. Desenergizando-se a bobina, o induzido retorna à posição inicial e o ar emitido para a utilização tem condições de ser expulso para a atmosfera. Esta válvula é freqüentemente incorporada em outras, de modo que ela (válvula piloto) e a principal formem uma só unidade, como veremos em alguns casos adiante. Com as trocas das funções de seus orifícios, pode ser utilizada como N.A.

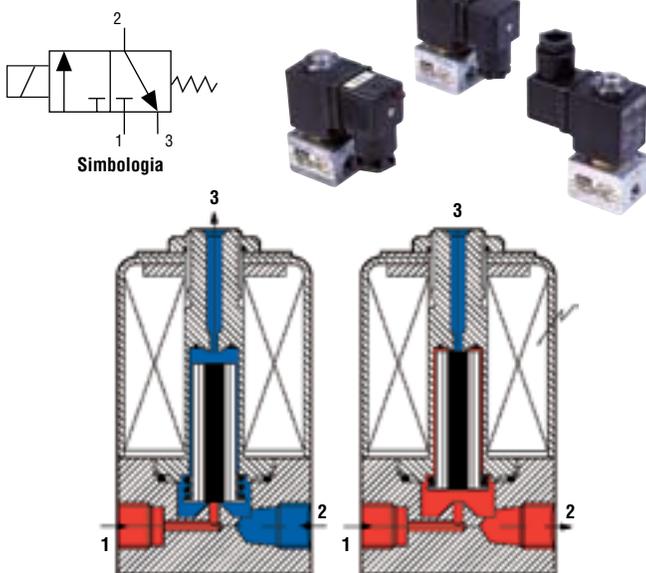
**3/2 - Tipo assento com disco acionada por solenóide indireto**

- Válvula de controle direcional 3/2 acionada por solenóide indireto, retorno por mola, N.F., tipo assento com disco

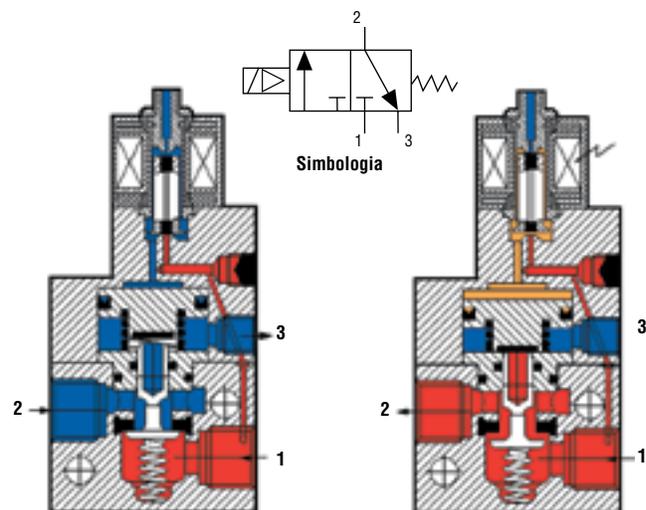
**3/2 - Comando direto por solenóide**

Embora as válvulas de grande porte possam ser acionadas diretamente por solenóide, a tendência é fazer válvulas de pequeno porte, acionadas por solenóide e que servem de pré-comando (válvulas piloto), pois emitem ar comprimido para acionamento de válvulas maiores (válvulas principais).

- Válvula de controle direcional 3/2 acionada por solenóide direto, retorno por mola, N.F.



As válvulas possuem um enrolamento que circunda uma capa de material magnético, contendo em seu interior um induzido, confeccionado de um material especial, para evitar magnetismo remanescente. Este conjunto (capa + induzido) é roscado a uma haste (corpo), constituindo a válvula. O induzido possui vedações de material sintético em ambas as extremidades, no



Com processo de comando prévio, utilizando a válvula comandada por solenóide, descrita como pré-comando. Sua constituição e funcionamento são baseados na válvula comandada por ar comprimido, acrescida de válvula de pré-comando. Ao se processar a alimentação da válvula, pela conexão mais baixa do corpo através de um orifício, a pressão de alimentação é desviada até a base do induzido da válvula de pré-comando, ficando retida.

Energizando-se a bobina, o campo magnético atrai o induzido para cima, liberando a pressão retida na base. A pressão liberada age diretamente sobre o pistão, causando o comando da válvula. Cessado o fornecimento de energia elétrica, o campo magnético é eliminado, o induzido é recolocado na posição primitiva e a pressão de pilotagem é exaurida através do orifício de escape existente na válvula de pré-comando e o ar utilizado é expulso pelo orifício existente no corpo do acionamento.

## Válvula tipo assento com disco lateral

Em lugar da esfera e cones é empregada uma haste (para comando manual), ou pistão e haste para comandos por ar comprimido e elétricos, onde são colocados discos que fazem a seleção do fluxo de ar.

A haste, ou pistão e haste, juntamente com os discos, deslizam axialmente no interior de espaçadores e anéis "o", em consequência do acionamento; o bloqueio das passagens é feito por encosto lateral.

Responsáveis pela comunicação dos orifícios entre si, os discos permitem fluxo ou não, auxiliados pelos espaçadores e anéis "o" posicionados em relação às conexões e o percurso do conjunto.

**O critério de trabalho em ambas as versões é semelhante, diferindo apenas:**

- **Modelo haste**

Permite a conversão de N.F. para N.A. e os meios de acionamento são musculares (pedal e alavanca).

- **Modelo pistão e haste**

Não permite adaptação e o retorno está fundamentado na própria alimentação do ar comprimido. A inversão na função dos orifícios não permite o funcionamento correto da válvula.

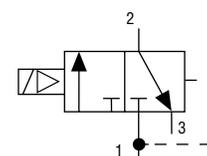
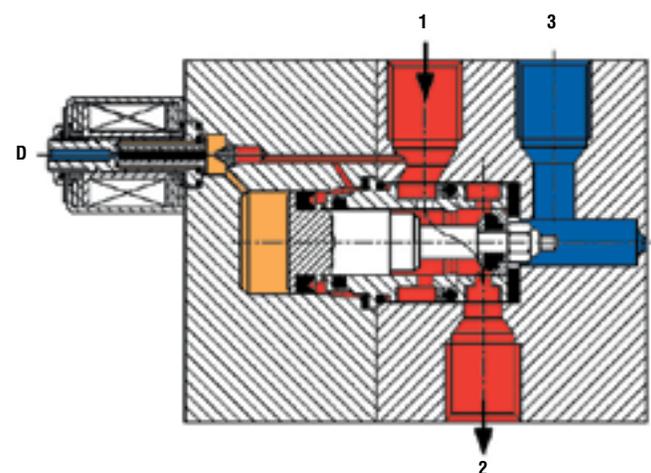
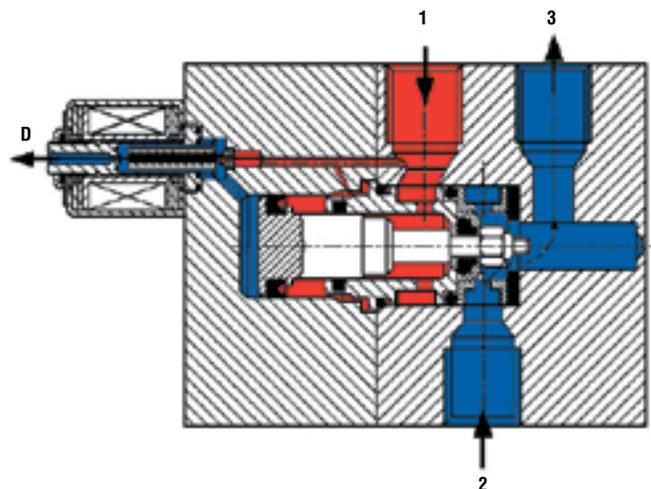
### 3/2 - Tipo pistão e haste acionamento por simples solenóide

Seu funcionamento é idêntico ao da válvula acionada por simples piloto positivo.

Em vez de emitir um sinal pneumático, é dotada de uma válvula comandada por solenóide e, ao ser criado o campo magnético, desloca o induzido, fazendo a pressão atuar sobre a face maior do êmbolo e permitindo a mudança de posição.

Desenergizando-se a bobina, o induzido é recolocado em seu assento e o ar que havia comandado o pistão é eliminado para a atmosfera, permitindo que a válvula retorne à posição inicial por meio da pressão de alimentação, em contato direto com o pistão na face menor.

- Válvula de controle direcional 3/2 acionada por solenóide de ação indireta, retorno por suprimento interno, N.F., tipo assento lateral



Simbologia

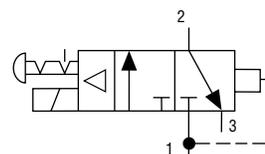
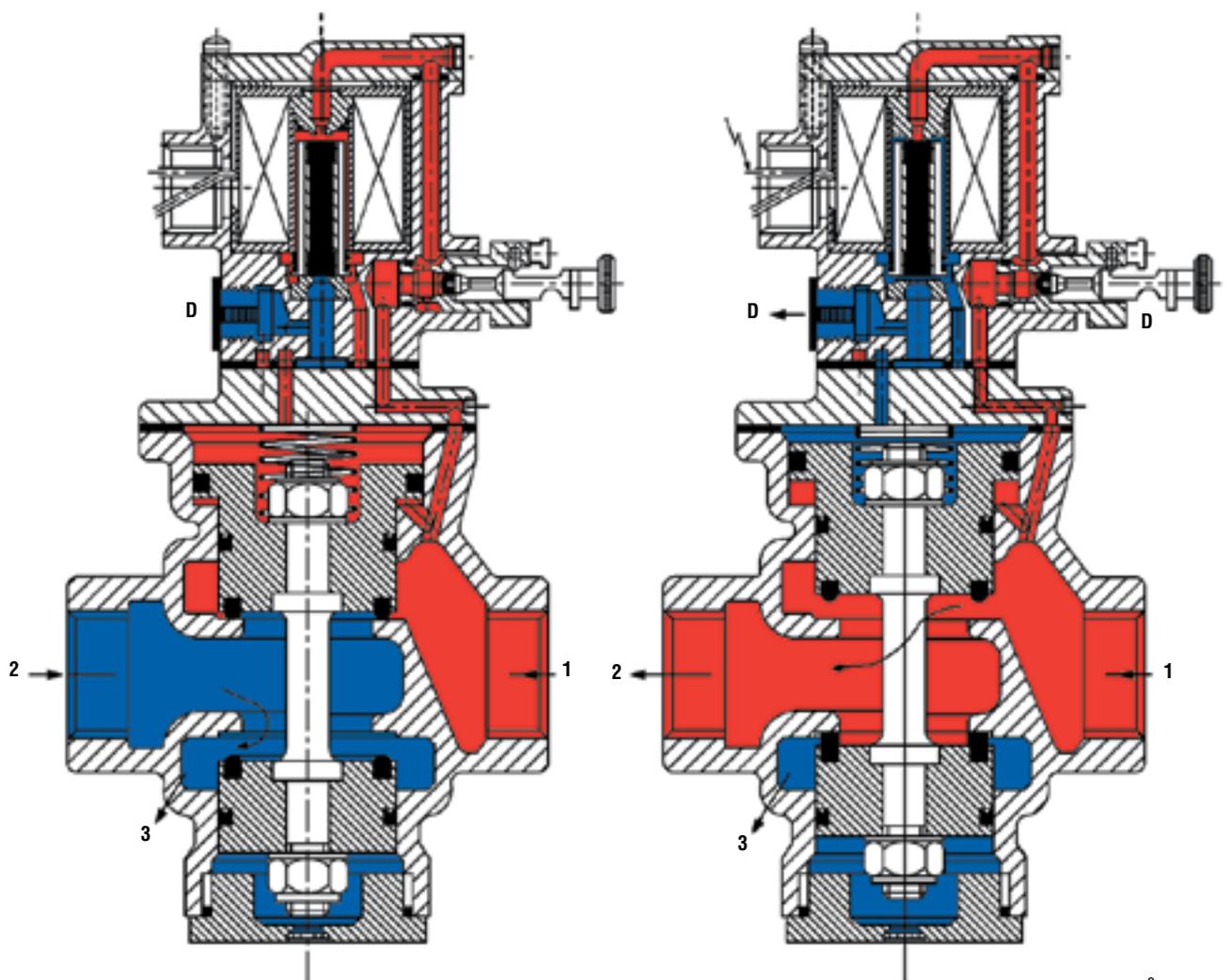
### 3/2 - Acionada por solenóide

Ambas as versões (N.A. ou N.F.) são idênticas ao funcionamento do comando por piloto, com pequenas adaptações. Em lugar da tampa por onde é feita a pilotagem, existe um adaptador (base) com uma pequena válvula acionada por solenóide; a mola é colocada entre o adaptador e o êmbolo superior, para ficar assentada sobre este último.

No modelo N.F., alimentando-se a válvula, a pressão circula pelo interior da válvula de pré-comando (neste caso sempre N.A.), agindo sobre o êmbolo superior, auxiliando a mola a mantê-lo contra o assento e vencendo a força gerada pela pressão em sua face oposta. Energizando-se o solenóide, ocorre um escape de ar, fazendo com que a força atuante na parte superior sofra um desequilíbrio e possibilitando a abertura da válvula. Esta mantém-se aberta enquanto o solenóide estiver energizado.

Desenergizando-se o solenóide, o conjunto interior recupa a posição inicial, bloqueando a entrada de pressão e comunicando a utilização com o escape.

- Válvula de controle direcional 3/2 acionada por solenóide de ação indireta, retorno por suprimento interno, N.F., vedação tipo assento



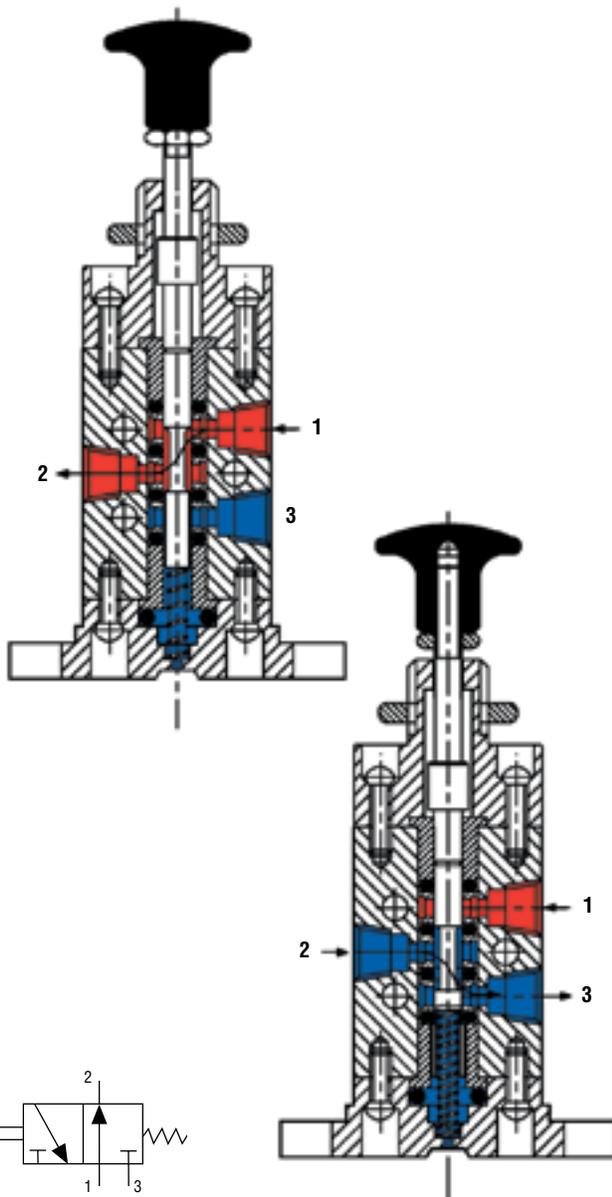
Simbologia

### 3/2 - Tipo distribuidor axial

A válvula de distribuidor axial de 3 vias e 2 posições, acionada por botão e retorno por mola. O distribuidor axial se desloca sobre espaçadores metálicos e anéis "o" estacionários no corpo da válvula e comunica a conexão de utilização alternativamente com pressão ou exaustão, em função do movimento longitudinal.

A posição inicial pode ser fechada ou aberta, mostrando claramente que o ar comprimido poderá ou não fluir. As válvulas com esta construção são versáteis, bastando alterar as conexões de ligação. Seguindo-se certas recomendações, as condições N.F. e N.A. podem ser obtidas.

- Válvula de controle direcional 3/2, tipo distribuidor axial acionada por botão e retorno por mola, N.A.



Simbologia

Fator importante é o distribuidor que se desloca sobre os anéis "o". Ele não deve ter cantos vivos ou imperfeições em sua superfície, pois isso acarreta a inutilização dos anéis, de grande importância para a vedação da válvula.

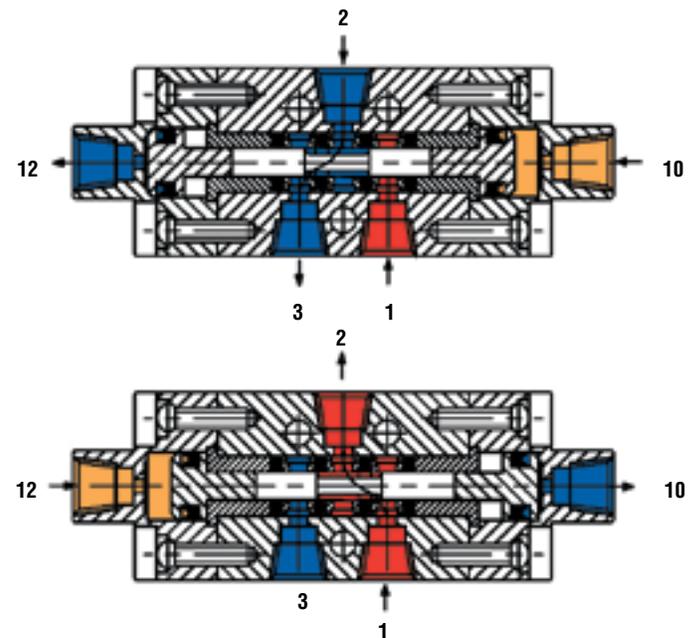
Estas válvulas também se destacam porque precisam de menores esforços de acionamento, não têm que vencer as forças impostas pela pressão de alimentação, além de serem disponíveis com a maioria dos tipos de acionamento e retorno facilmente combinados.

O "spool" é dotado de um sulco, através do qual o ar comprimido é dirigido para a utilização e logo após é exaurido para a atmosfera. Pelos meios de acionamento, o "spool" é deslocado de sua posição, permitindo comunicação com as vias correspondentes. Eliminada a influência sobre os acionamentos, o dispositivo de retorno recoloca a válvula na posição inicial.

### 3/2 - Duplo piloto positivo

As válvulas de duplo piloto positivo são usadas em comandos remotos, circuitos semi ou completamente automáticos. Operadas normalmente por válvulas de 3 vias, com diversos tipos de acionamentos, um dos quais será escolhido em função da necessidade de operação. As válvulas acionadas por duplo piloto possuem dois pistões internos, acionados por impulsos alternadamente de acordo com o direcionamento exigido.

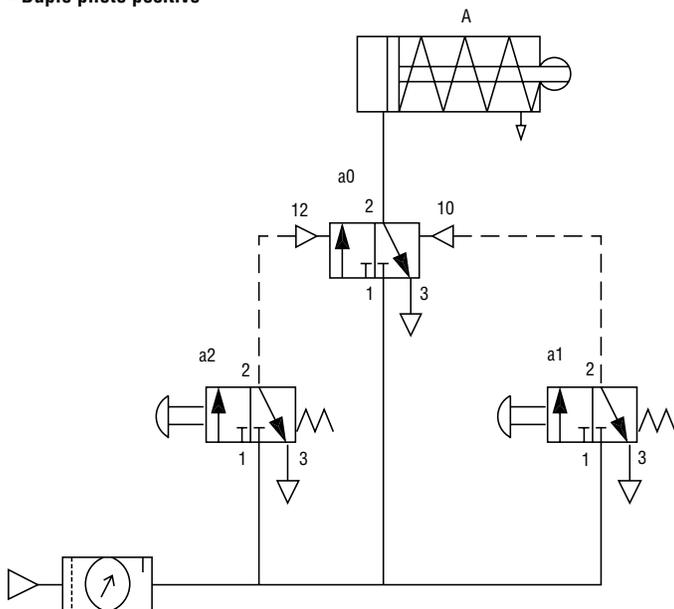
Válvula 3/2 acionada por duplo piloto positivo



Simbologia

## Exemplo de aplicação de uma válvula 3/2 vias

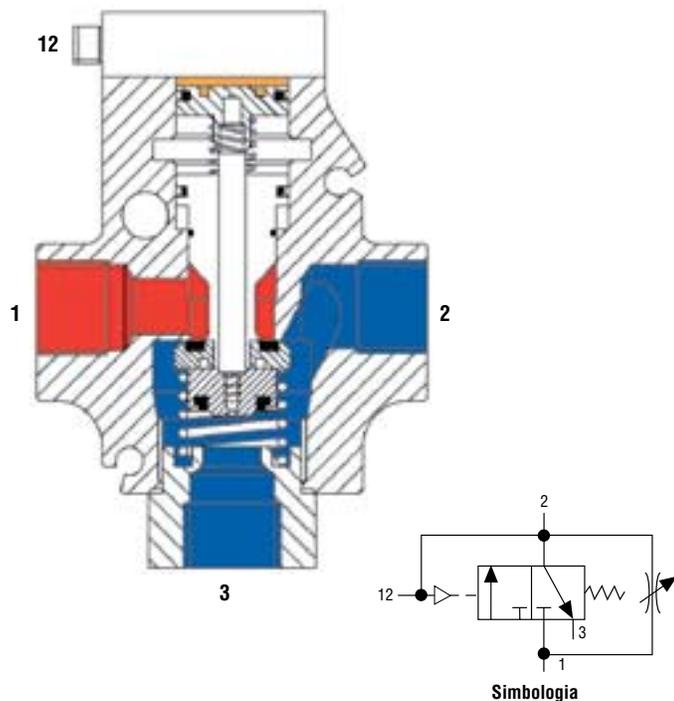
### • Duplo piloto positivo



## 3/2 - Válvula de bloqueio e partida suave

Esta válvula deverá ser montada antes do FRL e com um ajuste de partida rápida com acesso facilmente ajustado na válvula de ajuste de vazão.

- Combinadas no mesmo corpo partida suave e partida rápida;
- Ampla capacidade de vazão até 4,2 Cv;
- Montada em linha ou de forma modular;
- Operação por piloto pneumático ou solenóide;
- Fácil ajuste de vazão na partida suave.



## Funcionamento

Quando a válvula está instalada no sistema pneumático e sem o sinal de piloto o pórtilo 12 está em exaustão através da via 3. Quando um sinal de pilotagem atuar no pórtilo 12 a válvula muda de estado, fechando a conexão entre as vias 2 e 3.

Em um mesmo instante o fluxo de ar se inicia entre as vias 1 e 2 a uma baixa vazão controlada através da válvula de estrangulamento, localizada na frente da válvula. Quando a baixa pressão está aproximadamente 4Kgf/cm (60 PSI) o carretel principal abre, permitindo a passagem de toda a vazão de ar para o sistema.

Se houver a qualquer instante uma queda do sistema a válvula retorna à sua posição inicial, exaurindo a baixa pressão através da via 3. O sinal de pilotagem pode ser realizado através de piloto pneumático direto no pórtilo 12, no topo da válvula, ou através de um solenóide montado na tampa superior.

### Observação:

**Não use óleo sintético, recuperado, contendo álcool ou aditivo detergente.**

Não restrinja a entrada da válvula pois existe um suprimento interno para o piloto. A tubulação de alimento de pressão deve ser de mesma medida do que o pórtilo de entrada ou maior para garantir que a válvula piloto receba pressão suficiente de alimentação durante as condições de alta vazão.

## Válvula direcional de cinco vias e duas posições (5/2)

São válvulas que possuem uma entrada de pressão, dois pontos de utilização e dois escapes. Estas válvulas também são chamadas de 4 vias com 5 orifícios, devido à norma empregada. É errado denominá-las simplesmente de válvulas de 4 vias.

Uma válvula de 5 vias realiza todas as funções de uma de 4 vias. Fornece ainda maiores condições de aplicação e adaptação, se comparada diretamente a uma válvula de 4 vias, principalmente quando a construção é do tipo distribuidor axial.

Conclui-se, portanto, que todas as aplicações encontradas para uma válvula de 4 vias podem ser substituídas por uma de 5 vias, sem qualquer problema. Mas o inverso nem sempre é possível.

Existem aplicações que uma válvula de 5 vias sozinha pode encontrar e que, quando feitas por uma de 4 vias, necessitam do auxílio de outras válvulas, o que encarece o circuito.

## 5/2 - Tipo assento com disco lateral acionada por duplo solenóide indireto

Alimentando-se a válvula, a pressão atua na área menor do pistão, flui para o ponto de utilização e alimenta uma válvula de pré-comando, ficando retida.

Para se efetuar mudança de posição, emite-se um sinal elétrico, que é recebido pela válvula de pré-comando; ocorre o deslocamento do induzido e a pressão piloto é liberada, o fluxo percorre o interior da válvula principal e chega até o acionamento de retorno; encontrando-o fechado, segue para a área maior do pistão, causando a alteração de posição e simultaneamente atinge uma restrição micrométrica, que possui duas funções. Nesta situação, sua função é evitar o máximo possível a fuga de ar que eventualmente possa ocorrer pelo escape da válvula.

Alterada a posição, a conexão que recebia ar comprimido é colocada em contato com a atmosfera e o segundo ponto de utilização passa a receber fluxo, enquanto o seu escape é

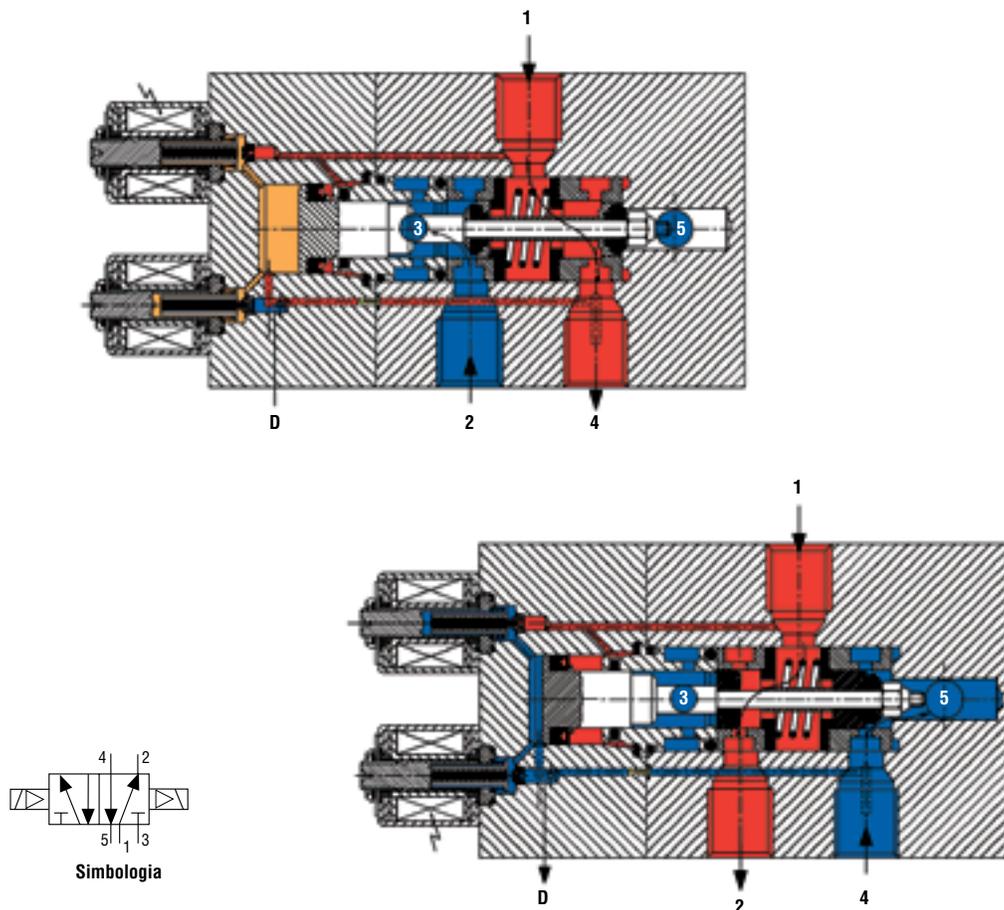
bloqueado. O segundo ponto, ao receber ar comprimido através de uma pequena canalização, desvia uma mínima parcela do fluxo, por meio de restrição, confirmando o sinal de comando.

Para retorno, emite-se um sinal ao acionamento de retorno, que ao ser comutado desloca o êmbolo que vedava o ar de manobra, permitindo descarga para a atmosfera.

Quando o retorno é efetuado, a restrição micrométrica cumpre a sua segunda função; o comando de reversão é solicitado e causa a abertura de uma passagem para a atmosfera, com o fim de eliminar o primeiro sinal.

Mas, pela restrição, há um fluxo que procura manter o sinal de comutação. A mudança de posição é conseguida porque a restrição permite um mínimo fluxo, enquanto o acionamento de retorno exaure um fluxo maior, possibilitando uma queda de pressão e consequentemente de força. Isto faz com que a pressão de alimentação, atuando na área menor, retorne a válvula para a posição inicial.

- Válvula de controle direcional 5/2, acionado por duplo solenóide de ação direta



## 5/2 - Tipo spool acionada por duplo piloto

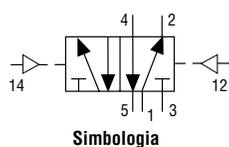
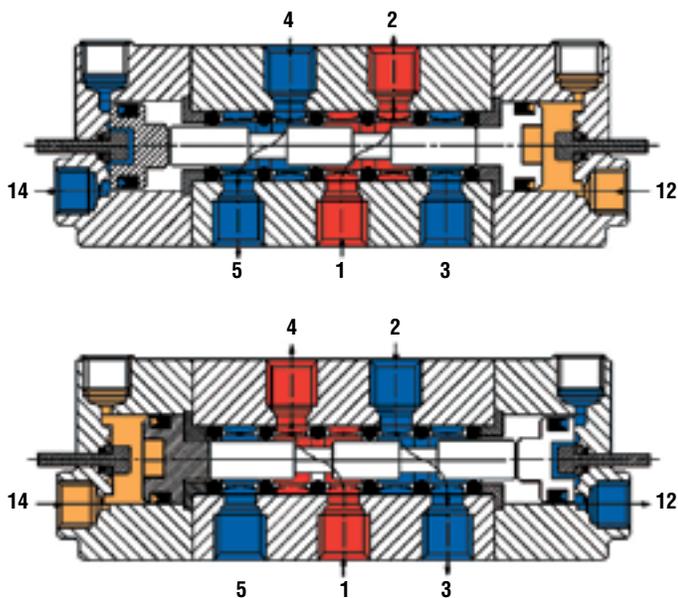
São válvulas utilizadas geralmente para operar cilindros de dupla ação. Permitem fluxo total porque sua área de passagem interna é equivalente à área de passagem da conexão nominal.

Sua construção interna não permite fugas de ar durante o movimento do spool, pois este é flutuante sobre guarnições tipo o-ring distanciadas por espaçadores estacionários.

Quando a válvula é alimentada, através do orifício de pilotagem, o ar comprimido é dirigido à extremidade do êmbolo, desta forma ocorrerá deslocamento do êmbolo devido à pressão piloto.

Com este movimento, o orifício de pressão "1" alimentará "4", e "2" terá escape por "3". Com a pilotagem no lado oposto, o processo de mudança de posição é idêntico.

- Válvula de controle direcional 5/2, acionamento por duplo piloto positivo, tipo distribuidor axial



## Principais características

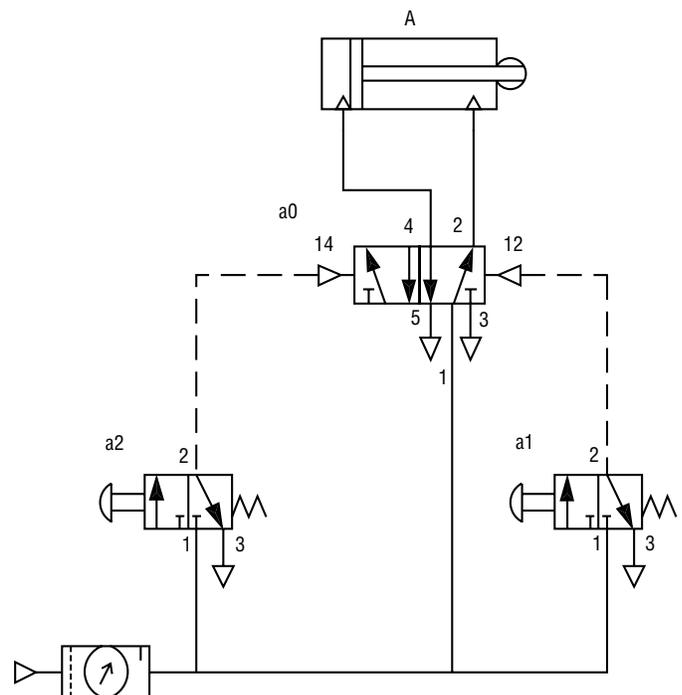
<b>Vias/posições</b>	3/2, 3/3, 5/2 e 5/3
<b>Trabalho</b>	Regime non-lube
<b>Solenóide</b>	Baixa potência
<b>Proteção</b>	IP65
<b>Atuadores</b>	Solenóide, piloto, mecânico e manual
<b>Versão</b>	Individual e manifold
<b>Posição central (5/3)</b>	CF - centro fechado CAN - centro aberto negativo CAP - centro aberto positivo

## Materiais

<b>Corpo</b>	Zamac
<b>Vedações</b>	NBR e poliuretano

## Exemplo de aplicação de uma válvula 5/2 vias

- Duplo piloto positivo



### Válvula direcional de três vias e três posições (3/3)

Com as mesmas conexões de uma 3/2, é acrescida de uma posição chamada centro, posição neutra ou intermediária, fornecendo outras características à válvula. Existindo 3 posições, o tipo de acionamento terá que possuir três movimentos, para que se possa utilizar de todos os recursos da válvula.

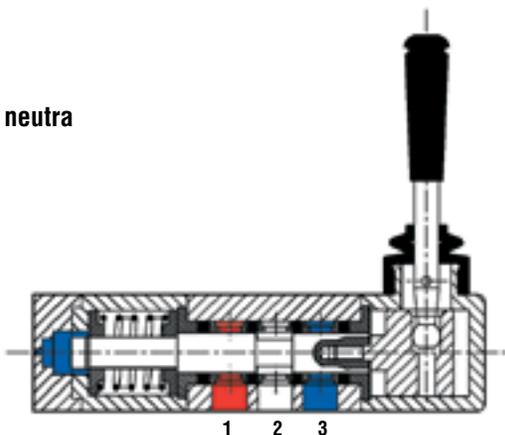
O centro de uma válvula direcional 3/3 normalmente é C.F. (centro fechado). Nesta posição, todas as conexões, sem exceção, estão bloqueadas. Este tipo de centro permite impor paradas intermediárias em cilindros de simples efeito, mas sem condições precisas.

A comunicação entre orifícios é conseguida através do distribuidor axial, que se desloca no interior da válvula, comunicando os orifícios de acordo com seu deslocamento, efetuado pelo acionamento. Pode ser comandada por acionamento muscular, elétrico ou pneumático e dificilmente por mecânico.

- Válvula de controle direcional 3/3, acionamento por alavanca centrada por mola C.F.; tipo distribuidor axial



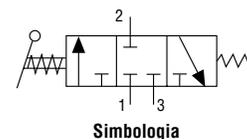
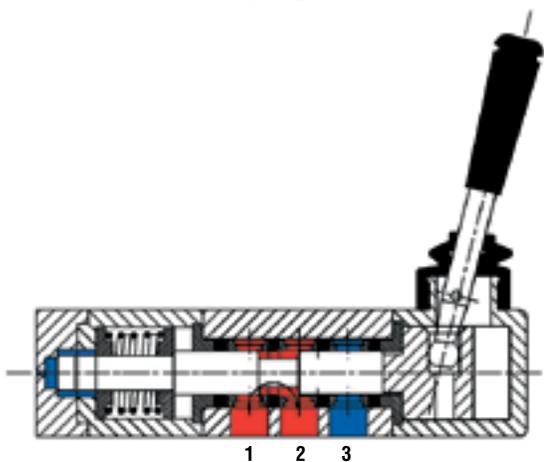
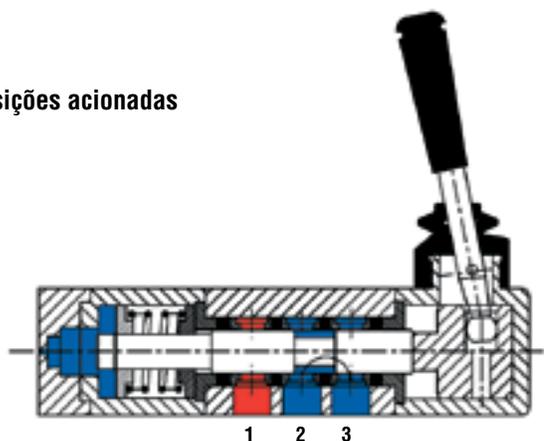
#### Posição neutra



A posição neutra é conseguida por:

- **Centragem por molas ou ar comprimido**
  - Eliminado o efeito sobre o acionamento, o carretel é centrado através da pressão do ar comprimido ou por força da mola, sendo mantido até que o caminho se processe.
- **Travamento**
  - Utilizado geralmente com acionamento muscular.

#### Posições acionadas



Acionada a válvula, através de um dispositivo de esferas ou atrito, o carretel é retido na posição de manobra.

Para colocá-lo em outra posição ou no centro, é necessária a influência humana, que vence a retenção imposta, deslocando o distribuidor para a posição desejada. O mesmo critério é empregado quando são válvulas 4/3 ou 5/3.

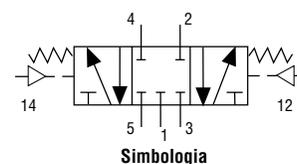
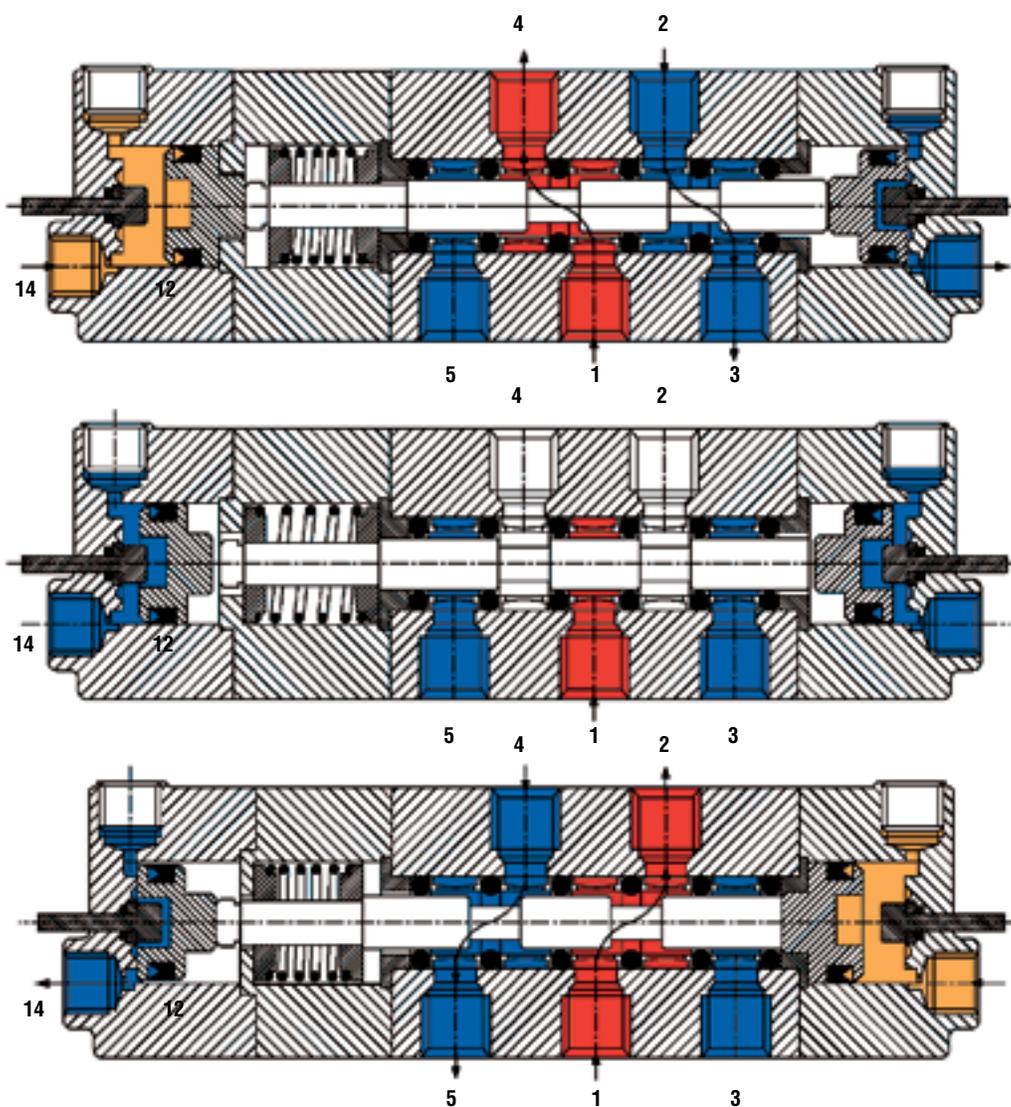
### Válvula direcional de cinco vias e três posições (5/3)

Uma válvula 5/3 C.F. (centro fechado). É utilizada para impor paradas intermediárias. A válvula 5/3 C.A.N. (centro aberto negativo), onde todos os pontos de utilização estão em comunicação com a atmosfera, exceto a pressão, que é bloqueada; utilizada quando se deseja paralisar um cilindro sem resistência e selecionar direções de fluxo para circuitos.

Na válvula de 5/3 C.A.P. (centro aberto positivo), os pontos de utilização estão em comunicação com a alimentação, exceto os pontos de exaustão. Utilizada quando se deseja pressão nas duas conexões de alimentação do cilindro. A comunicação entre as conexões é conseguida através de canais internos.

Facilita a manutenção, devido a sua forma construtiva e contém uma mínima quantidade de peças facilmente substituíveis na própria instalação. Pode ser instalada em painéis com saídas laterais ou pela base e possibilita sua utilização como 3/3, efetuando-se um pequeno bloqueio com tampão em um dos pontos de utilização.

- Válvula de controle direcional 5/3, acionada por duplo piloto, centrada por mola, C.F., tipo distribuidor axial

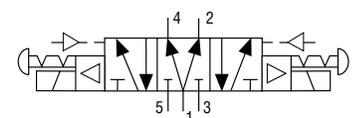
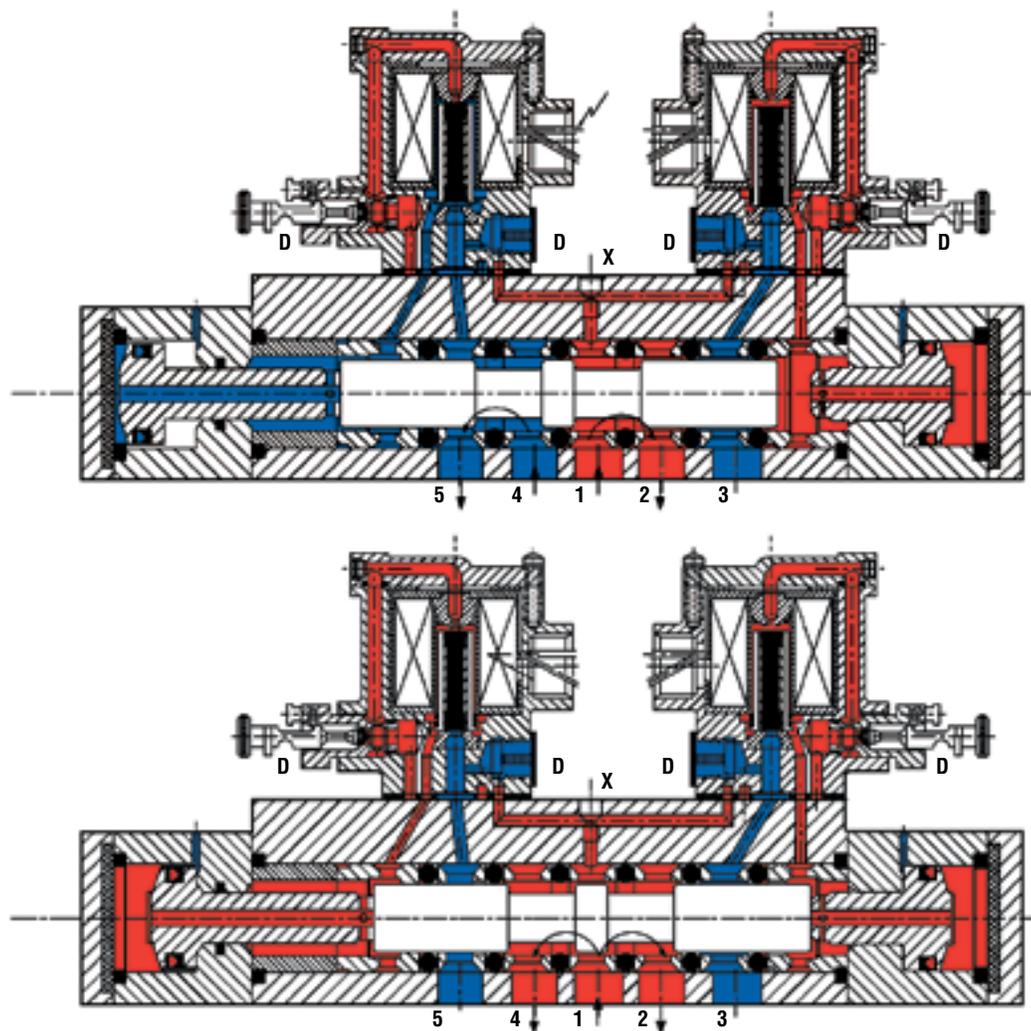


### Válvula direcional de cinco vias e três posições (5/3)

Uma válvula 5/3 C.A.P. (centro aberto positivo), acionada por duplo solenóide e centrada por ar. As válvulas de centro aberto positivo, quando na posição neutra, direcionam a pressão para ambos os pontos de utilização e os escapes permanecem bloqueados.

A posição intermediária autocentrante é obtida por ar comprimido, que por orifícios internos transmite pressão aos pistões nas extremidades do distribuidor. Ao se energizar um dos solenóides, o induzido deslocado permitirá que a pressão piloto interna flua para o escape, prevalecendo a pressão piloto no lado oposto, que deslocará o distribuidor, alterando o fluxo.

Nesta posição, um dos orifícios de utilização terá fluxo em escape e a alimentação continuará a fluir para o outro orifício de utilização. Assim que o solenóide for desenergizado, o distribuidor será autocentrado. Ao energizar-se o solenóide oposto, teremos o mesmo funcionamento interno da válvula, variando o sentido de deslocamento do distribuidor e conseqüentemente o fluxo. Comandando-se um cilindro de duplo efeito, quando na posição central, a válvula formará um circuito fechado e diferencial.



Simbologia

## Montagem de válvulas pneumáticas em bloco manifold

### • Bloco manifold



## Descrição

As válvulas da Série PVL apresentam dois tipos de montagem:

- Individual e manifold. Sendo que, para a montagem em manifold, estão disponíveis duas versões: sobre trilho normatizado DIN ou com fixação direta.

A montagem sobre trilho foi projetada para facilitar a instalação e manutenção, reduzindo custo. As válvulas possuem um sistema de encaixe nos tirantes, permitindo a montagem e desmontagem dos blocos de válvulas com maior rapidez.

O corpo da válvula é intercambiável com os dois tipos de acionamentos (pneumático ou elétrico), proporcionando grande versatilidade ao projeto. O material utilizado no processo de fabricação da série PVL proporciona alta resistência à corrosão, seja proveniente do fluido ou do ambiente e baixo peso.

A série PVL apresenta roscas G1/4 e G1/8, acionamento elétrico ou pneumático, atuador manual incorporado no conjunto solenóide da válvula, LED indicador, supressor transientes e design moderno.

As válvulas são fornecidas pré-lubrificadas, sendo que, normalmente, não é necessária lubrificação adicional. Caso seja aplicada, deverá ser mantida em regime contínuo através de um lubrificador de linha.

## Características técnicas

Vias/posições	5/2
Conexão	G1/8 e G1/4
Tipo construtivo	Spool
Acionamentos	Elétrico e pneumático
Vazão a 7 bar	950 l/min (G1/8) 1820 l/min (G1/4)
Faixa de temperatura	-15°C a +60°C
Faixa de pressão	3 a 10 bar (retorno por mola ou piloto diferencial) 2 a 10 bar (retorno por piloto ou solenóide)
Cv	0,6 (G1/8) e 1,2 (G1/4)
Fluido	Ar comprimido filtrado, lubrificado ou não

## Materiais

Corpo	Poliamida
Vedações	Poliuretano
Torque de aperto das conexões (máximo)	10 Nm (G1/8) 20 Nm (G1/4)
Posição de montagem	Todas as posições

## Montagem

### Procedimento de montagem sobre trilho DIN

- Prender uma das placas laterais de alimentação no trilho, através dos parafusos indicados na figura abaixo.



- Colocar os tirantes em ambos os lados.

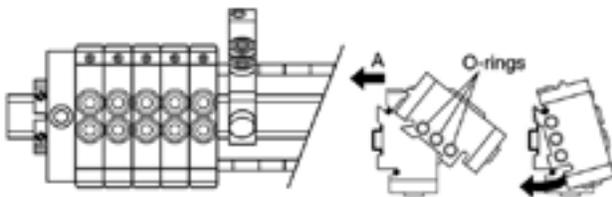
1 Módulo



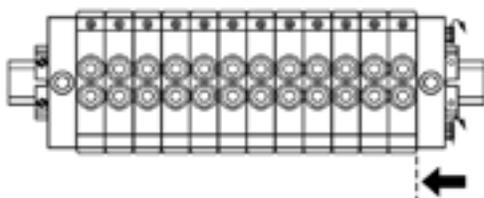
- Após os tirantes estarem todos montados, encaixe a outra placa lateral sem apertar os parafusos.



- Montar as válvulas nos tirantes conforme indicado abaixo.

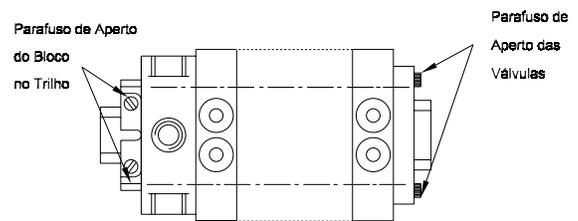


- Apertar os parafusos da placa de alimentação para fixar as válvulas e o bloco no trilho.



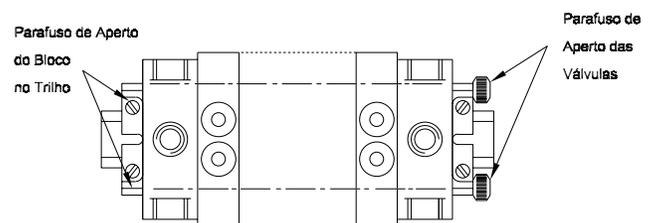
## Manifold montado sobre trilho DIN

### Placa lateral com simples alimentação



▷ Esta placa é utilizada para montagens de no máximo 8 válvulas.

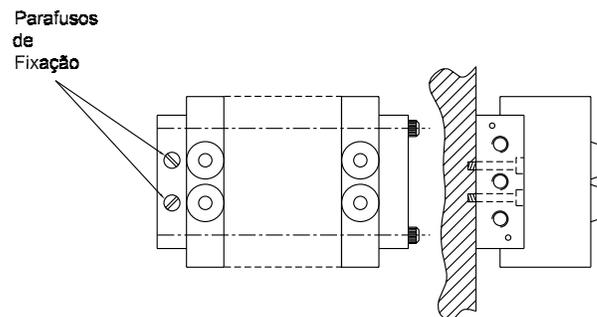
### Placa lateral com dupla alimentação



▷ Esta placa é utilizada para montagens de no máximo 16 válvulas.

## Manifold com fixação direta

Esta montagem não utiliza perfil, é bastante compacta e indicada para montagens com poucas válvulas (máximo 5 válvulas).



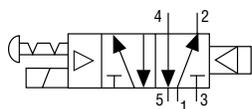
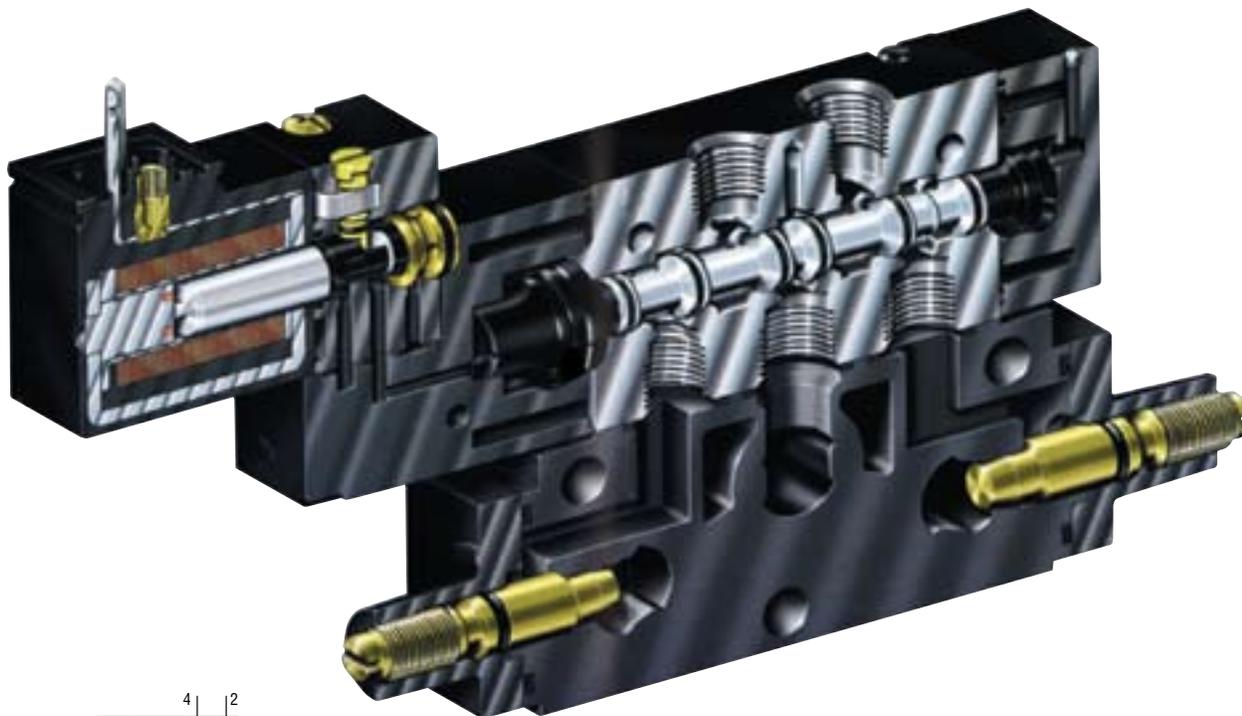
O manifold é preso diretamente através de dois furos de fixação contidos na placa lateral. As outras operações de montagem são idênticas para válvulas montadas sobre trilho DIN.

## 5/2 - Tipo distribuidor axial acionamento por simples solenóide indireto

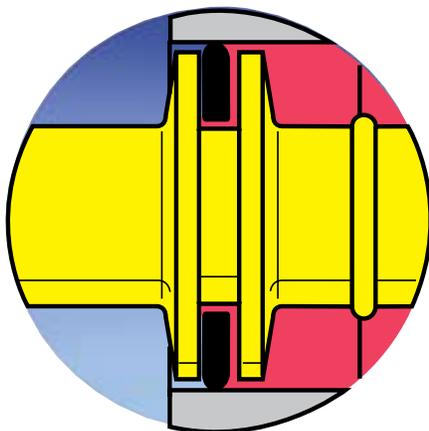
As válvulas série B, além de possuir o sistema de compensação de desgaste WCS, são indicadas para acionar cilindros de simples e dupla ação, assim como qualquer outro sistema pneumático. Esta série de válvulas se apresenta nas versões solenóide ou piloto (2 e 3 posições).

As válvulas simples solenóide/simples piloto atuam através de um sinal elétrico/pneumático contínuo, sendo que as válvulas de duplo solenóide/duplo piloto atuam por meio de sinais alternados, ou seja, uma vez eliminado o sinal elétrico/pneumático a válvula manterá a posição do último sinal, exceto as de 3 posições, onde o sinal deve ser contínuo.

### • Sistema de compensação de desgaste WCS



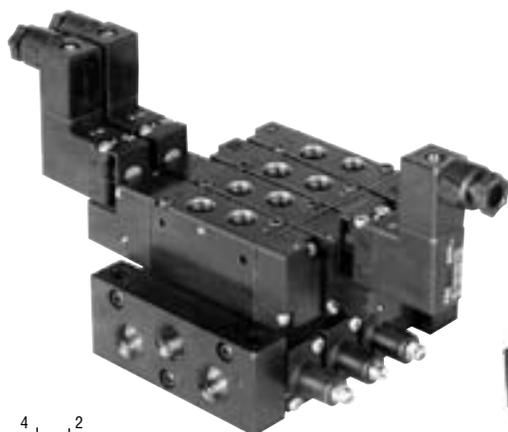
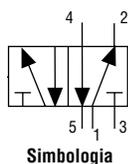
Simbologia



### Vantagens do uso do sistema de compensação de desgaste WCS

- **Máximo rendimento**
  - Resposta rápida - pressão inferior de operação;
  - Baixo atrito - menos desgaste.
- **Vida útil longa**
  - Sob pressão a expansão radial das vedações ocorre para manter o contato de vedação com o orifício da válvula.
- **Regime de trabalho**
  - Trabalha sem lubrificação, não é requerida a lubrificação para válvula com mudança de posição contínua.
- **Vedação bidirecional do carretel**
  - É usado um mesmo carretel para várias pressões, incluindo vácuo.

## Bloco manifold



## Descrição

As válvulas série B são indicadas para acionar cilindros de simples e dupla ação, assim como qualquer outro sistema pneumático. Esta série de válvulas se apresenta nas versões solenóide ou piloto (2 e 3 posições).

As válvulas simples solenóide/simples piloto atuam através de um sinal elétrico/pneumático contínuo, sendo que as válvulas de duplo solenóide/duplo piloto atuam por meio de sinais alternados, ou seja, uma vez eliminado o sinal elétrico/pneumático a válvula manterá a posição do último sinal, exceto as de 3 posições, onde o sinal deve ser contínuo.

As bobinas desta série de válvulas trabalham com corrente alternada ou contínua, conector elétrico de acordo com a Norma DIN 43650 Forma C, baixa potência, grau de proteção IP65, atuador manual, LED indicador e supressor de transientes.

## Montagem

Esta série de válvulas pode trabalhar inline ou em manifold modular, caracterizando grande flexibilidade de montagem com as seguintes vantagens: redução no custo de instalação, economia de espaço, grande flexibilidade de combinações de válvulas, melhoria no layout da instalação, escapes canalizados em ambos os lados do manifold, conservando limpo o local onde for aplicado, os pilotos externos podem ser utilizados em aplicações com baixa pressão ou vácuo.

## Características técnicas

<b>Vias/posições</b>	5/2 e 5/3	
<b>Conexão</b>	1/8", 1/4" e 3/8" NPT ou G	
<b>Tipo construtivo</b>	Spool	
<b>Vazão e Cv</b>	Vide informações adicionais	
<b>Grau de proteção do solenóide</b>	IP 65	
<b>Faixa de temperatura</b>	-10°C a +70°C (atuador pneumático) -10°C a +55°C (atuador solenóide)	
<b>Faixa de pressão (bar) *</b>	1,4 a 10 (5/2)	2,1 a 10 (5/3)
<b>Pressão mínima de pilotagem (bar) **</b>	1,4 (5/2)	2,1 (5/3)
<b>Fluido</b>	Ar comprimido filtrado, lubrificado ou não	

\* As válvulas podem operar com pressões inferiores ou vácuo, com o suprimento externo do piloto (sob consulta).

\*\* A pressão de pilotagem deve ser igual ou superior à pressão de alimentação, porém nunca inferior a 1,4 bar nas válvulas de duas posições (2,1 bar para 3 posições) ou superior a 10 bar para ambos os tipos de válvulas.

## Materiais

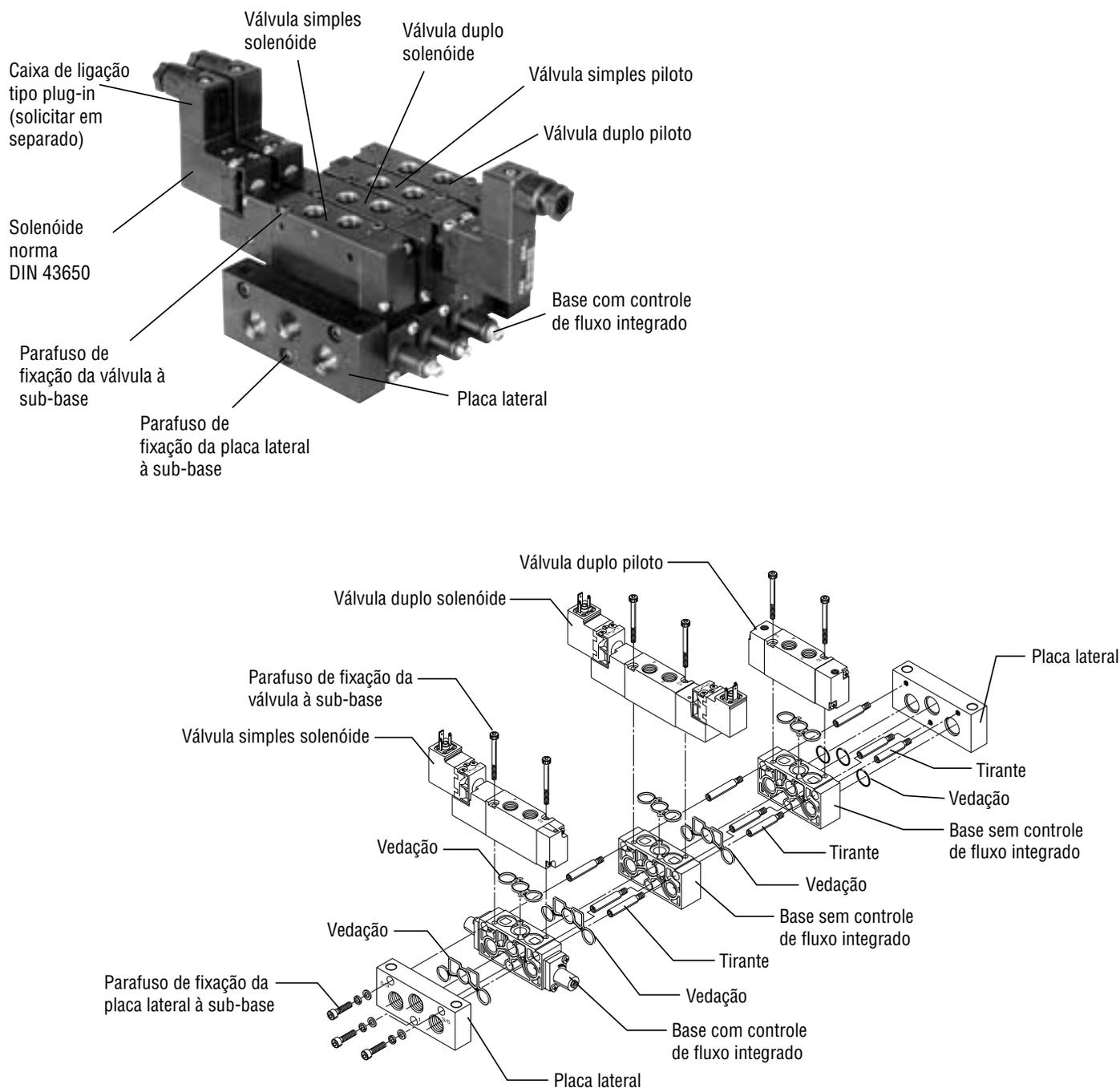
<b>Corpo do piloto</b>	Alumínio/acetil
<b>Elementos de pilotagem da válvula</b>	Acetal e poliamida
<b>Vedações</b>	NBR
<b>Parafusos/mola</b>	Aço
<b>Corpo da válvula</b>	Alumínio
<b>Elementos do corpo da válvula</b>	Alumínio e NBR

## Vazão (pressão primária 7 bar)

Versão	B3		B4		B5	
	5/2 vias	5/3 vias	5/2 vias	5/3 vias	5/2 vias	5/3 vias
l/min	1187	950	1900	1742	2216	1742
Cv	0,75	0,6	1,2	1,1	1,4	1,1

## Manifold modular

O sistema de manifold modular da Série B permite a montagem de diversas válvulas em um único conjunto. Cada conjunto possui um orifício de alimentação comum para todas as válvulas, dois orifícios de escapes comuns e orifícios de utilização disponíveis individualmente (orifícios 2 e 4).



**Válvula direcional 5/2 com assento em cerâmica  
Série ISOMAX**

Dentre as inúmeras vantagens oferecidas pelas válvulas ISOMAX, além de atender à Norma ISO 5599-1, destacam-se o corpo em poliamida; o assento em cerâmica, que reduz os desgastes prematuros dos componentes internos, gerando menos gastos com manutenção e menos perdas nos processos produtivos; os conjuntos solenóide, Norma CNOMO 06-05-10, que dispõe de bobinas de baixa potência e o sistema non-lube que permite a sua utilização sem o uso de lubrificador de linha.

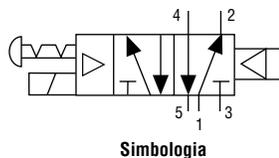
Todas essas vantagens permitem que esta série de válvulas suporte até 100 milhões de operações, livre de manutenção.

As válvulas ISOMAX são apresentadas nos tamanhos 1, 2 e 3, nas versões 5/2 e 5/3 vias com todas as opções de posição central, trabalham com faixa de pressão de 2 a 12 bar, vácuo de -0,9 a 0 bar, temperatura de -10°C a 60°C e possuem alta capacidade de vazão.

- Válvula de controle direcional 5/2



- Assento em cerâmica

**Características técnicas**

<b>Vias/posições</b>	5/2 e 5/3
<b>Conexão</b>	G 1/4, G 3/8, G 1/2 e G 3/4
<b>Tipo construtivo</b>	Spool
<b>Vazão a 6 bar (l/min)</b>	1680 (ISO 1) 4320 (ISO 2) 6540 (ISO 3)
<b>Cv</b>	1,56 (ISO 1) 4,01 (ISO 2) 6,08 (ISO 3)
<b>Faixa de temperatura</b>	-10°C a +60°C
<b>Faixa de pressão</b>	2 a 12 bar Vácuo: -0,9 a 0 bar
<b>Posição central (5/3)</b>	CF - centro fechado CAN - centro aberto negativo CAP - centro aberto positivo
<b>Fluido</b>	Ar comprimido filtrado, lubrificado ou não

**Materiais**

<b>Corpo</b>	Poliamida
<b>Vedação</b>	NBR
<b>Assento</b>	Cerâmica

**Sub-base individual  
VDMA 24345/ISO 5599-1****Base para manifold  
VDMA 24345/ISO 5599-1****Placas laterais  
VDMA 24345/ISO 5599-1**

### Válvula direcional com assento em cerâmica Série Moduflex

O Sistema Moduflex é totalmente flexível e modular. Combina, em uma mesma ilha, válvulas com funções e tamanhos diferentes adequando a cada tipo de aplicação. Estão disponíveis nas versões 3 ou 4 vias, simples ou duplo solenóide e 2 ou 3 posições. Oferece completa possibilidade de escolha tanto de válvulas individuais, de ilha de válvulas de estrutura compacta, como de configurações de ilhas mais complexas. Os conectores elétricos podem ser independentes ou integrados, através de comunicação paralela ou serial. Os módulos periféricos acrescentam funções suplementares como controle de fluxo, regulagem de pressão e posicionamento do cilindro.

- Válvula de controle direcional 4/2



### Características técnicas

<b>Vias/posições</b>	3/2, 4/2, 4/3
<b>Tipo construtivo</b>	Assento em cerâmica ou tipo spool
<b>Vazão a 6 bar (l/min)</b>	400 (tamanho 1) 1200 (tamanho 2)
<b>Cv</b>	0,38 (tamanho 1) 1,13 (tamanho 2)
<b>Faixa de temperatura</b>	-15°C a +60°C 0°C a 55°C (Field Bus)
<b>Faixa de pressão</b>	-0,9 a 8 bar
<b>Pressão de pilotagem *</b>	3 a 8 bar
<b>Pilotagem</b>	Interna para Série S, interna ou externa para Séries T e V
<b>Escape</b>	Todos os escapes são centralizados, incluindo o escape do piloto
<b>Vida útil</b>	100 milhões de operações (com ar seco, 3 Hz, 20°C a 6 bar)
<b>Resistência à vibração</b>	De acordo com IEC 68 - 2 - 6 2G - 2 para 150 Hz
<b>Resistência a impacto</b>	De acordo com IEC 68 - 2 - 7 15G- 11 ms
<b>Fluido **</b>	Ar, gás inerte, filtrado (40 µ), seco ou lubrificado

\* Para pressões de trabalho abaixo de 3 bar, usar piloto externo, disponível em todos os módulos de alimentação.

\*\* Filtrado (40µ): Classe 5 de acordo com ISO 8573-1.

Seco: Classe 4 de acordo com ISO 8573-1.

Lubrificado: com ar lubrificado recomendamos fornecimento do piloto externo com ar não lubrificado.

### Especificações do solenóide

A fim de simplificar a escolha, a instalação e a manutenção, temos apenas um tipo de solenóide para todo o Sistema Moduflex.



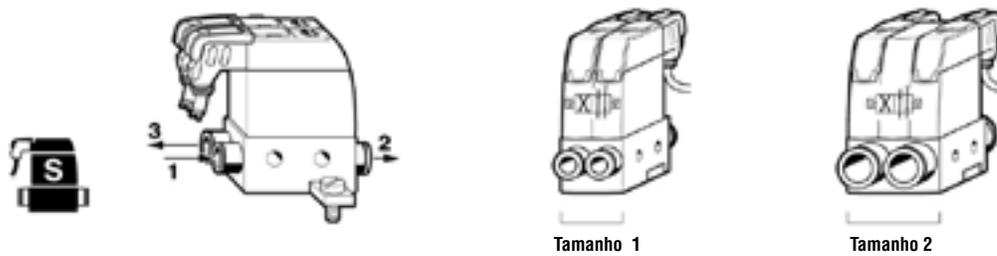
Solenóide 24 VCC, comum a todo o Sistema Moduflex

<b>Tensão nominal da bobina</b>	24 VCC
<b>Varição da tensão permitida</b>	De - 15 % a + 10 % da voltagem nominal
<b>Conexão elétrica</b>	Compatível com as polaridades PNP e NPN
<b>Isolamento da bobina</b>	Classe B
<b>Consumo de energia</b>	1 W (42 mA)
<b>Atuador manual</b>	Com ou sem trava
<b>Tempo de resposta de toda a válvula *</b>	9.6 ms ± 1.2 para válvula tamanho 1 duplo solenóide 4/2 vias 14.8 ms ± 2 para válvula tamanho 2 duplo solenóide 4/2 vias
<b>Serviço</b>	Contínuo
<b>Proteção</b>	De acordo com EN 60 529 Séries S e T: IP 67 Série V: IP 65

\* De acordo com a Norma ISO 12238

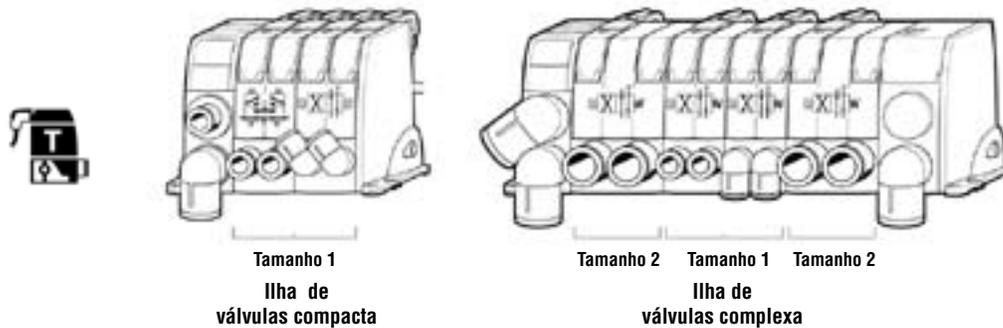
### Válvulas individuais Série S

Para os cilindros isolados na máquina é preferível instalar a válvula nas suas proximidades. Dessa maneira, o módulo individual é o ideal. O tempo de resposta e o consumo de ar são reduzidos ao mínimo.



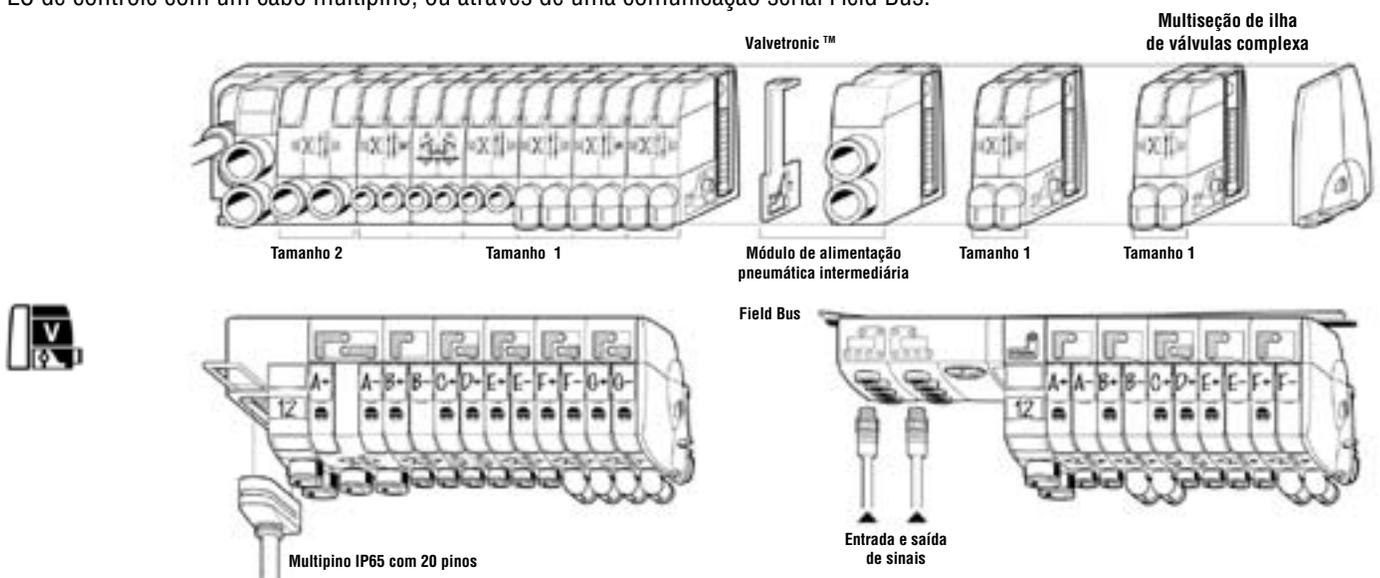
### Ilhas de válvulas com conectores elétricos independentes Série T

Para grupos pequenos de cilindros, que exijam ilhas de válvulas localizadas, é conveniente utilizar ilhas com conectores elétricos independentes.



### Ilha de válvulas com conectores elétricos integrados

As ilhas modulares são facilmente montadas utilizando-se a série com conectores elétricos integrados. Essas ilhas são conectadas ao PLC de controle com um cabo multipino, ou através de uma comunicação serial Field Bus.



## Procedimentos de montagem do Sistema Moduflex utilizando os módulos básicos

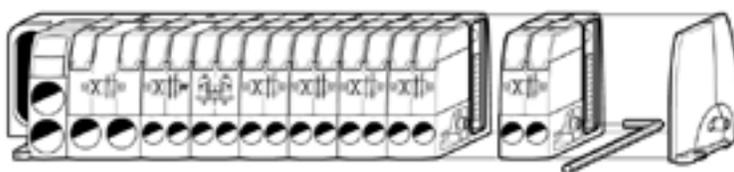
O Sistema Moduflex oferece aos fabricantes de máquinas máxima flexibilidade para montar cada ilha de válvula, passo-a-passo.

As ilhas de válvulas podem ser facilmente montadas, utilizando os seguintes procedimentos:

- Monte a ilha de válvulas com os módulos básicos conforme mostra a figura ao lado.
- Instale a ilha de válvulas na máquina juntamente com as válvulas individuais e módulos periféricos.
- Selecione e instale as conexões pneumáticas e os conectores elétricos com presilhas.

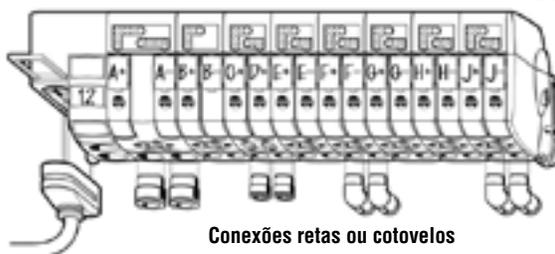
A vantagem dessa abordagem é que todo profissional pode ter informações referentes à montagem e à correta seleção dos módulos para o sistema de automação:

- O projetista da máquina poderá especificar os módulos básicos e onde os mesmos serão instalados na máquina.
- O especialista em pneumática poderá selecionar as conexões ideais e definir o correto dimensionamento dos tubos.
- O especialista da área elétrica poderá selecionar os conectores elétricos ideais.



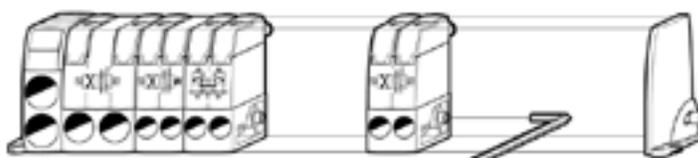
Chave allen 4 mm

**Série V**  
**montagem da ilha básica**  
 (sem conexões)



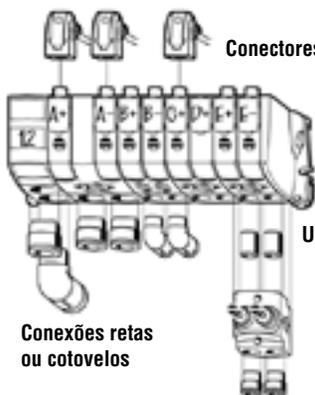
Conexões retas ou cotovelos

Conector multipino com 20 pinos



Chave allen 4 mm

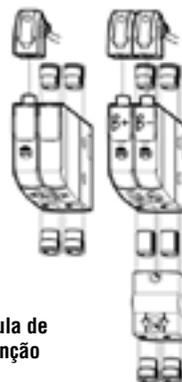
**Série T**  
**Montagem da ilha básica**  
 (sem conexões)



Conectores elétricos independentes

União reta

Conexões retas ou cotovelos



**Série S**  
**Módulos de válvulas individuais**

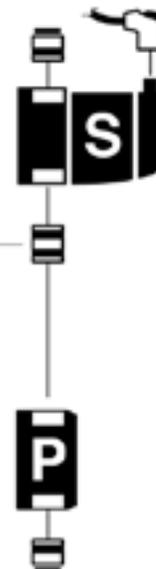
União reta

**Série P**  
**Módulos periféricos**

Regulador de pressão

Controle de fluxo

Válvula de retenção



## Organização do sistema de módulos básicos das séries V, T, S e P

A vantagem de utilizar a abordagem do módulo básico do Sistema Moduflex foi explicada na página 65. Primeiramente, as ilhas de válvulas básicas e os módulos sem conexões pneumáticas são instalados na máquina. Nesse estágio, as conexões pneumáticas são selecionadas, a fim de se obter o melhor conjunto: válvula e cilindro, selecionando diâmetro do tubo e tipo de conexão (reta ou cotovelo).

Em estágio mais avançado, aplica-se o mesmo processo para os conectores elétricos com a escolha do cabo ideal. Para auxiliar essa seleção, esta página apresenta os módulos básicos e as opções de conectores.

A próxima página lista todos os conectores do tipo plug-in do Sistema Moduflex e seus códigos. Essa informação é um guia para a seleção levando-se em consideração:

- O tamanho do módulo: 1 ou 2;
- A série utilizada: V, T, S ou P;
- Os critérios de aplicação, as distâncias de conexão e o tipo de instalação.

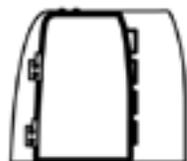


Para montar o conector

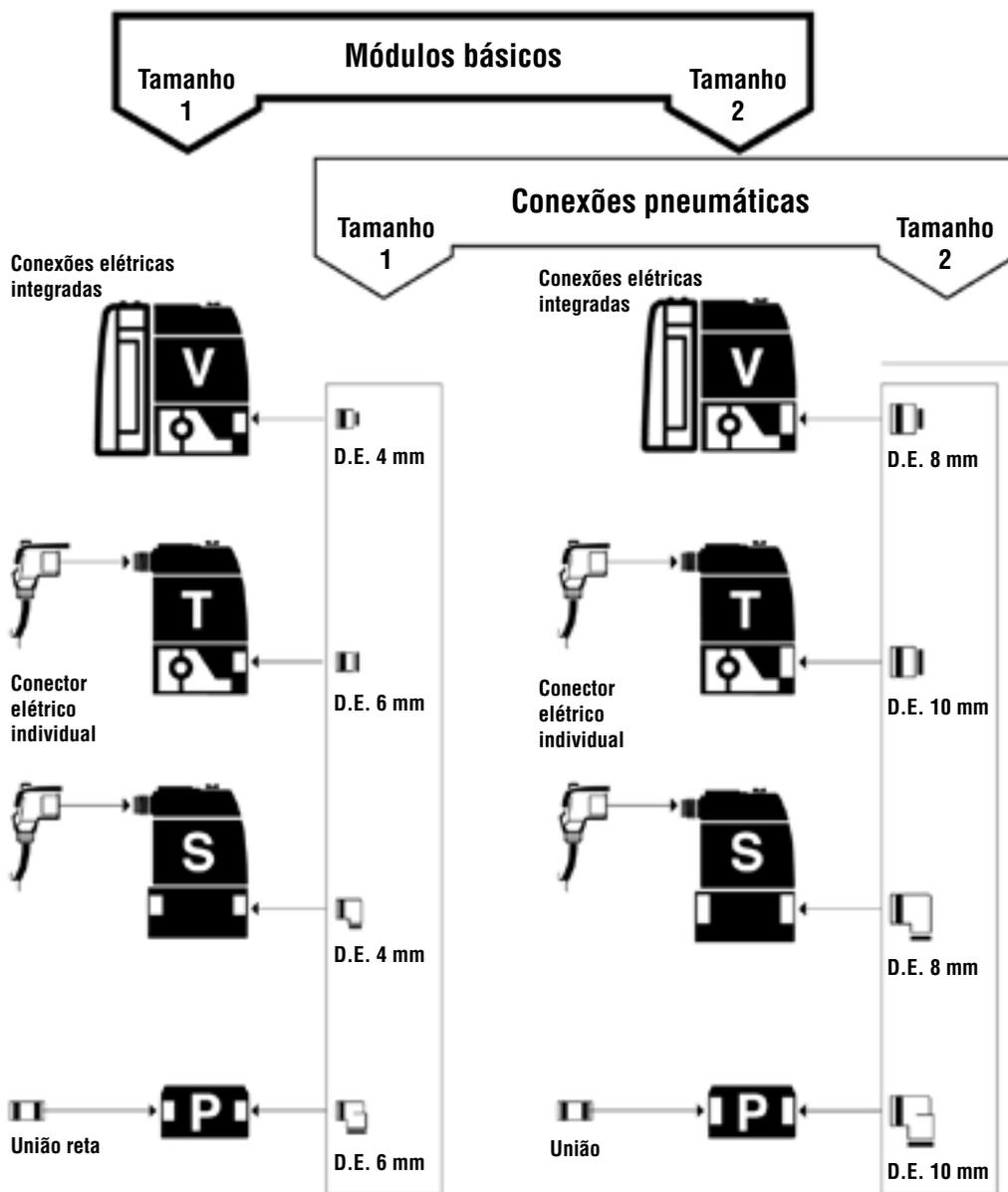
Conexão rosca para o field bus



Conector vampiro para a comunicação ASI

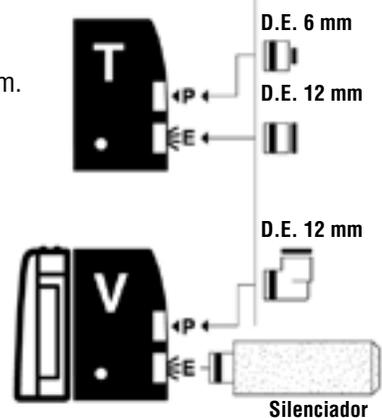


Conector elétrico multipinos



### Placas laterais e módulos pneumáticos intermediários para ilhas de válvulas

- Conexões pneumáticas para tubo D.E. de 6, 8, 10 ou 12mm.
- Placa lateral da ilha série V: conector elétrico multipino ou conectores elétricos para field bus.







**Válvula de retenção**

**Válvula de escape rápido**

**Elemento OU**

**Elemento E**

**Módulo de segurança bimanual**

**Válvulas de controle de fluxo**

**Válvulas de controle de pressão**

**Temporizador pneumático**

**Captador de queda de pressão**

**Contador pneumático**

**Sensor de alívio**

**Sensor fluídico de proximidade**



## Válvulas Auxiliares

### Válvulas de retenção

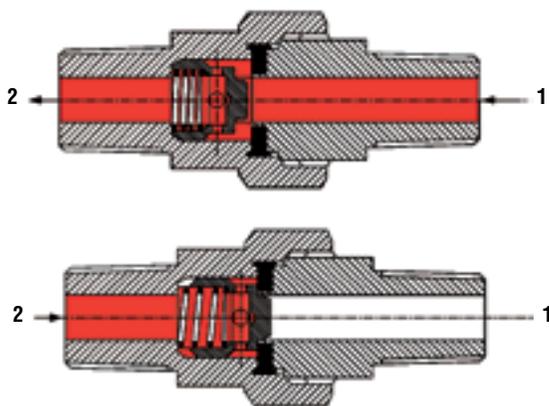
Impedem o fluxo de ar comprimido em um sentido determinado, possibilitando livre fluxo no sentido oposto.

#### Válvula de retenção com mola

Um cone é mantido inicialmente contra seu assento pela força de uma mola. Orientando-se o fluxo no sentido favorável de passagem, o cone é deslocado do assento, causando a compressão da mola e possibilitando a passagem do ar.

A existência da mola no interior da válvula requer um maior esforço na abertura para vencer a contrapressão imposta. Mas nas válvulas, de modo geral, esta contrapressão é pequena, para evitar o máximo de perda, razão pela qual não devem ser substituídas aleatoriamente.

#### • Válvula de retenção com mola



Simbologia

As válvulas de retenção geralmente são empregadas em automatização de levantamento de peso, em lugares onde um componente não deve influir sobre o outro, etc.

#### Válvula de retenção sem mola

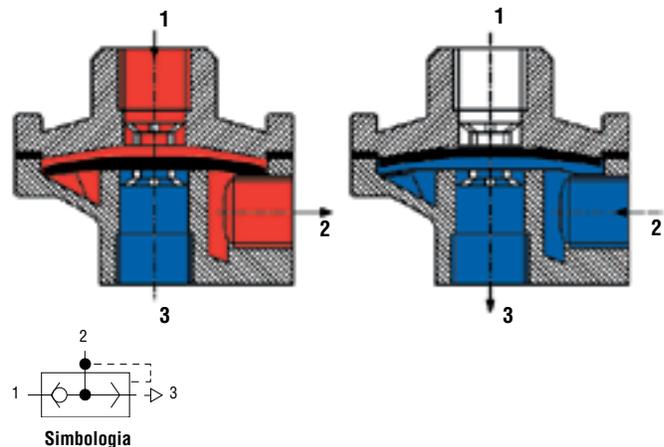
É outra versão da válvula de retenção citada anteriormente. O bloqueio, no sentido contrário ao favorável, não conta com o auxílio de mola. Ele é feito pela própria pressão de ar comprimido.

### Válvula de escape rápido

Quando se necessita obter velocidade superior àquela normalmente desenvolvida por um pistão de cilindro, é utilizada a válvula de escape rápido. Para um movimento rápido do pistão, o fator determinante é a velocidade de escape do ar contido no interior do cilindro, já que a pressão numa das câmaras deve ter caído apreciavelmente, antes que a pressão no lado oposto aumente o suficiente para ultrapassá-la, além de impulsionar o ar residual através da tubulação secundária e válvulas.

Utilizando-se a válvula de escape rápido, a pressão no interior da câmara cai bruscamente; a resistência oferecida pelo ar residual (que é empurrado) é reduzidíssima e o ar flui diretamente para a atmosfera, percorrendo somente um niple que liga a válvula ao cilindro. Ele não percorre a tubulação que faz a sua alimentação.

#### • Válvula de escape rápido



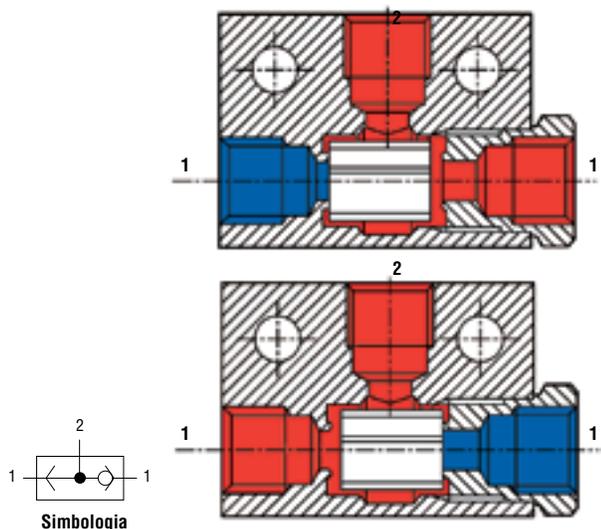
Alimentada pela válvula direcional que comanda o cilindro, o ar comprimido proveniente comprime uma membrana contra uma sede onde se localiza o escape, libera uma passagem até o ponto de utilização e atua em sua parte oposta, tentando deslocá-la da sede inutilmente, pois uma diferença de forças gerada pela atuação da mesma pressão em áreas diferentes impede o deslocamento.

Cessada a pressão de entrada, a membrana é deslocada da sede do escape, passando a vedar a entrada. Esta movimentação é causada pelo ar contido na câmara do cilindro, que influencia a superfície inferior em relação à entrada e a desloca, pois não encontra a resistência superior oferecida pela pressão. Com o deslocamento da membrana, o escape fica livre e o ar é expulso rapidamente, fazendo com que o pistão adquira alta velocidade. Os jatos de exaustão são desagradavelmente ruidosos. Para se evitar a poluição sonora, devem ser utilizados silenciadores.

## Elemento OU (válvula de isolamento)

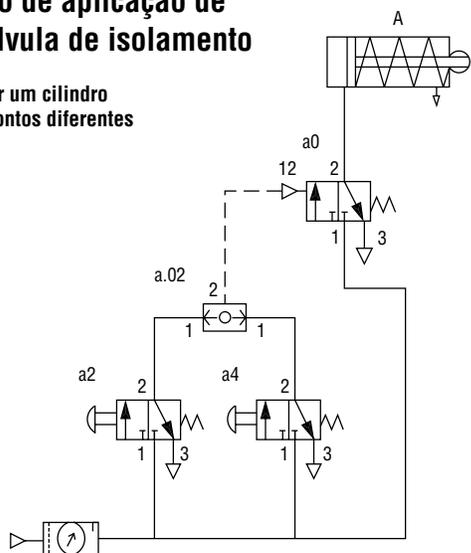
Dotada de três orifícios no corpo: duas entradas de pressão e um ponto de utilização. Enviando-se um sinal por uma das entradas, a entrada oposta é automaticamente vedada e o sinal emitido flui até a saída de utilização. O ar que foi utilizado retorna pelo mesmo caminho. Uma vez cortado o fornecimento, o elemento seletor interno permanece na posição, em função do último sinal emitido. Havendo coincidência de sinais em ambas as entradas, prevalecerá o sinal que primeiro atingir a válvula, no caso de pressões iguais. Com pressões diferentes, a maior pressão dentro de uma certa relação passará ao ponto de utilização, impondo bloqueio na pressão de menor intensidade. Muito utilizada quando há necessidade de enviar sinais a um ponto comum, proveniente de locais diferentes no circuito.

- Válvula de isolamento, elemento "OU"



### Exemplo de aplicação de uma válvula de isolamento

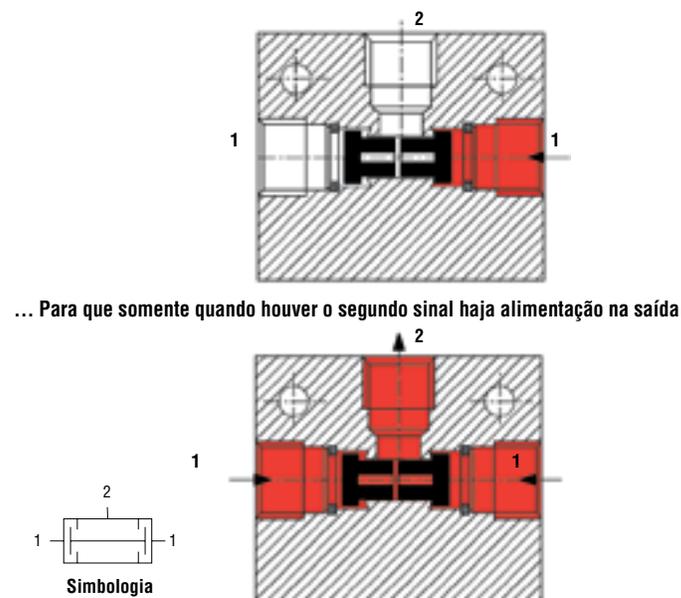
- Comandar um cilindro de dois pontos diferentes



## Elemento E (válvula de simultaneidade)

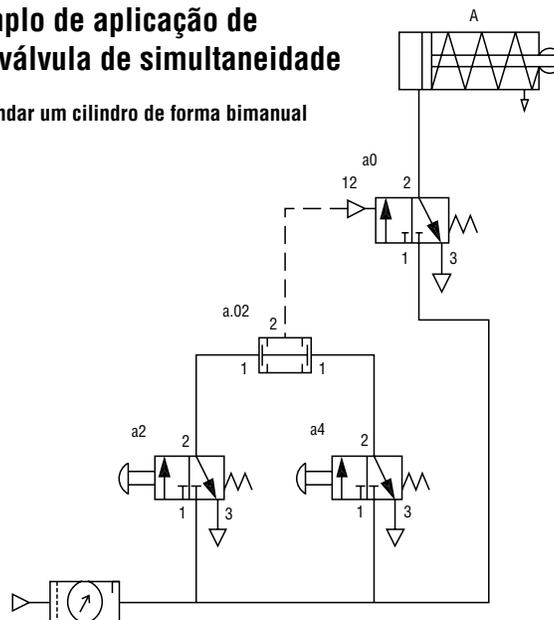
Assim como na válvula de isolamento, também possui três orifícios no corpo. A diferença se dá em função de que o ponto de utilização será atingido pelo ar, quando duas pressões, simultaneamente ou não, chegarem nas entradas. A que primeiro chegar, ou ainda a de menor pressão, se autobloqueará, dando passagem para o outro sinal. São utilizadas em funções lógicas "E", bimanuais simples ou garantias de que um determinado sinal só ocorra após, necessariamente, dois pontos estarem pressurizados.

- O primeiro sinal se autobloqueará...

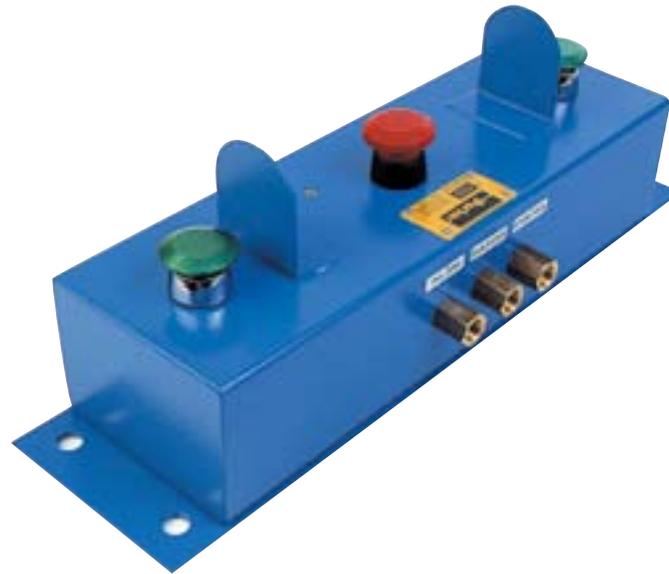
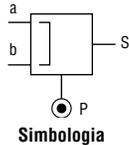


### Exemplo de aplicação de uma válvula de simultaneidade

- Comandar um cilindro de forma bimanual



## Módulo de segurança bimanual



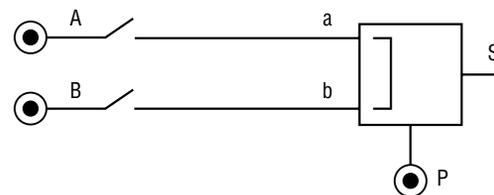
Este módulo de segurança bimanual produz envio de um sinal pneumático, através de sinais aplicados em 2 pontos de entrada A e B, dentro de um intervalo de tempo menor que 0,3 segundos.

**Este módulo é indispensável para proteção das mãos do operador, para qualquer máquina potencialmente perigosa ou estação de trabalho:**

- Onde há necessidade de envio de sinais com acionamento quase simultâneo de controles manuais.
- Se existir o movimento de um cilindro causando perigo ao operador, o sinal de saída S pode comandar diretamente a válvula de controle direcional do cilindro.
- Se, de outra forma, diversos movimentos no ciclo de uma máquina são perigosos, o sinal de saída S fornecido pelo módulo de segurança é usado pelo circuito seqüenciador em proteção ao operador de todos os passos perigosos.

### Funcionamento

Quando o operador aciona o controle manual A ou B, ou os dois controles mas com uma diferença de tempo excedendo 0,3 segundos, o sinal de saída S não ocorre. Só ocorrerá o sinal de saída S se houver um acionamento quase simultâneo (menor que 0,3 segundos) pelo operador em ambos os controles A e B. O sinal de saída S ocorre se o pórtico P for alimentado, este sinal desaparecerá se a alimentação P for cortada. Se por qualquer causa desaparecer o sinal de S, o reacionamento quase simultâneo de A e B é necessário para o restabelecimento do sinal de saída S.



## Válvulas de controle de fluxo



Em alguns casos, é necessária a diminuição da quantidade de ar que passa através de uma tubulação, o que é muito utilizado quando se necessita regular a velocidade de um cilindro ou formar condições de temporização pneumática.

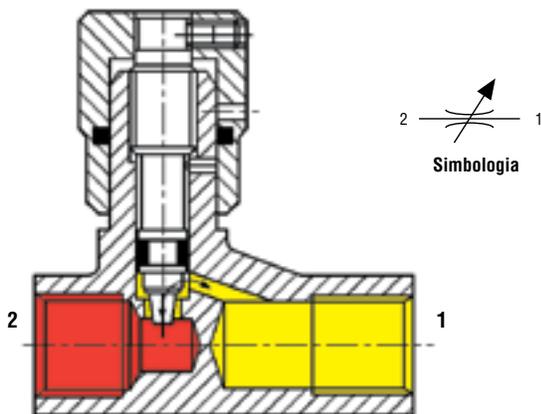
Quando se necessita influenciar o fluxo de ar comprimido, este tipo de válvula é a solução ideal, podendo ser fixa ou variável, unidirecional ou bidirecional.

### Válvula de controle de fluxo variável bidirecional

Muitas vezes, o ar que passa através de uma válvula controladora de fluxo tem que ser variável conforme as necessidades.

Observe a figura, a quantidade de ar que entra por 1 ou 2 é controlada através do parafuso cônico, em relação à sua proximidade ou afastamento do assento. Conseqüentemente, é permitido um maior ou menor fluxo de passagem.

- Válvula de controle de fluxo variável bidirecional



## Válvula de controle de fluxo unidirecional

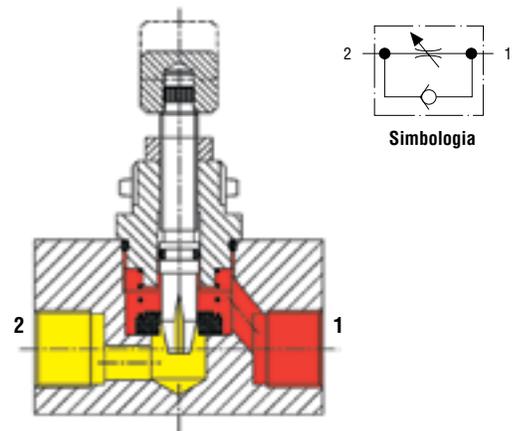
Algumas normas classificam esta válvula no grupo de válvulas de bloqueio por ser híbrida, ou seja, num único corpo unem-se uma válvula de retenção com ou sem mola e em paralelo um dispositivo de controle de fluxo, compondo uma válvula de controle unidirecional.

### Possui duas condições distintas em relação ao fluxo de ar

#### Fluxo controlado

Em um sentido pré-fixado, o ar comprimido é bloqueado pela válvula de retenção, sendo obrigado a passar restringido pelo ajuste fixado no dispositivo de controle.

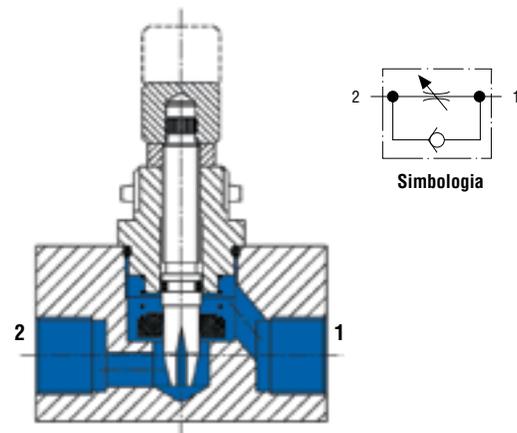
- Válvula de controle de fluxo variável unidirecional



#### Fluxo livre

No sentido oposto ao mencionado anteriormente, o ar possui livre vazão pela válvula de retenção, embora uma pequena quantidade passe através do dispositivo, favorecendo o fluxo.

- Válvula de controle de fluxo variável unidirecional



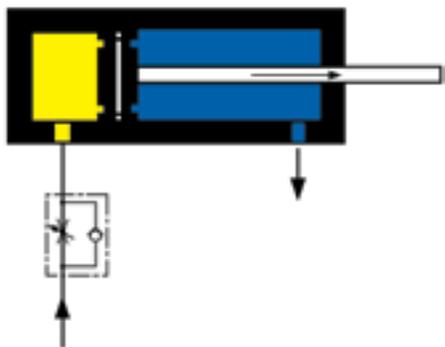
Estando o dispositivo de ajuste totalmente cerrado, esta válvula passa a funcionar como uma válvula de retenção. Quando se desejam ajustes finos, o elemento de controle de fluxo é dotado de uma rosca micrométrica que permite este ajuste.

## Controle de velocidade de um cilindro

### Controle de velocidade pelo ar de entrada

O deslocamento do pistão num cilindro ocorre em função da vazão de alimentação. É intuitivo, portanto, para se poder controlar a velocidade de deslocamento é necessário influenciar a vazão. Neste método, o fluxo de alimentação do equipamento de trabalho é controlado, enquanto que o ar contido no seu interior é expulso livremente para a atmosfera.

#### • Controle de velocidade pelo ar de entrada



A entrada pode ser restringida através de uma válvula de controle de fluxo. A pressão na câmara (1) aumentará até o valor necessário para vencer as resistências impostas ao movimento e deslocar o pistão. Com o avanço, a câmara (1) aumenta de volume e, como consequência, a pressão diminui, impedindo o avanço do pistão por falta de força. Após um curto período de parada, a pressão atinge o valor requerido para o movimento.

Novo avanço é efetuado, cai a pressão... E assim sucessivamente até o término do curso. Num cilindro posicionado horizontalmente, que empurra uma carga, com o controle na entrada, ao ser comandado, o pistão começa a se mover e inicia o avanço com velocidade mais ou menos constante, determinada pela vazão do ar. Quando aparece uma resistência extra, o pistão reduz a velocidade ou pára, até que a pressão cresça o suficiente para vencê-la. Se a resistência for removida, o pistão acelerará ou mesmo saltará subitamente para frente. Além do que, se uma carga possuir movimento no mesmo sentido do pistão, provocará uma aceleração, impondo uma velocidade acima da ajustada. Este modo de controle de velocidade determinará um movimento irregular do pistão, geralmente prejudicial ao excelente funcionamento do equipamento.

O controle de entrada é empregado em casos excepcionais, como por exemplo nos cilindros de simples ação ou ainda em um cilindro posicionado na vertical, onde as condições são diferentes. A resistência resultará principalmente de um peso à força de mola e não de fricção da carga. Neste caso, uma certa quantidade de contrapressão será benéfica e melhores resultados serão obtidos se for utilizado o controle de entrada.

### Controle de velocidade pelo ar de saída

De tudo o que foi mencionado sobre o controle de velocidade pela entrada do ar, viu-se que a tendência para uniformidade da velocidade de deslocamento depende, principalmente, da variação da força resistente.

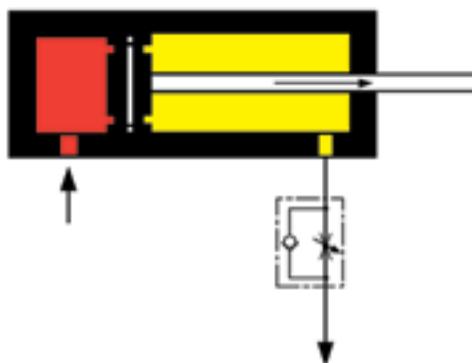
É necessário encontrar o método para fazer com que esta força seja a mais uniforme possível. São requeridos, no campo industrial, valores na precisão de deslocamento cada vez mais constantes. Sem um grau de precisão exato, pensou-se em utilizar o sistema de controle de velocidade, influenciando-se, assim, o fluxo de saída do cilindro.

Seu princípio consiste em efetuar o controle de fluxo somente na saída do ar contido no cilindro, enquanto a câmara oposta recebe fluxo livre. Controlando o ar na saída do cilindro, é possível eliminar o movimento irregular do pistão.

O ar comprimido entra na câmara (1) com toda a intensidade de pressão, exercendo força sobre o êmbolo (2). O ar confinado na câmara (3), escapará pela válvula de controle de fluxo, determinando, assim, um avanço com velocidade mais uniforme que o método anterior.

Isto é conseguido porque o êmbolo é mantido entre os dois volumes de ar comprimido, o de entrada (câmara 1) e o que está saindo (câmara 3), formando uma contrapressão e oferecendo uma resistência contínua ao movimento.

#### • Controle de velocidade pelo ar de saída

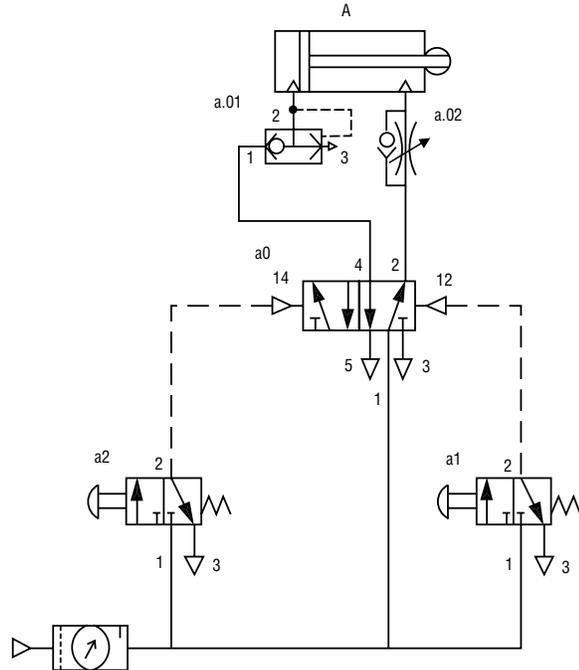


Deve ser lembrado ainda que a força oferecida pelo atrito estático é maior que a força oferecida pelo atrito dinâmico ( $F_{ate} > F_{atd}$ ).

Mais uma razão para se efetuar o controle da saída do ar na câmara (3) para que, quando a pressão do ar vencer as forças resistentes, a haste do cilindro não sofra um impulso repentino e se desloque normalmente.

### Exemplo de aplicação de uma válvula de controle de fluxo e escape rápido

- Comandar um cilindro com avanço lento e retorno acelerado



## Válvulas de controle de pressão

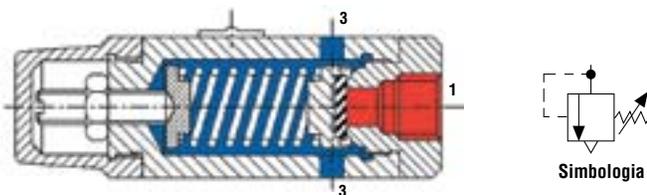
Tem por função influenciar ou serem influenciadas pela intensidade de pressão de um sistema.

### Tipos de válvulas de controle de pressão

#### Válvula de alívio

Limita a pressão de um reservatório, compressor, linha de pressão, etc., evitando a sua elevação além de um ponto ideal admissível. Uma pressão predeterminada é ajustada através de uma mola calibrada, que é comprimida por um parafuso, transmitindo sua força sobre um êmbolo e mantendo-o contra uma sede.

- Válvula de alívio



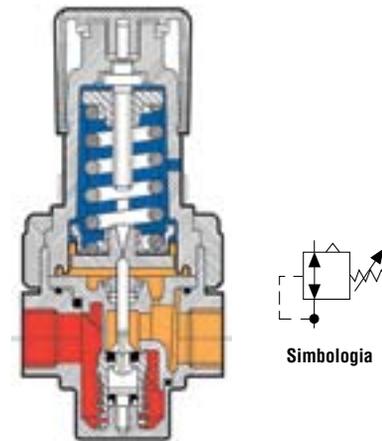
Ocorrendo um aumento de pressão no sistema, o êmbolo é deslocado de sua sede, comprimindo a mola e permitindo contato da parte pressurizada com a atmosfera através de uma série de orifícios por onde é expulsa a pressão excedente.

Alcançando o valor de regulagem, a mola recoloca automaticamente o êmbolo na posição inicial, vedando os orifícios de escape.

#### Válvula reguladora de pressão com escape

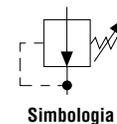
Esta válvula mantém constante a pressão de trabalho de acordo com a pressão pré-ajustada, independente das flutuações da pressão de entrada. A pressão de entrada deve ser sempre maior que a pressão de saída, para garantir o perfeito funcionamento e a pressão de saída (trabalho) constante.

O funcionamento (operação) desta válvula está descrito no capítulo Unidade de condicionamento (Lubrefil).



#### Válvula reguladora de pressão sem escape

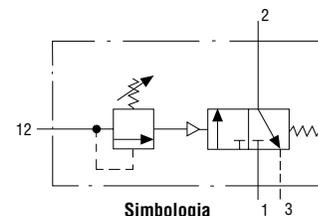
Esta válvula não permite escape de ar quando houver um aumento na pressão na saída. O diafragma não tem orifício de sangria. A pressão de trabalho deve apresentar um consumo para que a regulagem seja efetuada e voltar a fluir o ar do lado da entrada.



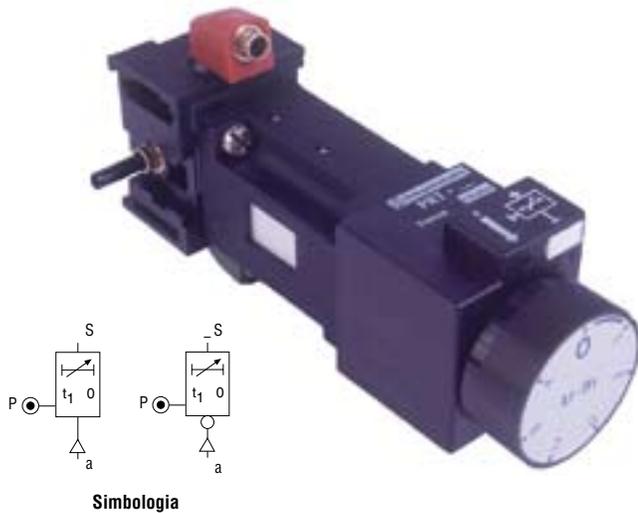
#### Válvula de seqüência

É uma válvula 3/2 vias com acionamento piloto por uma pressão pré-ajustada. A abertura da válvula é feita quando a pressão do piloto for maior que o valor pré-ajustado.

Esta válvula tem a função de fim de curso, em comandos pneumáticos que tenham necessidade de um valor da pressão mínima de trabalho (comandos pneumáticos em função da pressão).



## Temporizador pneumático

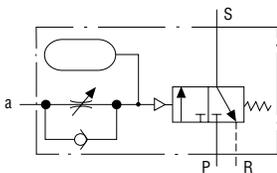


Simbologia

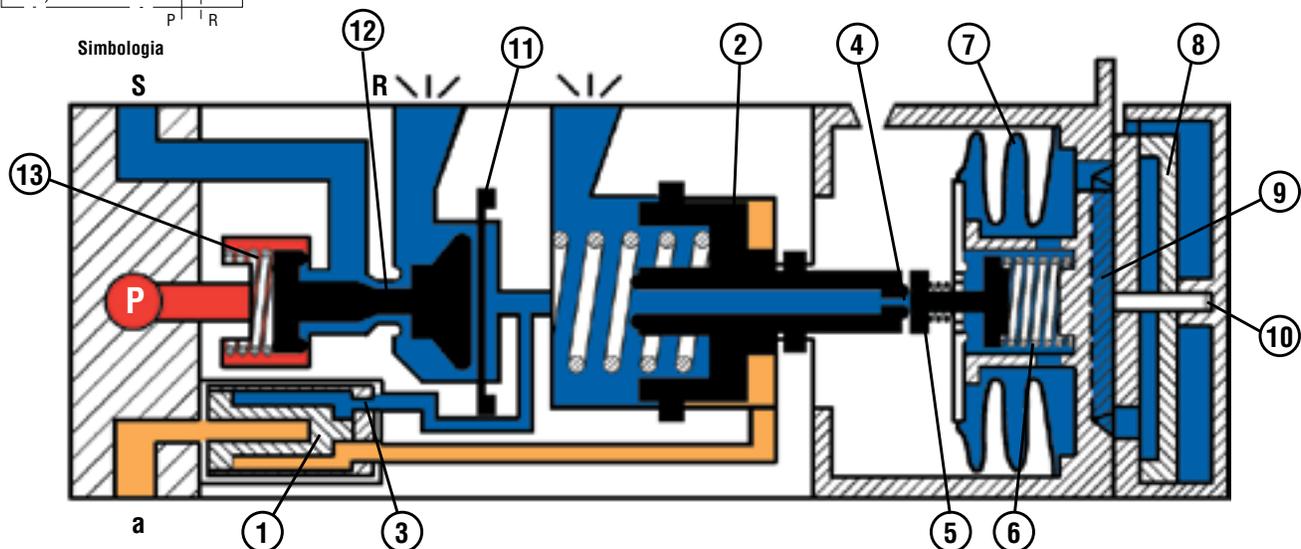
Este temporizador permite o retardo de um sinal pneumático; um período de tempo ajustável que passa entre o aparecimento do sinal de controle pneumático e o sinal de saída. O ajuste é através da rotação do botão graduado, a faixa de ajuste é completada por uma revolução completa do botão. Faixas de ajuste de temporização de 0 a 3 s, 0 a 30 s e 0 a 180 s.

### Funcionamento

O funcionamento é totalmente pneumático. O ar usado para a função de retardo é atmosférico e não ar de suprimento. Desta maneira, o retardo não é variado de acordo com a pressão, temperatura, umidade ou por impurezas no ar comprimido. Há temporizador NF (normal fechado) e NA (normal aberto).



Simbologia



### Descrição de funcionamento de um temporizador NF

O início da temporização se dá quando houver um sinal de controle na sub-base em "a", este passa pelo filtro 1 e atua no pistão 2, o mesmo se retrai e inicia a temporização. No mesmo tempo, o sinal de controle passa pelo giclê 3 e entra em exaustão pelo orifício sensor 4.

Na temporização, o elemento de retardo pneumático que está apoiado no pistão 2 é liberado, transmitindo este mesmo movimento para a válvula poppet 5, ocorrendo uma movimentação do conjunto correspondente à regulagem requerida de temporização.

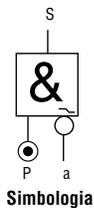
Após o fechamento da válvula poppet 5, a mola 6 causa a expansão do diafragma 7, aspirando ar atmosférico através do filtro 8 e do canal circular 9. Dependendo do ângulo  $x$  ajustado no botão de regulagem 10, este caminho pode ser curto ou longo, dependendo desta forma do ajuste feito.

- Se o ajuste do ângulo  $x$  é pequeno, a temporização é curta.
- Se o ajuste do ângulo  $x$  for grande, a temporização é longa.

No final da temporização a válvula poppet 5 volta a bloquear a exaustão do orifício sensor 4, que causa a mudança de estado e fechamento da temporização.

A pressão exercida na membrana "11", atua o pistão "12", fazendo com que o suplemento da pressão em "P" seja aberto, havendo sinal de saída em "S". Com o desaparecimento do sinal em "a" ocorre o RESET (reajuste) do componente, provocando mudança de condição do temporizador e então removendo o sinal de saída "S" pela ação da mola "13".

## Captador de queda de pressão (sensor de queda de pressão)



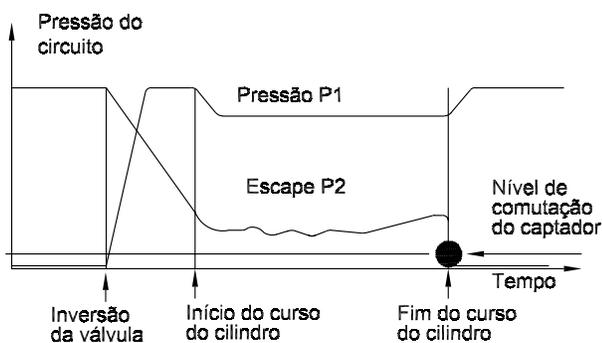
Instalado diretamente nos pórticos dos cilindros, estes sensores enviam um sinal pneumático quando o cilindro está estendido em seu fim de curso.

São muito simples de usar, não necessitam de um came mecânico para a sua atuação e liberam um sinal que pode ser usado diretamente.

### Obervação:

O sensor enviará um sinal de saída só quando o cilindro estiver totalmente avançado.

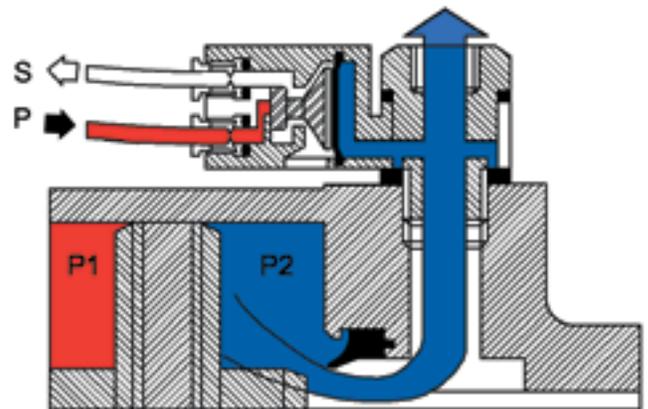
## Funcionamento



A velocidade do cilindro depende do fluxo de exaustão que é controlado por um regulador de velocidade. Existe a presença de uma pressão de retorno na exaustão, que cai quando o êmbolo alcança seu fim de curso.

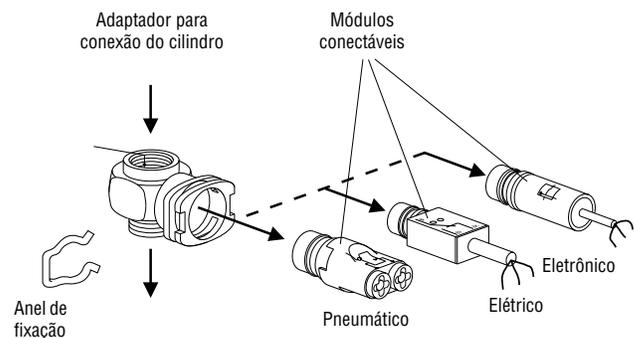
Por intermédio de um diafragma, o contato do captador de queda de pressão comuta e transmite a pressão P do sinal de entrada para o sinal de saída S. Este sensor é também usado para detectar fins de movimento de cilindros.

### Exemplo: cilindro de fixação



## Composição

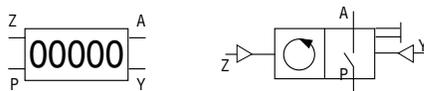
**São modulares:** o mesmo banjo se adapta e pode ser usado com outros módulos de detecção, como os de saída de sinal pneumático, elétrico e eletrônico, o qual possibilita o uso destes sensores em sistemas totalmente automatizados pneumático ou eletropneumático.



## Contador predeterminador pneumático



P = Alimentação  
A = Saída de sinal  
Z = Contagem  
Y = Reset



Simbologias

São usados para controle e monitoramento de operações seqüenciais capazes de demonstrar números precisos em circuitos pneumáticos, sistemas ou equipamentos.

Após a contagem de passos demonstrará o número pré-ajustado, o qual pode representar um número de itens ou um número de ciclos de operação, e o mesmo emitirá um sinal pneumático de saída, que é usado para iniciar o próximo seguimento do processo ou operação. O valor pré-ajustado pode ser selecionado entre 1 e 99.999.

### Princípio de trabalho

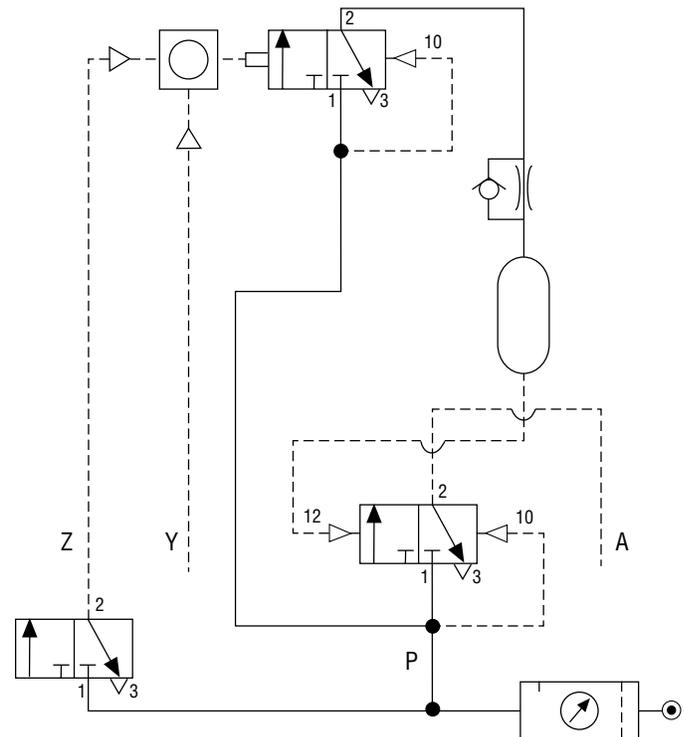
O contador pneumático consiste de um sistema de acionamento mecânico, um sistema mecânico de dígitos circular e uma chave limite pneumática.

Os pulsos de contagem para o contador são pneumáticos (ar comprimido) que vêm de uma fonte de informações. A conexão Z é usada como mecanismo alimentador de pulsos de ar comprimido para o pistão do sistema de acionamento.

A haste deste pistão realiza a contagem de peças através de um contato livre de um oscilador.

Cada pulso de ar comprimido causa o acionamento do oscilador que move a unidade de dígitos circular pela metade de um dígito e no mesmo instante tensiona uma mola.

Isso ocorre durante o período de baixa pressão, após o pulso, e em seguida move a próxima metade da unidade de dígito circular, completando o passo.



### Sinal de saída

O sinal de saída é enviado quando a pressão que está aplicada na conexão P é interligada com a conexão A, isto ocorre quando a contagem pré-ajustada é alcançada, e o reset não foi acionado.

### Reset

Pode ser feito o reset do contador através do botão de reset manual ou aplicando-se um sinal pneumático na conexão.

## Sensor de alívio (bleed sensor)

Os sensores de alívio habilitam sinais com pequenas forças de atuação, pequenas distâncias de envio de sinal através de contato mecânico. Requerem um tubo para conexão, são sinais de conectar e instalar.

### Operação

É projetado para operar em conjunto com um relé de sensor de alívio. O sensor recebe ar de suprimento de baixa taxa de fluxo deste relé.

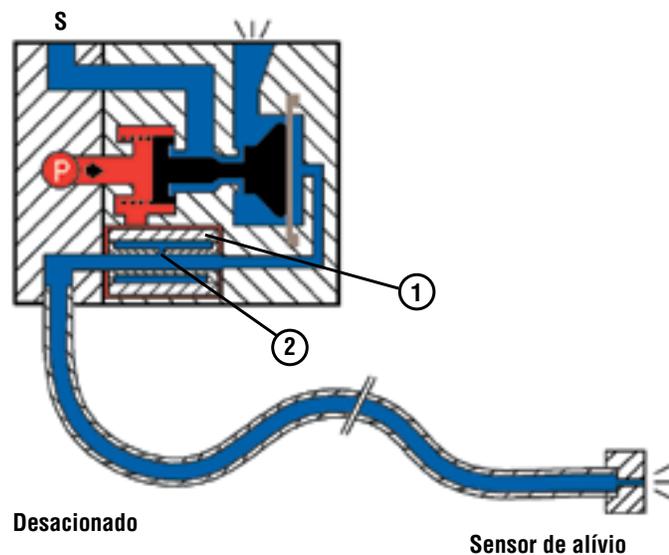


No estado de repouso, o sensor de alívio está aberto, e o ar de suprimento está em exaustão. No funcionamento o sensor está bloqueado, a pressão se eleva imediatamente no tubo de conexão do relé do sensor e o mesmo abre, emitindo um sinal de saída.

### Relé do sensor de alívio

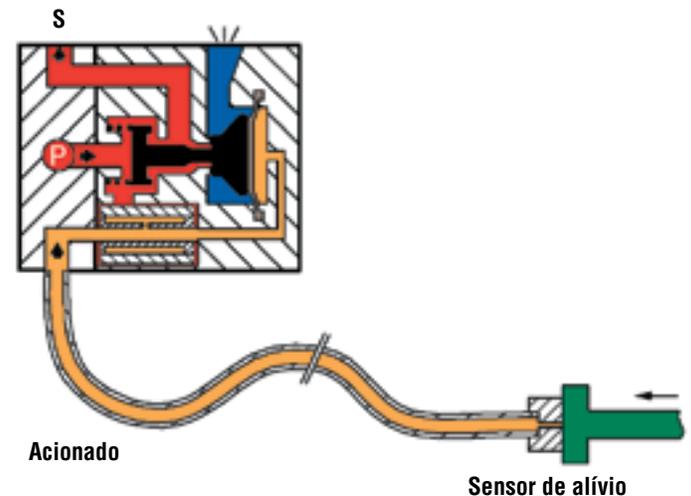
Este relé é usado para alimentar um sensor de alívio e para desenvolver um sinal pneumático, em relação ao fechamento do sensor de alívio.

#### • Desacionado



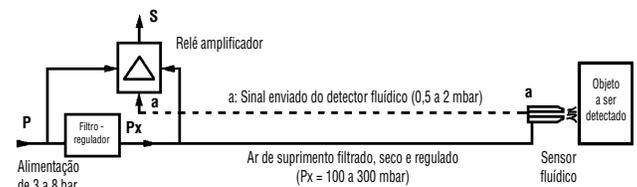
O ar de suprimento para o sensor de alívio é feito através do filtro 1 e orifício calibrado 2 (Ø 0,3 mm)

#### • Acionado



## Sensor fluídico de proximidade

O sensor fluídico de proximidade trabalha sem contato mecânico, detectando a presença ou passagem de algum objeto.



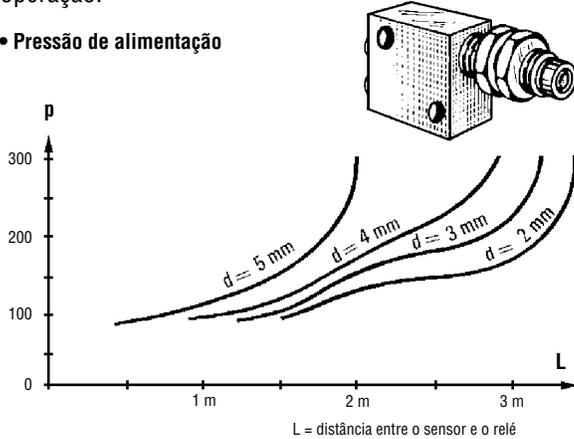
### Características de funcionamento

Projetado para operar em conjunto com um relé de amplificação de sinal, um detector fluídico de proximidade e fornecedor de uma pressão P (100 a 300 mbar) o qual também alimenta o relé amplificador.

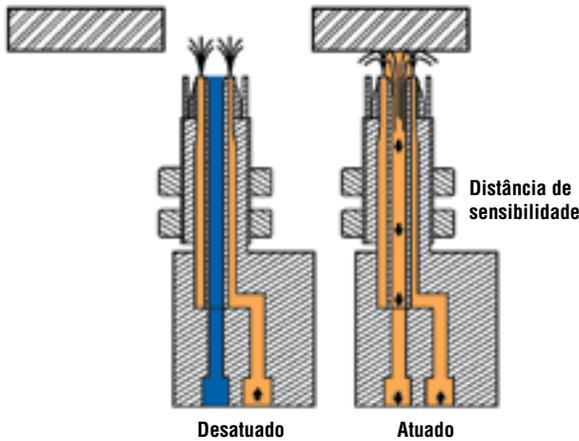
No detector, o ar à pressão P é distribuído em um fluxo de forma anelar que é capaz de refletir com a presença de algum objeto, e criar um sinal de saída ao qual o relé de amplificação amplia a uma pressão industrial (3 a 8 bar) para fornecer o sinal S.

A pressão mínima P a ser usada depende da distância de detecção D e da distância L entre o detector e o relé, como demonstrado nas curvas características. Em todos os casos, o consumo é pequeno e o detector é efetivamente silencioso em operação.

• **Pressão de alimentação**



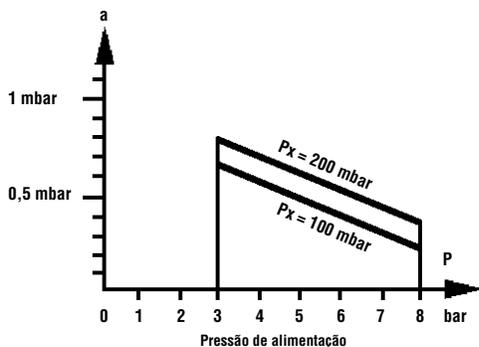
• **Peça em movimento**



**Relé amplificador**

Este relé possibilita a amplificação a pressões industriais de 3 a 8 bar através de um sinal de baixa pressão enviado pelo detector fluídico de proximidade. Possui dois estágios, cada estágio deve ser alimentado com um nível de pressão. O primeiro estágio com nível em Px de 100 a 300 mbar. O segundo estágio com nível em P de alimentação 3 a 8 bar.

• **Pressão mínima do sinal de controle**

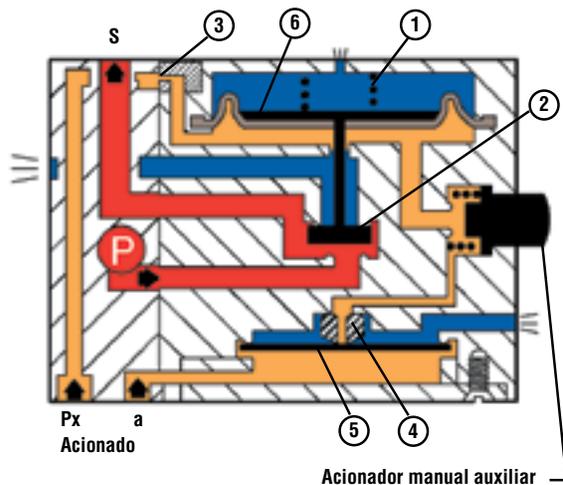
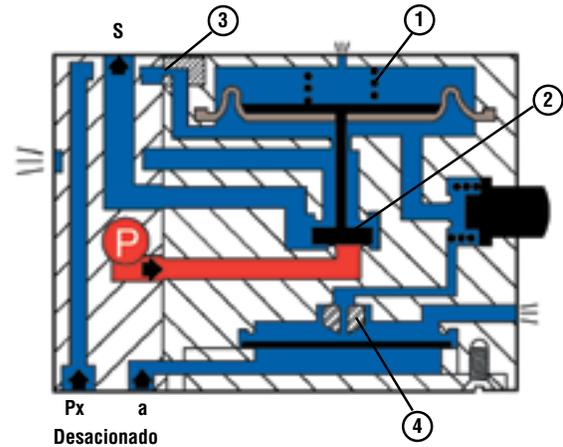


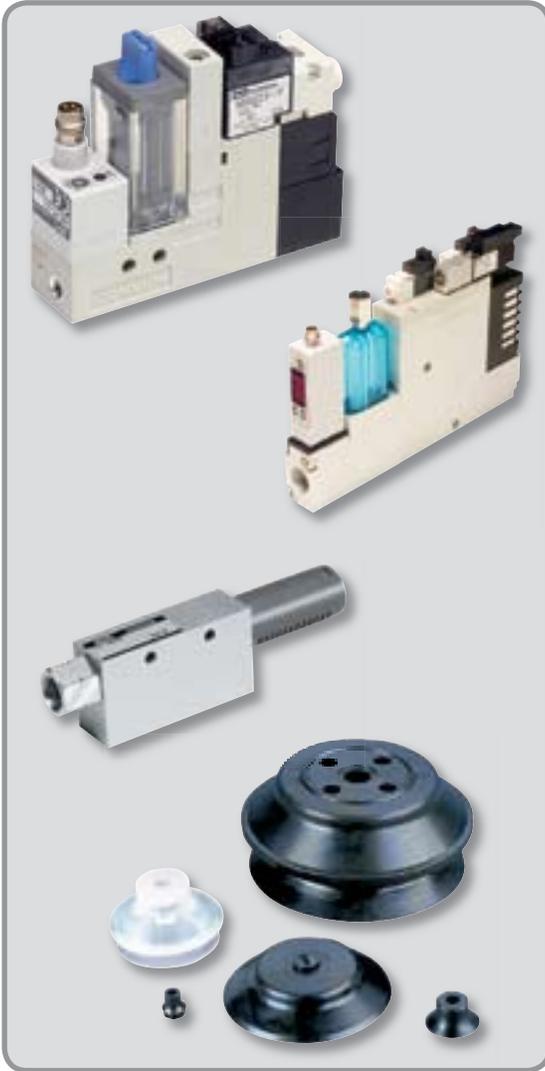
**Funcionamento**

O sinal "a" (0,5 a 2 mbar) é inicialmente amplificado pelo primeiro estágio do relé amplificador do tipo alívio "Bleed". Este primeiro estágio é alimentado pela pressão piloto Px (100 a 300 mbar) e no segundo estágio do amplificador encontra-se uma válvula poppet e um diafragma, o qual é alimentado pela pressão P (3 a 8 bar) que proporciona o sinal de saída P. Com o relé amplificador desacionado, a pressão da mola 1 e a válvula poppet 2 do segundo estágio estão vedando a pressão de entrada P, não havendo então sinal de saída.

A alimentação de pressão Px do primeiro estágio passa pelo orifício calibrado 3, escapando para exaustão após passar pelo orifício calibrado 4, que possui maior dimensão do que o orifício 3. Com o relé amplificador acionado há um sinal de controle, o que pressiona o diafragma 5 do segundo estágio contra o orifício 4. A pressão se eleva subitamente abaixo do diafragma 6 do primeiro estágio, que comprime a mola 1 e abre a válvula poppet 2, proporcionando o sinal de saída S. No estado de repouso, atuando o acionador manual, a pressão Px é bloqueada evitando a exaustão e atua o segundo estágio, proporcionando um sinal de saída S no relé amplificador.

• **Relé amplificador**





**Introdução**

**Ventosas**

**Geradores de vácuo**

**Acessórios**



## Componentes para vácuo



### Descrição

As aplicações do vácuo na indústria são limitadas apenas pela criatividade ou pelo custo. As mais comuns envolvem o levantamento e deslocamento de cargas como:

- Movimentação de cargas;
- Manipulação de peças frágeis;
- Manipulação de peças com temperatura elevada, usando ventosas de silicone;
- Operações que requerem condições de higiene;
- Movimentação de peças muito pequenas;
- Movimentação de materiais com superfícies lisas.

### Principais vantagens dos componentes para vácuo Parker

#### Eficiência

Os geradores de vácuo produzem vácuo com baixo consumo de ar.

#### Flexibilidade

Uma grande variedade de produtos que podem ser combinados entre si, atendendo a qualquer necessidade.

#### E-Stop

Sistema e-stop que mantém o nível de vácuo em caso de falha ou parada de energia, resulta em um alto grau de confiabilidade no manuseio e transporte de materiais.

#### Economia de ar

Sistema de economia de ar que interrompe o fluxo de ar, assim que atingido o nível de vácuo ideal para suportar a peça.

#### Respostas rápidas

A velocidade de geração do vácuo, aliada à função de liberação rápida (opcional), permite a aplicação do produto em máquinas de alta ciclagem.

#### Versatilidade

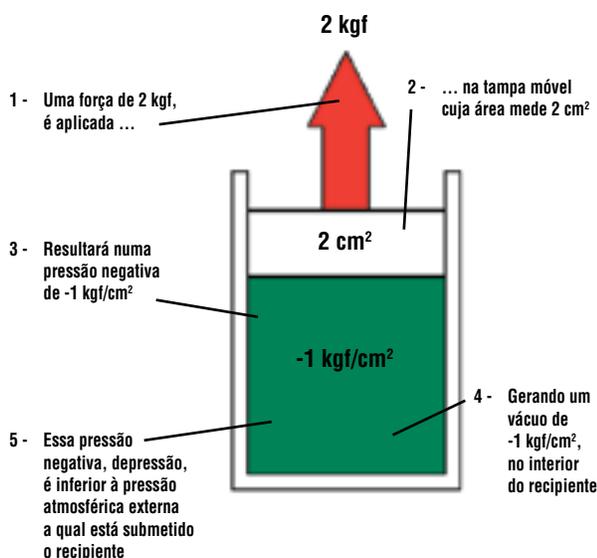
Os diversos modelos de ventosas, produzidos com materiais apropriados, várias formas e diferentes detalhes de montagem permitem as mais variadas aplicações, em diversas condições de trabalho.

## Introdução

### Vácuo

A palavra vácuo, originária do latim "Vacuus", significa vazio. Entretanto, podemos definir tecnicamente que um sistema encontra-se em vácuo quando o mesmo está submetido a uma pressão inferior à pressão atmosférica.

Utilizando o mesmo raciocínio aplicado anteriormente para ilustrar como é gerada a pressão dentro de um recipiente cilíndrico, cheio de ar, se aplicarmos uma força contrária na tampa móvel do recipiente, em seu interior teremos como resultante uma pressão negativa, isto é, inferior à pressão atmosférica externa.



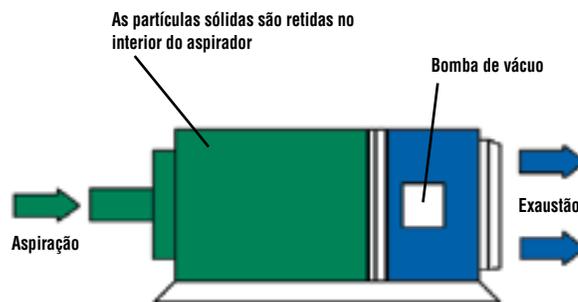
Esse princípio é utilizado pela maioria das bombas de vácuo encontradas no mercado onde, por meio do movimento de peças mecânicas especialmente construídas para essa finalidade, procura-se retirar o ar atmosférico presente em um reservatório ou tubulação, criando em seu interior um "vazio", ou seja, uma pressão negativa.

Um aspirador de pó caseiro, por exemplo, funciona a partir desse princípio. Quando ligamos o aspirador, uma bomba de vácuo acionada por um motor elétrico retira o ar atmosférico presente no interior da malha flexível, expulsando-o pela saída exaustora.

Dessa maneira, gera-se uma pressão negativa na entrada do aspirador, de modo que a pressão atmosférica do ambiente, sendo maior que o vácuo parcial gerado na mangueira, entra pela tubulação, levando com ela as partículas sólidas próximas da extremidade da mangueira.

Essas partículas são então retidas dentro do aspirador, o qual permite que apenas o ar saia pelo pórtico de exaustão.

A figura a seguir demonstra o funcionamento esquemático de um aspirador de pó que, por meio da técnica do vácuo, gera um fluxo contínuo de ar para captar e reter partículas sólidas presentes em superfícies expostas à pressão atmosférica.



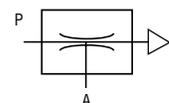
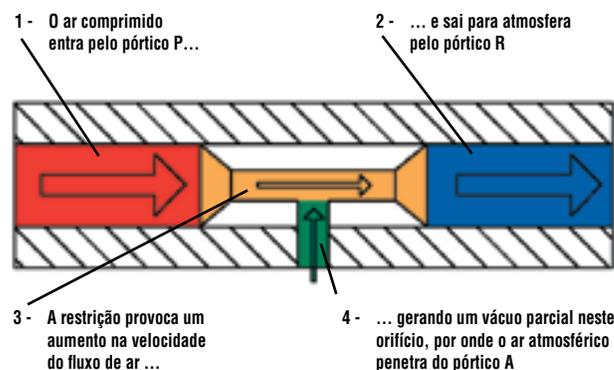
### Efeito venturi

Para aplicações industriais, existem outras formas mais simples e baratas de se obter vácuo, além das bombas já mencionadas. Uma delas é a utilização do princípio de Venturi.

A técnica consiste em fazer fluir ar comprimido por um tubo no qual um giclê, montado em seu interior, provoca um estrangulamento à passagem do ar.

O ar que flui pelo tubo, ao encontrar a restrição, tem seu fluxo aumentado devido à passagem estreita. O aumento do fluxo do ar comprimido, no estrangulamento, provoca uma sensível queda de pressão na região.

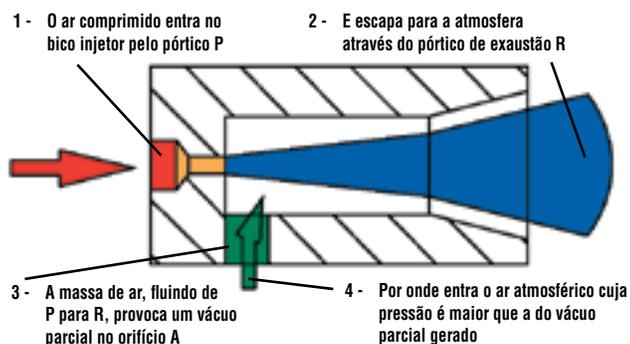
Um orifício externo, construído estrategicamente na região restringida do tubo, sofrerá então uma depressão provocada pela passagem do ar comprimido pelo estrangulamento. Isso significa que teremos um vácuo parcial dentro do orifício que, ligado à atmosfera, fará com que o ar atmosférico, cuja pressão é maior, penetre no orifício em direção à grande massa de ar que flui pela restrição. A figura a seguir ilustra como é gerado um vácuo pelo princípio de Venturi.



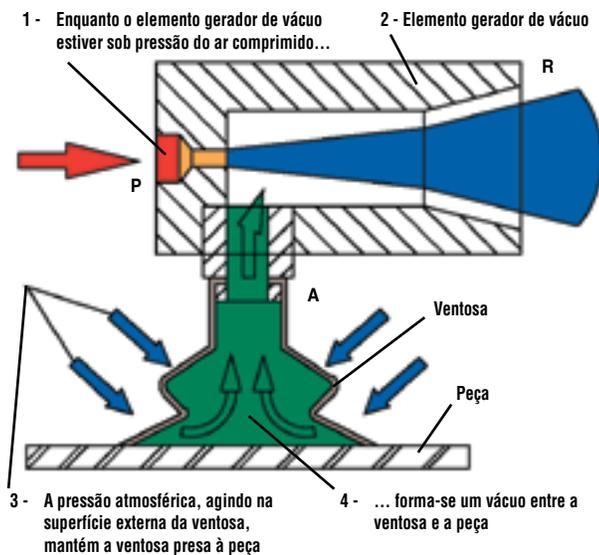
Simbologia

Outra forma muito utilizada para se obter vácuo é por meio da técnica do injetor de ar, uma derivação do efeito Venturi visto acima. Nessa técnica, pressuriza-se um bico injetor com ar comprimido e, nas proximidades do pórtico de descarga para a atmosfera, constrói-se um orifício lateral perpendicular à passagem do fluxo de ar pelo injetor.

O ar comprimido, fluindo a grande velocidade pelo injetor, provoca um vácuo parcial no orifício lateral que, conectado à atmosfera, fará com que o ar atmosférico penetre por ele em direção à massa de ar que flui pelo injetor. A próxima figura ilustra esquematicamente o funcionamento do bico injetor e o vácuo parcial gerado no orifício lateral.



Partindo desse princípio, se uma ventosa flexível for montada no pórtico de vácuo parcial A, ao aproximá-la de um corpo qualquer, de superfície lisa, a pressão atmosférica, agindo na face externa da ventosa, fará com que a mesma se prenda por sucção à superfície do corpo. Considerando-se que entre a ventosa e a superfície do corpo há um vácuo parcial cuja pressão é menor que a da atmosfera, a ventosa permanecerá presa à superfície do corpo pela ação da pressão atmosférica, enquanto houver vácuo, ou seja, durante o tempo em que for mantido o fluxo de ar comprimido de P para R. **A força que suporta a carga é a relação entre a pressão e área da ventosa.**



Essa técnica, conhecida como tecnologia do vácuo, vem crescendo dia após dia na indústria, tanto na manipulação de peças como no transporte de materiais a serem trabalhados.

**Seja qual for a aplicação, no projeto de um sistema de vácuo, é importante serem observados os seguintes aspectos:**

- O efeito do ambiente sobre os componentes do sistema;
- As forças necessárias para movimentação das peças ou materiais;
- O tempo de resposta do sistema;
- A permeabilidade dos materiais a serem manipulados ou transportados;
- O modo como as peças ou materiais serão fixados;
- A distância entre os componentes;
- Os custos envolvidos na execução do projeto.

É importante destacar, ainda, que a aplicação segura dessa tecnologia depende do dimensionamento correto das ventosas e dos geradores de vácuo, em função do formato e do peso dos corpos a serem manipulados ou transportados, bem como do projeto exato dos circuitos pneumáticos e eletropneumáticos que comandarão todo o sistema de vácuo.

**Com relação à escolha correta dos componentes a serem empregados num sistema de vácuo, deve-se considerar, de um modo geral, a seguinte seqüência:**

- O tipo, o tamanho e o posicionamento das ventosas;
- O modelo ideal do elemento gerador de vácuo;
- As válvulas pneumáticas de comando e controle do sistema;
- As características construtivas e de utilização de tubos, mangueiras e conexões;
- O conjunto mecânico de sustentação das ventosas e acessórios.

## Capacidade de geração de vácuo

A principal característica a ser observada na escolha de um elemento gerador pneumático de vácuo, para a realização de um trabalho específico, é a capacidade de produzir vácuo a uma determinada pressão e em um período de tempo predeterminado.

A tabela a seguir apresenta as relações entre consumo de ar comprimido e tempos de exaustão dos principais modelos e tamanhos de elementos geradores pneumáticos de vácuo disponíveis no mercado, trabalhando a uma pressão de 4 bar:

### Tabela de tempos para formação de 75% de vácuo em um recipiente de 1 litro

Consumo de ar comprimido em litros por minuto (lpm)	Tempo de exaustão em segundos (s)
20	9,00
30	6,00
40	4,50
60	3,00
120	1,50
180	1,00
240	0,75
360	0,50
420	0,45
720	0,25

Independentemente do tamanho do elemento gerador pneumático de vácuo, todos têm capacidade de criar teoricamente o mesmo nível de vácuo.

Entretanto, na prática, um gerador de maior porte é capaz de realizar a mesma operação de um pequeno num espaço de tempo bem menor, como pode ser observado na tabela.

Portanto, na seleção de um elemento gerador pneumático de vácuo é importante considerar o volume total das ventosas no sistema, tendo como referência os tempos acima para se atingir o vácuo desejado.

## Ventosas



As duas técnicas mais comuns empregadas para fixação e levantamento de peças ou materiais, na indústria, são as garras mecânicas e as ventosas, as quais utilizam-se do vácuo para realizar o trabalho. O emprego de garras mecânicas oferece, como vantagem principal, a facilidade na determinação das forças necessárias para fixação e sustentação de cargas. Entretanto, se o material da carga a ser fixada for frágil ou

apresentar dimensões variáveis, as garras poderão danificar a carga ou provocar marcas indesejáveis no acabamento das superfícies das peças a serem manipuladas ou transportadas.

Fatos desagradáveis como esse ocorrem, também, nos casos em que as garras, por um erro de projeto, são mal dimensionadas.

Além disso, os sistemas mecânicos de fixação por garras apresentam, na maioria das vezes, custos elevados de construção, instalação e manutenção.

As ventosas, por sua vez, além de nunca danificarem as cargas durante o processo de manipulação ou de movimentação das mesmas, apresentam inúmeras vantagens se comparadas aos sistemas de fixação por garras.

Entre elas destacam-se a maior velocidade de operação, fato que aumenta a produtividade; a facilidade e a rapidez nos reparos, aspecto que reduz os tempos de parada para manutenção e os baixos custos de aquisição dos componentes e de instalação.

De acordo com o que foi demonstrado no capítulo anterior, é a ação da pressão atmosférica que pressiona e fixa a ventosa contra a superfície da carga a ser movimentada, enquanto houver vácuo no interior da ventosa.

Dessa forma, para que se possa ter a menor área de sucção possível, é necessário que seja utilizado o maior nível de vácuo disponível no sistema.

Experiências demonstram que o nível ideal de vácuo para trabalhos seguros de fixação e transporte de cargas por meio de ventosas está em torno de 75% do vácuo absoluto, o que corresponde a uma pressão negativa de  $-0,75 \text{ Kgf/cm}^2$ .

### Ventosa padrão

O tipo mais comum de ventosa, utilizado na fixação e transporte de cargas que apresentam superfícies planas ou ligeiramente curvas, é a ventosa padrão.

A ventosa padrão é produzida com diferentes formas, que variam de acordo com sua aplicação. O tamanho, o tipo do material, as abas simples ou duplas para vedação, as luvas de atrito e as molas de reforço são algumas características que podem se alterar na fabricação da ventosa.

## Ventosas

Diâmetro de 2 a 200 mm

### Descrição

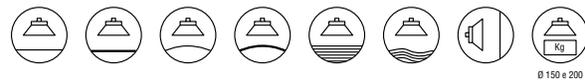
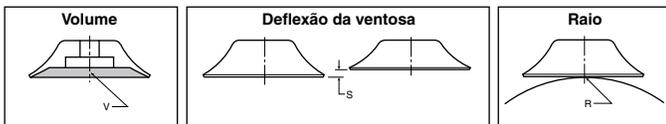
As ventosas com diâmetro de 2 a 50 mm desta série não possuem nervuras internas e são usadas apenas para o transporte de peças com superfícies planas ou ligeiramente curvas.

As ventosas com diâmetro de 60 a 200 mm são dotadas de nervuras internas, apropriadas para o transporte de peças com material macio e/ou superfície porosa.

Esta série possui boa rigidez, pequena deformação sob a ação do vácuo e ótima performance em transporte vertical de peças, visto que as nervuras da ventosa proporcionam um atrito adicional.



### Especificações



Ø da ventosa (mm)	Área (cm <sup>2</sup> )	Volume (V) litros	Força de levantamento		Deflexão da ventosa (S) (mm)	Raio (R) (mm)
			Hor. (N)	Vert. (N)		
2	0,03	0,0000007	0,19	0,09	0,1	1,75
5	0,20	0,000005	1,20	0,6	0,5	3,5
6	0,28	0,000008	1,70	0,85	1,0	4,0
8	0,50	0,00003	3,10	1,5	1,4	5,0
10	0,79	0,00007	4,80	2,4	1,5	6,0
15	1,77	0,0004	10,8	5,4	1,9	6,0
20	3,14	0,0008	19,2	9,6	2,3	13,0
30	7,07	0,0018	43,2	21,6	2,0	26
40	12,60	0,004	76,9	38,5	3,5	37
50	19,60	0,007	120	60	4,0	41
60	28,30	0,0090	173	87	5,0	70
80	50,30	0,025	308	154	6,0	100
95	70,90	0,035	434	267	6,0	150
150	176,70	0,177	1081	541	9,0	380
200	314,20	0,425	1922	961	13,0	430

▷ Material: NBR

▷ Silicone: sob consulta

## Ventosas

### Diâmetro de 10 a 150 mm

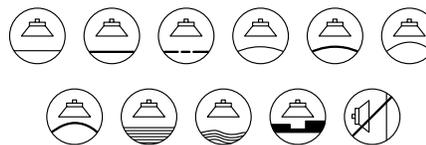
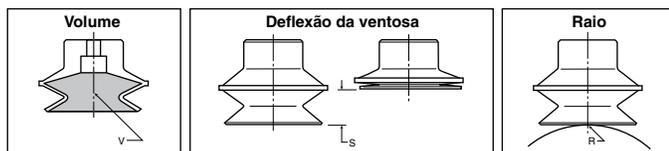
### Descrição

As ventosas da Série PBG são projetadas com 2 foles que permitem o transporte de peças com alturas diferentes. O uso de várias ventosas desta série permite o transporte de objetos com alturas e formas variadas, como por exemplo chapas corrugadas.

As ventosas desta série produzem um efeito limitado no transporte de objetos, resultado de uma flexibilidade provocada pelos foles, não sendo indicada para transporte de peças na posição vertical.



### Especificações



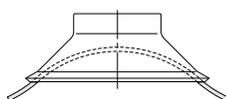
Ø da ventosa (mm)	Área (cm²)	Volume (V) litros	Força de levantamento		Deflexão da ventosa (S) (mm)	Raio (R) (mm)
			Hor. (N)	Vert. (N)		
10	0,79	0,0002	4,80	-	4	4
15	1,77	0,0007	10,80	-	6	6
20	3,14	0,001	19,20	-	9	8
30	7,07	0,004	43,2	-	13	15
40	12,60	0,009	76,9	-	13	30
50	19,60	0,026	120	-	20	40
75	44,02	0,076	270	-	22	70
110	95,00	0,111	434	-	29	100
150	176,70	0,260	1081	-	38	130

- ▷ Material: NBR
- ▷ Silicone: sob consulta

### Guia de aplicação

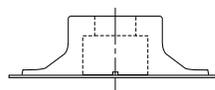
#### PKG

- Ventosas profundas para curvas externas
- Resistente a deslizamento



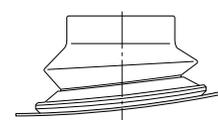
#### PKFG

- Sem deformação
- Chapas planas finas
- Resistente a deslizamento



#### PKJG

- Foles para formas variadas
- Resistente a deslizamento



## Simbologias - aplicações



Superfície plana, seção fina



Manipulação de chapas onduladas



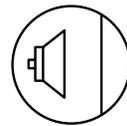
Superfície plana, qualquer seção



Diferentes níveis de altura



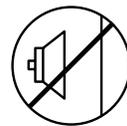
Material poroso, seção fina



Levantamento vertical



Material poroso, qualquer seção



Impróprio para levantamento vertical



Superfície levemente curva, seção fina



Superfícies ásperas ou abrasivas



Superfície levemente curva, qualquer seção



Manipulação de produto estreito ou fino



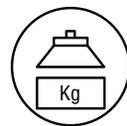
Superfície curva, seção fina



Resistência a óleo



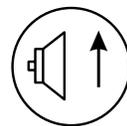
Superfície curva, qualquer seção



Força de levantamento elevada



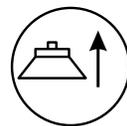
Material macio



Força de levantamento vertical



Manipulação de chapas planas



Força de levantamento horizontal

## Selecionando a ventosa

### Atenção

Selecionar o tipo, material e tamanho da ventosa para uma aplicação é essencial em todo sistema de vácuo. Através de cálculos de forças envolvidas na aplicação é possível determinar o tamanho ideal da ventosa.

Os dados obtidos através desses cálculos são teóricos e as especificações para cada aplicação necessitam de resultados obtidos através de testes práticos.

## Calculando força e diâmetro

### Massa

Massa é a quantidade de matéria em um corpo e a capacidade do mesmo de resistir ao deslocamento, devido a ação de forças externas. A unidade de massa é (kg), simbolizada pela letra (m).

### Força

Para aplicações de vácuo, força é um vetor em direções definidas na horizontal ou vertical. No Sistema Internacional de Unidades, a grandeza força é medida em Newtons (N). A força pode ser calculada através do deslocamento de um material, utilizando sua massa e aceleração.

Lei de Newton =  $F(N) = \text{massa (kg)} \times \text{aceleração da gravidade (m/s}^2\text{)}$

Considere um objeto com massa de 10 kg. A força gravitacional exercida no objeto deve ser:

$$F(N) = 10 \text{ kg} \times 9,81 \text{ m/s}^2 = 98,1 \text{ N}$$

### Aceleração

Aceleração é a variação da velocidade sobre o tempo, a aceleração é medida em metros por segundo ao quadrado ( $\text{m/s}^2$ ) e simbolizada pela letra "a". Para que possamos entender melhor a aceleração, podemos considerar um objeto deslocando com velocidade de 2m/s em um intervalo de tempo de 4 segundos. Desta forma, podemos calcular a aceleração através da fórmula:

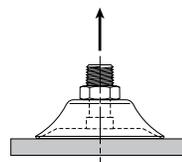
$$a = \frac{\Delta \text{ velocidade}}{\text{tempo}} \quad a = \frac{2\text{m/s}}{4\text{s}} \quad a = 0,5 \text{ m/s}^2$$

### Coefficiente de atrito

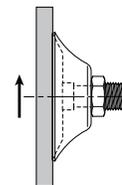
Em cálculos de força de movimentos combinados, devemos considerar o atrito. Certos valores de força entre as ventosas e a superfície são difíceis de determinar, podemos encontrar os valores de coeficiente de atrito em tabelas, deve-se usar esses valores como referência para especificar o correto valor do fator de segurança.

## Força de levantamento

Em geral utilizamos fator de segurança 2 para levantamentos horizontais e 4 para levantamentos verticais. No caso de aplicações em chapas irregulares, superfície defeituosa ou com movimentos bruscos, necessita de um adicional no fator de segurança.



F<sub>H</sub>: Levantamento horizontal



F<sub>V</sub>: Levantamento vertical

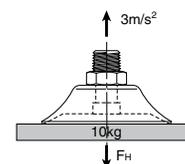
## Força de levantamento horizontal

Pela Lei de Newton, calcular a força que uma ventosa deve suportar, considerando uma carga com massa de 10 Kg, deslocando com aceleração de 3 m/s<sup>2</sup> e fator de segurança horizontal (SH) 2.

$$F_H(N) = \text{massa (kg)} \times (ag + a) \times SH$$

$$F_H(N) = 10 \text{ kg} \times (9,81 \text{ m/s}^2 + 3 \text{ m/s}^2) \times 2$$

$$F_H = 256,2 \text{ N}$$



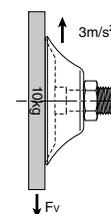
## Força de levantamento vertical

Pela Lei de Newton, calcular a força que uma ventosa deve suportar, considerando uma carga com massa de 10 Kg, deslocando com aceleração de 3m/s<sup>2</sup> e fator de segurança vertical (SV) 4.

$$F_V(N) = \text{massa (kg)} \times (ag + a) \times SV$$

$$F_V(N) = 10 \text{ kg} \times (9,81 \text{ m/s}^2 + 3 \text{ m/s}^2) \times 4$$

$$F_V = 512,4 \text{ N}$$



## Combinando levantamento vertical com movimento na horizontal

Calculando a força que uma ventosa deve suportar, considerando uma carga com massa de 10 kg, deslocando-se na horizontal com aceleração de 3 m/s<sup>2</sup> e na vertical com aceleração de 2 m/s<sup>2</sup>.

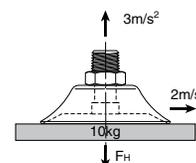
$$F_M(N) = \sqrt{F_V^2 + F_H^2}$$

$$F_M(N) = \sqrt{[10 \text{ kg} \times (9,81 \text{ m/s}^2 + 2 \text{ m/s}^2) \times 4]^2 + [10 \text{ kg} \times (9,81 \text{ m/s}^2 + 3 \text{ m/s}^2) \times 2]^2}$$

$$F_M(N) = \sqrt{(80 \text{ N})^2 + (256 \text{ N})^2}$$

$$F_M(N) = \sqrt{6.400 \text{ N}^2 + 65.536 \text{ N}^2}$$

$$F_M = 268,2 \text{ N}$$



## Análise de forças

De acordo com exemplos anteriores, considerar uma aplicação onde 4 ventosas são selecionadas para transferir um produto. Considerando uma força de levantamento horizontal (FH) de 256,2 N, dividida pelo número de ventosas (4), obtemos a força individual que cada ventosa tem que suportar.

$$\frac{256,2 \text{ (N)}}{4} = 64,05 \text{ N/Ventosa}$$

Com a tabela abaixo é possível encontrar o diâmetro da ventosa através da força calculada. Selecionando a força mais próxima de 64,05 N com nível de vácuo de 60%, encontramos uma força teórica de levantamento de 76,9 N a qual tem diâmetro de 40 mm.

O mesmo cálculo pode ser aplicado em força de levantamento vertical (FV).

Para converter quilogramas força (kgf) para Newton, multiplica-se kgf x 9,8.

## Calculando o diâmetro da ventosa

De outra maneira, vamos calcular o diâmetro da ventosa com nível de vácuo de 60%.

$$A = \left( \frac{m(a_g + a)}{n} \right) \times S / P_v$$

$$A = \frac{10(9,81 + 3)}{4} \times 10 \times 2 / 61 = 10,5 \text{ cm}^2$$

$$D = 20 \sqrt{\frac{A}{3,14}}$$

$$D = 20 \sqrt{\frac{10,5}{3,14}}$$

$$D = 37 \text{ mm}$$

A (cm²) = Área  
 D [mm] = Diâmetro da ventosa  
 S = Fator de segurança  
 P<sub>v</sub> (kPa) = Pressão de trabalho = 61kPa  
 n = Número de ventosas

Com a tabela abaixo é possível encontrar a força através do diâmetro calculado acima, prosseguindo de maneira inversa na tabela obtemos a força de 76,9 N.

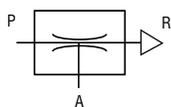
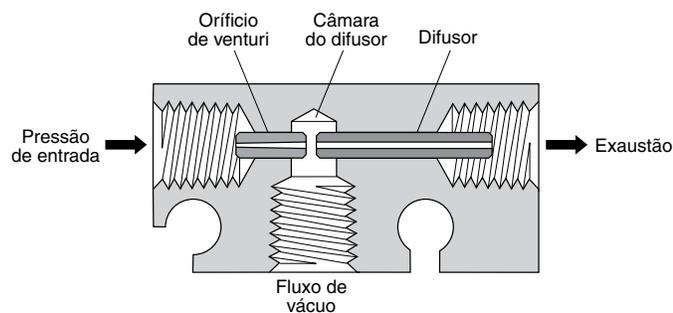
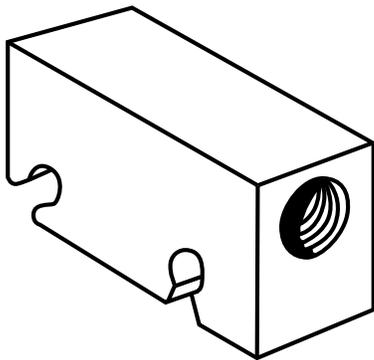
## Força teórica de levantamento por ventosa (Newton, N)

Ventosa		Nível de vácuo								
Diâmetro (mm)	Área (cm²)	10 (%)	20 (%)	30 (%)	40 (%)	50 (%)	60 (%)	70 (%)	80 (%)	90 (%)
1	0,01	0,01	0,02	0,02	0,03	0,04	<b>0,05</b>	0,06	0,07	0,07
2	0,03	0,03	0,06	0,10	0,13	0,16	<b>0,19</b>	0,22	0,25	0,28
3,5	0,10	0,10	0,20	0,29	0,39	0,49	<b>0,59</b>	0,69	0,78	0,88
5	0,20	0,20	0,40	0,60	0,80	1,00	<b>1,20</b>	1,40	1,60	1,80
6	0,28	0,29	0,58	0,87	1,20	1,40	<b>1,70</b>	2,00	2,30	2,60
7	0,39	0,39	0,78	1,18	1,60	2,00	<b>2,40</b>	2,70	3,10	3,50
8	0,50	0,52	1,02	1,54	2,00	2,60	<b>3,10</b>	3,60	4,10	4,60
10	0,79	0,80	1,60	2,40	3,20	4,00	<b>4,80</b>	5,60	6,40	7,20
15	1,77	1,80	3,60	5,41	7,20	9,00	<b>10,8</b>	12,6	14,4	16,2
18	2,55	2,60	5,20	7,79	10,4	13,0	<b>15,6</b>	18,1	20,8	23,3
20	3,14	3,20	6,40	9,60	12,8	16,0	<b>19,2</b>	22,4	25,6	28,8
25	4,91	5,00	10,0	15,0	20,0	25,0	<b>30,0</b>	35,0	40,0	45,0
30	7,07	7,20	14,4	21,6	28,8	36,0	<b>43,2</b>	50,4	57,6	64,8
35	9,62	9,80	19,6	29,4	39,2	49,0	<b>58,9</b>	68,6	78,5	88,2
40	12,6	12,9	25,6	38,5	51,2	64,0	<b>76,9</b>	89,6	103	115
50	19,6	20,1	40,0	60,1	80,0	100	<b>120</b>	140	160	180
60	28,3	28,9	57,6	86,5	115	144	<b>173</b>	202	231	259
75	44,2	45,2	90,0	135	180	225	<b>270</b>	315	360	405
80	50,3	51,4	102	154	205	256	<b>308</b>	359	410	461
90	63,6	65,1	130	195	259	324	<b>389</b>	454	519	583
95	70,9	72,5	144	217	289	361	<b>434</b>	506	578	650
110	95,0	97,2	194	291	387	484	<b>581</b>	678	775	871
120	113,1	116	230	346	461	576	<b>692</b>	807	922	1037
150	176,7	181	360	541	720	900	<b>1081</b>	1260	1441	1620
200	314,2	321	640	961	1279	1601	<b>1922</b>	2241	2562	2880

## Geradores de vácuo

O gerador de vácuo tem como princípio o venturi, que gera alto vácuo com tempo de resposta rápido usando ar comprimido, proporcionando excelentes soluções para a indústria de automação.

• Gerador de vácuo compacto



Simbologia

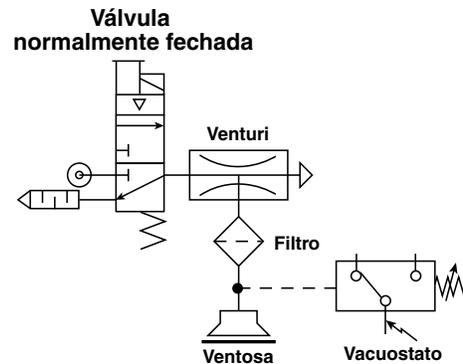
## Vantagens adicionais dos geradores de vácuo com princípio venturi

- Sem movimento de componentes internos
- Baixa manutenção
- Vida prolongada
- Tempo de resposta rápido
- Dimensões reduzidas

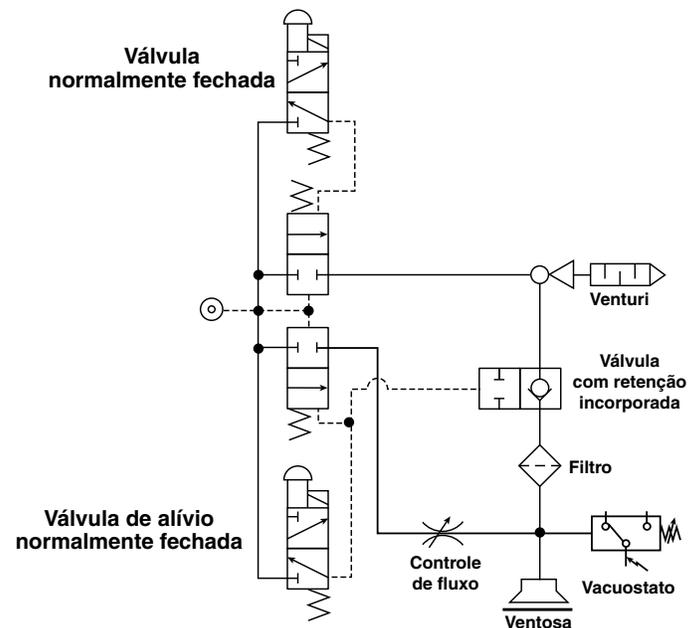
## Aplicação do gerador de vácuo com princípio venturi

Há dois esquemas básicos quando se projeta um sistema com geradores de vácuo com princípio venturi.

1. Projetar um sistema através do gerador de vácuo com princípio venturi, considerando componentes individuais e independentes.



2. Projetar um sistema de vácuo com todos os componentes integrados ao gerador de vácuo com princípio venturi.



Há algumas vantagens importantes, quando utilizados geradores com componentes integrados.

O tempo de resposta e da liberação de carga são altamente reduzidos, comparados com os geradores de vácuo com componentes individuais e independentes.

## Selecionando a linha de pressão adequada

Quando já selecionado um gerador de venturi básico, o dimensionamento da linha de pressão e da válvula é extremamente importante na performance do sistema.

Ø do orifício do venturi	Mínimo Ø interno da tubulação (mm)	Vazão (Cv)
0,5 mm	4	0,16
1,0 mm	4	0,16
1,5 mm	6	0,38
2,0 mm	8	0,65
2,5 mm	8	0,95
3,0 mm	10	1,35

Se a pressão cair devido a outros componentes pneumáticos, é necessário aumentar a pressão ou o diâmetro interno da tubulação.

## Selecionando o diâmetro do orifício do venturi em relação ao diâmetro da ventosa

Em geral, para a maioria das aplicações de vácuo, o diâmetro do orifício pode ser selecionado com base no diâmetro da ventosa.

Ø do orifício do venturi	Máximo Ø da ventosa (mm)
0,5 mm	20
1,0 mm	50
1,5 mm	60
2,0 mm	120
2,5 mm	150
3,0 mm	200

Projetar um sistema com uma única ventosa dedicada a um único gerador é o ideal, porém isto nem sempre é praticado. Recomenda-se que a soma das áreas das múltiplas ventosas dedicadas a um único gerador não exceda a área de uma única ventosa, conforme tabela acima.

## Calculando o tempo de reposta de um gerador de vácuo

Com o mínimo de vazamentos em sistema fechado, a maioria dos geradores pode alcançar o nível de vácuo adequado suficiente para transferir a peça. O tempo de resposta é o tempo requerido para evacuar o ar do sistema fechado de vácuo, importante para a operação do sistema, o qual varia de acordo com o diâmetro do orifício do venturi e do volume total de ar a ser evacuado do sistema.

$$TR = (V_D / C)^{1/a}$$

TR(s) = tempo para atingir o vácuo (tempo de resposta)

C = constante relativa ao nível de vácuo

a = coeficiente relativo aos diferentes tipos de geradores

V<sub>D</sub> = volume de ar a ser evacuado em litros

V<sub>D</sub> = 0,780 x DI<sup>2</sup> (mm) x L(m) / 1000 + P<sub>V</sub> (n)

DI = diâmetro interno do tubo

L = comprimento do tubo

P<sub>V</sub> = volume da ventosa em litros

n = número de ventosas

Ø do orifício do venturi	Fluxo de vácuo (l/min)	C		a
		55% Vácuo	90% Vácuo	
05HS	6	-	0,03	1,02
05LS	9	0,11	-	1,06
07HS	11	-	0,06	1,02
07LS	19	0,31	-	1,02
09HS	15	-	0,07	1,09
09LS	21	0,37	-	1,09
10HS	27	-	0,12	1,09
10LS	36	0,25	-	1,09
15HS	63	-	0,25	1,00
15LS	95	0,74	-	1,09
20HS	110	-	0,62	1,09
20LS	165	1,00	-	1,09
25HS	160	-	0,69	1,00
25LS	250	3,27	-	1,00
30AHS	225	-	0,97	1,00
30ALS	350	4,88	-	1,00

### Exemplo:

Calcular o tempo de resposta de um gerador de vácuo Parker, com um diâmetro do orifício de venturi específico e com um volume de ar a ser evacuado do sistema de vácuo.

### Gerador de vácuo modelo 25HS

Diâmetro do orifício = 2,5 mm

Fluxo de vácuo = 160 l/min

Nível de vácuo = 90%

Valor de "C" = 0,69

Valor de "a" = 1

### Ventosa PBG-150

Quantidade = 1

Diâmetro = 150 mm

Volume = 0,26 l

### Tubo

DI do tubo = 10 mm

Comprimento do tubo = 3 m

$$TR = (V_D / C)^{1/a}$$

V<sub>D</sub> = 0,780 x DI<sup>2</sup> (mm) x L(m) / 1000 + P<sub>V</sub> (n)

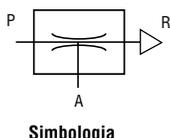
V<sub>D</sub> = 0,780 x (10 mm)<sup>2</sup> x (3 m / 1000) + 0,26 (1) = 0,494 l

TR = (0,494/0,69)<sup>(1/1)</sup> = 0,71 s

Então, é preciso 0,71 segundos para evacuar 0,26 litros de ar para um nível de vácuo de 90%.

Serão apresentadas, a seguir, as características de funcionamento dos principais tipos de elementos geradores pneumáticos de vácuo encontrados na automação industrial, desde os construtivamente simples até os mais sofisticados, com válvulas de comando e controle incorporadas.

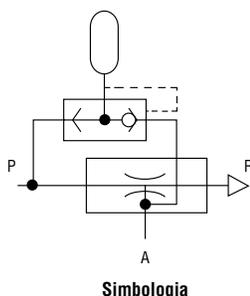
## Gerador de Vácuo - Série CV



### Descrição

A Série CV é indicada nas mais diversas aplicações. Sua construção em corpo de alumínio e orifício de venturi em latão proporciona ao gerador de vácuo maior durabilidade e longo tempo de vida útil, resultando em um produto praticamente livre de manutenção. Vazão de 13 a 265 l/min, pressão de 1 a 8 bar podendo atingir até 92% do nível de vácuo com 5 bar de pressão.

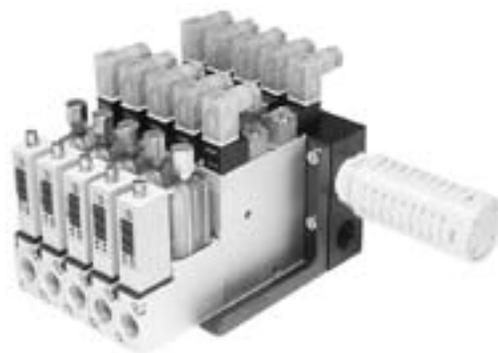
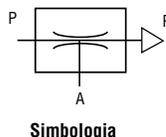
## Gerador de Vácuo - Série CV-VR



### Descrição

Esta série é perfeita para aplicações que requerem a expulsão automática da carga após o ciclo de vácuo. Dispõe de um reservatório que acumula o ar durante o ciclo de vácuo. O alívio do ar acumulado é imediato e automático assim que termina o ciclo de vácuo. Construção robusta em alumínio, com conexão para vacuostato. Orifício de venturi de 1,5 mm, vazão de 100 l/min podendo atingir até 92% do nível de vácuo com 5 bar de pressão.

## Gerador de Vácuo - Série CVK



### Descrição

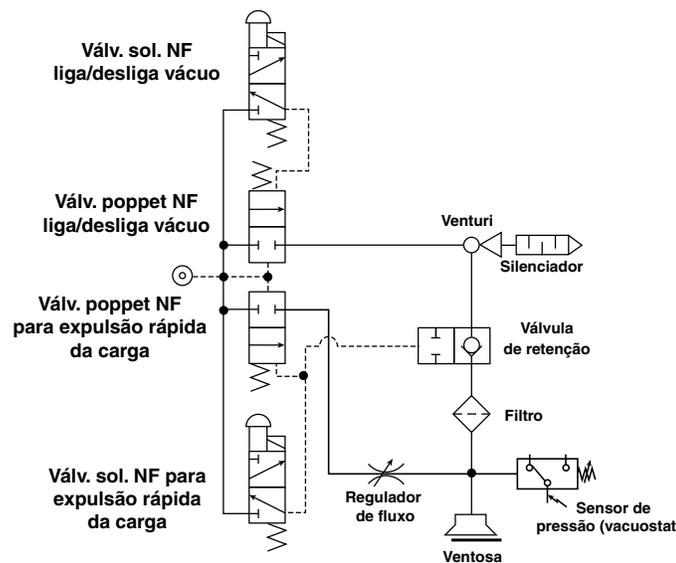
A série de geradores CVK proporciona uma completa solução para automação de processos industriais, perfeito para aplicações em cargas de superfície sem porosidade que envolvem vidro ou aplicações de transferência em geral.

O CVK integra uma válvula para gerar o vácuo e outra para liberação rápida da carga, que minimizam o tempo de resposta do sistema, uma válvula que controla a expulsão da carga, filtro de 130 micra e opcionais como: válvula de retenção e sensores para confirmação do vácuo.

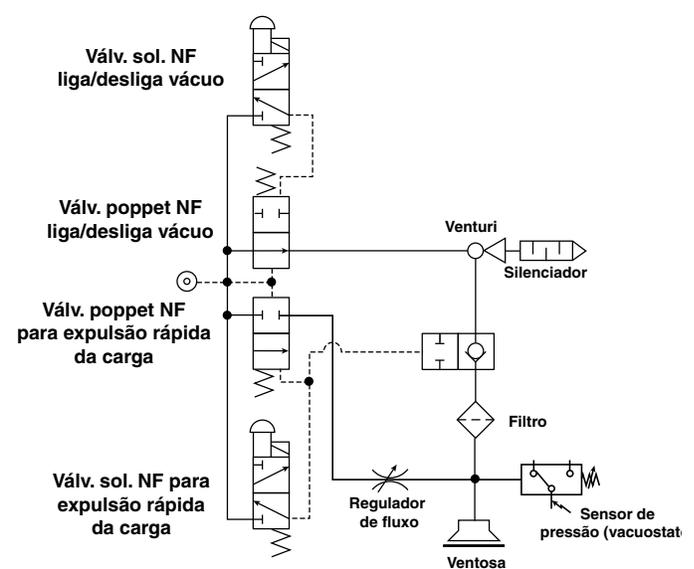
Construído com materiais em alumínio, latão e NBR. Vazão de 295 l/min, na pressão de 5 bar pode atingir até 90% do nível de vácuo, disponível na tensão de 24 VCC com consumo de 1,8 W. Pode trabalhar individual ou em manifold.

## Circuitos de vácuo

• Normalmente fechado



• Normalmente aberto



## Gerador de Vácuo - Série CEK

### Características técnicas

Conexão	G 1/4 (pressão) e G 3/8 (vácuo)
Pressão de trabalho	5 bar
Faixa de temperatura	5°C a +50°C
Consumo de ar	295 l/min
Fluxo de vácuo	125 l/min
Umidade	35 a 85%
Tensão	24 VCC
Consumo de energia	0,9 W
Fluido	Ar comprimido com ou sem lubrificação

### Materiais

Alumínio, latão e NBR

▷ Nota: Vide advertência página 101.

## Descrição

O gerador de vácuo Série CEK otimiza a utilização de ar do sistema, ideal para aplicações em que o tempo de duração da manipulação da carga é relativamente longo e deseja-se economizar energia. Além da operação E-Stop (emergência em caso de falha ou parada de energia), possui um sistema que interrompe o fornecimento de ar assim que alcançado o nível de vácuo ideal.

Se houver queda deste nível de vácuo, o sensor aciona a válvula solenóide que controla o fluxo de ar comprimido, restabelecendo o nível de vácuo desejado. Vazão de 295 l/min, na pressão de 5 bar pode atingir até 90% do nível de vácuo, disponível na tensão de 24 VCC com consumo de 1,8 W. Características opcionais de comunicação DeviceNet e manifold.



## Tempo de evacuação

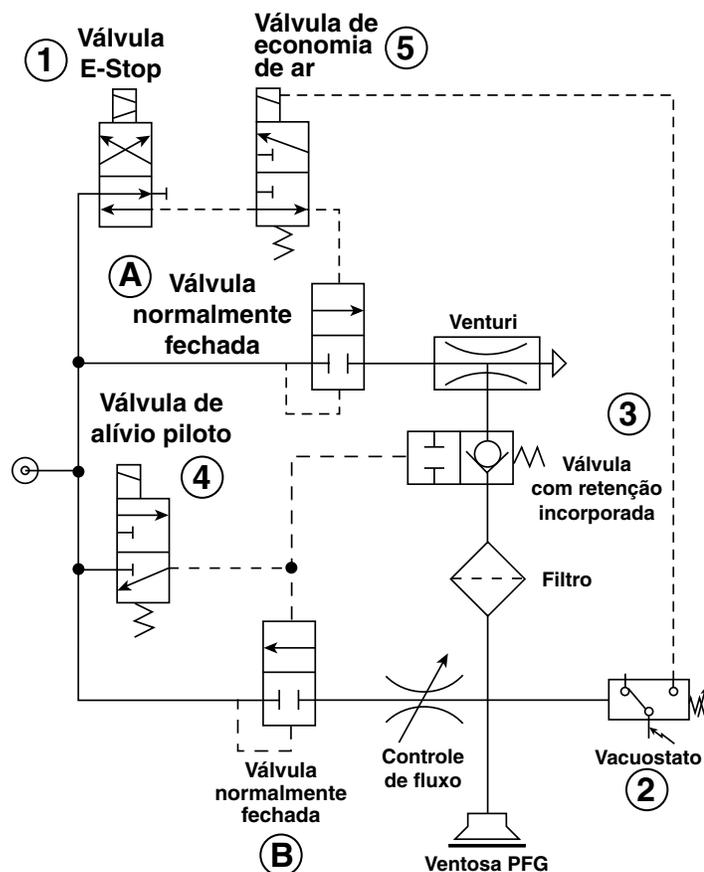
Pressão (bar)	Consumo de ar (l/min)	Tempo de evacuação em segundos, por litro de ar, para diferentes níveis de vácuo (%)									Série
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	
5	295	0,02	0,07	0,12	0,20	0,30	0,47	0,70	1,49	-	CEK

## Circuito de vácuo controlado E-Stop

Tipicamente, com o circuito de ar normalmente fechado, o usuário controla o vácuo com um sinal de comando.

Durante a operação de E-Stop ou falha de energia o sinal de comando de vácuo é perdido, mas, a válvula E-Stop (1) permanece na posição atual devido sua construção. A válvula de economia de ar (5), em posição normalmente aberta, deixa passar o ar proveniente da válvula E-Stop (1).

O vacuostato (2) ativa a válvula de economia de ar, fechando o fluxo de ar para a válvula normalmente fechada (A). A válvula com retenção incorporada (3) mantém o nível de vácuo até a pressão alcançar o valor mínimo ajustado no sensor, ou quando a válvula E-Stop (1) retornar a posição fechada, finalizando a operação de vácuo.



## Acessórios

### Válvula de bloqueio



#### Descrição

Formada por um único corpo contendo duas válvulas separadas: uma válvula de bloqueio e outra de alívio. Projetada para ser usada como uma válvula de retenção e pode ser montada diretamente nos geradores de vácuo, com sistema de alívio incorporado.

No caso de uma falha no suprimento de ar comprimido, este dispositivo fará com que o nível de vácuo seja mantido no sistema interno do gerador, impedindo que a carga se desprenda da ventosa, aumentando, assim, a segurança durante o transporte e redução do consumo de energia.

Este mecanismo pode ser desativado rapidamente, por meio de um sinal de ar comprimido no orifício de alívio da válvula de retenção.

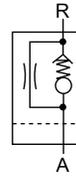
### Sensores de pressão (vacuostato)



#### Características técnicas

Conexão elétrica	M8 - 4 pinos
Faixa de pressão	0 a -1 bar
Faixa de temperatura	0°C a +50°C
Umidade	35 a 85%
Grau de proteção	IP 65
Tempo de resposta	< 2 milissegundos = MPS-2 < 1 milissegundos = MPS-6
Repetibilidade	≤ 0,2%
Fluido	Ar comprimido com ou sem lubrificação

### Válvula de fluxo



#### Descrição

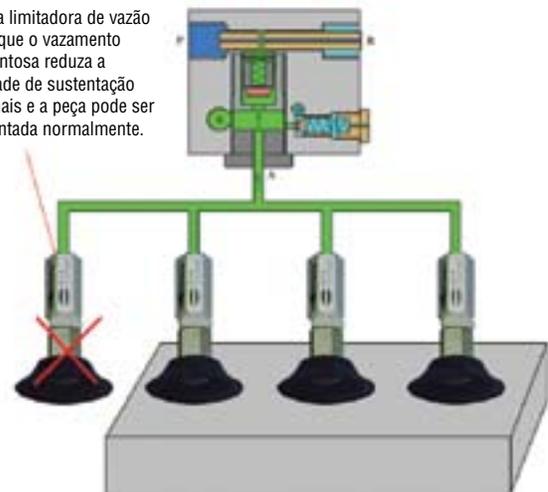
Quando várias ventosas estão conectadas em um sistema único de geração de vácuo, como no caso de um levantamento, pode haver uma queda do material levantado se uma ou mais ventosas estiverem vazando, ou fora da superfície da carga.

Para prevenir tal situação, cada saída de vácuo deve ser provida de uma válvula de fluxo, para que, quando a pressão de vácuo for excessiva, a válvula feche, cessando o vazamento e evitando a perda de carga nas outras ventosas.

Estas válvulas são bastante aplicadas em transporte de material laminado, papelão, caixas sobre correias transportadoras e onde os tamanhos da carga são desconhecidos.

#### • Esquema válvula de fluxo

A válvula limitadora de vazão impede que o vazamento desta ventosa reduza a capacidade de sustentação das demais e a peça pode ser movimentada normalmente.



## Filtros de vácuo



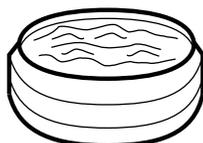
### Características técnicas

<b>Faixa de pressão</b>	0 a -0,95 bar
<b>Pressão máxima</b>	5 bar
<b>Faixa de temperatura</b>	0°C a +60°C
<b>Fluido</b>	Ar comprimido e gases não corrosivos

## Descrição

Os filtros são usados para impedir que impurezas entrem no sistema de vácuo, ocasionando danos ao mesmo. Estes filtros são recomendados principalmente quando se trabalha em ambientes empoeirados. Recomendamos a substituição do elemento filtrante periodicamente.

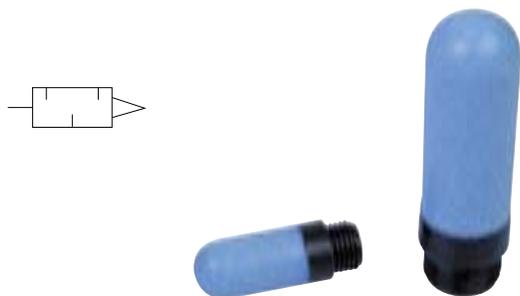
## Filtros compactos



Filtros em latão que se encaixam diretamente nas ventosas.

## Silenciador

### Plástico sinterizado



## Vacuômetro



### Características técnicas

<b>Diâmetros</b>	40 e 63 mm
<b>Faixa de pressão</b>	0 a -1 bar
<b>Faixa de temperatura</b>	Até +60°C
<b>Precisão</b>	± 1,6 %

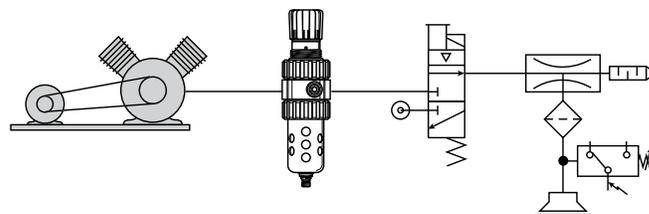
▷ O vacuômetro de Ø 63 mm é fornecido com faixas de pressão coloridas para melhor visualização.

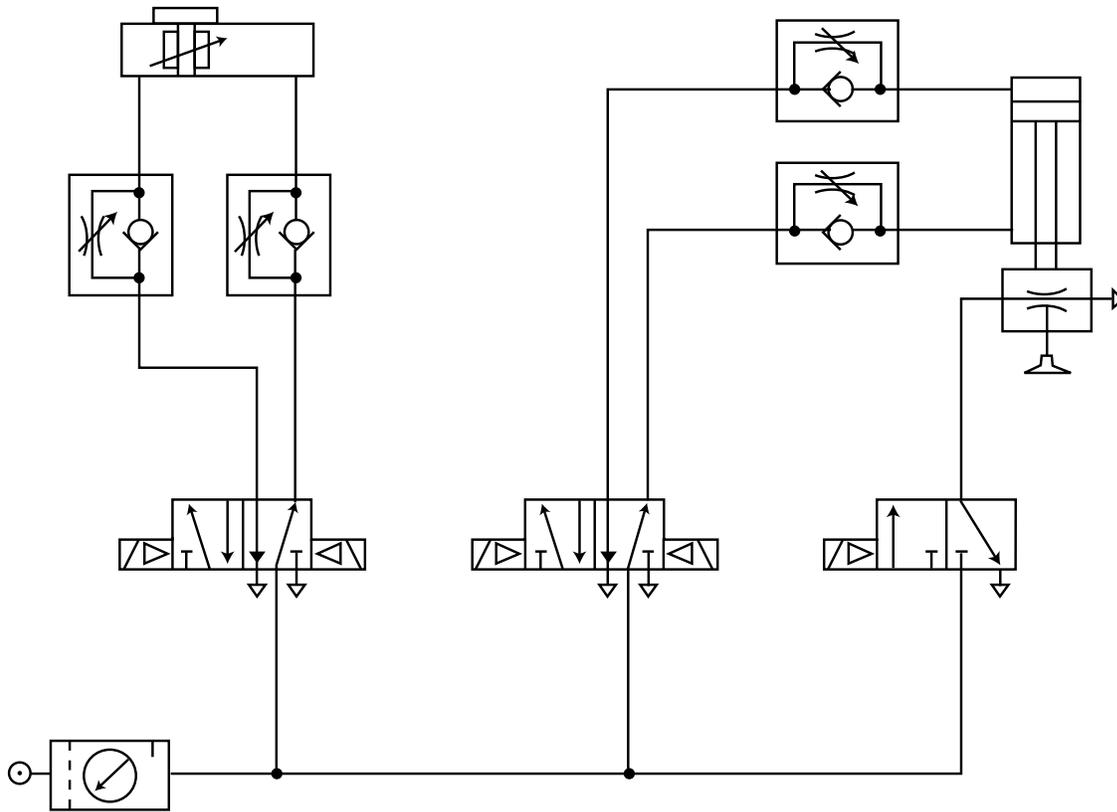
## Advertência

Não operar o gerador de vácuo fora das escalas de temperatura e pressão especificadas neste catálogo. É sempre recomendado utilizar uma ventosa para cada gerador, isso maximiza o nível de vácuo e reduz o tempo de resposta. Se isso não for possível, recomenda-se o uso da válvula de fluxo Série FSV, para que, quando a pressão de vácuo for excessiva, a válvula feche, cessando o vazamento e evitando a perda de carga nas outras ventosas.

Não use o gerador com gases corrosivos, os geradores são designados para trabalhar sem lubrificação, com ar comprimido. Não operar o gerador fora da escala de temperatura e pressão, especificadas neste catálogo. Regular o ar comprimido para 4,8 bar e utilizar um filtro de, no máximo, 40 micra. A não lubrificação do ar comprimido permitirá manter as características e o nível de vácuo do gerador de vácuo, aumentando seu tempo de vida.

O circuito de vácuo normalmente fechado interrompe o fornecimento de ar no sistema (venturi) nos instantes de E-Stop e falha de energia, podendo provocar a queda da carga, criando um ambiente de alta periculosidade. Para evitar esta situação em E-Stop e falha de energia, manter o circuito de vácuo no estado normalmente aberto. Verifique a isolamento de toda fiação para evitar curto circuito. Na instalação dos solenóides e vacuostatos, verificar se a polaridade está correta antes de conectar o gerador de vácuo à energia. Voltagem errada, curto circuito e sobretensão danificam o equipamento.







**Seleção de um cilindro pneumático (cálculo de força e consumo de ar)**

**Cilindros pneumáticos**

**Tipos de cilindros pneumáticos**

**Tipos de montagens para cilindros**

**Hydro-Check**

**Sincronismo de movimentos**

**Motores pneumáticos**

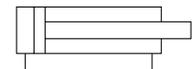
**Osciladores pneumáticos**

**Garras pneumáticas**

**Vedações**



## Atuadores pneumáticos



Simbologia

Vimos anteriormente como é gerado e preparado o ar comprimido. Veremos agora como ele é colocado para trabalhar. Na determinação e aplicação de um comando, por regra geral, se conhece inicialmente a força ou torque de ação final requerida, que deve ser aplicada em um ponto determinado para se obter o efeito desejado.

É necessário, portanto, dispor de um dispositivo que converta em trabalho a energia contida no ar comprimido. Os conversores de energia são os dispositivos utilizados para tal fim.

Num circuito qualquer, o conversor é ligado mecanicamente à carga. Assim, ao ser influenciado pelo ar comprimido, sua energia é convertida em força ou torque, que é transferido para a carga.

### Classificação dos conversores de energia

Estão divididos em três grupos:

- Os que produzem movimentos lineares;
- Os que produzem movimentos rotativos;
- Os que produzem movimentos oscilantes.

### Lineares

São constituídos de componentes que convertem a energia pneumática em movimento linear ou angular.

São representados pelos cilindros pneumáticos. Dependendo da natureza dos movimentos, velocidade, força, curso, haverá um mais adequado para a função.

### Rotativos

Convertem energia pneumática em energia mecânica, através de momento tórsor contínuo.

### Oscilantes

Convertem energia pneumática em energia mecânica, através de momento tórsor limitado por um determinado número de graus.

## Controle da velocidade de deslocamento do êmbolo

Em função da aplicação do cilindro, pode-se desejar que a velocidade de deslocamento do êmbolo seja máxima. Neste caso, recomenda-se utilizar uma válvula de escape rápido (vide válvulas auxiliares) conectada através de um niple diretamente ao cabeçote do cilindro: no cabeçote dianteiro para velocidade máxima no avanço, e no cabeçote traseiro quando se deseja acelerar o movimento de recuo do êmbolo.

Mas quando se deseja controlar a velocidade, com o intuito de reduzi-la, aplica-se então a válvula de controle de fluxo unidirecional (vide válvulas auxiliares), restringindo-se sempre o fluxo de ar que está saindo do cilindro. Conforme a necessidade deste ajuste, existe um modelo de válvula adequado.

Se necessitamos de maior sensibilidade, devemos empregar válvulas controladoras de fluxo, no caso oposto, um simples silenciador com controle de fluxo em cada orifício de escape da válvula direcional que comanda o cilindro pode resolver o problema. Quando o sistema requer velocidades baixas e com alta sensibilidade de controle, o que aparentemente é impossível devido à compressibilidade do ar, a solução está na aplicação do "Hydro-Check" - Controlador Hidráulico de Velocidade.

## Seleção de um cilindro pneumático

Para que possamos dimensionar um cilindro, partimos de algumas informações básicas a saber:

- a) Qual a força que o cilindro deverá desenvolver?
- b) Qual a pressão de trabalho?
- c) Qual o curso de trabalho?

Naturalmente, esses dados são em função da aplicação que se deseja do cilindro. Recomenda-se que a pressão de trabalho não ultrapasse 80% do valor da pressão disponível na rede de ar.

Vamos imaginar, como exemplo, que queremos selecionar um cilindro para levantar uma carga frágil de aproximadamente 4900 N. O primeiro passo é a correção da força para que tenhamos a força real que o cilindro vai desenvolver (considerando-se atrito interno, inércia, etc). Para isso, devemos multiplicar a força dada no projeto (4900 N) por um fator escolhido na tabela abaixo.

## Fatores de correção da força

Velocidade de deslocamento da haste do cilindro	Exemplo	Fator de correção (Fc)
Lenta com carga aplicada somente no fim do curso	Operação de rebitagem	1,25
Lenta com carga aplicada em todo o desenvolvimento do curso	Talha pneumática	1,35
Rápida com carga aplicada somente no fim do curso	Operação de estampagem	1,35
Rápida com carga aplicada em todo o desenvolvimento do curso	Deslocamento de mesas	1,50

### Observação:

- A força de projeto é dada na direção e sentido do deslocamento do pistão. Assim, como a nossa carga é frágil, deveremos ter velocidade lenta e a carga aplicada em todo o desenvolvimento do curso  $F_c = 1,35$  ( $4900 \times 1,35 = 6615$ )

## Fórmula para o cálculo da força teórica

$$F = P \cdot A$$

- F = Força (kgf)
- P = Pressão de trabalho (kgf/cm<sup>2</sup>; bar)
- A = Área do êmbolo (cm<sup>2</sup>)
- D = Diâmetro do êmbolo (cm)
- $\pi = 3,14$

## Fórmula para o cálculo da área

$$A = \frac{D^2 \cdot \pi}{4} \quad \text{ou} \quad A = \pi \cdot R^2$$

**Cálculo do consumo de ar de um cilindro pneumático**

O primeiro passo para se calcular o consumo de ar em um cilindro pneumático é determinar a velocidade através da fórmula:

$$V = \frac{L}{t} \quad \text{onde:}$$

L = Curso do cilindro em dm.  
t = Tempo para realizar o curso (avanço ou retorno) vale o que for menor.  
V = Velocidade de deslocamento (dm/s).

OU

$$V = n_c \cdot L \cdot 2 \quad \text{onde:}$$

V = Velocidade de deslocamento (dm/s).  
n<sub>c</sub> = Número de ciclos por segundo.  
L = Curso do cilindro em dm.

Calculada a velocidade de deslocamento, determinamos o consumo de ar através da fórmula:

$$Q = V \cdot A \cdot T_c \quad \text{onde:}$$

Q = Consumo de ar (N dm<sup>3</sup>/s ou NI/s), onde N = normal.  
V = Velocidade de deslocamento (dm/s) - usar sempre a maior.  
A = Área do cilindro (dm<sup>2</sup>).  
T<sub>c</sub> (Taxa de compressão) =  $\frac{1,013 + \text{pressão de trabalho}}{1,013}$

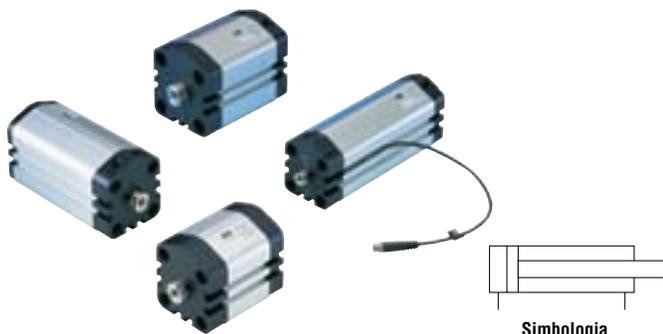
OU

$$C = \frac{A \times L \times n_c \times (p_t + 1,013)}{1,013 \times 10^6}$$

**C** = Consumo de ar (l/seg)  
**A** = Área efetiva do pistão (mm<sup>2</sup>)  
**L** = Curso (mm) - para efeito de cálculos, considerar o curso de avanço e retorno do cilindro  
**n<sub>c</sub>** = Número de ciclos por segundo  
**p<sub>t</sub>** = Pressão (bar)

## Cilindros pneumáticos

### Cilindros compactos



#### Características técnicas

<b>Diâmetros</b>	12, 16, 20, 25, 32, 40, 50, 63, 80 e 100 mm
<b>Tipo</b>	Dupla ação
<b>Faixa de pressão</b>	Até 10 bar
<b>Faixa de temperatura</b>	-20°C a +80°C (Standard) -10°C a +150°C (FKM)
<b>Fluido</b>	Ar comprimido filtrado, lubrificado ou não

#### Materiais

<b>Haste</b>	Aço Inoxidável
<b>Vedação da haste</b>	Poliuretano
<b>Cabeçotes</b>	Alumínio (pintura eletrostática)
<b>Vedações</b>	Poliuretano e NBR
<b>Corpo do cilindro</b>	Alumínio

▷ Pré-lubrificado com graxa Lube-A-Cyl.

### Forças teóricas (N)

As forças indicadas são teóricas e podem sofrer alterações de acordo com as condições de trabalho.

Diâmetro do cilindro (mm)	Diâmetro da haste (mm)	Área efetiva (mm <sup>2</sup> )		Força teórica a 6 bar (N)	
		Avanço	Retorno	Avanço	Retorno
12	6	113,10	84,82	67,86	50,89
16	8	201,06	150,80	120,64	90,48
20	10	314,16	235,62	188,50	141,37
25	10	490,87	412,33	294,52	247,40
32	12	804,25	691,15	482,55	414,69
40	16	1256,64	1055,58	753,98	633,35
50	20	1963,50	1649,34	1178,10	989,60
63	20	3117,25	2803,09	1870,35	1681,85
80	25	5026,55	4535,67	3015,93	2721,40
100	25	7853,98	7363,11	4712,39	4417,86

### Descrição

Apresentada em uma série versátil, com diversas opções de combinações das roscas de alimentação, canais para instalação dos sensores e uma das mais compactas do mercado, esta série de cilindros está em condições de atender a uma extensa gama de aplicações. A série é composta por cilindros com 10 diferentes diâmetros, de 12 a 100 mm, com cursos de 5 mm a 500 mm. São fornecidos pré-lubrificado, portanto, normalmente não necessitam de lubrificação adicional, mas, caso seja aplicada, esta deverá ser mantida em regime contínuo através de um lubrificador de linha.

Os canais internos do tubo permitem a comunicação entre os cabeçotes, transferindo ar para as duas extremidades do cilindro. As posições das roscas de alimentação podem ser especificadas de diferentes maneiras, atendendo às diversas aplicações e/ou necessidades de cada cliente. Como opções temos: radial na tampa dianteira, radial ou axial na tampa traseira, alimentação somente na tampa traseira ou em ambas. A flexibilidade de opções das roscas de alimentação, juntamente com uma escolha do tipo de montagem, garante que esta série pode ser usada em várias aplicações. É especialmente indicada nas aplicações onde o espaço é limitado, como por exemplo, nas indústrias de embalagens, eletrônicos e outros.

Além da versão básica, como haste em aço inox, êmbolo magnético e amortecimento fixo traseiro, a série inclui outras opções, tais como: guias externas, haste passante, roscas macho e fêmea nas hastes. Os canais integrados ao corpo do tubo garantem uma fácil e rápida instalação dos sensores, não prejudicando o design externo do cilindro. O fato desses canais serem duplos permite a instalação agrupada dos sensores. Para os cilindros de Ø 32 mm até 100 mm, os orifícios de fixação e os seus acessórios estão de acordo com a Norma ISO 6431, VDMA 24562 e AFNOR.

## Cilindros Mini ISO reparáveis



Simbologia

### Características técnicas

<b>Diâmetros</b>	10, 12, 16, 20 e 25 mm
<b>Tipo</b>	Dupla ação
<b>Faixa de pressão</b>	Até 10 bar
<b>Faixa de temperatura</b>	-20°C a +80°C
<b>Fluido</b>	Ar comprimido filtrado, lubrificado ou não

### Materiais

<b>Haste</b>	Aço Inoxidável
<b>Vedação da haste</b>	Poliuretano
<b>Mancal da haste</b>	Acetal
<b>Cabeçotes</b>	Alumínio anodizado
<b>Vedações</b>	Poliuretano (Ø 10, 12 e 16 mm) NBR (Ø 20 e 25 mm)
<b>Camisa do cilindro</b>	Aço inoxidável
<b>Êmbolo</b>	Alumínio

▷ Pré-lubrificadas com graxa Lube-A-Cyl.

## Forças teóricas (N)

As forças indicadas são teóricas e podem sofrer alterações de acordo com as condições de trabalho.

Diâmetro do cilindro (mm)	Diâmetro da haste (mm)	Área efetiva (mm <sup>2</sup> )		Força teórica a 6 bar (N)	
		Avanço	Retorno	Avanço	Retorno
10	4	78,54	65,97	47,12	39,58
12	6	113,10	84,82	67,86	50,89
16	6	201,06	172,79	120,64	103,67
20	8	314,16	263,89	188,50	158,34
25	10	490,87	412,33	294,52	247,40

## Descrição

Esta versão de cilindros Série Mini ISO é indicada para uso em aplicações gerais, sendo particularmente apropriada às indústrias de embalagens, alimentícias e têxteis.

Devido ao material utilizado, esta série de cilindros permite contato direto com água. Os cilindros são fornecidos pré-lubrificadas, sendo que, normalmente, não é necessária lubrificação adicional. Caso seja aplicada, deverá ser mantida em regime contínuo através de um lubrificador de linha.

Esta série possui um sistema de desmontagem dos cabeçotes, permitindo a troca de vedações, proporcionando maior vida útil ao produto e redução do custo de manutenção.

Todas as montagens estão de acordo com as normas ISO 6432 e CETOP RP 52P, garantindo facilidade de instalação e total intercambialidade.

Os novos cilindros Mini ISO estão disponíveis nos diâmetros 10, 12, 16, 20 e 25 mm, êmbolo magnético standard e amortecimento pneumático fixo (todos) ou ajustável (Ø 25 mm).

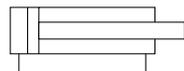
## Versões disponíveis

- Dupla ação com amortecimento fixo
- Dupla ação com amortecimento ajustável (Ø 25 mm)
- Dupla ação com haste passante

### • Cilindro Mini ISO



## Cilindros ISO



Simbologia

### Características técnicas

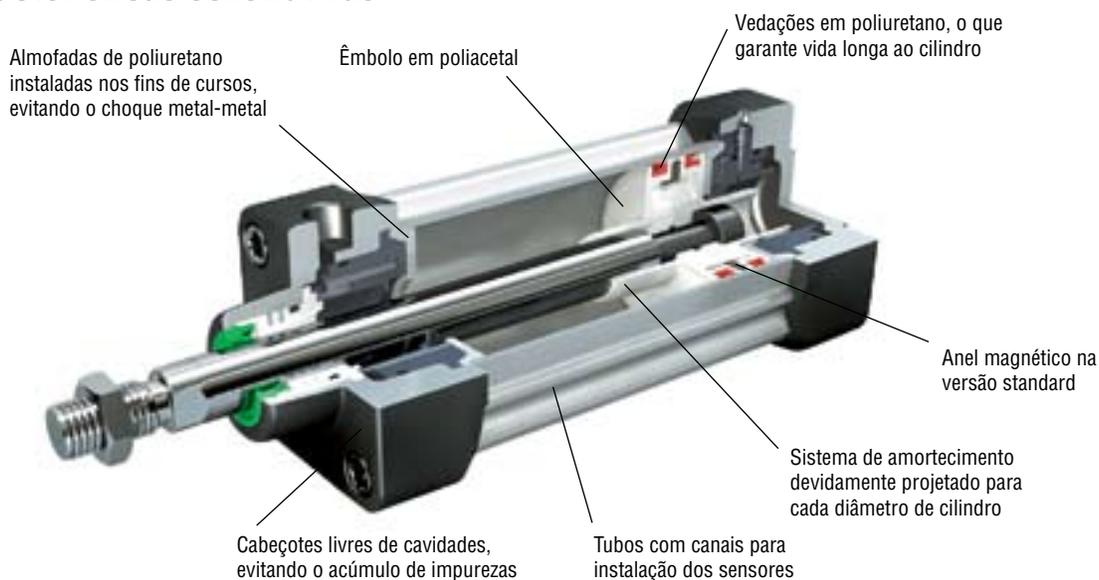
<b>Diâmetro</b>	32, 40, 50, 63, 80, 100, 125 mm
<b>Tipo</b>	Dupla ação
<b>Faixa de pressão</b>	Até 10 bar
<b>Faixa de temperatura</b>	-10°C a +80°C
<b>Fluido</b>	Ar comprimido filtrado, lubrificado ou não

### Materiais

<b>Haste</b>	Aço SAE 1045 cromado ou aço inoxidável
<b>Cabeçotes</b>	Alumínio
<b>Vedações</b>	Poliuretano e NBR
<b>Camisa do cilindro</b>	Alumínio anodizado
<b>Êmbolo</b>	Poliacetil

▷ Pré-lubrificado com graxa Lube-A-Cyl.

## Principais características construtivas



## Descrição

Os cilindros ISO Série P1D possuem tubo em alumínio perfilado e anodizado, com canais para sensores do tipo Drop In, protegendo tanto o sensor quanto o cabo elétrico e cabeçotes sem cavidades, o que reduz o acúmulo de impurezas suspensas na atmosfera.

O pistão, em poliacetal, é montado com vedações em poliuretano, resultando em menor peso e maior vida útil ao cilindro, e o baixo nível de ruído é garantido através de placas de poliuretano instaladas nos fins de cursos dos cilindros, que evitam o choque metal-metal.

## Versões disponíveis

- Tubo perfilado com canais para sensor
- Tirantado
- Dupla ação
- Haste passante

## Tipos de montagens

- Básico
- Flange dianteira - MF1
- Flange traseira - MF2
- Cantoneiras - MS1
- Articulação fêmea - MP2
- Articulação macho - MP4

## Outras versões (sob consulta)

- Haste passante
- Versão com trava na haste (rod lock)
- Posições de alimentação flexíveis
- Duplex geminado
- Duplex contínuo
- Versão Clean Design



## Forças teóricas (N)

As forças indicadas são teóricas e podem sofrer alterações de acordo com as condições de trabalho.

Diâmetro do cilindro (mm)	Diâmetro da haste (mm)	Área efetiva (mm <sup>2</sup> )		Força teórica a 6 bar (N)	
		Avanço	Retorno	Avanço	Retorno
32	12	804,25	691,15	482,55	414,69
40	16	1256,64	1055,58	753,98	633,35
50	20	1963,50	1649,34	1178,10	989,60
63	20	3117,25	2803,09	1870,35	1681,85
80	25	5026,55	4535,67	3015,93	2721,40
100	25	7853,98	7363,11	4712,39	4417,86
125	32	12271,85	11467,60	7363,11	6880,56
160	40	20106,19	18849,56	12063,72	11309,73
200	40	31415,93	30159,29	18849,56	18095,57

## Curso padrão (de acordo com a Norma ISO 4393)

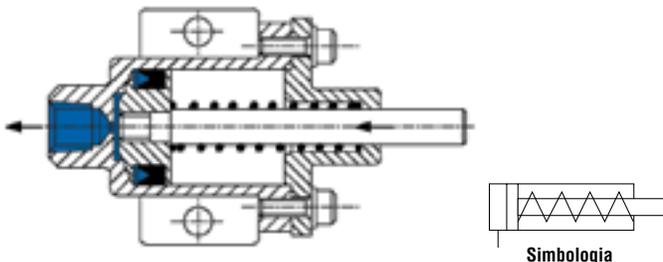
Versão	Ø (mm)	Curso padrão (mm)												
		25	30	40	50	80	100	125	160	200	250	320	400	500
Dupla ação	32	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	40	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	50	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	63	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	80	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	100	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	125	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	160	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	200	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•

## Tipos de cilindros pneumáticos

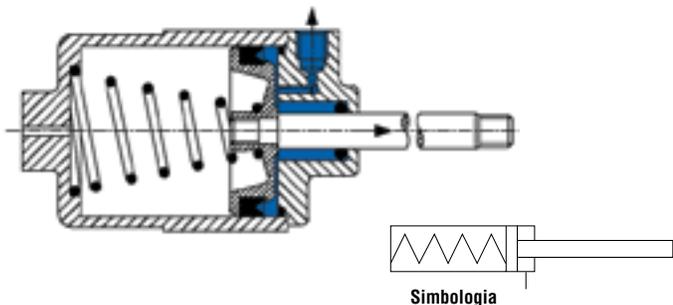
Os cilindros se diferenciam entre si por detalhes construtivos, em função de suas características de funcionamento e utilização.

**Basicamente, existem dois tipos de cilindros:**

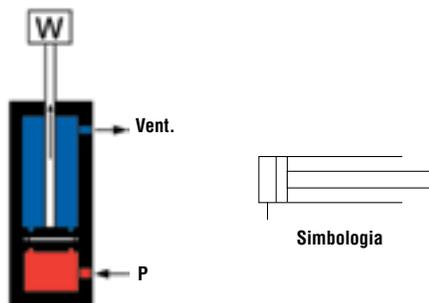
- Simples efeito ou simples ação
- Duplo efeito ou dupla ação, com e sem amortecimento. Além de outros tipos de construção derivados como:
  - Cilindro de dupla ação com haste dupla
  - Cilindro duplex contínuo (Tandem)
  - Cilindro duplex geminado (múltiplas posições)
  - Cilindro de impacto
  - Cilindro de tração por cabos
- Cilindro simples ação retorno por mola



- Cilindro de simples ação com avanço por mola e retorno por ar comprimido



- Cilindro simples ação retorno por força externa



### Cilindro de simples efeito ou simples ação

Recebe esta denominação porque utiliza ar comprimido para conduzir trabalho em um único sentido de movimento, seja para avanço ou retorno. Este tipo de cilindro possui somente um orifício por onde o ar entra e sai do seu interior, comandado por uma válvula. Na extremidade oposta à de entrada, é dotado de um pequeno orifício que serve de respiro, visando impedir a formação de contrapressão internamente, causada pelo ar residual de montagem. O retorno, em geral, é efetuado por ação de mola e força externa. Quando o ar é exaurido, o pistão (haste + êmbolo) volta para a posição inicial.

Pelo próprio princípio de funcionamento, limita sua construção a modelos cujos cursos não excedem a 75 mm, para diâmetro de 25 mm, ou cursos de 125 mm, para diâmetro de 55 mm.

Para cursos maiores, o retorno é propiciado pela gravidade ou força externa, porém o cilindro deve ser montado em posição vertical, conforme A, onde o ar comprimido realiza o avanço. A carga W, sob a força da gravidade, efetua o retorno. O retorno também pode ser efetuado por meio de um colchão de ar comprimido, formando uma mola pneumática.

Este recurso é utilizado quando os cursos são longos e a colocação de uma mola extensa seria inconveniente. Nesse caso, utiliza-se um cilindro de dupla ação, onde a câmara dianteira é mantida pressurizada com uma pressão pré-calculada, formando uma mola que, porém, está relacionada diretamente com a força que o cilindro deve produzir, sem sofrer redução.

Os cilindros que possuem retorno por mola contrapressão ou avanço por mola podem ser montados em qualquer posição, pois independem de outros agentes. Deve-se notar que o emprego de uma mola mais rígida para garantir um retorno ou avanço vai requerer uma maior pressão por parte do movimento oposto, para que o trabalho possa ser realizado sem redução. No dimensionamento da força do cilindro, deve-se levar em conta que uma parcela de energia cedida pelo ar comprimido será absorvida pela mola.

Em condições normais, a mola possui força suficiente para cumprir sua função, sem absorver demasiada energia. Os cilindros de simples ação com retorno por mola são muito utilizados em operações de fixação, marcação, rotulação, expulsão de peças e alimentação de dispositivos; os cilindros de simples ação com avanço por mola e retorno por ar comprimido são empregados em alguns sistemas de freio, segurança, posições de travamento e trabalhos leves em geral.

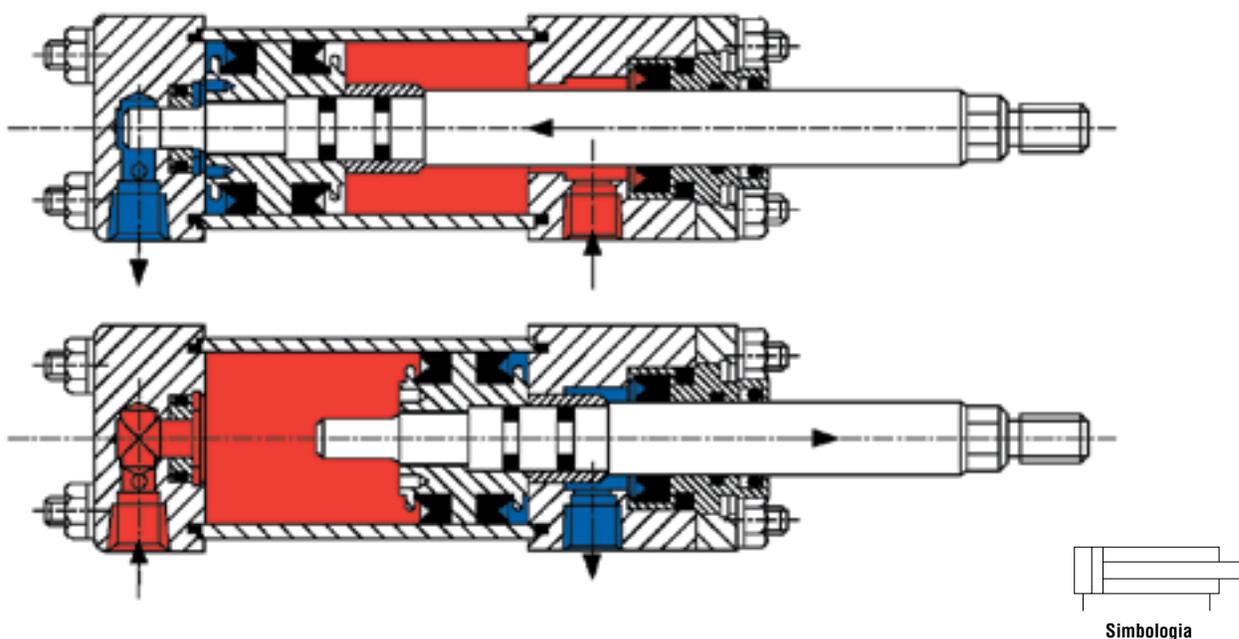
## Cilindro de duplo efeito ou dupla ação

Quando um cilindro pneumático utiliza ar comprimido para produzir trabalho em ambos os sentidos de movimento (avanço e retorno), diz-se que é um cilindro de dupla ação, o tipo mais comum de utilização. Sua característica principal, pela definição, é o fato de se poder utilizar tanto o avanço quanto o retorno para desenvolvimento de trabalho.

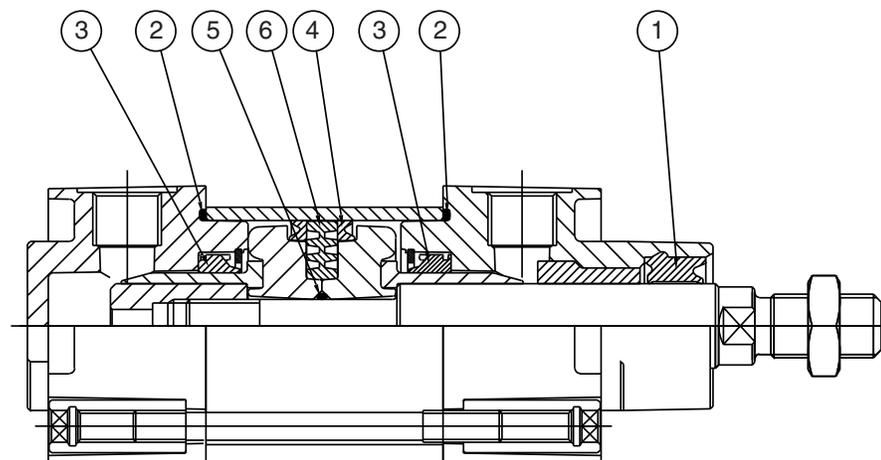
Existe, porém, uma diferença quanto ao esforço desenvolvido: as áreas efetivas de atuação da pressão são diferentes; a área da câmara traseira é maior que a da câmara dianteira, pois nesta há de se levar em conta o diâmetro da haste, que impede a ação do ar sobre toda a área. O ar comprimido é admitido e liberado alternadamente por dois orifícios existentes nos cabeçotes, um no traseiro e outro no dianteiro que, agindo sobre o êmbolo, provocam os movimentos de avanço e retorno.

Quando uma câmara está admitindo ar, a outra está em comunicação com a atmosfera. Esta operação é mantida até o momento de inversão da válvula de comando; alternando a admissão do ar nas câmaras, o pistão se desloca em sentido contrário.

### • Cilindro de dupla ação



## Vedações



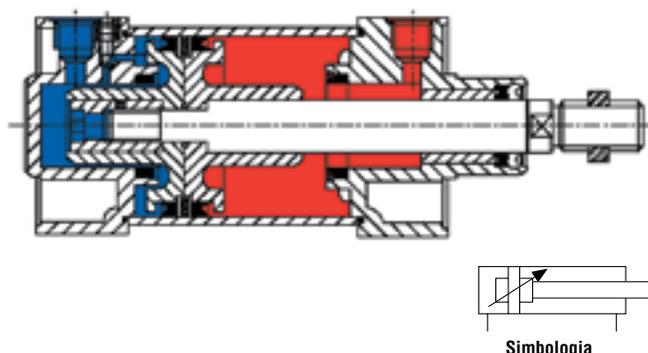
Item	Qtde	Descrição
1	02	Guarnição da haste
2	02	Guarnição o-ring
3	02	Guarnição de amortecimento
4	02	Guarnição do pistão
5	01	Guarnição o-ring
6	01	Anel guia do pistão
6A	02	Anel bipartido

▷ O anel bipartido (item 6A) é utilizado somente nos kits de cilindros magnéticos de Ø 80 e 100 mm.

## Cilindros normalizados

Com o objetivo de proporcionar intercambiabilidade em nível mundial em termos de equipamentos, uma tendência natural dos fabricantes é a de produzir, dentro de sua linha, componentes que atendem a Normas Técnicas Internacionais.

No caso, o cilindro ao lado é construído conforme as normas ISO 6431 e DIN 24335. Dessa forma, desde o material construtivo até suas dimensões em milímetros são padronizados. Nos demais, todas as outras características funcionais são similares às dos cilindros convencionais.

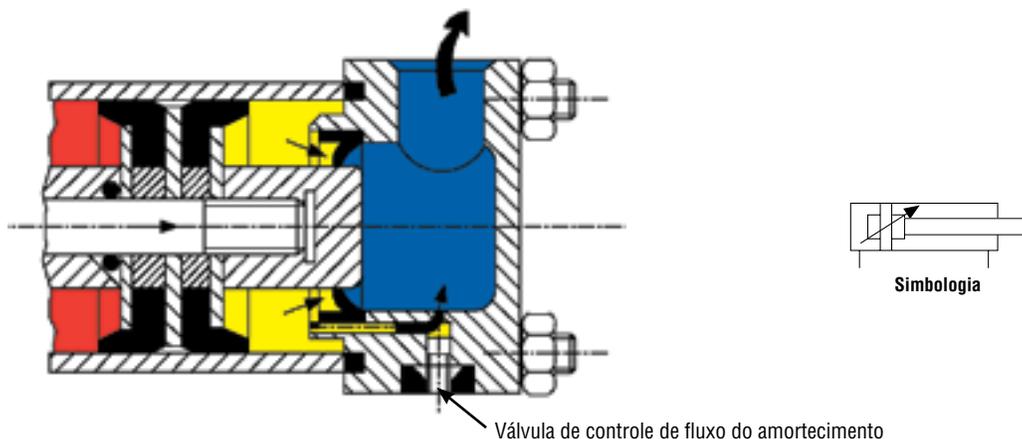


## Cilindro com amortecimento

Projetado para controlar movimentos de grandes massas e desacelerar o pistão nos fins de curso, tem a sua vida útil prolongada em relação aos tipos sem amortecimento. Este amortecimento tem a finalidade de evitar as cargas de choque, transmitidas aos cabeçotes e ao pistão, no final de cada curso, absorvendo-as. Em cilindros de diâmetro muito pequeno, esse recurso não é aplicável, pois utiliza espaços não disponíveis nos cabeçotes e nem haveria necessidade, pois o esforço desenvolvido é pequeno e não chega a adquirir muita inércia. Serão dotados de amortecimento (quando necessário) os cilindros que possuírem diâmetros superiores a 30 mm e cursos acima de 50 mm, caso contrário, não é viável sua construção.

O amortecimento é criado pelo aprisionamento de certa quantidade de ar no final do curso. Isso é feito quando um colar que envolve a haste começa a ser encaixado numa guarnição, vedando a saída principal do ar e forçando-o por uma restrição fixa ou regulável, através da qual escoará com vazão menor. Isso causa uma desaceleração gradativa na velocidade do pistão e absorve o choque.

### • Cilindro de dupla ação com duplo amortecimento



Um bom aproveitamento é conseguido quando é utilizado o curso completo do cilindro, pois o amortecimento só é adaptável nos finais de curso. Provido desse recurso, o tempo gasto durante cada ciclo completo se torna maior e existem perdas em cada desaceleração do pistão.

## Cilindros derivados

Geralmente, os cilindros são construídos segundo as formas vistas anteriormente, pois podem se adaptar facilmente às diversas aplicações.

Muitas vezes é necessária a construção de cilindros derivados para se poder usá-los de forma racional em certas aplicações; estes cilindros são distintos segundo os fabricantes. Para alguns, eles representam realmente um produto especial; para outros, significam uma construção normal, devido à sua difusão e aplicações.

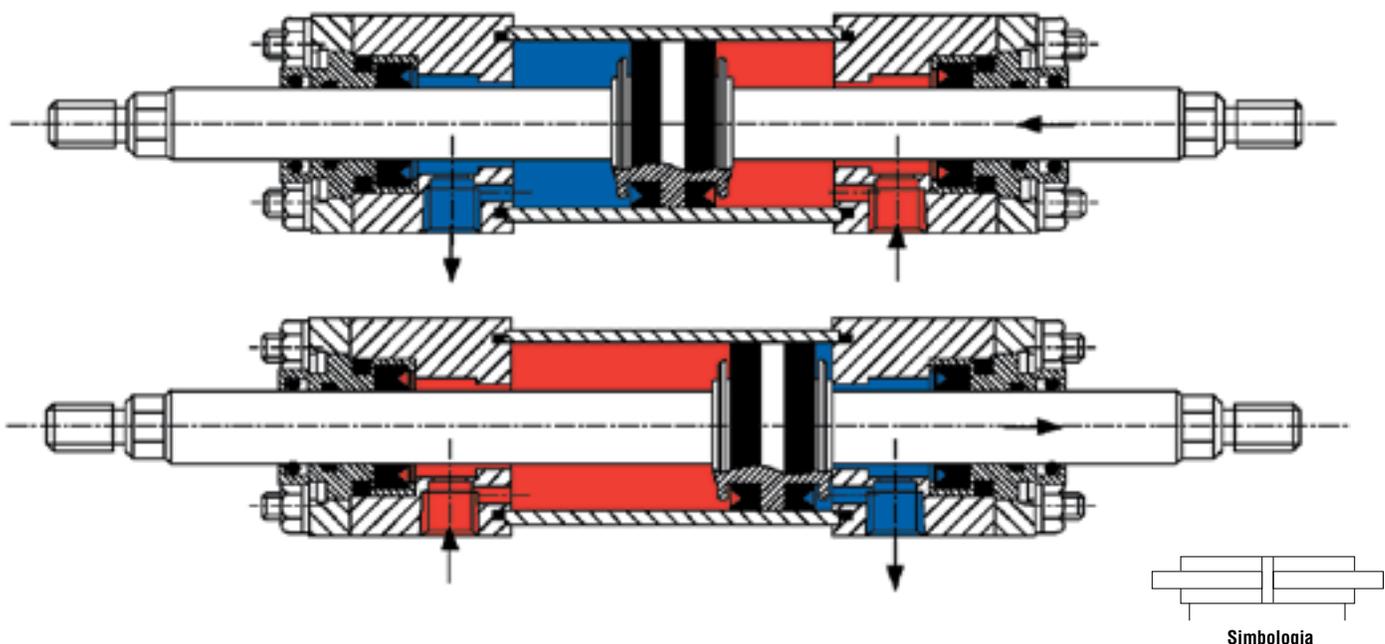
## Cilindro de haste dupla

Este tipo de cilindro (dupla ação) de haste dupla vem encontrando grandes aplicações na indústria. Possui duas hastes unidas ao mesmo êmbolo. Enquanto uma das hastes realiza trabalho, a outra pode ser utilizada no comando de fins de curso ou dispositivos que não possam ser posicionados ao longo da oposta. Apresentam, ainda, a possibilidade de variação do curso de avanço, o que é bastante favorável, principalmente em operações de usinagem. As duas faces do êmbolo possuem geralmente a mesma área, o que possibilita transmitir forças iguais em ambos os sentidos de movimentação.

Apresenta dois mancais de guia, um em cada cabeçote, oferecendo mais resistência a cargas laterais, que podem ser causadas pela aplicação, bem como melhor alinhamento. De acordo com o dispositivo em que for adaptado, este cilindro pode apresentar uma série de outras aplicações.

Pode ser fixado pelas extremidades das hastes, deixando o corpo livre, ou fixado pelo corpo, permitindo que as hastes se desloquem. Como exemplo típico, considera-se o caso da automação de mesas de máquinas operatrizes e máquinas de injeção.

### • Cilindro de dupla ação e haste dupla



## Regulagem de curso nos cilindros de dupla ação

Neste caso, a regulagem é feita por intermédio de um parafuso que atravessa o cabeçote traseiro, permitindo que o curso seja regulado conforme o deslocamento do parafuso.

## Regulagem de curso nos cilindros de haste dupla

Um tubo metálico é roscado na extremidade prolongada da haste. A seguir, é roscada uma porca. Este tubo metálico servirá de espaçador e a porca será para sua fixação. Com o deslocamento do pistão, o tubo encosta no cabeçote do cilindro, limitando o curso. Para se efetuar variação no curso, a porca é afrouxada, o tubo é deslocado para o curso desejado e depois fixado novamente.

É possível se conseguir regulagem do curso de um cilindro por meio de válvulas estrategicamente colocadas durante o curso e que são acionadas por meio de dispositivos de cames, ligados à própria haste do cilindro. Ao serem acionadas, enviam sinais que irão proporcionar a parada do pistão, revertendo ou não o sentido do movimento.

## Cilindro duplex contínuo ou cilindro tandem

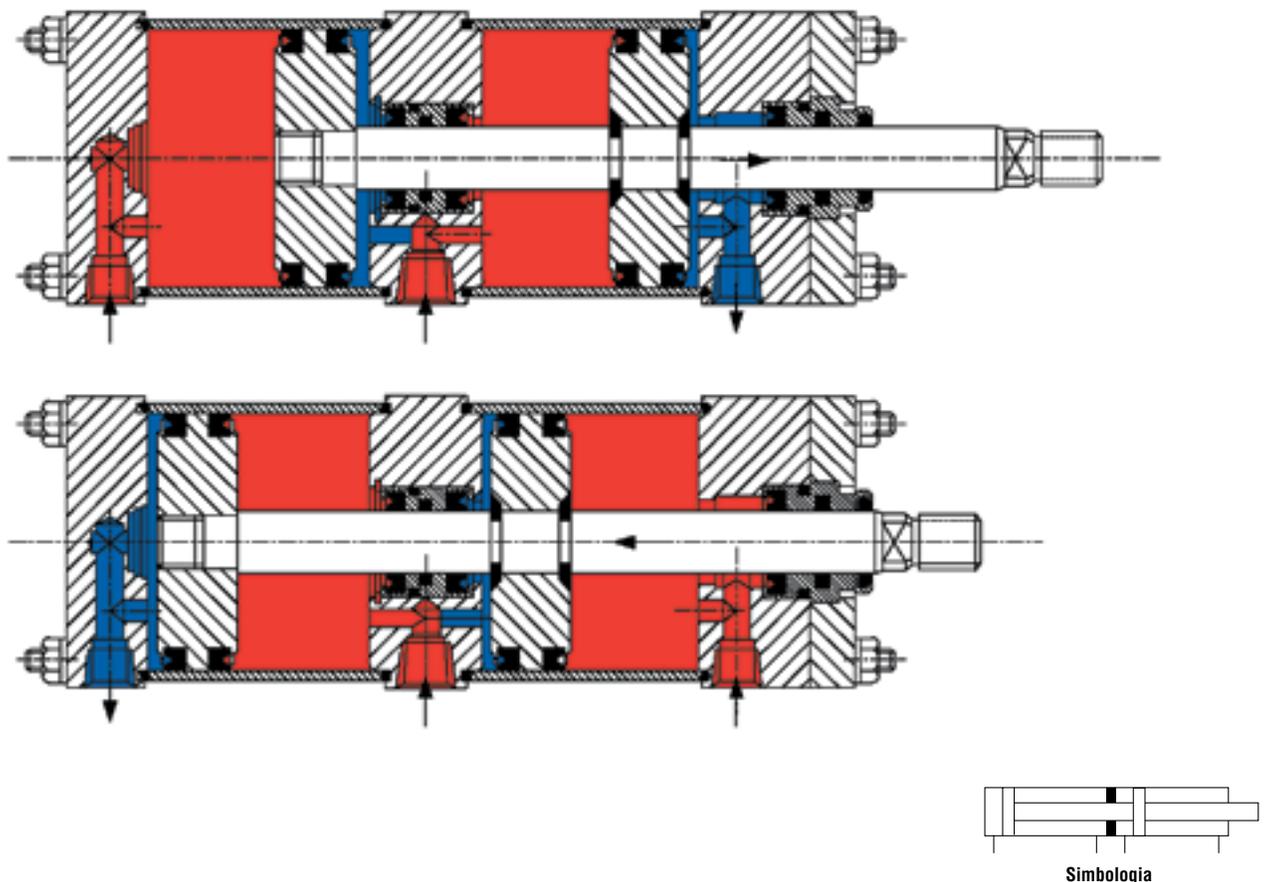
Dotado de dois êmbolos unidos por uma haste comum, separados entre si por meio de um cabeçote intermediário, possui entradas de ar independentes.

Devido à sua forma construtiva, dois cilindros (de Dupla Ação) em série numa mesma camisa, com entradas de ar independentes, ao ser injetado ar comprimido simultaneamente nas duas câmaras, no sentido de avanço ou retorno, ocorre atuação sobre as duas faces do êmbolo, de tal modo que a força produzida é a somatória das forças individuais de cada êmbolo. Isso permite dispor de maior força, tanto no avanço como no retorno.

Aplicado em casos onde se necessitam maiores forças, porém não dispendo de espaço para comportar um cilindro de diâmetro maior, e não pode elevar muito a pressão de trabalho - a sua aplicação podendo superar o problema. Em sistemas de sincronismo de movimentos é muito empregado; as câmaras intermediárias são preenchidas com óleo.

Quando da sua utilização, deve-se levar em consideração o seu comprimento, que é maior. Há necessidade, portanto, de profundidades ou vãos diferentes para seu posicionamento, principalmente em função do curso desejado.

### • Cilindro duplex contínuo ou cilindro tandem

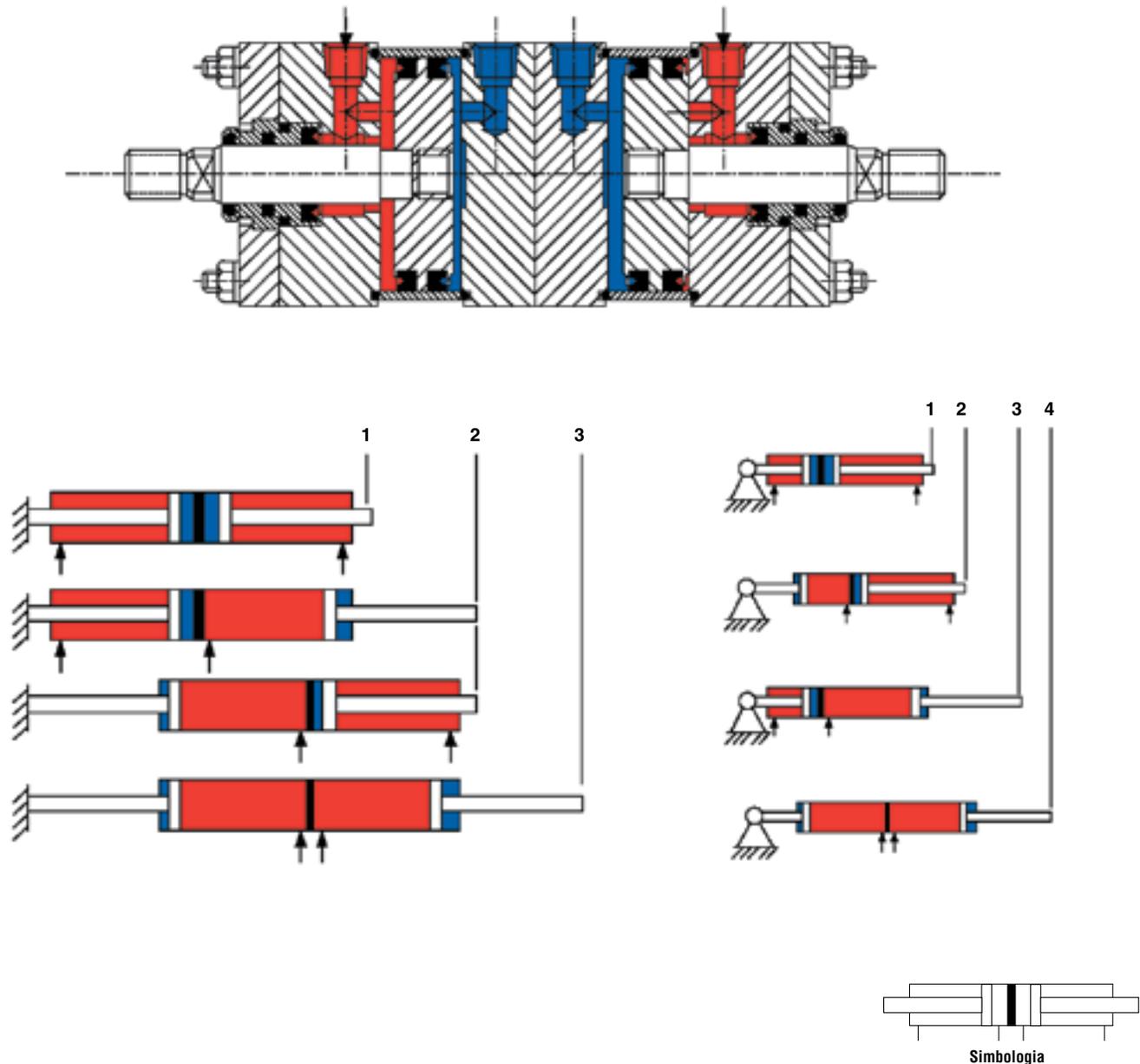


## Cilindro duplex geminado

Consiste em dois ou mais cilindros de dupla ação, unidos entre si, possuindo cada um entradas de ar independentes. Essa união possibilita a obtenção de três, quatro ou mais posições distintas.

As posições são obtidas em função da combinação entre as entradas de ar comprimido e os cursos correspondentes. É aplicado em circuitos de seleção, distribuição, posicionamentos, comandos de dosagens e transportes de peças para operações sucessivas.

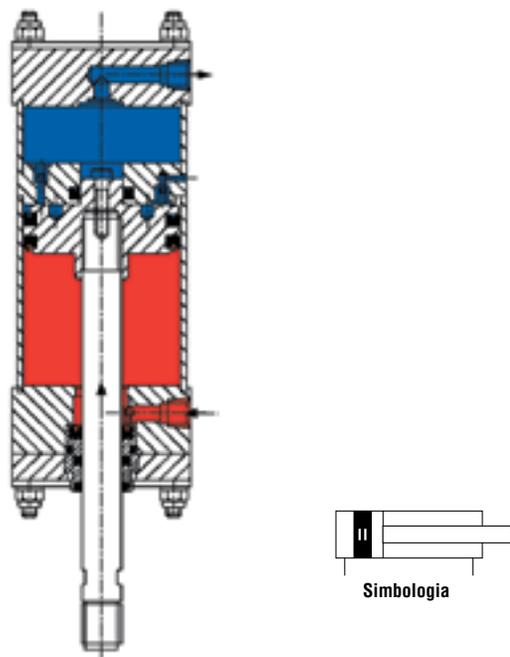
### • Cilindro duplex geminado ou múltiplas posições



## Cilindro de impacto

Recebe esta denominação devido à força a ser obtida pela transformação de energia cinética. É um cilindro de dupla ação especial com modificações.

- Cilindro duplex geminado ou múltiplas posições



- Dispõe internamente de uma pré-câmara (reservatório).
- O êmbolo, na parte traseira, é dotado de um prolongamento.
- Na parede divisória da pré-câmara, existem duas válvulas de retenção. Estas modificações permitem que o cilindro desenvolva impacto, devido à alta energia cinética obtida pela utilização da pressão imposta ao ar.

Assim, um cilindro de impacto com diâmetro de 102 mm, acionado por uma pressão de 700 kPa, desenvolve uma força de impacto equivalente a 35304 N, enquanto que um cilindro normal, de mesmo diâmetro e de mesma pressão, atinge somente 5296 N.

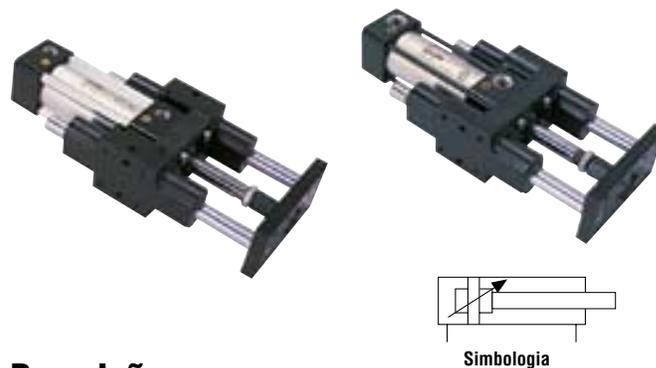
Ao ser comandado, o ar comprimido enviado ao cilindro é retido inicialmente e acumulado na pré-câmara interna, atuando sobre a pequena área da secção do prolongamento do êmbolo. Quando a pressão do pistão atinge um valor suficiente, inicia-se o deslocamento do pistão. Este avança lentamente até que, em determinado instante, o prolongamento do êmbolo se desaloja da parede divisória e permite que todo o ar armazenado escoe rapidamente, atuando sobre a área do êmbolo.

No instante em que ocorre a expansão brusca do ar, o pistão adquire velocidade crescente até atingir a faixa onde deverá ser melhor empregado. O impacto é produzido através da transformação da energia cinética fornecida ao pistão,

acrescida da ação do ar comprimido sobre o êmbolo. Quando se necessitam de grandes forças durante curtos espaços de tempo, como é o caso de rebitagens, gravações, cortes, etc., este é o equipamento que melhor se adapta. No entanto, ele não se presta a trabalhos com grandes deformações. Sua velocidade tende a diminuir após certo curso, em razão da resistência oferecida pelo material ou pela existência de amortecimento no cabeçote dianteiro. As duas válvulas de retenção já mencionadas possuem funções distintas.

Uma delas tem por função permitir que o cilindro retorne totalmente à posição inicial; o prolongamento do êmbolo veda a passagem principal do ar. A outra válvula permite que a pressão atmosférica atue sobre o êmbolo, evitando uma soldagem entre a parede divisória e o êmbolo, devido à eliminação quase que total do ar entre os dois, o que tenderia à formação de um vácuo parcial.

## Guias lineares



## Descrição

As guias lineares foram projetadas para oferecer maior precisão de movimento para cilindros pneumáticos, evitando o giro da haste. Podem ser acopladas em cilindros Mini ISO (Ø 12 a 25 mm) e ISO (Ø 32 a 100 mm). O projeto, aliado à utilização de componentes mecânicos de alta precisão, garante às guias alto desempenho, tanto para as forças de carregamento quanto para os momentos envolvidos no projeto.

Os corpos das guias são feitos em alumínio, com objetivo de permitir um conjunto leve e compacto. O desenho da placa dianteira permite a montagem combinada com toda a linha de atuadores lineares, cilindros rotativos e garras. As guias podem ser montadas em qualquer posição, proporcionando maior versatilidade ao projeto.

## Materiais

Corpo	Alumínio
Haste	Aço inox (Ø 12 a 25 mm) Aço SAE 1045 cromado (Ø 32 a 100 mm)
Placa dianteira	Alumínio

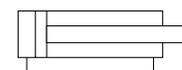
## Cilindros Anti-giro (oval)

### Características técnicas

<b>Diâmetros equivalentes</b>	50 e 63 mm
<b>Curso padrão</b>	25, 40, 50, 80, 100, 125, 160, 200, 250 e 300 mm
<b>Tipo</b>	Dupla ação com êmbolo anti-giro
<b>Pressão máxima</b>	10 bar
<b>Torque máximo permissível na haste</b>	Diâmetro equivalente 50 mm: 1,7 N.m Diâmetro equivalente 63 mm: 2,0 N.m
<b>Faixa de temperatura</b>	-10°C a +80°C
<b>Amortecimento</b>	Regulável em ambos cabeçotes
<b>Fluido</b>	Ar comprimido filtrado, com ou sem lubrificação

### Materiais

<b>Cabeçotes</b>	Alumínio
<b>Camisa</b>	Alumínio anodizado
<b>Haste</b>	Aço SAE 1045 cromado
<b>Vedação do pistão</b>	NBR
<b>Vedação da haste</b>	Poliuretano
<b>Vedação do amortecimento</b>	Poliuretano



Simbologia

## Descrição

Disponíveis nos diâmetros equivalentes a 50 e 63 mm e cursos padrões de 25 a 300 mm, os cilindros anti-giro com êmbolo oval Parker foram projetados para atender às aplicações onde não se permite a rotação do êmbolo ou da haste, sem o uso de dispositivos de guia na haste do cilindro e em montagens onde há espaço limitado.

A versão standard é fornecida com roscas nos cabeçotes dianteiro e traseiro, permitindo a fixação direta do cilindro, dispensando qualquer tipo de acessório para montagem.

Caso ocorra a necessidade de uma fixação independente, poderá fazer uso das flanges, que são montadas através de parafusos a serem roscados nos tirantes.

O êmbolo magnético, também disponível na sua versão standard, possibilita que esta série de cilindros trabalhe com os diversos sensores magnéticos Parker.

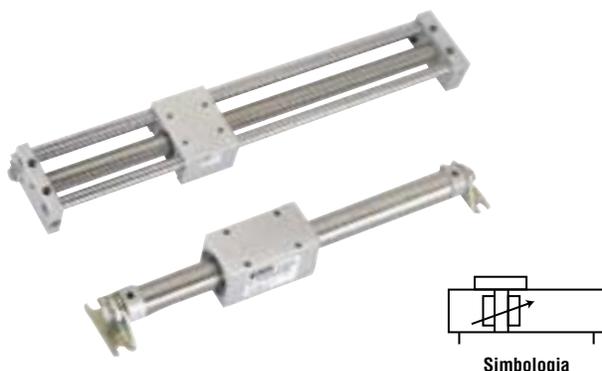
O sistema pré-lubrificado permite o trabalho em regime non-lube, porém uma vez aplicado lubrificação de linha, esta deve ser mantida em regime contínuo.

## Forças teóricas (N)

As forças indicadas são teóricas e podem sofrer alterações de acordo com as condições de trabalho.

Diâmetro do cilindro (mm)	Diâmetro da haste (mm)	Área efetiva (mm <sup>2</sup> )		Força teórica a 6 bar (N)	
		Avanço	Retorno	Avanço	Retorno
50	20	1964	1649	1178	990
63	20	3117	2803	1870	1682

## Cilindros magnético sem haste

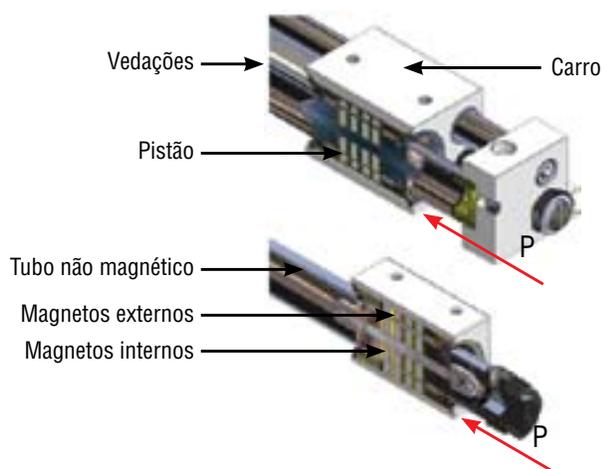


### Características técnicas

<b>Diâmetros</b>	16, 20 e 32 mm
<b>Versão</b>	Standard ou guiada
<b>Curso</b>	0 a 2000 mm
<b>Tolerância do curso</b>	0 a 1000 mm = 0/+1,5 > 1000 mm = 0/+2
<b>Faixa de temperatura</b>	0 a 60°C
<b>Pressão mínima</b>	1,8 bar
<b>Pressão máxima</b>	7 bar
<b>Conexão</b>	M5 e 1/8 BSPP
<b>Velocidade</b>	0,1 a 0,4 m/s
<b>Fluido</b>	Ar comprimido filtrado, com ou sem lubrificação

## Descrição

Com a série de cilindros P1Z é possível obter movimento linear através de um acoplamento magnético entre o carro e o êmbolo, que se desloca devido a pressão pneumática. Estão disponíveis em duas versões: versão standard, a qual a carga deve ser guiada por dispositivo externo, e a versão guiada, a qual guias acopladas ao cilindro evitam o giro do carro.



## Forças teóricas (N)

### Versão standard - peso (g) e força magnética (N)

Diâmetro	16	20	32
Peso (curso zero)	280	460	1350
Adicionar para cada mm de curso	0,43	0,82	1,40
Força magnética	157	236	703
Curso (mm)	0 a 1000	0 a 1500	0 a 2000

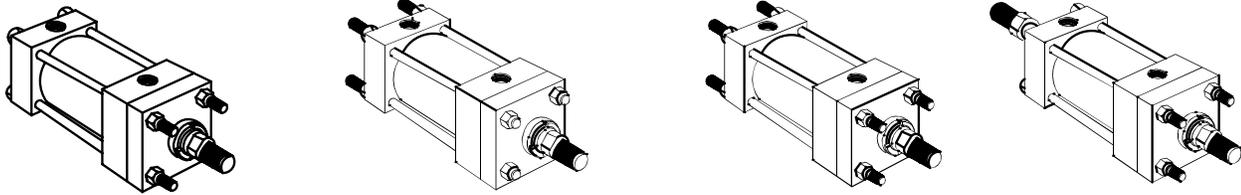
### Versão guiada - peso (g) e força magnética (N)

Diâmetro	16	20	32
Peso (curso zero)	900	1520	3630
Adicionar para cada mm de curso	2,00	3,00	5,30
Força magnética	157	236	703
Curso (mm)	0 a 750	0 a 1000	0 a 1500

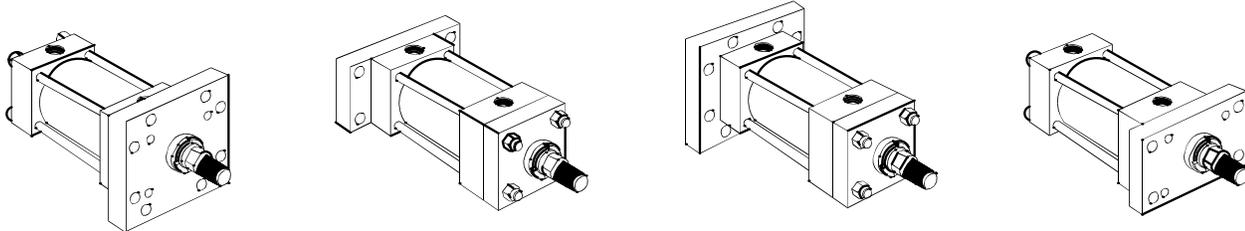


## Tipos de montagens para cilindros

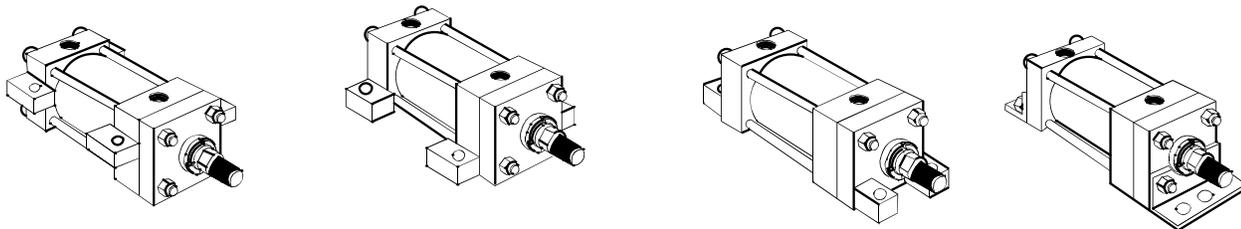
### Montagem por extensão dos tirantes



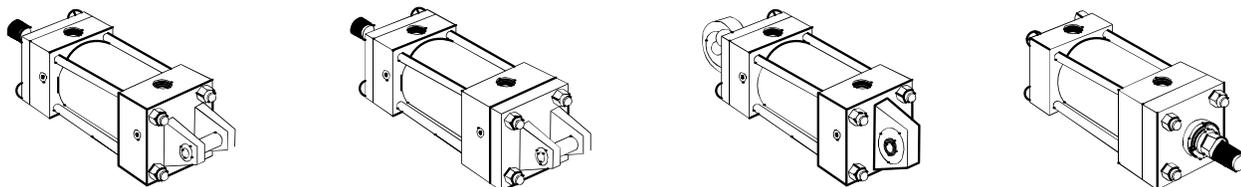
### Montagem por flange



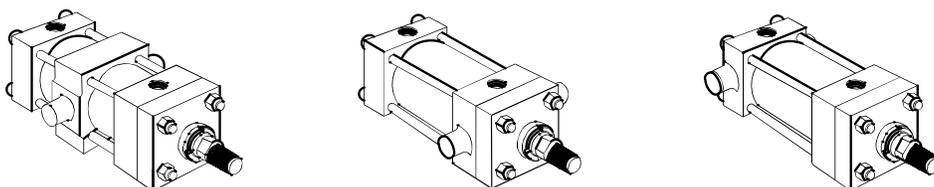
### Montagem por orelhas laterais e cantoneiras



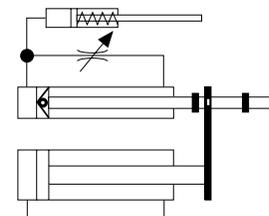
### Montagem articulada e básica



### Montagem por munhão



## Hydro-Check



Simbologia

### Características técnicas

<b>Tipo</b>	Ação no avanço
<b>Carga máxima</b>	Vide informações adicionais
<b>Faixa de temperatura</b>	50°C (máxima)
<b>Velocidade</b>	de 0,025 a 15,3 m/min
<b>Vedações</b>	Resistentes a óleos hidráulicos
<b>Óleo recomendado</b>	ISO VG32

### Descrição

Uma das vantagens em se utilizar o ar comprimido como fonte de energia é a sua compressibilidade. Entretanto, em operações de usinagem ou alimentação de peças, onde há necessidade de movimentos de precisão suaves e uniformes, a compressibilidade natural do ar pode ser uma desvantagem.

Nessas circunstâncias, o Hydro-Check é usado de forma a proporcionar suavidade e precisão hidráulica a dispositivos e equipamentos pneumáticos cuja ação é rápida e resiliente.

O Hydro-Check impõe um controle hidráulico, totalmente regulável ao movimento de avanço do cilindro pneumático, eliminando trepidações ou vibrações e compensando quaisquer variações na força requerida.

O Hydro-Check pode ser montado em qualquer posição e pode ser preparado para regular o movimento da haste de um cilindro pneumático ou de qualquer outro elemento de máquina em qualquer ponto desejado.

Por exemplo, em certas operações de furação, o avanço da ferramenta durante a furação pode ser desejado com regulagem ao longo de todo o curso, enquanto que em outros casos a regulagem só é necessária a partir do início da operação

propriamente dita. Assim, o Hydro-Check se adapta rápido e facilmente, ajustando-se às necessidades de aplicação. Desta forma, o Hydro-Check permite rápido avanço ao ponto de início da operação, velocidade controlada durante a usinagem e rápido retorno da ferramenta ao ponto inicial.

Esta unidade, compacta e versátil, oferece uma alternativa de baixo custo, que aumentará consideravelmente a vida útil de ferramentas com grande redução de peças refugadas por defeitos de usinagem.

O Hydro-Check encontra um grande campo em máquinas operadas manualmente que muitas fábricas reservam para pequenos lotes de peças ou para serviços especiais.

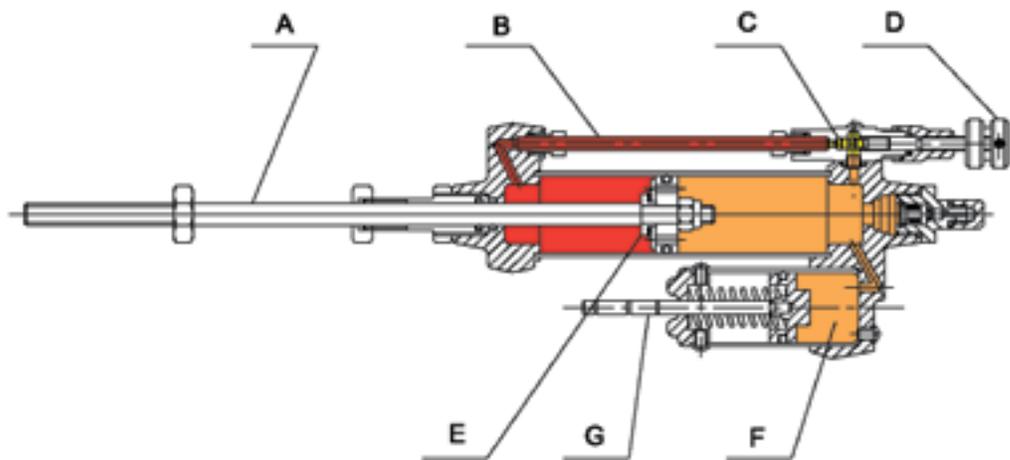
Em máquinas operadas manualmente, o uso do Hydro-Check assegura um trabalho uniforme e inalterado pela fadiga. Os Hydro-Checks da Série B171-1 podem ser montados com cilindros pneumáticos de três diâmetros diferentes (1 1/2", 2" e 2 1/2")\*, podendo o curso do cilindro variar de 50 até 457 mm. Essas unidades integradas podem ser montadas com o Hydro-Check em linha ou em paralelo.

A montagem em linha é utilizada onde a ação de controle é desejada ao longo de todo o percurso da haste do cilindro. A montagem em paralelo permite que a ação do Hydro-Check se faça em uma predeterminada parte do percurso da haste do cilindro.

## Funcionamento

O Hydro-Check consiste basicamente de um cilindro, uma haste, uma válvula de controle de fluxo tipo "agulha" e um cilindro compensador. Quando a haste (A) é movimentada no sentido do avanço, o pistão força o óleo a passar pelo tubo de transferência (B) através da válvula de controle (C) para o cabeçote traseiro do cilindro. O fluxo do óleo através da válvula (C) é determinado pela regulagem efetuada no parafuso (D) da válvula que controla a área de passagem através da mesma. Deste modo, a velocidade com que o pistão avança pode ser controlada com muita precisão.

No movimento de retorno, a válvula de 1 via (E) permite a livre passagem do óleo através do pistão. O cilindro compensador (F) atua como reservatório para o volume de óleo deslocado pela haste do pistão (A) durante o movimento de retorno e envia esse mesmo volume de óleo ao cabeçote traseiro durante o movimento de avanço do pistão. A haste indicadora (G) do cilindro compensador possui entalhes que determinam o nível máximo de óleo e quando deve ser reabastecido o Hydro-Check.



## Como planejar as aplicações no Hydro-Check

Embora indiquemos em nossos catálogos que o Hydro-Check B 171-1 está dimensionado para uma carga máxima de 545 kgf, outros aspectos devem ser levados em consideração. O valor 545 kgf diz respeito à carga axial de arraste no eixo do Hydro-Check, mas não leva em consideração o comprimento do curso de frenagem ou o número de ciclos por minuto, que determinam o deslocamento volumétrico (energia absorvida) e a formação de calor.

### Observação:

Não utilize o Hydro-Check em temperatura ambiente acima de 50°C.

Os fatores acima mencionados devem ser aplicados na fórmula para cálculo da capacidade do Hydro-Check como segue:

### Unidade

P = Pressão da linha de ar em bar.

L = Comprimento do curso de frenagem em cm.

A = Área do pistão do cilindro em cm<sup>2</sup>.

N = Número de ciclos completos por minuto.

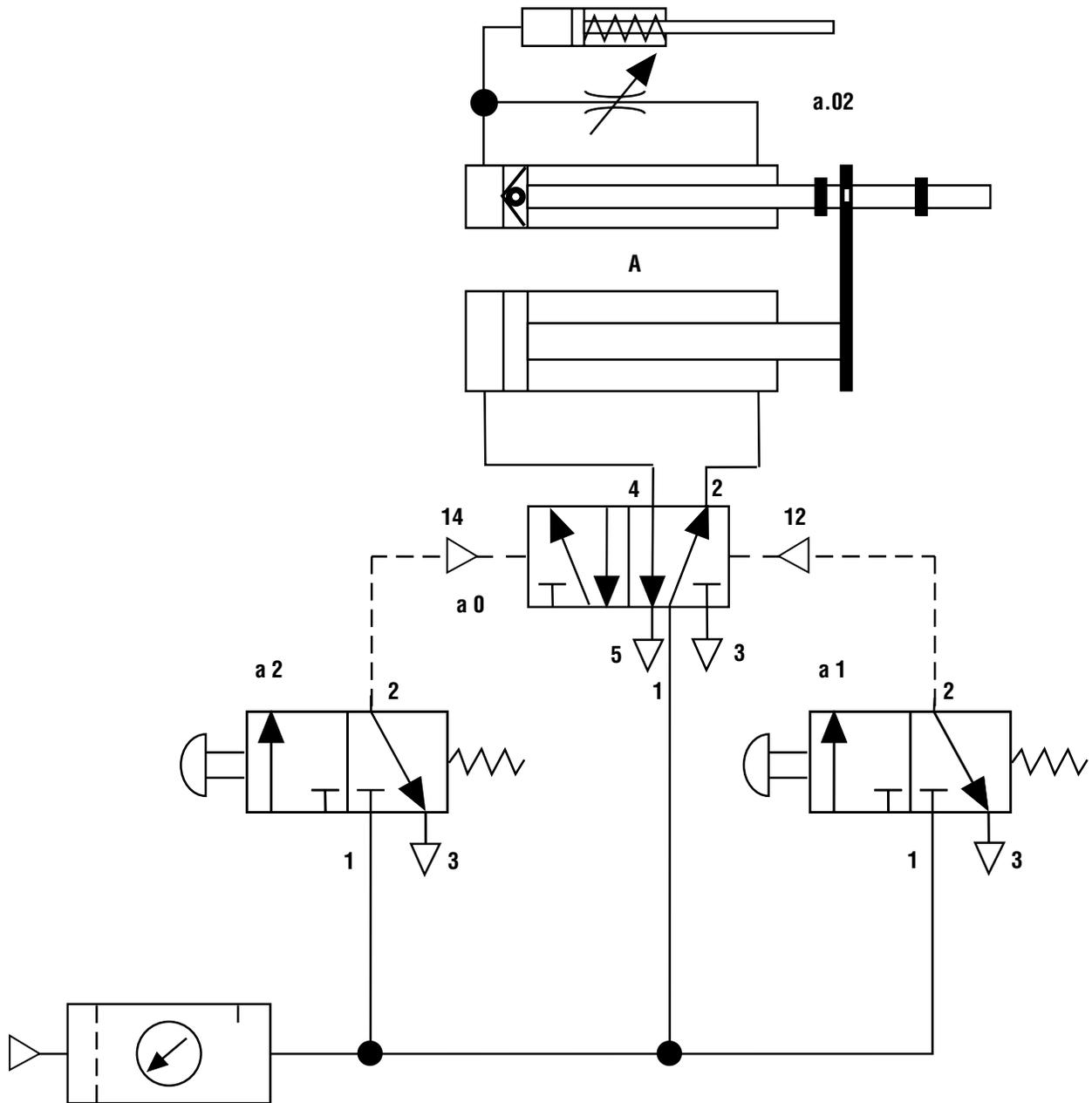
Quando multiplicamos a pressão X comprimento do curso de frenagem X área X número de ciclos (PLAN), o produto final não deve exceder 32500. A fórmula (PLAN) não leva em consideração qualquer carga de trabalho, conseqüentemente, o Hydro-Check está resistindo à carga axial total (P X A) do cilindro.

Devemos pensar em termos de carga líquida imposta sobre o Hydro-Check, que é a carga que permanece quando deduzimos a carga que está sendo levantada ou movida pelo cilindro. Multiplicando-se a carga líquida X comprimento do curso X área X número de ciclos, o produto final não deverá exceder 32500. A carga de trabalho também inclui atrito do mancal e da vedação mais atrito da máquina ou ligação. Para obter o máximo de performance e vida útil, use sempre a pressão de ar mais baixa. Isso assegura uma faixa efetiva de ajuste para o Hydro-Check, minimizando, ao mesmo tempo, a formação de calor. Para referência futura, usando a palavra PLAN você se lembra da fórmula, sem ter que consultar o catálogo.

## Velocidade de deslocamento

Carga máxima (kgf)		34	45	136	227	340	454	545
Velocidade (m/min)	Mínima	0,025	0,076	0,129	0,203	0,304	0,381	0,400
	Máxima	7,30	7,62	10,20	11,70	13,20	14,50	15,30

### Circuito básico de utilização de um Hydro-Check

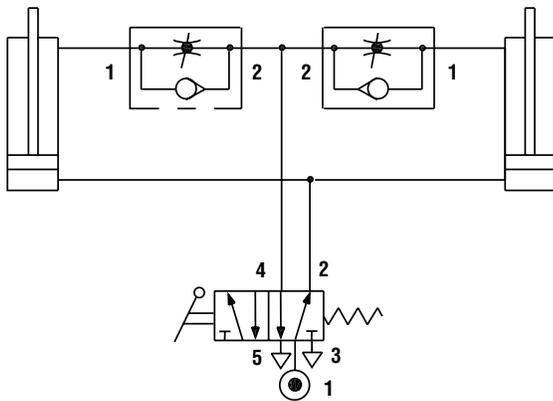


## Sincronismo de movimentos

Para sincronização simples, onde dois cilindros devem mover-se ao mesmo tempo, independentemente de manterem mesmo curso, o uso de válvulas de controle de fluxo é adequado para haver uma regulagem, de modo que tenham cargas de trabalho iguais em todo o seu percurso. Em casos de sincronização com maior precisão, é aconselhável usar controles para compensação de pressão em vez de válvulas de controle. Neste caso, cada válvula controla o fluxo necessitando, portanto, de duas válvulas controladoras, uma para cada cilindro.

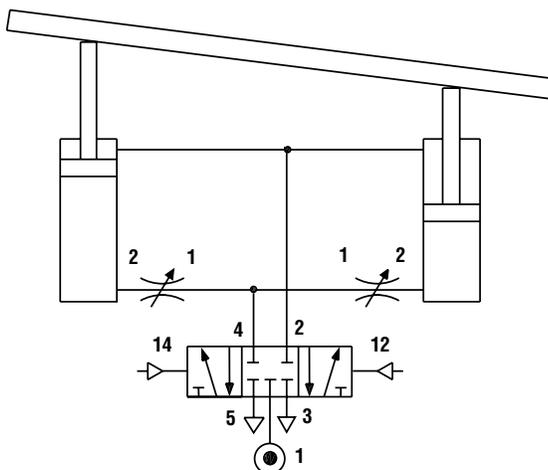
### • Sincronismo de cilindros com válvulas de controle de fluxo

No caso de se usar uma válvula 4/2, não é possível haver paradas no meio do curso. Sendo necessário manter os cilindros em uma posição neutra, pode-se usar uma válvula de



4/3. A figura mostra que, embora a válvula esteja na posição central fechada, há possibilidade de uma transferência do fluido de um cilindro para outro se houver um desequilíbrio de forças quando os pistões páram. A fim de evitar a transferência de fluido no circuito, podem-se usar válvulas de retenção pilotadas para manter o fluido no cilindro até haver uma mudança de posição na válvula direcional.

### • Desequilíbrio de porcas na plataforma



## Sincronização com cilindros duplex contínuo

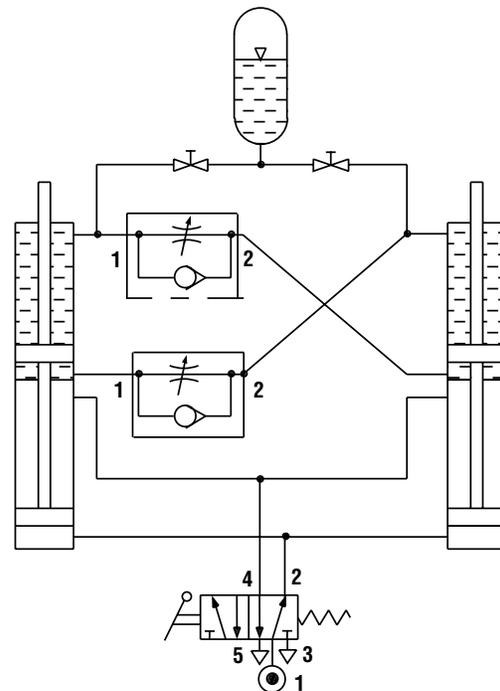
Esta é uma das maneiras de fazer com que dois cilindros duplex contínuo tenham uma sincronização precisa.

As câmaras traseiras operam com ar e produzem a força necessária, e as câmaras dianteiras são preenchidas com óleo, permitindo uma boa sincronização.

O óleo é transportado de uma câmara para outra, sendo controlado por válvulas de controle de fluxo.

As duas válvulas de controle, ao lado do compensador, se abertas, permitem preenchimento de óleo nas câmaras e, quando necessário, um ajuste de volume.

### • Sincronismo com cilindro duplex contínuo

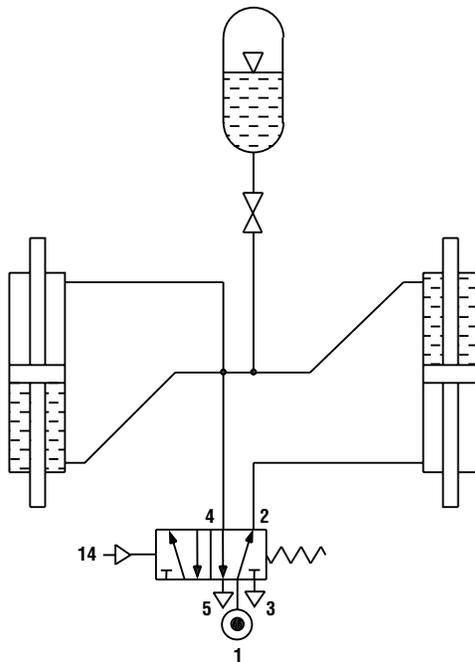


## Sincronização com cilindros de haste dupla

Permite que dois cilindros tenham a mesma velocidade, sendo que as hastes de mesmo diâmetro fornecem um mesmo volume em ambos os lados do pistão.

Um volume fixo é transferido de um cilindro para outro conforme o avanço e o retorno, desde que os cilindros estejam conectados em série.

### • Sincronismo com cilindro de haste dupla



Além dos exemplos mencionados anteriormente, pode-se conseguir sincronização de movimentos por outros meios, tais como:

- Mecanicamente, através de alavancas; cremalheiras, fixação a um mesmo ponto de apoio; mecanismos servocomandados; controles elétricos etc.; permitindo, desta forma, maiores recursos para sincronização de movimentos.

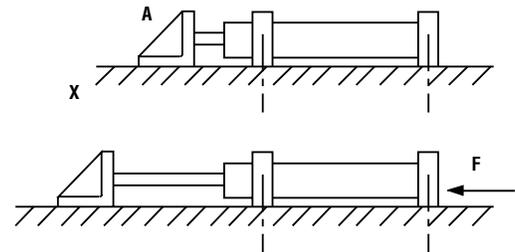
## Fixação dos cilindros

O rendimento final, a regularidade do funcionamento, a duração de um sistema pneumático e eletropneumático dependem muito do posicionamento mecânico de cada um de seus componentes, principalmente válvulas e cilindros.

No posicionamento dos componentes, não deve ser esquecido o fator derivado do comprimento das tubulações secundárias, curvas e distribuições, que provocam uma queda de pressão diretamente proporcional.

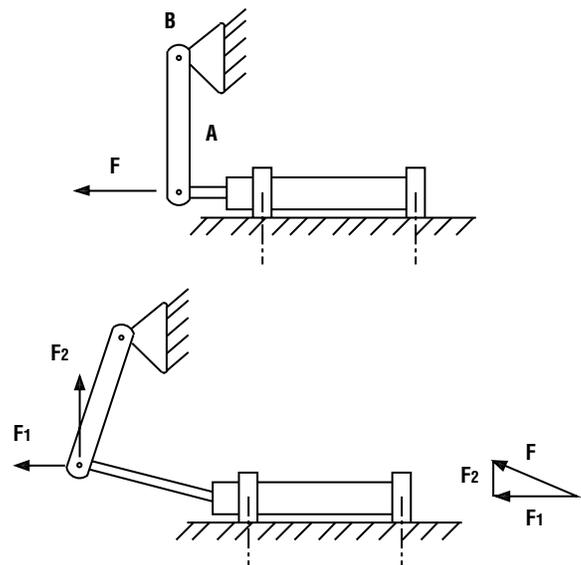
É lógico, portanto, examinar separadamente as coisas, buscando para cada uma a solução mais conveniente do problema.

Para posicionar exatamente um cilindro, é necessário examinar atentamente o ponto de aplicação da força produzida e os vários componentes derivados do movimento.



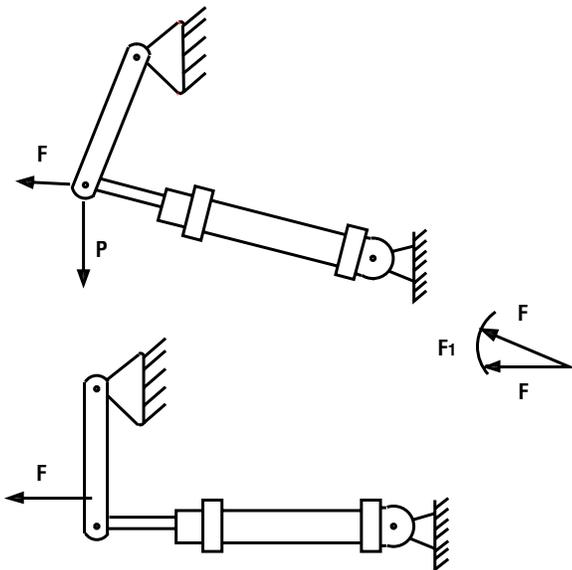
Considere-se a figura acima, a carga desliza com movimento retilíneo sobre o plano X. Neste caso, recomenda-se aplicar um cilindro unido rigidamente ao plano.

É necessário assegurar que a haste ligada à carga se mova paralela ao plano, para evitar modificações na força resultante.



Considere-se a figura acima, onde o braço (A) deve girar um certo ângulo ao redor de um pivô B.

Se for aplicado um cilindro, como foi visto anteriormente, a força F produzida, agindo sobre o braço A e com o aumento do ângulo de rotação, criará novas forças que afetarão a haste do cilindro, causando sua inutilização.



O cilindro deve ser dotado de articulação para esse tipo de aplicação. Para se obterem ótimos rendimentos no sistema de transformação do movimento retilíneo em movimento circular, é aconselhável não superar ângulos de 90°.

Sempre que o curso da haste for demasiado longo e o cilindro pesado, é ideal que o cilindro seja fixado pelo cabeçote dianteiro, para equilibrar o peso quando a haste estiver toda distendida. O tipo adequado de fixação de um cilindro fornece maior flexibilidade na sua instalação, bem como auxilia a evitar o problema de flexão e flambagem da haste. Para cada local de posicionamento, deve ser feito um estudo visando economia e segurança.

#### • Consideração sobre diversas aplicações de força

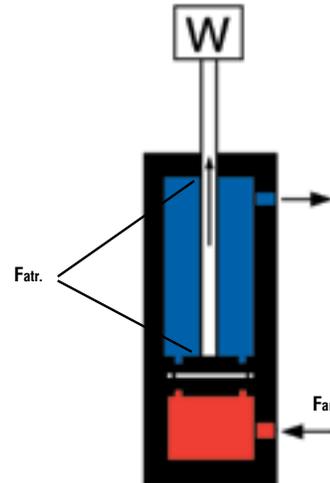
### Deslocamento na vertical

No caso de deslocamento de peso na vertical, antes que o pistão possa se mover, a pressão do ar deve ter valor suficiente para gerar uma força, para vencer as resistências impostas pela carga e o atrito das guarnições do êmbolo, mancal, etc.

Depois que a pressão do ar na câmara C1 equilibrou o peso e as resistências, se a pressão do ar ou a reação da carga aumentar ou diminuir, o pistão começará a mover-se para cima ou para baixo, até haver o equilíbrio novamente.

Desta forma, tornam-se difíceis paradas intermediárias a fim de carregar ou descarregar uma carga, pois o pistão move-se (supondo para cima) devido à elasticidade do ar e à inércia adquirida pelo conjunto.

#### • Deslocamento na vertical



A força do cilindro deve ser maior do que a da carga aproximadamente 25%, no caso de aplicações grosseiras. Para obter-se alta velocidade de avanço, o cilindro precisa desenvolver pelo menos duas vezes a força de resistência da carga.

### Deslocamento na horizontal com aderência

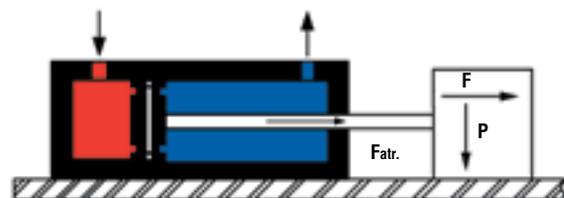
Este processo é aceito em trabalhos que necessitam de uma velocidade rápida e não controlada, e em casos de pequenos atritos. Em casos onde houver grande atrito e avanço lento de carga, é aconselhável usar um sistema de ar-óleo. A força que o cilindro precisa desenvolver nessa posição, em serviço levemente lubrificado, será de mais ou menos 1/2 a 3/4 do peso da carga para romper o ponto de estática, necessitando de menos força quando em movimento.

A força exigida para o deslocamento da carga será:

$$F = P \times \mu$$

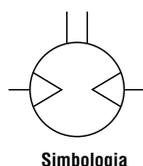
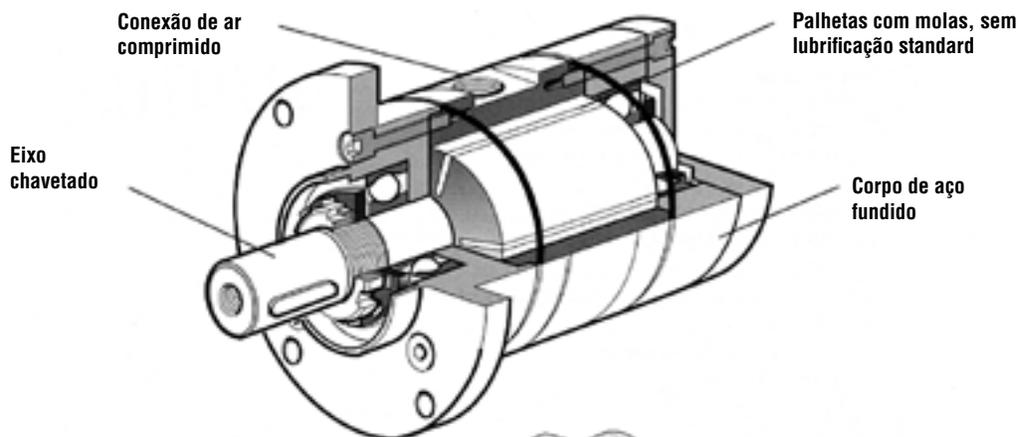
sendo F a força exigida, P o peso da carga e  $\mu$  coeficiente das superfícies em contato. Os valores de  $\mu$  dependem da natureza do estado das superfícies de atrito.

#### • Deslocamento na horizontal com atrito aderente

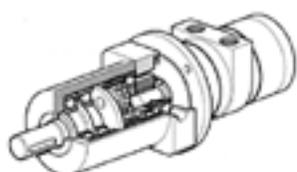


## Motores pneumáticos - Atuadores rotativos

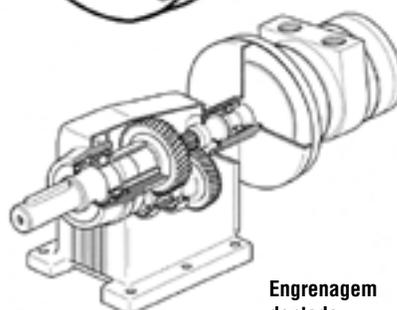
### • Motor básico



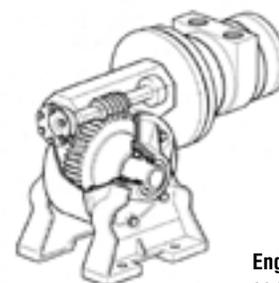
Simbologia



Engrenagem planetária



Engrenagem dentada



Engrenagem sem fim

Pode ser utilizado para aplicações leves, pesadas e exigentes. Esta série, denominada P1V-A, possui um corpo fabricado em aço fundido endurecido. As uniões de suas peças são herméticas para que os motores possam trabalhar em locais úmidos e contaminados.

Esta série de motores compreende três tamanhos diferentes:

**P1V-A 160, P1V-A260 e P1V-A360, com as seguintes potências: 1600, 2600 e 3600 watts**

Esses motores básicos podem ser combinados com engrenagens planetárias, dentadas ou sem fim para ganhar em regime de revolução e momento tursor desejado.

### Motor básico

É montado na fábrica, de uma forma standard, com suas palhetas tensionadas por mola, ganhando, desta forma, excelentes características de arranque e funcionamento e baixas rotações.

Além disso, está equipado em forma standard com palhetas para funcionamento intermitente, sem lubrificação. Em uma forma excepcional pode-se pedir 100% livre de lubrificação. A construção simples garante funcionamento seguro, e uma larga vida útil em serviço.

### Motor com engrenagem planetária

Esta série de motores, combinada com engrenagem planetária, requer pouco espaço para montagem, é leve em comparação com os serviços realizados, tem livre posição de montagem, possui flange standard, eixo de saída central e alto grau de rendimento.

É fabricada para um regime de rotação desde 95 RPM até 1200 RPM e com momento tursor desde 16 Nm até 160 Nm.

### Motor com engrenagem dentada

Quando combinado com engrenagem dentada, fornece um alto grau de rendimento, facilidade de montagem com flange e base para instalação.

São fabricados para um regime de rotação desde 25 RPM até 1800 RPM e com momento tursor de 23 Nm até 1800 Nm. As engrenagens devem ser lubrificadas com óleo, porém, antes deverá ocorrer sua fixação.

A posição de montagem é importante para a lubrificação das engrenagens e a localização dos pontos de preenchimento e drenagem do óleo lubrificante.

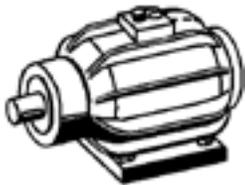
## Motor com engrenagem sem fim

Se combinado com engrenagem sem fim possui as seguintes propriedades: as engrenagens com alta redução freiam automaticamente, o que pode ser utilizado para manter o eixo de saída numa posição definida; montagem simples com flange do lado direito e esquerdo, ou com base inclinada;

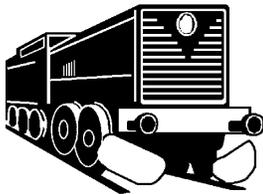
É fabricado para regime de rotação variando desde 62 rpm até 500 rpm e com momento torsor desde 23 Nm até 1800 Nm. O engrenamento é feito com óleo, mas antes deverá ser feita sua fixação. A posição de montagem é importante para a lubrificação do engrenamento e a localização dos pontos de preenchimento e drenagem do óleo lubrificante.

## Características

- As dimensões de um motor pneumático são inferiores às de um motor elétrico de mesma capacidade.



- Um motor pneumático pode ser colocado em carga até que pare, sem perigo de que se danifique. A construção tem sido pensada para suportar as mais altas exigências de calor externo, vibrações, golpes etc.



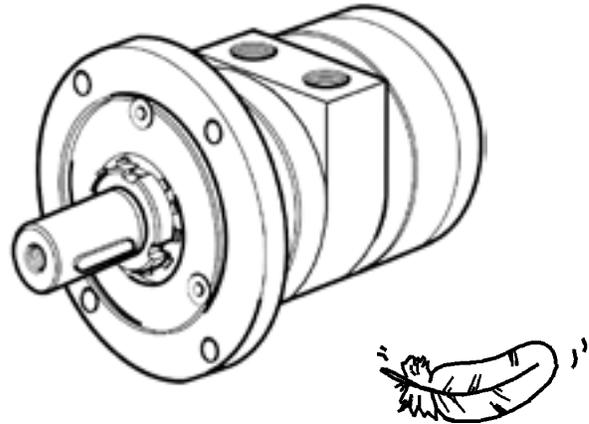
- Nas versões standard, todos os motores são reversíveis.



- Um motor pneumático pode partir e parar continuamente sem que se danifique.



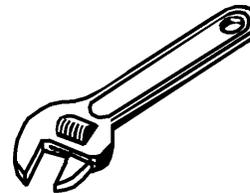
- O peso de um motor pneumático é várias vezes inferior ao de um motor elétrico de mesma capacidade.



- Um motor pneumático pode ser utilizado nas condições mais exigentes.



- Por ser de construção simples, o motor pneumático permite facilidade de manutenção.

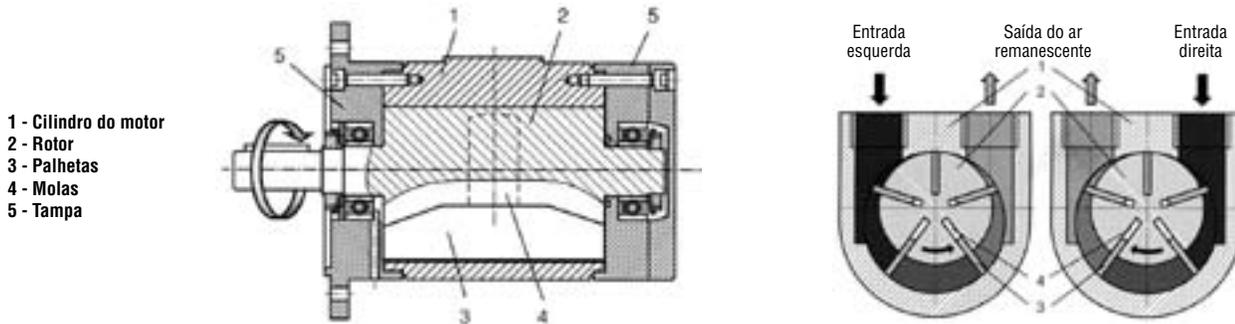


- Os motores pneumáticos têm um funcionamento muito seguro, graças à sua construção com pouca quantidade de partes móveis.



## Princípio de funcionamento do motor

Existem vários tipos de motores pneumáticos, nós temos escolhido os de palheta por sua construção simples e funcionamento seguro. O diâmetro exterior pequeno dos motores de palhetas permite incorporá-los facilmente em todas as aplicações. O motor de palhetas consiste em um rotor com uma determinada quantidade de palhetas incorporada em um cilindro. Possui uma conexão de entrada e saída do ar comprimido. Para que tenha um início de ciclo seguro, as palhetas se mantêm contra o estator através de molas localizadas atrás das palhetas. A pressão de ar comprimido é injetada sempre em ângulo reto contra uma superfície. Devido a isso, o momento tursor do motor é o resultado da superfície das palhetas e pressão de ar.



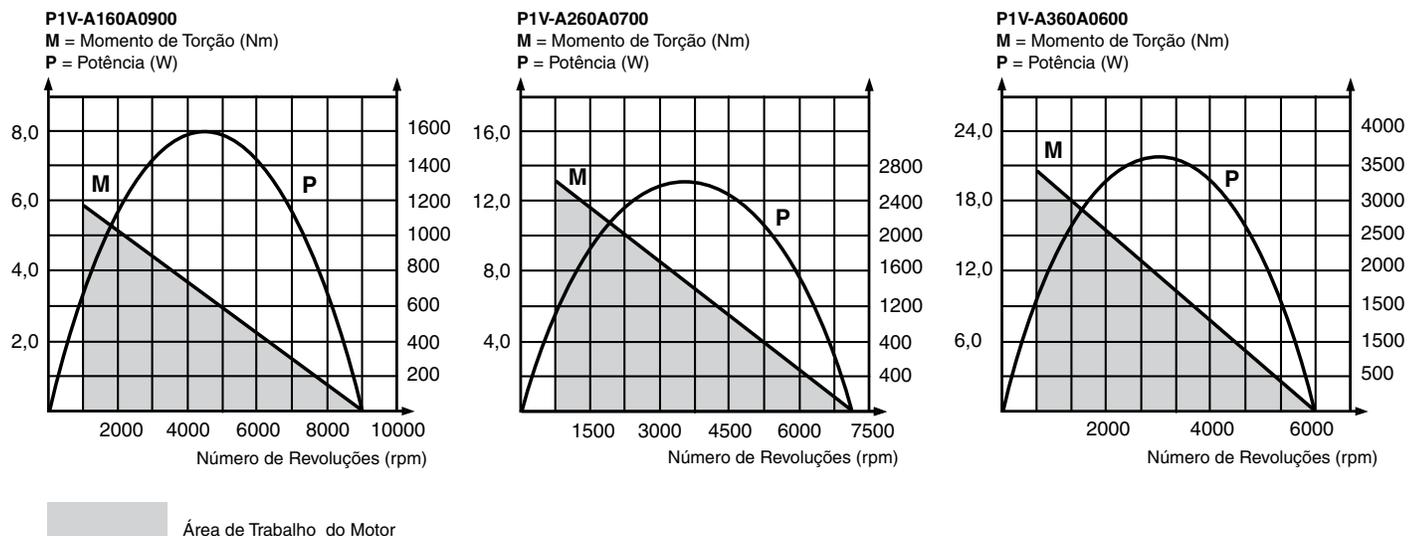
- 1 - Cilindro do motor
- 2 - Rotor
- 3 - Palhetas
- 4 - Molas
- 5 - Tampa

Série	Potência máxima kW	Rev. livres rpm	Rev. Pot. máxima rpm	Momento pot. máxima Nm	Momento mínimo arranque Nm	Consumo de ar a pot. máxima l/s	Conexão	Ø interno mínimo do tubo entrada/saída mm	Peso kg
P1V-A160	1,600	9000	4500	3,3	5,0	32	G1/2	19/19	4,2
P1V-A260	2,600	7000	3500	7,1	11,0	60	G4/3	19/25	7,9
P1V-A360	3,600	6000	3000	11,5	17,0	80	G1	22/32	16,0

## Curva do momento tursor e das palhetas

Cada motor tem uma curva, na qual se pode ler o momento tursor e a potência de acordo com o número de revoluções. Quando o motor está parado, sem ar, e quando gira sem carga no eixo (regime de potência livre), não gera potência. A potência máxima se ganha normalmente quando o eixo gira na metade do número de revoluções máximo admissível. No regime de potência livre, o momento tursor é zero e, quando se começa a frear, o momento aumenta, normalmente, em forma linear até que pare.

O motor pode permanecer parado com as palhetas em diferentes posições, porém é impossível conhecer de imediato o momento tursor ao iniciar suas revoluções. O gráfico indica, sem restrições, o momento e potência mínimos em um início de partida.



## Osciladores pneumáticos

### Oscilador de palheta



Símbologia

### Descrição

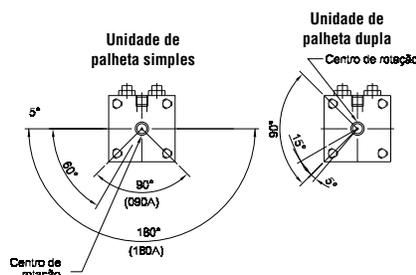
Os osciladores incorporam características que proporcionam milhões de ciclos de operação livres de defeitos, operando a 150 psi de pressão. A fabricação em alumínio anodizado e aço inoxidável permite a operação em ambientes agressivos, tais como os da indústria de alimentos e da química. A precisão dos mancais termoplásticos autolubrificantes e os compostos especiais de vedação permitem operação contínua mesmo sem lubrificação. Essa compatibilidade com o ar seco faz uma excelente escolha para trabalho em ambiente onde se produzem produtos eletrônicos, alimentos, embalagens e em salas limpas. O revestimento interno de PTFE reduz os atritos de vedação e proporciona baixa pressão de partida, garantindo movimentos suaves e precisos no manuseio de materiais e aplicações em robótica.

Isso permite também alto rendimento e eficiência gerados por um equipamento compacto leve. Várias opções podem ser acrescentadas ao produto para aumentar a sua flexibilidade. Amortecedores podem reduzir choques e ruídos, permitindo taxas de ciclos mais rápidos. A posição angular pode ser controlada tanto com reguladores de curso como batentes internos. As opções de montagem incluem: topo, base ou flanges.

### Tabela de especificações

Modelo	Rotação máxima	Torque de saída (kg.m) a uma pressão de entrada específica (bar)			Volume deslocado (cm³)	Pressão mínima para partida (bar)	Vazamento máxima permitido entre câmaras a 6,9 bar (cfm)	Peso (kg)
		3,4	5,2	6,9				
PV10	275° ± 2,5	0,03	0,05	0,08	8,52	1,7	0,15	1,32
PV10D	95° ± 2,5	0,06	0,12	0,17	6,06	1,4	0,20	1,32
PV11	275° ± 2,5	0,06	0,12	0,17	17,04	1,4	0,15	1,76
PV11D	95° ± 2,5	0,15	0,25	0,36	12,13	1,0	0,20	1,76
PV22	280° ± 1,0	0,29	0,52	0,75	60,14	1,0	0,20	2,42
PV22D	100° ± 1,0	0,69	1,16	1,56	42,94	0,7	0,25	2,47
PV33	280° ± 1,0	0,69	1,22	1,74	142,58	1,0	0,20	8,16
PV33D	100° ± 1,0	1,62	2,66	3,65	101,61	0,7	0,25	8,60
PV36	280° ± 1,0	1,39	2,43	3,47	285,15	1,0	0,20	11,69
PV36D	100° ± 1,0	3,24	5,32	7,29	203,21	0,7	0,25	12,79

### Regulagem de rotação

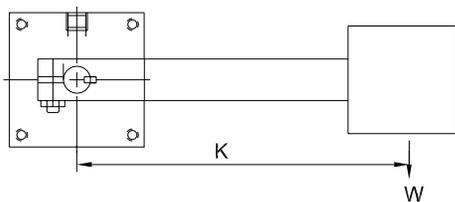


É possível obter-se um ajuste de curso através de parafusos de regulagem.

A regulagem total varia de 60° a 190° em atuadores de palheta simples, e de 60° a 100° em atuadores de palheta duplos (95° nos modelos PV 10D/11D).

A rotação é prefixada na fábrica a um nominal de 90° ou 180° (090A ou 180A). A regulagem não é disponível para cilindros com haste passante.

## Cálculos de energia cinética



**Fórmula básica:**

$$KE = \frac{1}{2} Jm.v^2$$

**Carga na ponta:**

$$Jm = \frac{W}{g} . k^2$$

**Onde:**

**KE** = Energia cinética (kg.m)

**Jm** = Momento de inércia da massa rotatória (kg.m.s<sup>2</sup>)

**W** = Peso da carga (kg)

**g** = Constante gravitacional (9,8 m/s<sup>2</sup>)

**k** = Raio de rotação (m)

**v** = Velocidade angular (rad/s)

= 0,035.ângulo percorrido (grau)

Tempo de rotação (s)

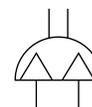
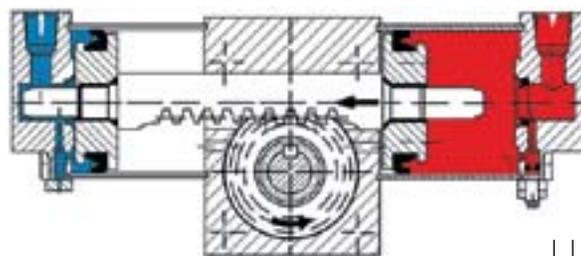
## Capacidade de carga no mancal e faixa de energia cinética

Modelo	Carga radial (kg)	Carga axial (kg)	Distância entre mancais (mm)	Taxa de absorção máxima de energia cinética (mN.m)		
				Padrão	Reguladores de curso	Amortecimento
PV10	6,8	3,2	22	3,4	13,6	5,7
PV11	6,8	3,2	38	6,8	13,6	10,2
PV22	22,7	11,4	60	28,3	56,6	42,9
PV33	45,4	22,7	89	84,8	169,6	127,7
PV36	45,4	22,7	165	113,0	169,6	169,6

## Oscilador de cremalheira e pinhão

O oscilador pneumático é um atuador rotativo com campo de giro limitado. Esse tipo especial de atuador rotativo fornece um torque uniforme em ambas as direções e através de todo o campo de rotação.

Nesse mecanismo, a pressão do fluido acionará um pistão que está ligado à cremalheira que gira o pinhão. Unidades de cremalheira e pinhão do tipo standard podem ser encontradas em rotações de 90, 180, 360 graus ou mais.



**Simbologia**

**Torque** (à pressão de 7 bar)

Diâmetro	1 1/2"	2"	2 1/2"	3 1/4"	4"	5"
Torque (kgf.m)	1,92	3,42	5,35	12,05	18,25	28,51

## Garras pneumáticas

A série de pegadores paralelos é provida de duas garras móveis. Estão englobados os compactos pegadores precisos e seguros, desenvolvidos especificamente para serviços de automação das empresas.

### Esses pegadores robustos ou leves têm várias características:

- Alta força de pega de acordo com a relação de peso.
- O curso de extensão mordente provém da força de operação da garra para curto e longo curso.
- Com a opção da ajuda de mola é oferecida uma força extra para a garra ou uma segurança durante uma falha de energia.
- Com a opção de mola de retorno permite operação para simples ação, segurança para os componentes.
- Opção de curso ajustável para os fins de curso, dando maior precisão de localização do mordente.
- A montagem dos furos pode ser traseira ou lateral e também permite montagens alternativas.

O curso e posição dos pegadores são realizados através de sensores e êmbolos magnéticos, para que seja acomodado, podendo ser sensor magnético ou controladores de vazão de ar para que haja um controle no deslocamento do mordente.

Para serviços em alta temperatura é recomendado usar vedações em fluorcarbono. A associação com outros produtos de automação é simples de ser realizada.

Com tamanho compacto, baixo peso e uma vida útil que excede 10 milhões de ciclos, o pegador é a solução perfeita para o manuseio de peças pequenas em espaços limitados.

### Características técnicas

<b>Tipo</b>	Dupla ação, simples ação
<b>Conexão</b>	M5
<b>Faixa de pressão</b>	0,3 a 7 bar (4 a 100 psi)
<b>Faixa de temperatura de operação</b>	Vedação standard: -20°C a 82°C (-4°F a 180°F) Vedação fluorcarbono: -20°C a 121°C (-4°F a 250°F)
<b>Força da garra a 6 bar</b>	78 a 1086 N (17,5 a 244 Lbf)
<b>Repetibilidade</b>	0,1 mm (0,004")
<b>Posição de montagem</b>	Sem restrição
<b>Filtragem requerida</b>	40µ, Ar Seco

### Força requerida

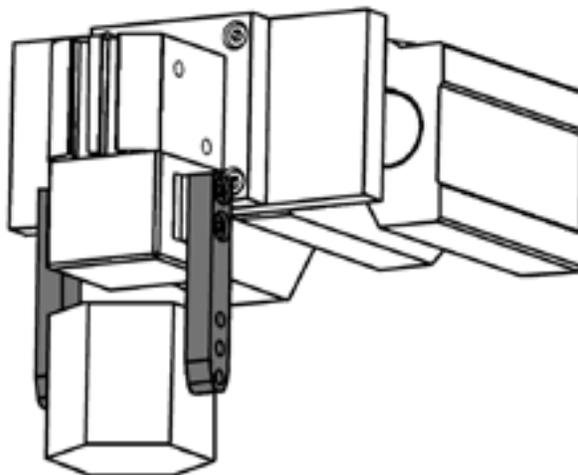
Quando se determina a força requerida para os pegadores, as garras do pegador precisam estar em condições de controlar as peças sob qualquer condição.

A peça específica a ser manipulada deve estar dentro de um limite de aperto das garras e certos cuidados devem ser tomados para que não haja deformação da mesma.

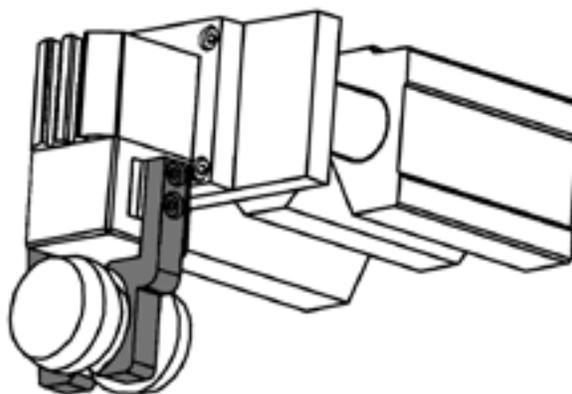
### Existem dois tipos de garras:

- Garra de fricção (paralela)
- Garra de abrangimento (circular interno)

#### • Garra de fricção



#### • Garra de abrangimento



## Pistão magnético

### Standard ou todos pegadores

### Amortecedores

Reduz o barulho e dissipa energia, permitindo, desta forma, tempos rápidos de ciclos e aumento da taxa de produção.

### Mordentes

Em liga de aço endurecida são disponíveis na versão standard (menor custo) do mordente com menos força da garra.

### Conexões

Conexão fêmea padrão M5 ou conexão opcional com controle de vazão.

### Sensores

Sensores de proximidade, sensores magnéticos.

### Canaleta para sensores

Todos os pegadores são equipados com 2 canaletas padronizadas para acomodar os sensores.

### Montagem

Combinação lateral e traseira através de furos padrões e oferece flexibilidade de projeto.

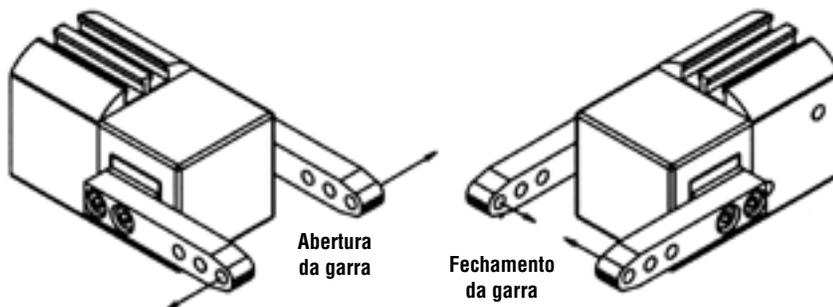
Ambas as posições de montagem oferecem furos alinhados em eixo.

### Corpo

Feito em alumínio extrudado, que é anodizado, resultando em uma superfície uniforme, possuindo também uma película oleosa para a área do componente de vedação que garante uma vida útil mais longa para as vedações.

### Kit de montagem

Estão disponíveis para interfacear com outros componentes para automação.



### Múltipla função

O curso do mordente provoca a função de abertura e fechamento das garras.

## Cálculo da força da garra

A força da garra deve ser dimensionada de acordo com:

- Peso: o peso deve ser adequado à garra
- Aceleração: forças de partida e parada

Um fator de segurança é necessário para a precisão da máquina.

O fator de segurança pode variar, dependendo da aplicação, mas em geral é sugerido um fator de segurança de:

- Garra de fricção = 4,0
- Garra de abrangimento = 1,25

No exemplo 1 é usada força gravitacional ( $G + 32,26 \text{ ft/s}^2$ ) para solucionar a força de aperto do pegador.

### Exemplo 1

Uma peça pesa 20 Lbf e está submetida a uma aceleração de 0,5 g ( $16,1 \text{ ft/s}^2$ ). Qual a força necessária da garra?

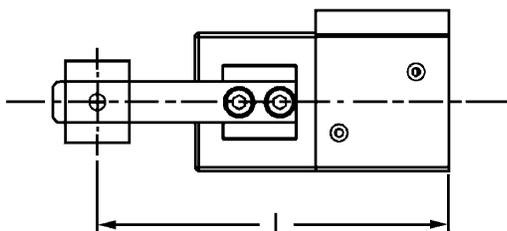
$$\text{Força da garra} = \text{Peso da peça} + \text{força de aceleração} = 20 \text{ Lbf} + (20 \text{ Lbf} \times 0,5) = 30 \text{ Lbf}$$

Para o exemplo, a solução para a força da garra:

- Garra de fricção =  $4,0 \times 30 \text{ Lbf} = 120 \text{ Lbf}$
- Garra de abrangimento =  $1,25 \times 30 \text{ Lbf} = 37,5 \text{ Lbf}$

## Torque

A ação das forças no centro de gravidade da peça a uma distância (L) para a base do pegador cria um momento torsor.



A soma dos componentes de força que agem no centro de gravidade pode ser vista através da:

- Força criada por peso estático
- Força criada através da aceleração

Torque total = soma dos componentes de força x distância (L).  
Note que o módulo da força depende da orientação da peça.

Para minimizar o torque, a peça de trabalho deve ser colocada o mais próximo do topo do pegador quanto possível.

## Vedações

### História do “O” Ring

Em termos de desenvolvimento humano e na área da mecânica, o o’ring é um desenvolvimento relativamente recente. Em meados do século XVIII, o’rings de ferro fundido foram usados como vedantes em cilindros a vapor. Mais tarde, no mesmo século, foi patenteado o uso de um o’ring resiliente em uma torneira. Neste caso, foi especificado um canal excepcionalmente longo, devendo o o’ring rolar durante o movimento entre as partes. O desenvolvimento do o’ring, como nós o conhecemos hoje, foi feito por NIELS A. CHRISTENSEN, que obteve patentes nos E.U.A. e Canadá para certas aplicações.

O descobrimento da borracha nitrílica sintética (NBR) foi uma importante contribuição para o desenvolvimento posterior do o’ring. Por volta de 1940, tornou-se urgente a necessidade de produção maciça para atender ao esforço de guerra, o que demandava economia e melhoramentos nos produtos e métodos de produção existentes. Foi nesta oportunidade que iniciou-se uma grande expansão no uso de o’rings. Hoje, o o’ring é provavelmente o mais versátil dispositivo de vedação conhecido.

Ele oferece uma série de vantagens sobre outros métodos de vedação numa grande variedade de aplicações. Os o’rings permitem hoje a fabricação de produtos que permaneceriam nos sonhos dos projetistas, caso eles não existissem.

### Guarnições

#### Guarnições estáticas

Evitam o vazamento de ar entre superfícies que não possuem o movimento relativo.

**Por exemplo:** vedação entre o tubo e os cabeçotes, vedação entre a haste e o êmbolo.

#### Guarnições dinâmicas

Evitam o vazamento de ar entre superfícies que possuem movimento relativo.

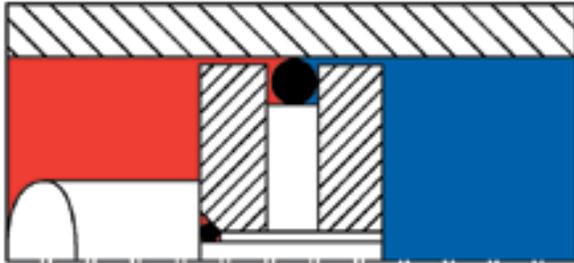
**Por exemplo:** entre a haste e o mancal, ou entre o êmbolo e o tubo.

Entre as vedações para uso dinâmico, as mais simples são as guarnições de limpeza ou separadoras da haste, que servem para mantê-la livre da poeira e outros materiais abrasivos, evitando rápido desgaste do componente. Os tipos de guarnições dinâmicas destacadas são: “U” Cup, “L” Cup, “O” Ring.

## Tipo "O" Ring

Uma das formas mais simples e comuns de vedação são anéis "O", que podem ser usados tanto em vedações dinâmicas quanto estáticas.

### • Guarnição tipo o'ring

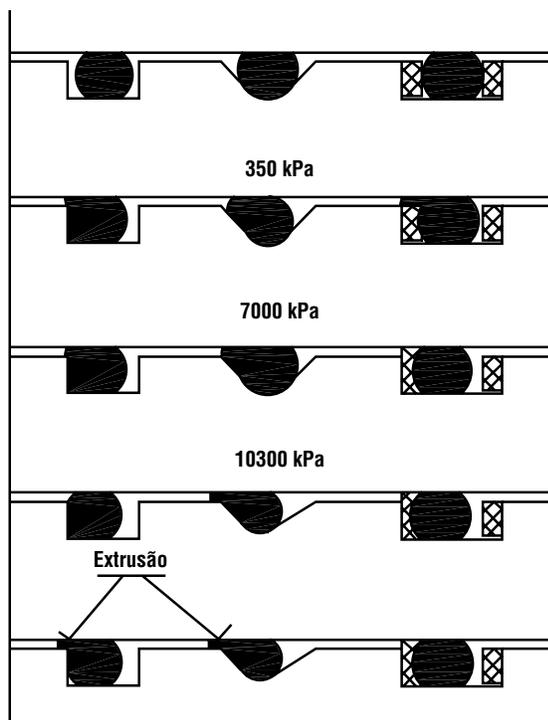


Os anéis "O" são normalmente alojados em sulcos do componente, devendo sofrer uma pré-compressão em um sentido para efetuar a vedação desejada.

Um problema que estes anéis apresentam é a tendência para a extrusão, quando sujeitos a altas pressões, ou seja, a tendência é serem esmagados, entrando na folga entre as duas superfícies.

Para se evitar este problema, que inutiliza rapidamente a vedação, emprega-se um anel de encosto.

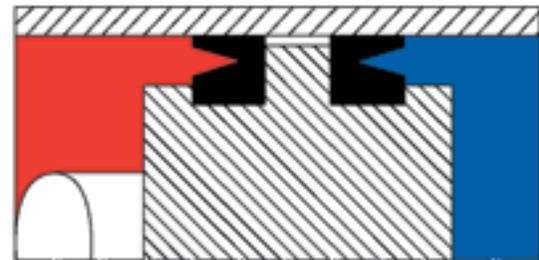
### • Problema de extrusão dos o'rings



## Tipo "U" Cup

As vedações em forma de "U" têm como característica principal a montagem do êmbolo em uma só peça, facilitando sua ajustagem. Porém, elas ficam soltas dentro de seu rebaixo e podem provocar dificuldades quando sujeitas a altas pressões. Quando se trabalha com pressões especificadas, a vedação é auxiliada por essa pressão que, agindo no interior do "U", produz uma maior aderência deste contra as paredes do tubo, produzindo uma vedação adequada.

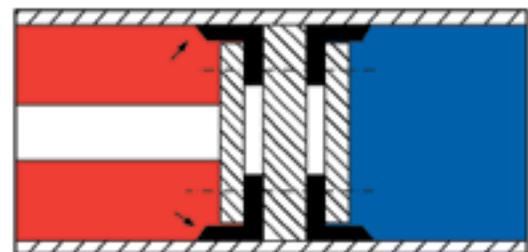
### • Guarnição tipo "U" Cup



## Tipo "L" Cup

Estas vedações são fixas, de modo a não sofrerem alterações de posicionamento no interior dos sulcos. Sua utilização é freqüente nos êmbolos bipartidos ou onde se utilizam pressões moderadas e elevadas. A vedação é efetuada quando a pressão atua no interior do "L", forçando-o contra a parede do cilindro.

### • Guarnição tipo "L" Cup



### Quanto aos materiais

- CR = Neoprene
- NBR = Buna-N
- PTFE = Teflon
- FKM = Viton

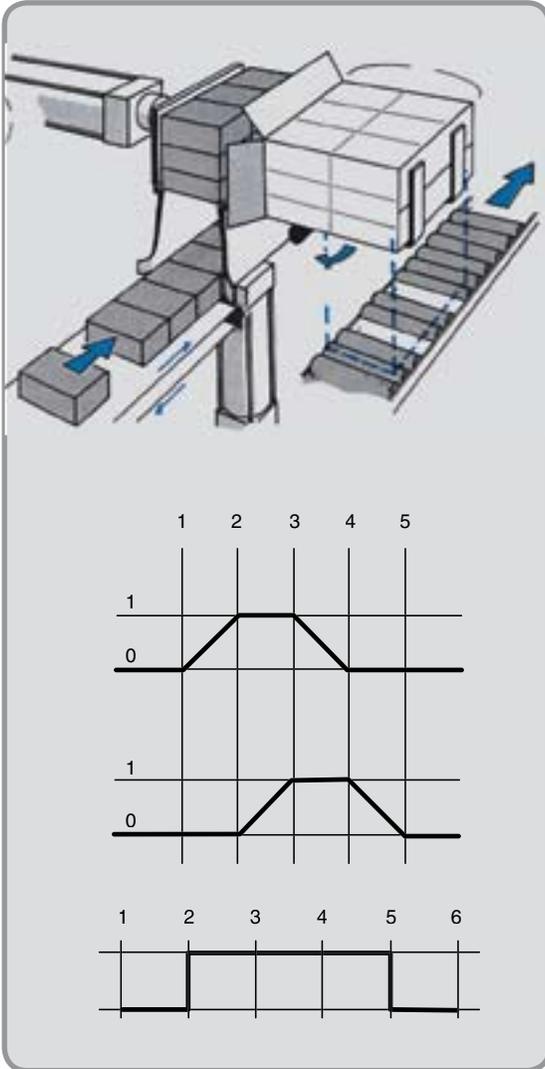
### Quanto à temperatura

- CR = -10°C a 80°C
- NBR = -10°C a 80°C
- PTFE = -30°C a 180°C
- FKM = -10°C a 180°C

### Nota:

Ao se especificar o material de uma guarnição, não devemos nos esquecer que, além de o mesmo atender a uma faixa de temperatura, deverá ser compatível quimicamente com o fluido em utilização.



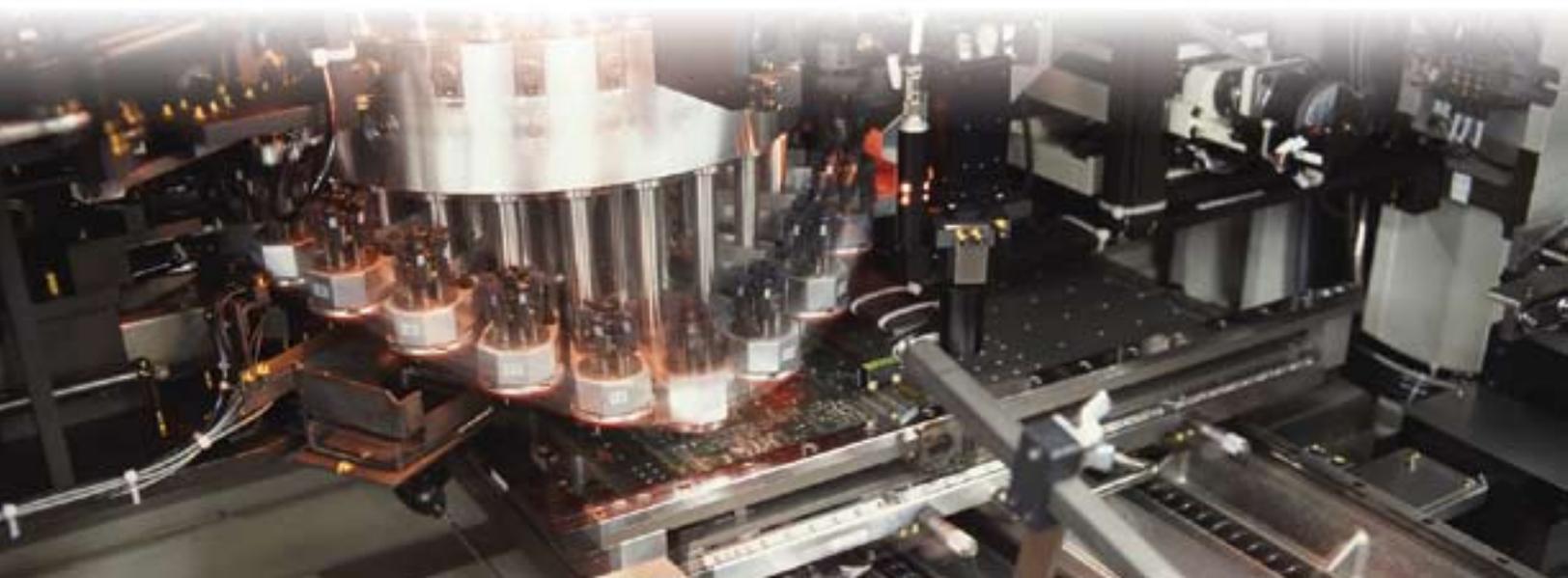


**Representação dos movimentos**

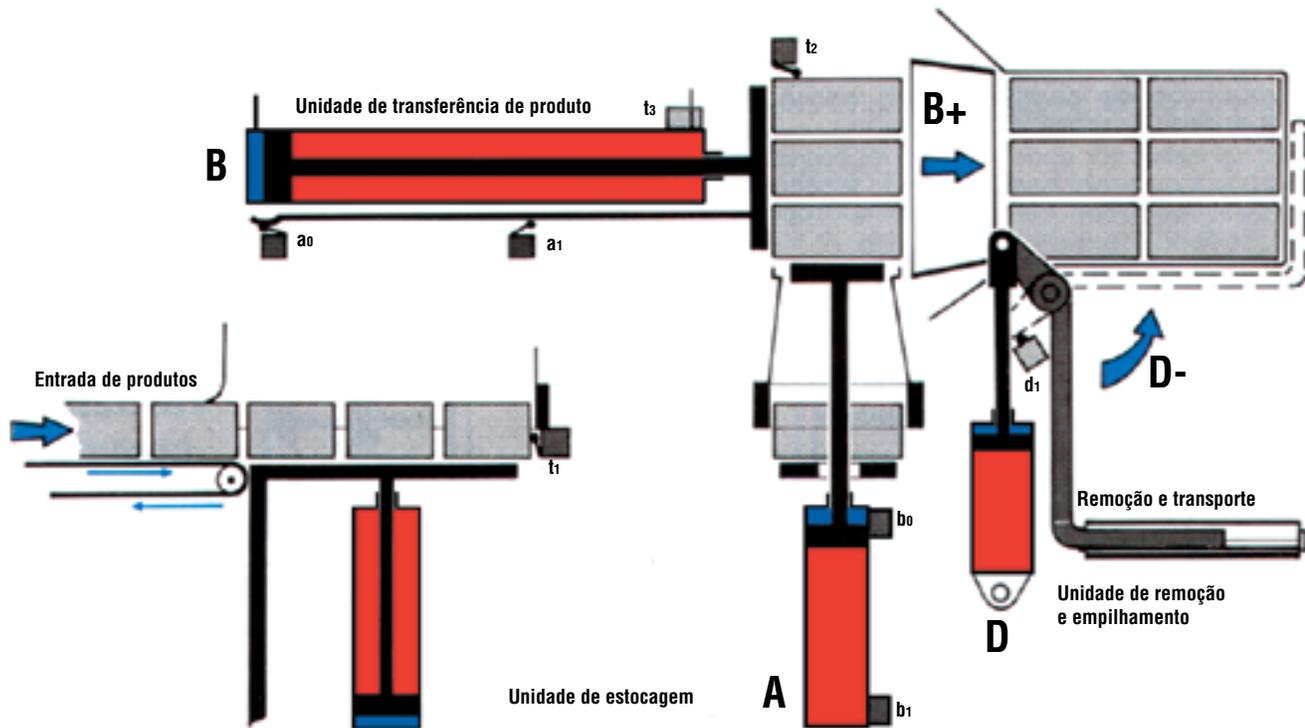
**Formas de representação**

**Diagramas de movimentos**

**Método de construção de comandos pneumáticos**



## Comandos pneumáticos seqüenciais



### Representação dos movimentos

Quando os procedimentos de comando são um pouco mais complicados, e devem-se reparar instalações de certa envergadura, é de grande ajuda para o técnico de manutenção dispor dos esquemas de comando, e seqüências, segundo o desenvolvimento de trabalho das máquinas.

A necessidade de representar as seqüências dos movimentos de trabalho, e de comando, de maneira facilmente visível, não necessita de maiores esclarecimentos.

Assim que existir um problema mais complexo, os movimentos serão reconhecidos rápida e seguramente, se for escolhida uma forma conveniente de representação dos movimentos. Além disso, uma representação clara possibilita uma compreensão bem melhor. Com auxílio de um exemplo, pretende-se apresentar as possibilidades de representação mais utilizadas.

#### Exemplo:

Pacotes que chegam por uma esteira transportadora de rolos são levantados e empurrados pela haste de cilindros pneumáticos para outra esteira transportadora.

Devido a condições de projeto, a haste do segundo cilindro só poderá retornar após a haste do primeiro ter retornado.

### Formas de representação

#### Seqüência cronológica:

- A haste do cilindro A avança e eleva o pacote.
- A haste do cilindro B avança e empurra para a esteira II.
- A haste do cilindro A retorna à sua posição inicial.
- A haste do cilindro B retorna à sua posição inicial.

#### Anotação em forma de tabela

Movimento	Cilindro A	Cilindro B
1	avança	parado
2	parado	avança
3	retorna	parado
4	parado	retorna

#### Indicação vetorial

Avanço →  
 Retorno ←

Cilindro A →  
 Cilindro B →  
 Cilindro A ←  
 Cilindro B ←

#### Indicação algébrica

Avanço +  
 Retorno -

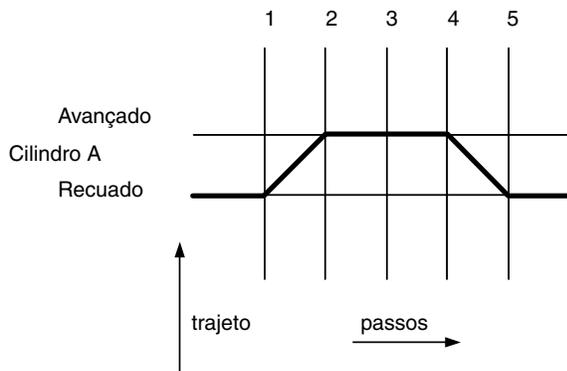
Cilindro A +  
 Cilindro B +  
 Cilindro A - ou A + B + A - B -  
 Cilindro B -

## Diagramas de movimentos

### Diagrama trajeto-passo

Neste caso se representa a seqüência de movimentos de um elemento de trabalho; levando-se ao diagrama os movimentos e as condições operacionais dos elementos de trabalho.

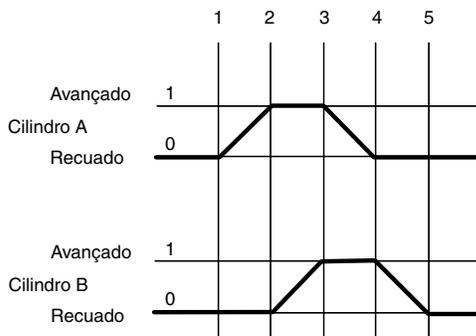
Isso é feito através de duas coordenadas, uma representa o trajeto dos elementos de trabalho, e a outra o passo (diagrama trajeto-passo).



Se existem diversos elementos de trabalho para um comando, estes serão representados da mesma forma e desenhados uns sob os outros. A ocorrência através de passos.

Do primeiro passo até o passo 2 a haste de cilindro avança da posição final traseira para a posição final dianteira, sendo que esta é alcançada no passo 2.

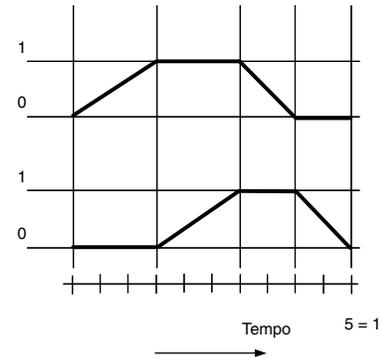
A partir do passo 4, a haste do cilindro retorna e alcança a posição final traseira no passo 5.



### Diagrama trajeto-tempo

Neste diagrama, o trajeto de uma unidade construtiva é desenhado em função do tempo, contrariamente ao diagrama trajeto-passo.

Nesse caso, o tempo é desenhado e representa a união cronológica na seqüência, entre as distintas unidades.

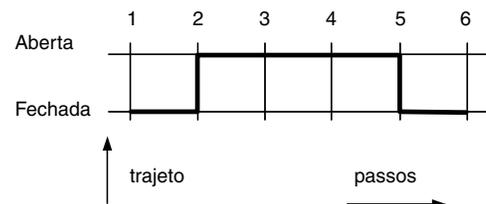


Para representação gráfica, vale aproximadamente o mesmo que para o diagrama trajeto-passo, cuja relação está clara através das linhas de união (linha dos passos), sendo que as distâncias entre elas correspondem ao respectivo período de duração do trajeto na escala de tempo escolhida.

Enquanto o diagrama trajeto-passo oferece uma melhor visão das trajetórias, e suas correlações, no diagrama trajeto-tempo pode-se representar com mais clareza as diferentes velocidades de trabalho.

### Diagrama de comando

No diagrama de comando, anotam-se os estados de comutação dos elementos de entrada de sinais e dos elementos de processamento de sinais, sobre os passos, não considerando os tempos de comutação, por exemplo, o estado das válvulas "a1".

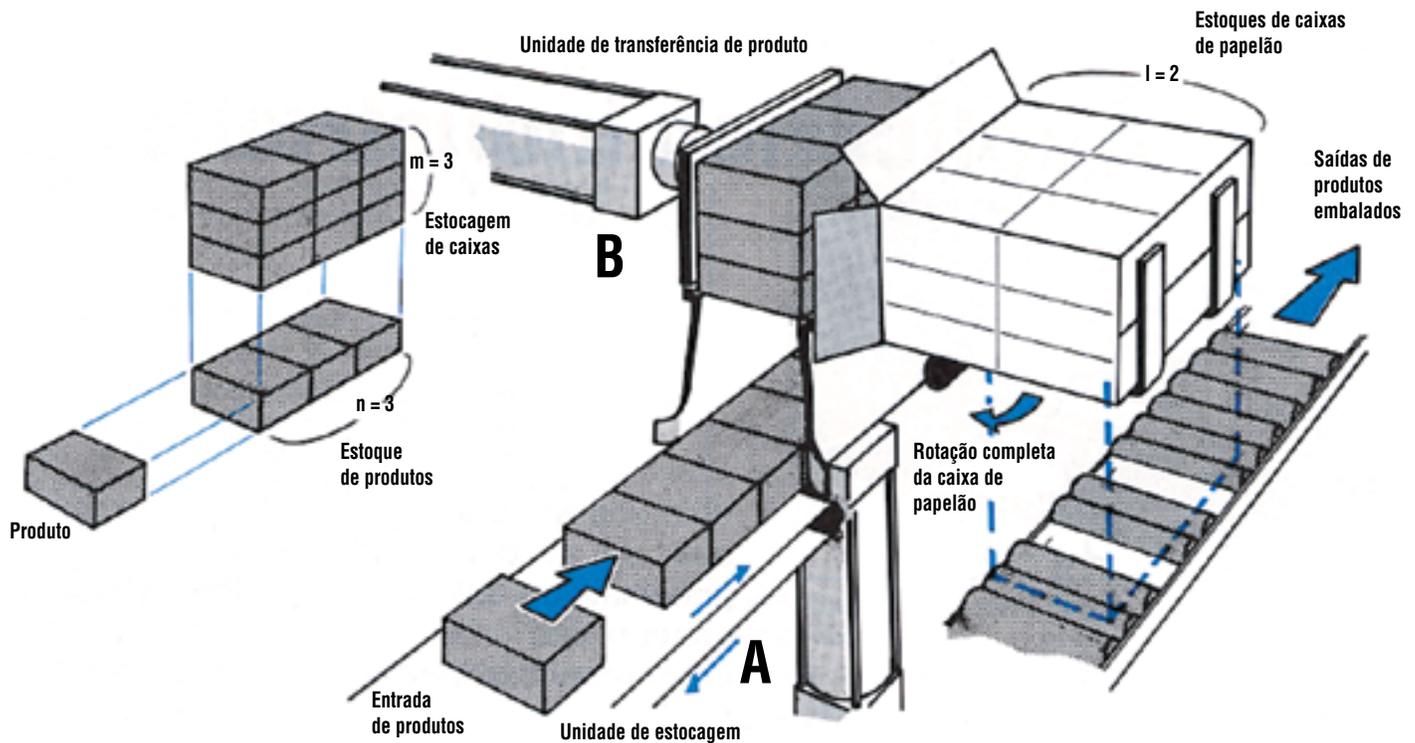


## Método de construção de comandos pneumáticos

### Método intuitivo

#### Exemplo: transporte de produtos

Produtos que chegam por uma esteira transportadora de rolos são levantados e empurrados pela haste de cilindros pneumáticos para outra esteira transportadora. Devido a condições de projeto, a haste do segundo cilindro só poderá retornar após a haste do primeiro ter retornado.



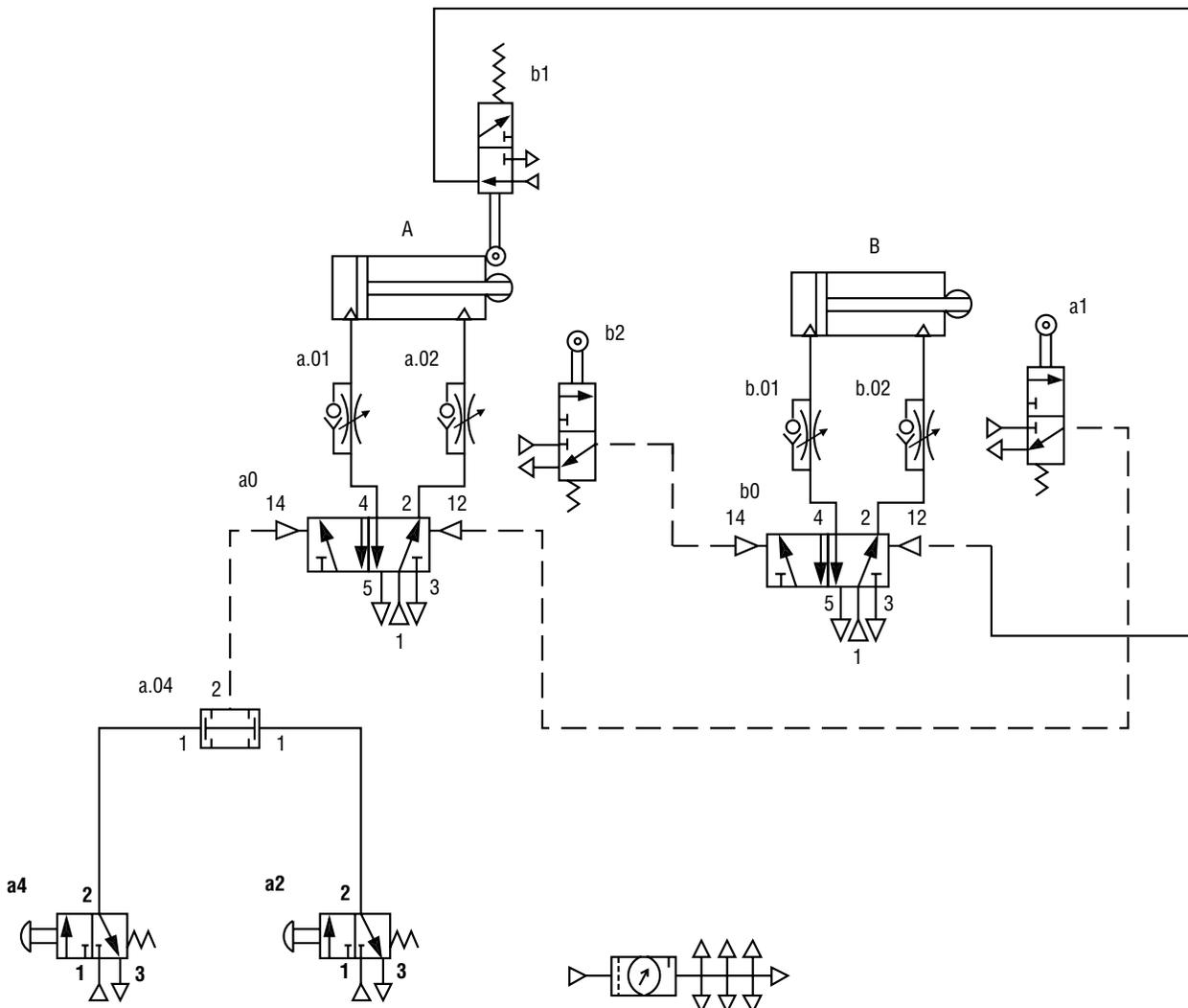
## Construção do circuito

Como já foi mencionado, o procedimento para o traçado do esquema depende do desligamento do sinal. O traçado fica mais simples quando se escolhe um desligamento mediante a utilização de válvula gatilho, ou rolete escamoteável.

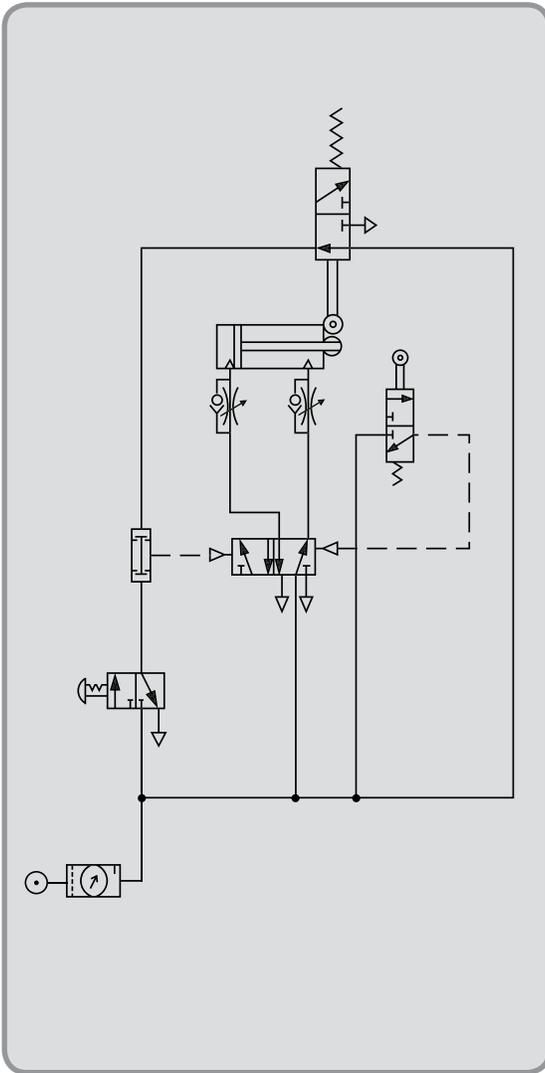
Para a confecção do projeto recomenda-se o seguinte:

- 1 - Determinar a seqüência de trabalho;
- 2 - Elaborar o diagrama de trajeto-passo;
- 3 - Colocar no diagrama trajeto-passo os elementos fins de curso a serem utilizados;
- 4 - Desenhar os elementos de trabalho;
- 5 - Desenhar os elementos de comando correspondentes;
- 6 - Desenhar os elementos de sinais;
- 7 - Desenhar os elementos de abastecimento de energia;
- 8 - Traçar as linhas dos condutores de sinais de comando e de trabalho;
- 9 - Identificar os elementos;
- 10 - Colocar no esquema a posição correta dos fins de curso, conforme o diagrama de trajeto e passo;
- 11 - Verificar se é necessária alguma anulação de sinais permanentes (contrapressão) em função do diagrama de trajeto-passo;
- 12 - Introduzir as condições marginais.

### Exemplo de aplicação do método intuitivo para forma seqüencial A + B + A - B -







**Circuitos pneumáticos básicos**

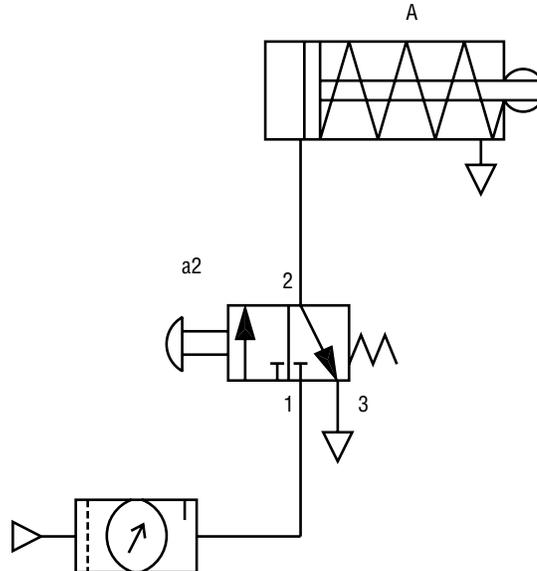
**Circuitos pneumáticos  
seqüenciais**



## Exercícios práticos

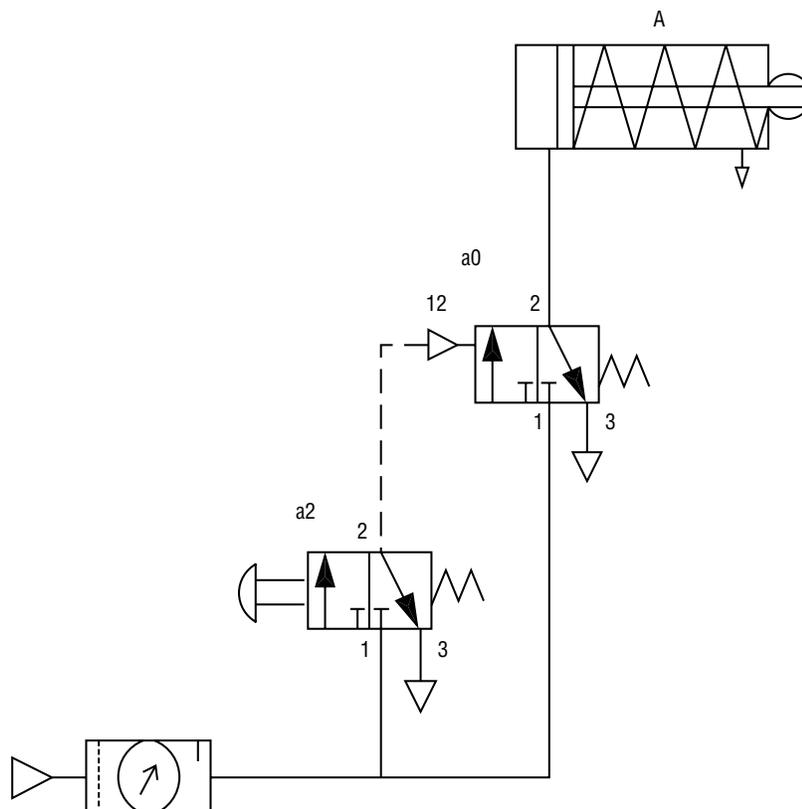
### Circuito - 01

Comandar um cilindro de simples ação (comando direto).



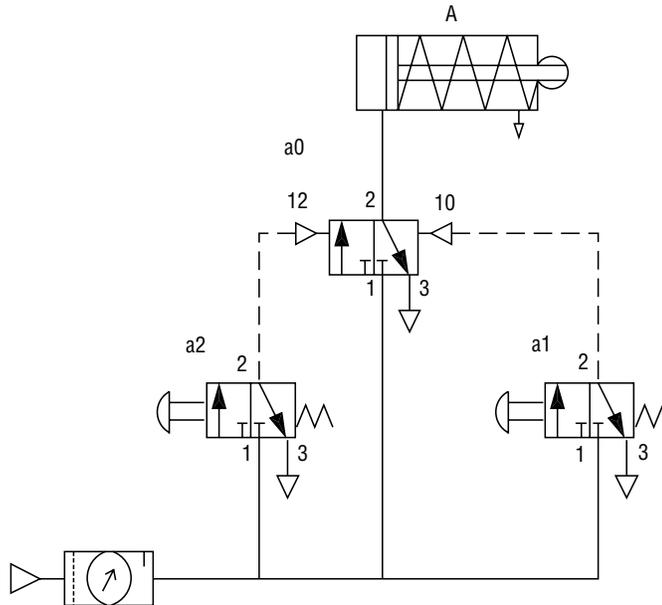
### Circuito - 02

Comandar um cilindro de simples ação utilizando uma válvula simples piloto (comando indireto).



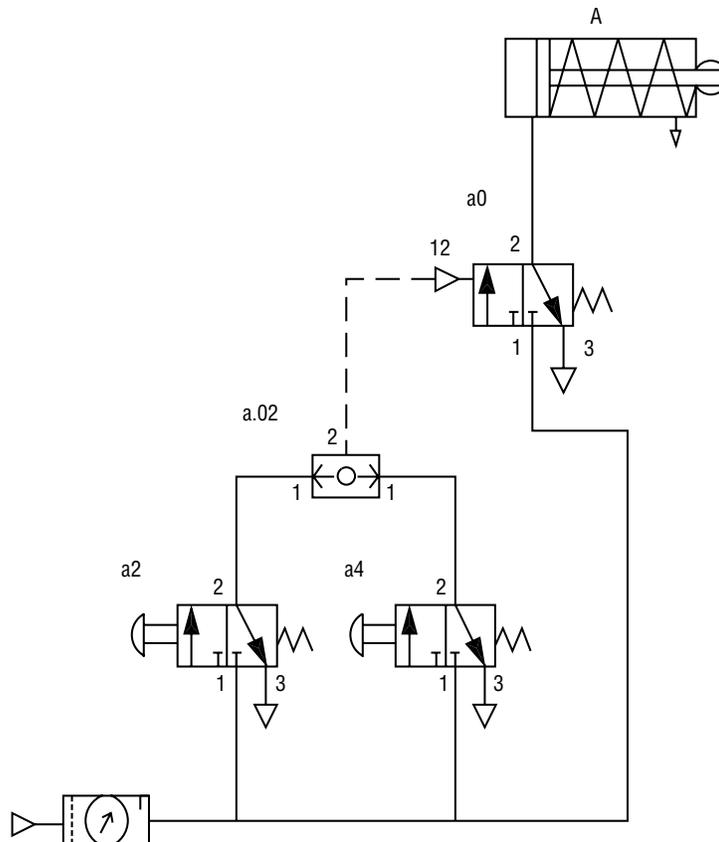
### Circuito - 03

Comandar um cilindro de simples ação utilizando uma válvula duplo piloto.



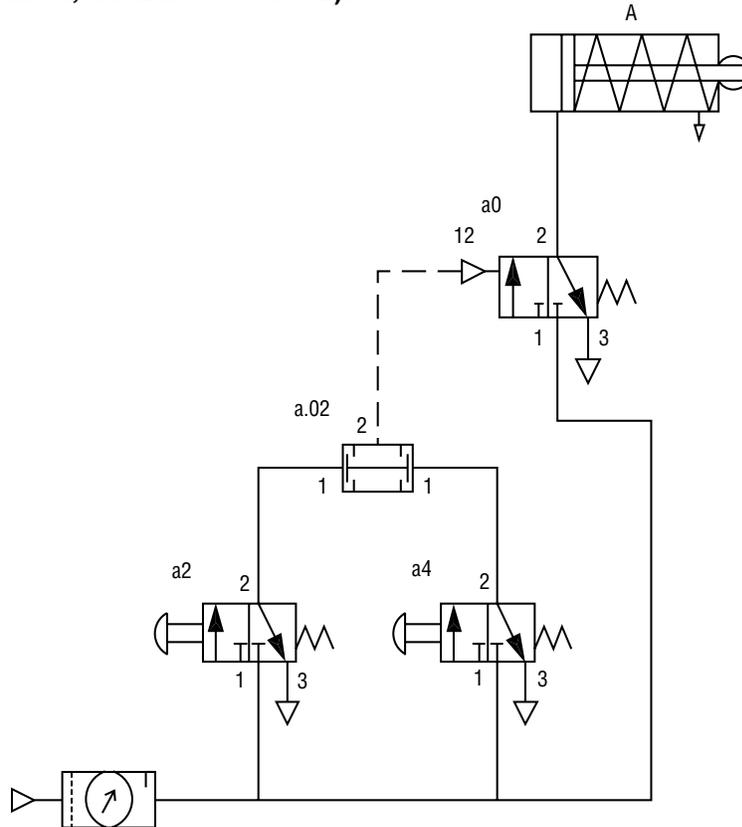
### Circuito - 04

Comandar um cilindro de simples ação de dois pontos diferentes e independentes (utilizar elemento OU).



### Circuito - 05

Comandar um cilindro de simples ação através de acionamento simultâneo de duas válvulas acionadas por botão (comando bimanual, utilizar elemento E).



### Circuito - 06

Comandar um cilindro de simples ação através de acionamento simultâneo de duas válvulas 3/2 vias acionadas por botão, retorno por mola em série.

### **Circuito - 07**

**Comando direto de um cilindro de dupla ação.**

### **Circuito - 08**

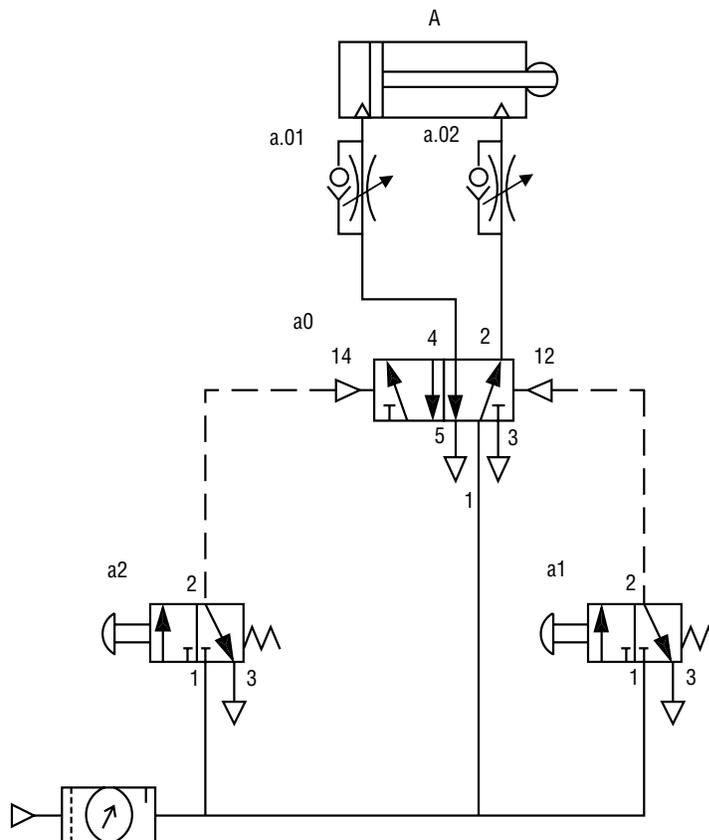
**Comando direto de um cilindro de dupla ação com paradas intermediárias.**

### **Circuito - 09**

**Comando indireto de um cilindro de dupla ação, utilizando uma válvula simples piloto.**

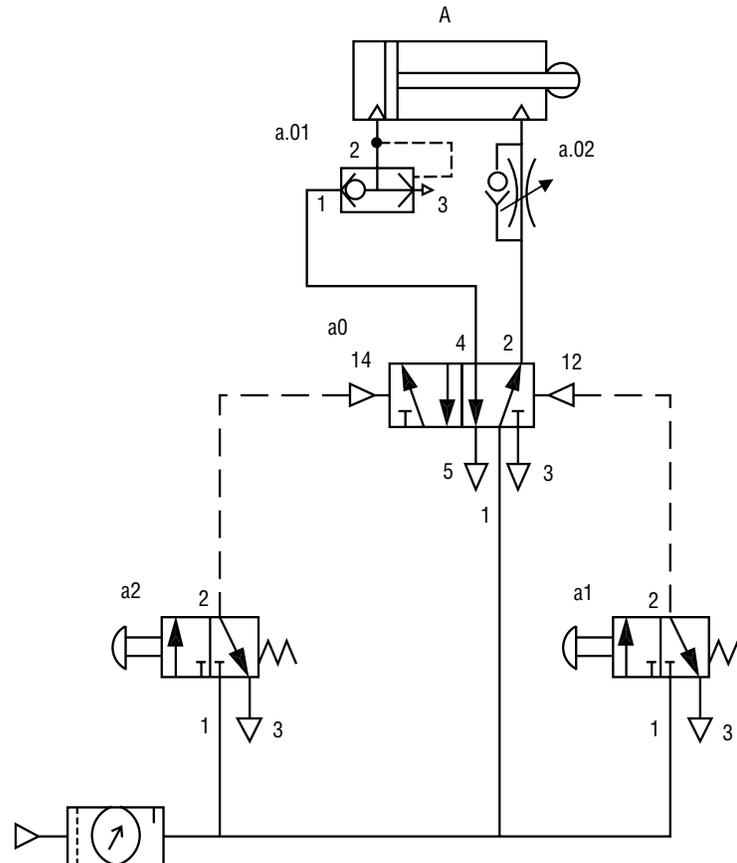
### **Circuito - 10**

**Comando indireto de um cilindro de dupla ação, utilizando uma válvula duplo piloto e com controle de velocidade do cilindro.**



### Circuito - 11

Comando de um cilindro de dupla ação com avanço lento e retorno acelerado.



### Circuito - 12

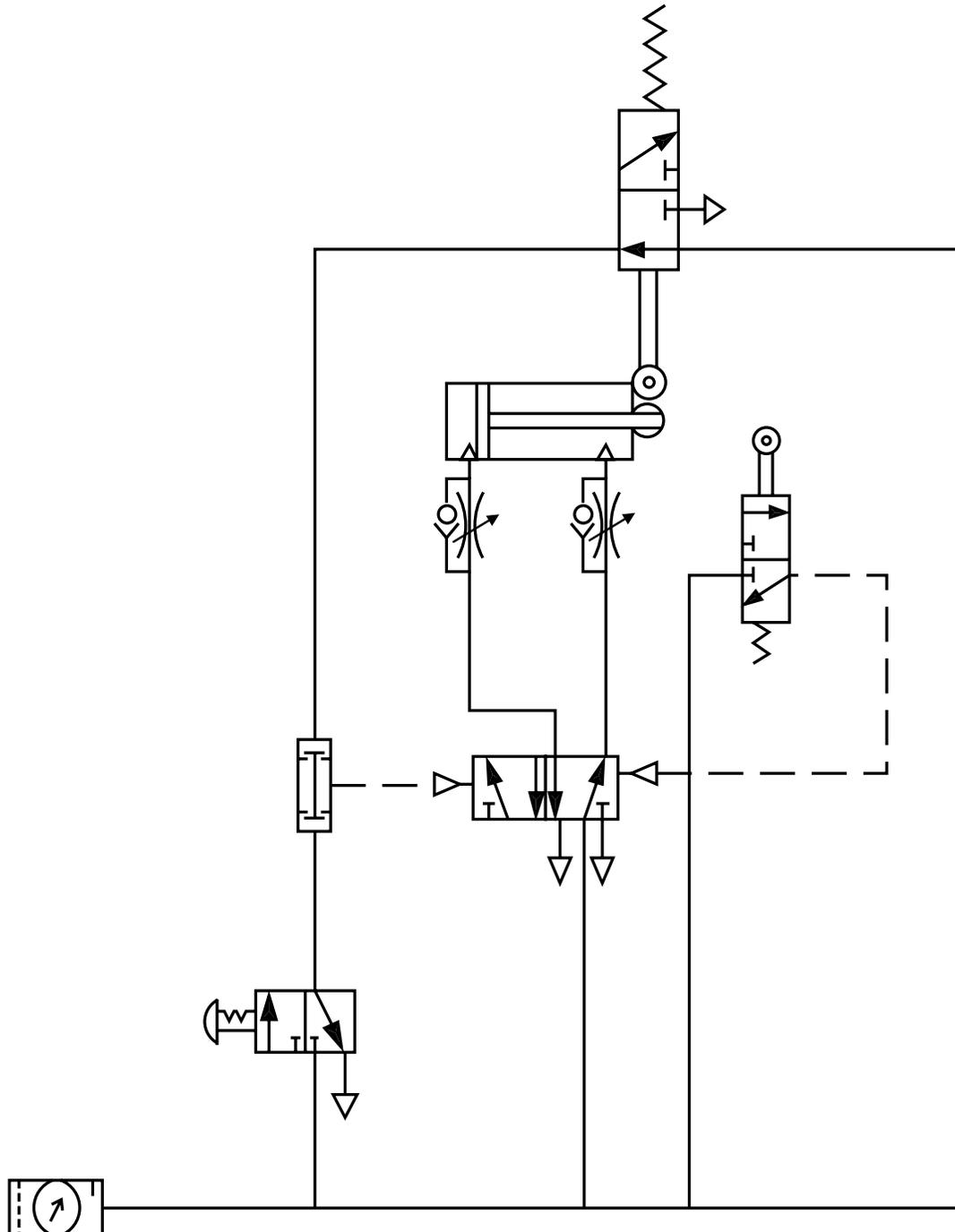
Avanço com retorno automático de um cilindro de dupla ação, com controle de velocidade para avanço e retorno (ciclo único).

## **Circuito - 13**

**Comando de um cilindro de dupla ação com ciclo único, controle de velocidade e emergência com retorno imediato do cilindro.**

### Circuito - 14

Comando de um cilindro de dupla ação, com ciclo contínuo utilizando uma válvula botão trava e controle de velocidade.

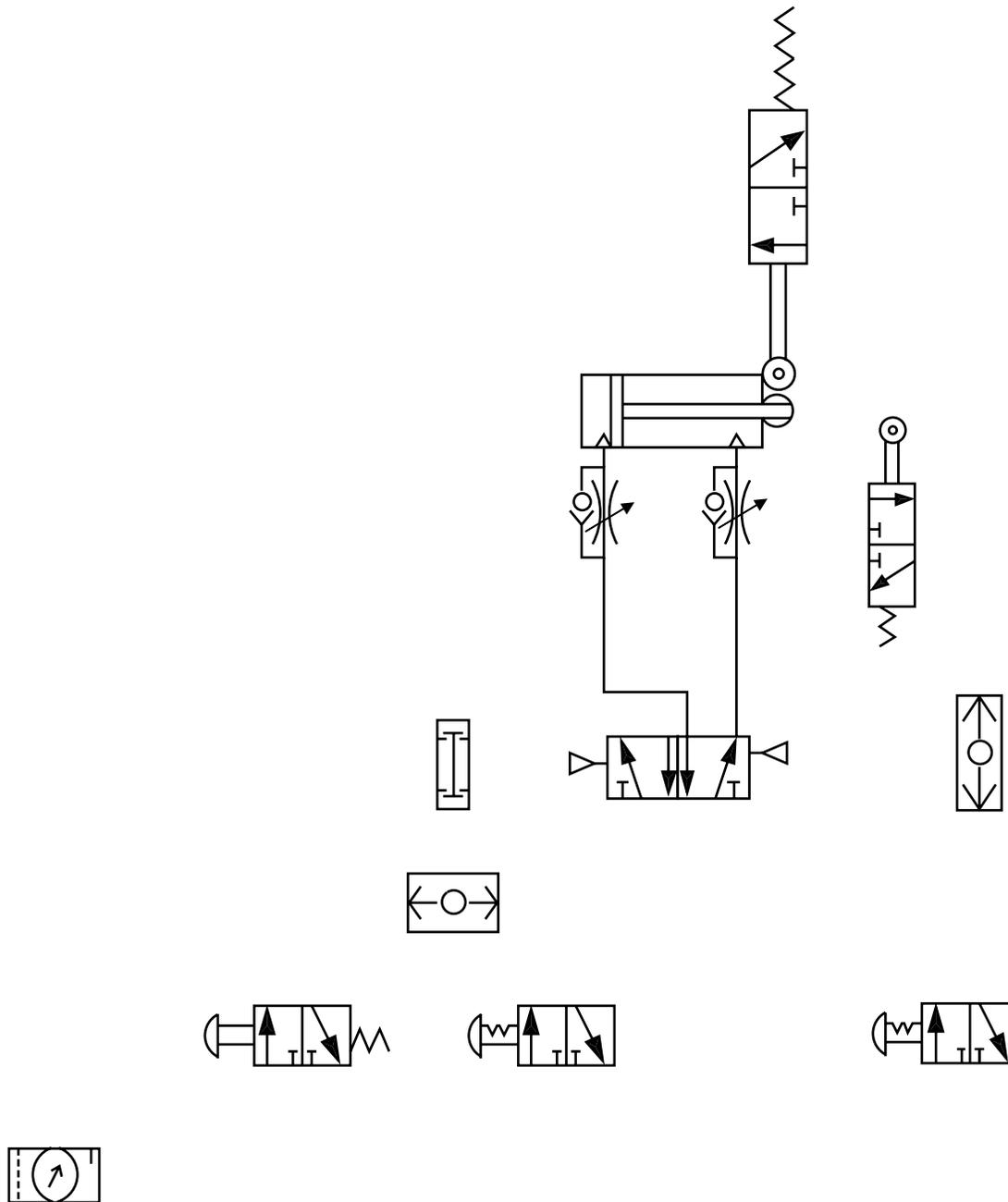


## **Circuito - 15**

**Comando de um cilindro de dupla ação com opção de acionamento para ciclo único ou ciclo contínuo.**

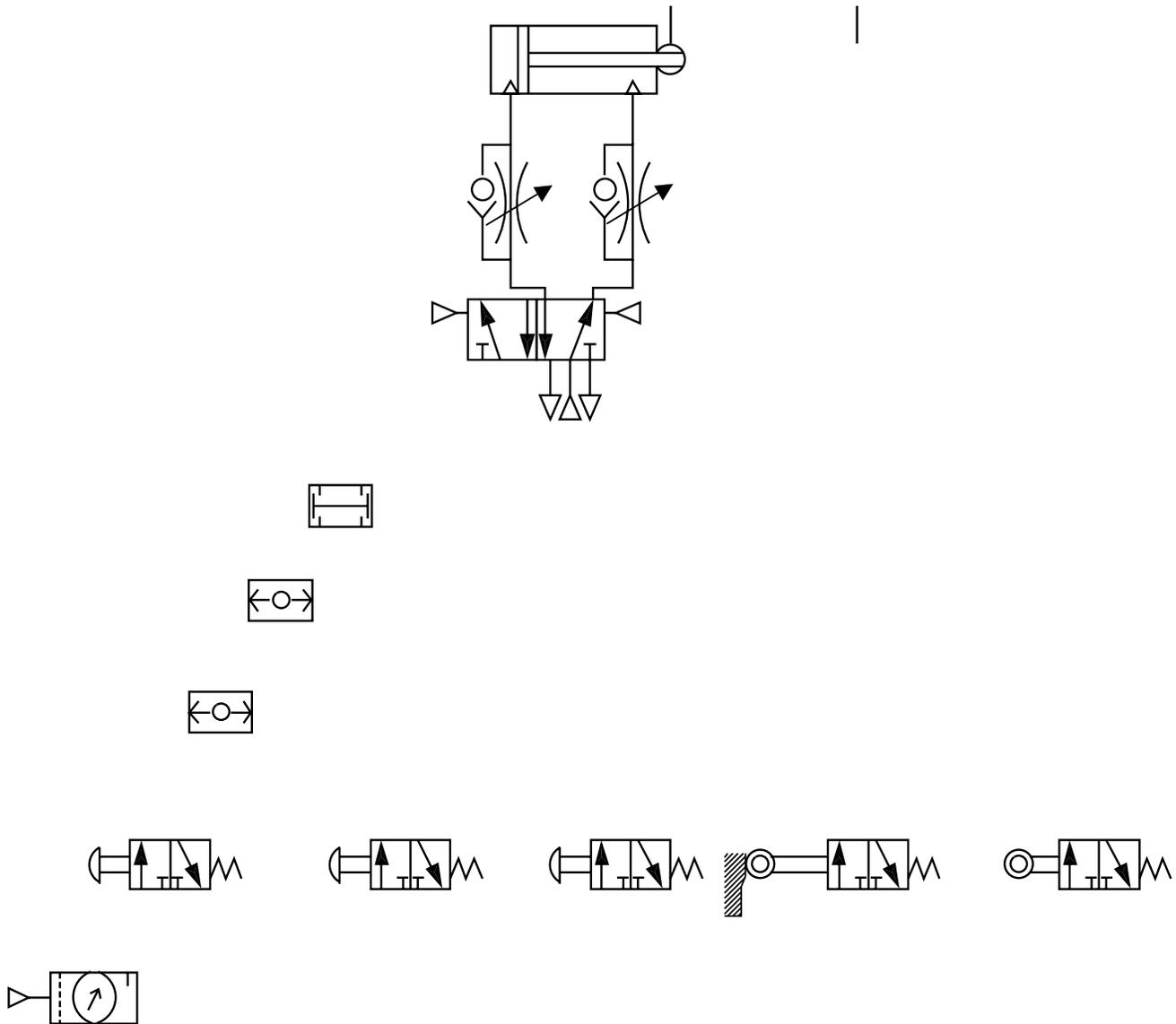
### Circuito - 16

Comando de um cilindro de dupla ação com ciclo único, ou ciclo contínuo e emergência com retorno imediato do cilindro.



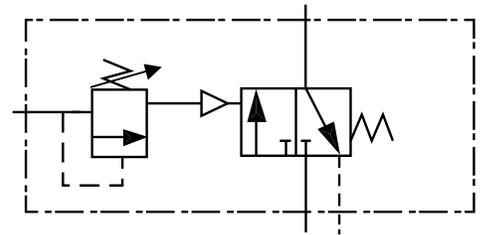
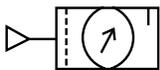
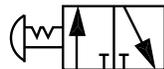
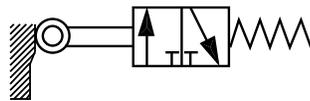
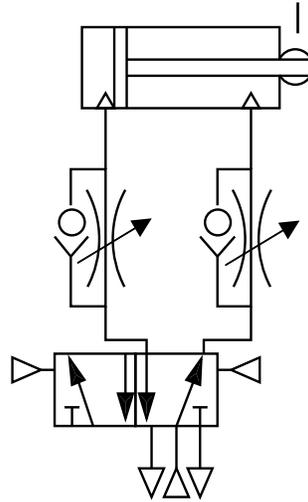
### Circuito - 17

Comando de um cilindro de dupla ação através de três sinais diferentes e independentes, com confirmação de posição inicial.



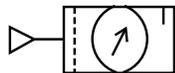
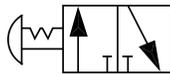
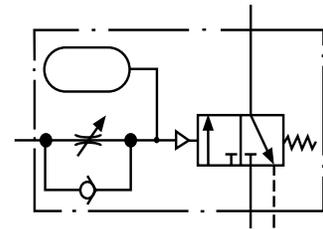
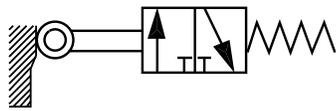
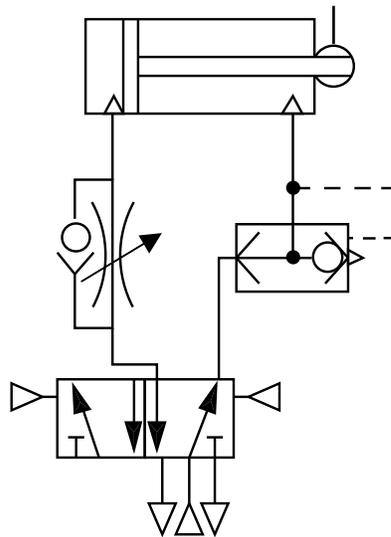
### Circuito - 18

Comando de um cilindro de dupla ação com controle de velocidade, ciclo contínuo utilizando válvula botão trava, retorno automático do cilindro através de uma pressão pré-ajustada, utilizando uma válvula de seqüência.



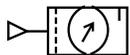
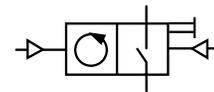
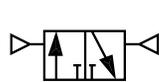
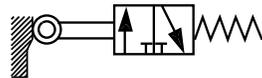
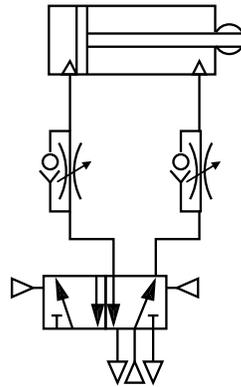
### Circuito - 19

Comando de um cilindro de dupla ação, avanço acelerado, retorno lento, ciclo contínuo, com temporização para o retorno de 10 segundos.



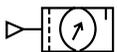
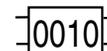
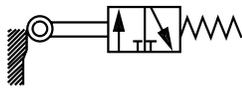
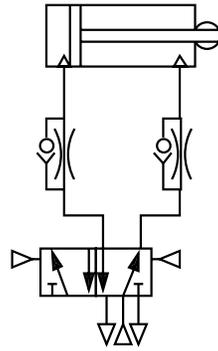
**Circuito - 20**

Comando de um cilindro de dupla ação, controle de velocidade, ciclo contínuo com um botão de partida e um botão de parada. Contagem de ciclos com desarme do ciclo contínuo quando atingida a programação de 10 ciclos.



### Circuito - 21

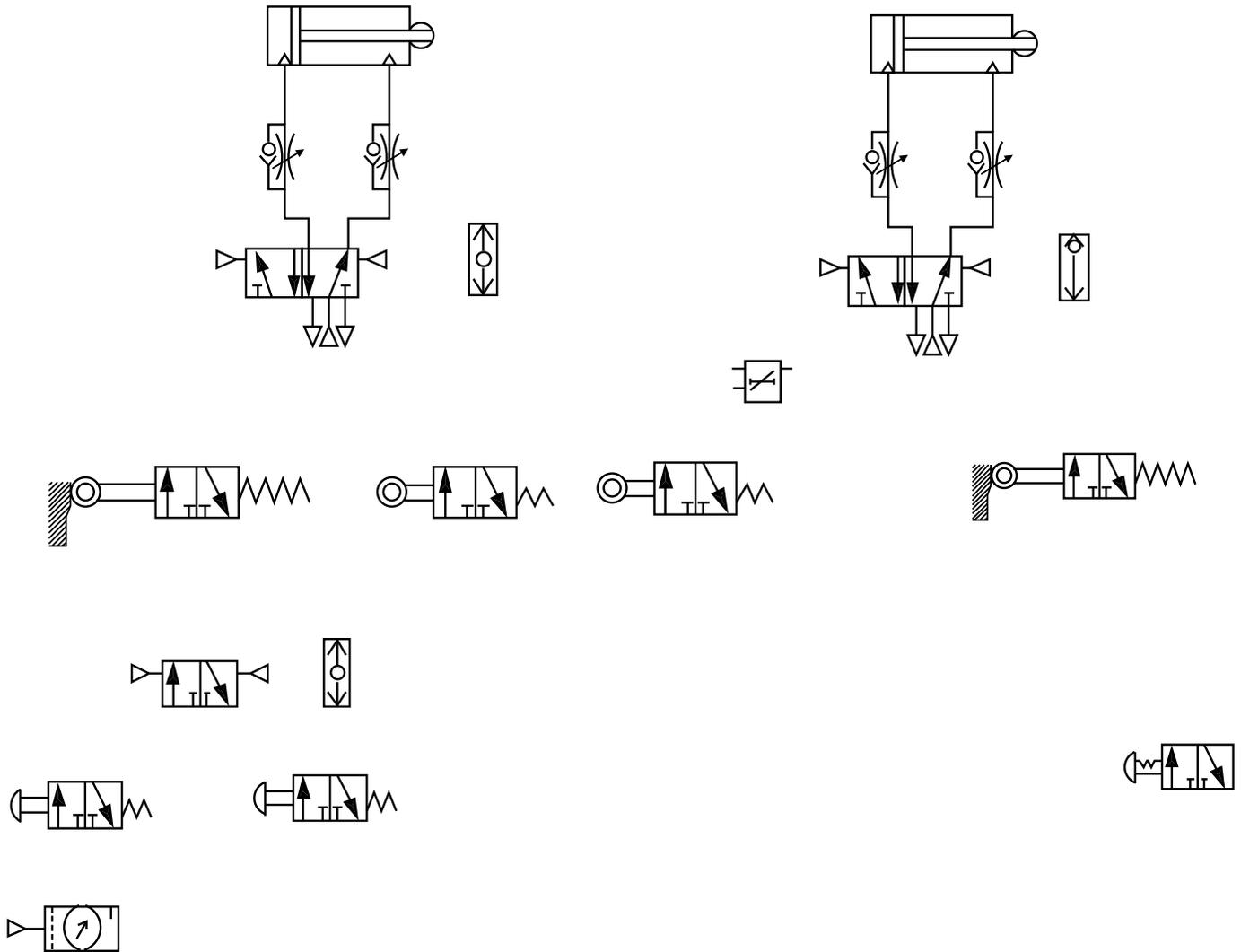
Projetar um circuito com opção de acionamento para ciclo único, ciclo contínuo e botão de parada do ciclo contínuo, contagem de ciclos, reset de contagem e temporização para o retorno.





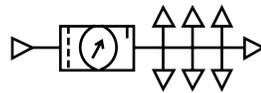
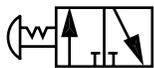
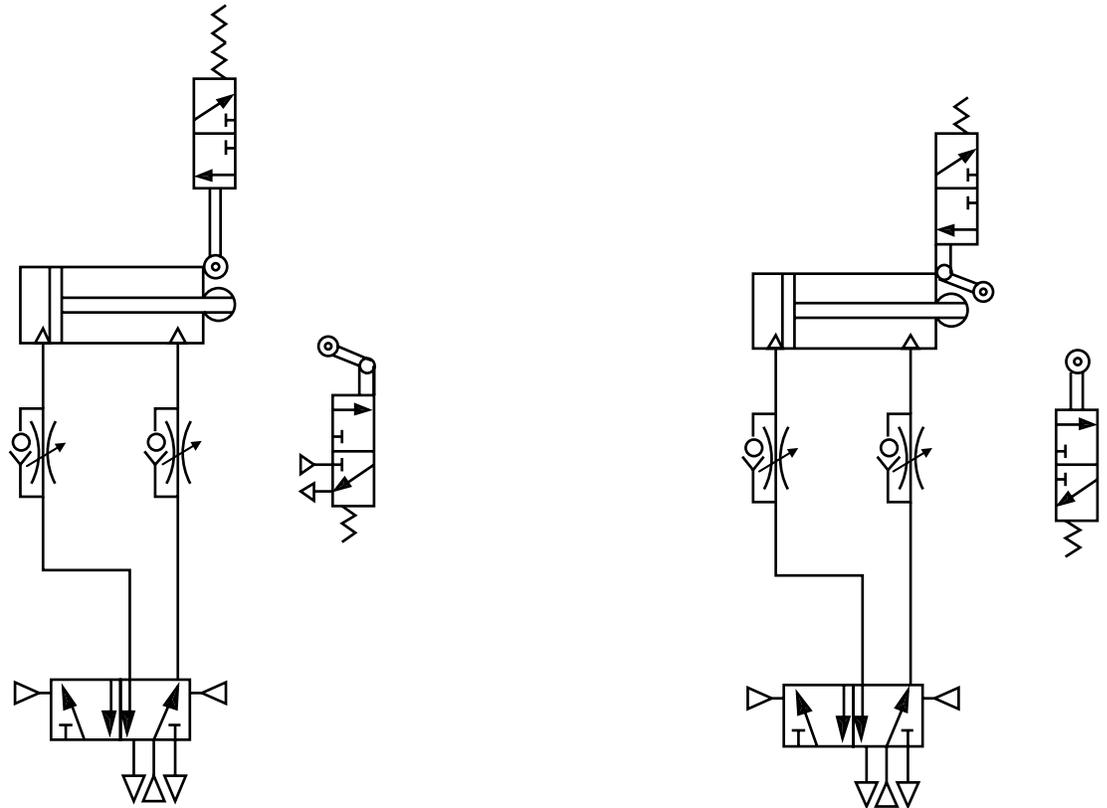
**Circuito - 23**

Elaborar um sistema com forma sequencial A + B + A - B -, ciclo contínuo, emergência com retorno imediato dos cilindros e com temporização para início de avanço do cilindro B.



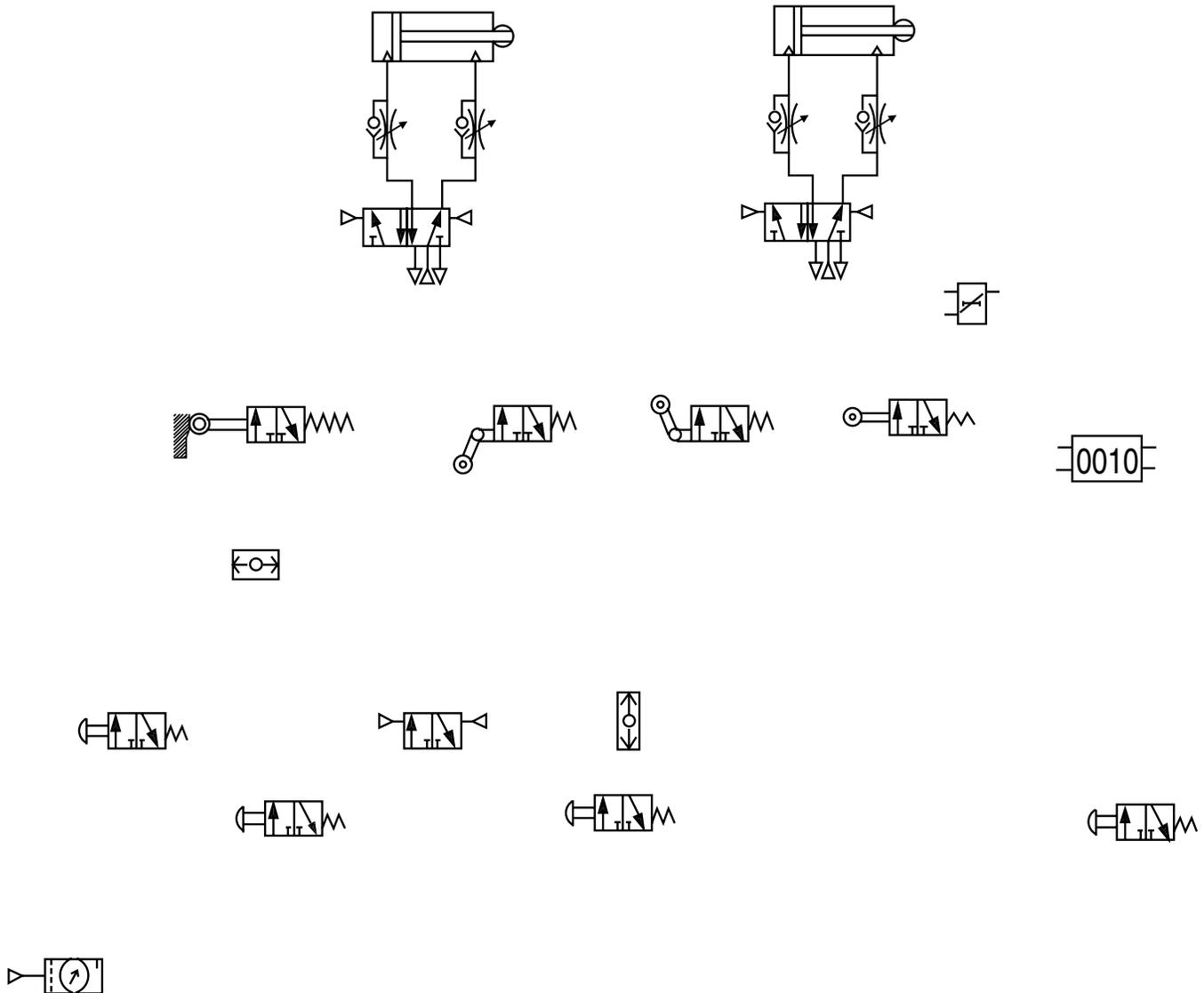
### Circuito - 24

Elaborar um sistema com forma seqüencial A + B + B - A -, ciclo contínuo, com controle de velocidade.



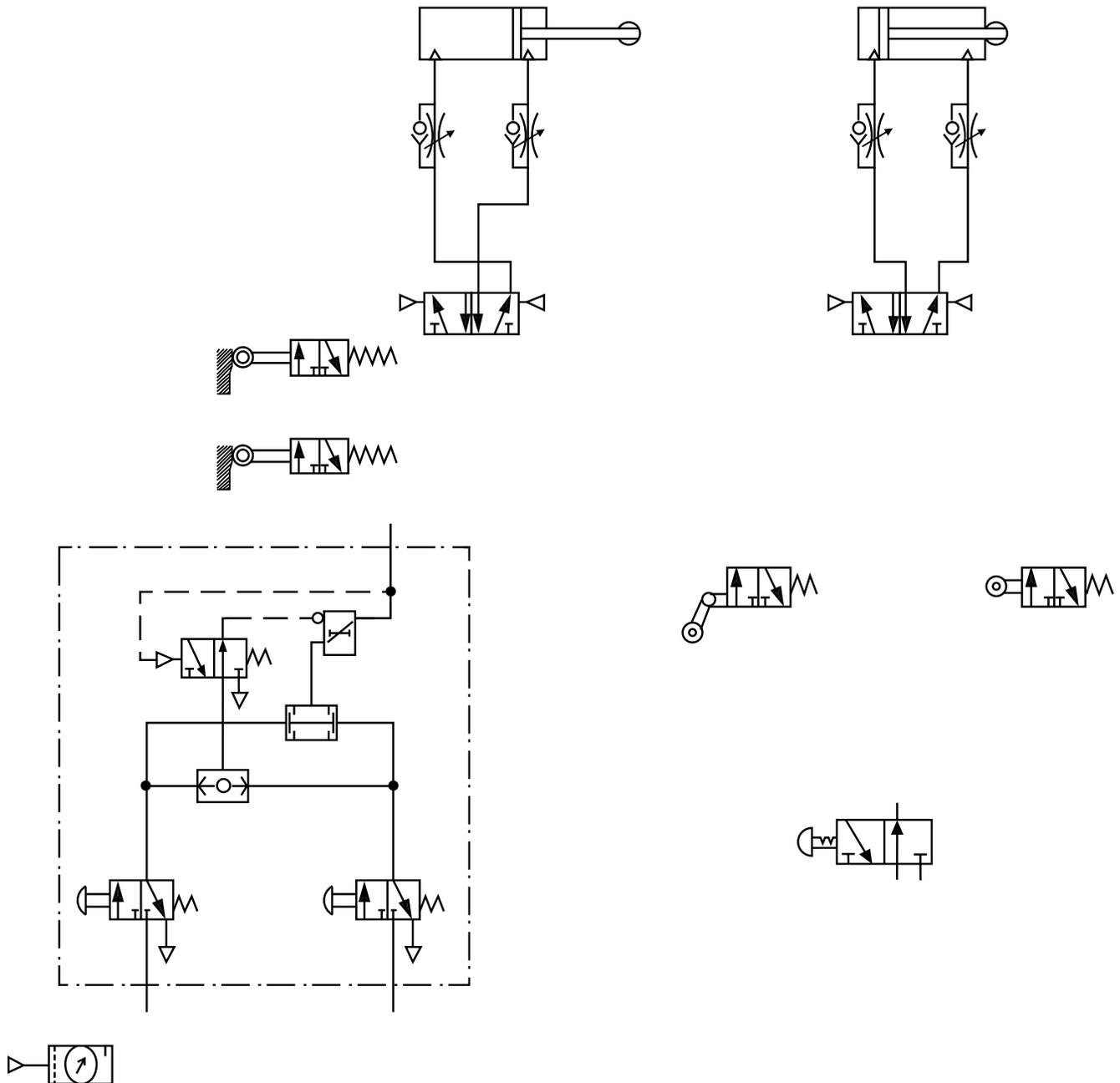
### Circuito - 25

Elaborar um sistema com forma sequencial A + B + B - A -, com ciclo único, ciclo contínuo com um botão de partida e um botão de parada, controle de velocidade, contagem de ciclos, reset de contagem e temporização para o retorno do cilindro B.



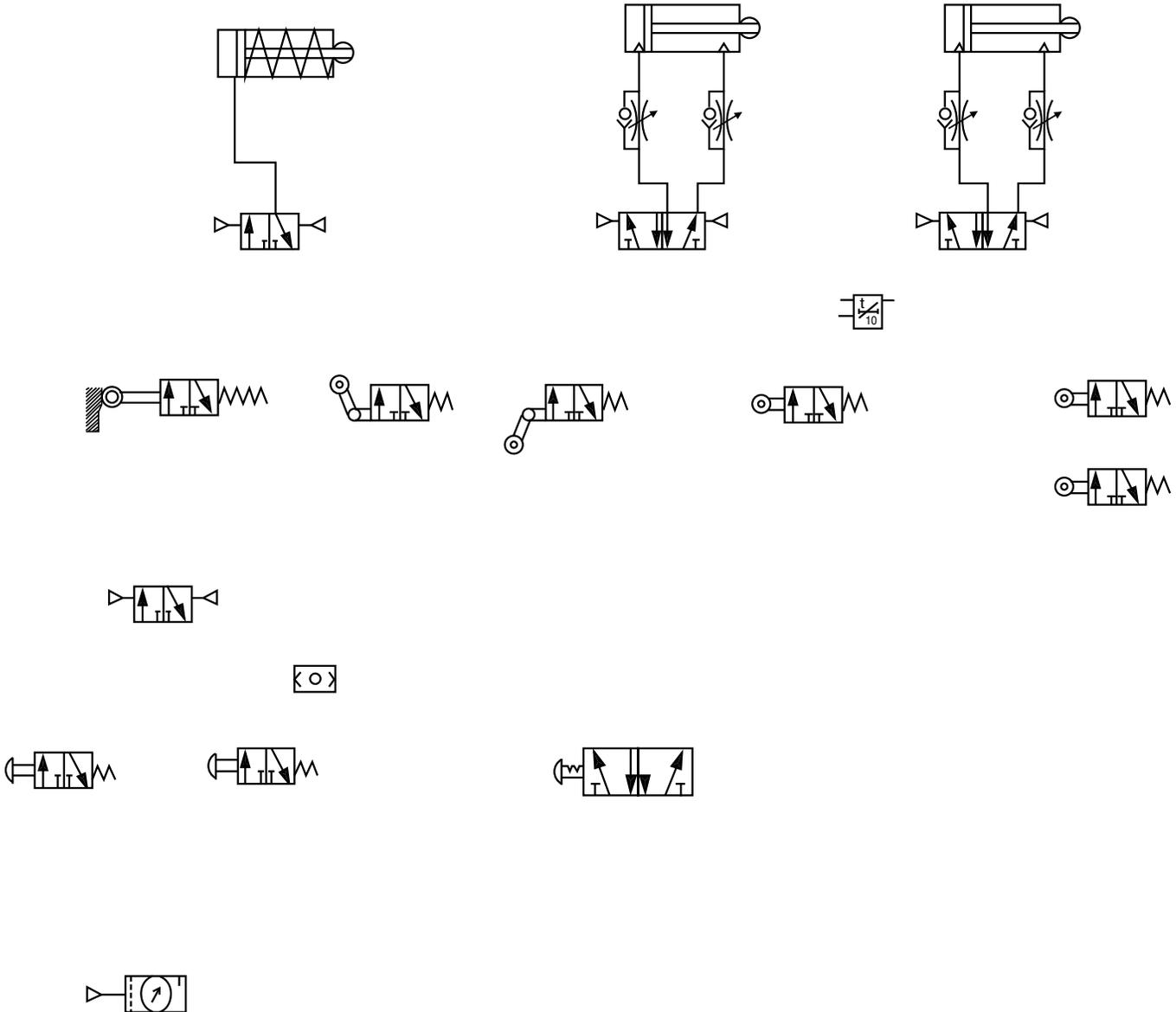
**Circuito - 26**

Elaborar um sistema com forma seqüencial A - B + (A + B -), com comando através de bloco bimanual, e emergência com despressurização dos cilindros.



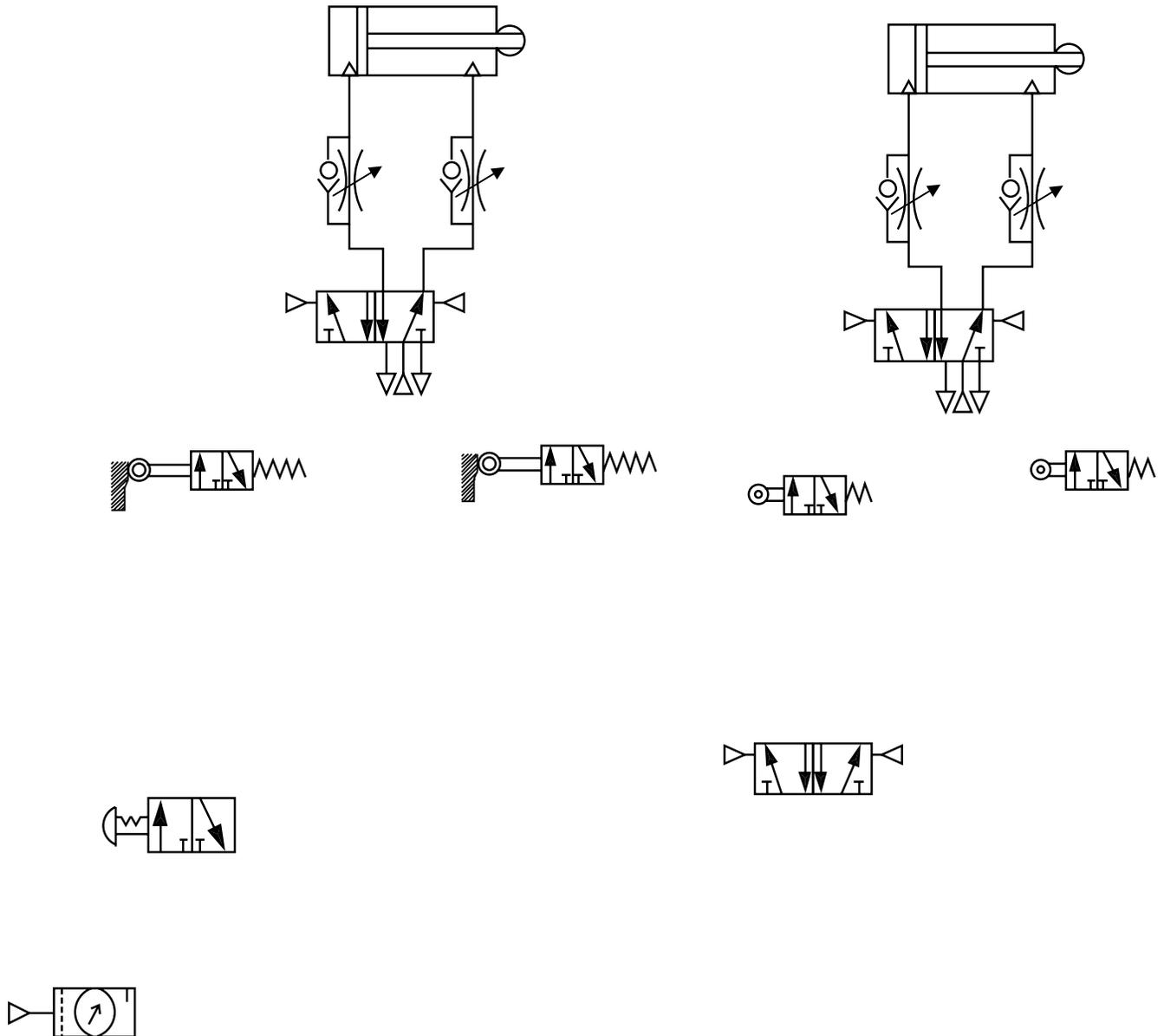
**Circuito - 27**

Elaborar um sistema com forma seqüencial  $A + B + (C + B -) C - A -$ , ciclo contínuo com botão de partida e botão de parada, emergência com despressurização dos cilindros e desarme do ciclo contínuo, com temporização para início de avanço do cilindro C e retorno de B, cilindro A de simples ação.



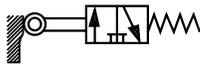
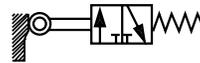
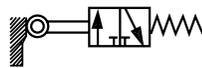
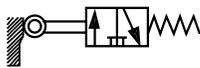
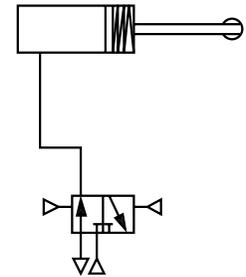
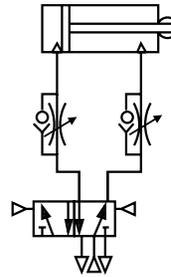
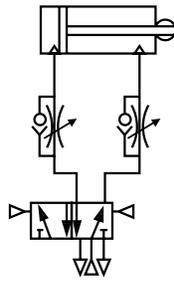
**Circuito - 28**

Elaborar um sistema com forma seqüencial A + B + B - A -, ciclo contínuo, controle de velocidade, utilização de fim de curso rolete mola com corte de sinal através de uma válvula 5/2 vias memória.



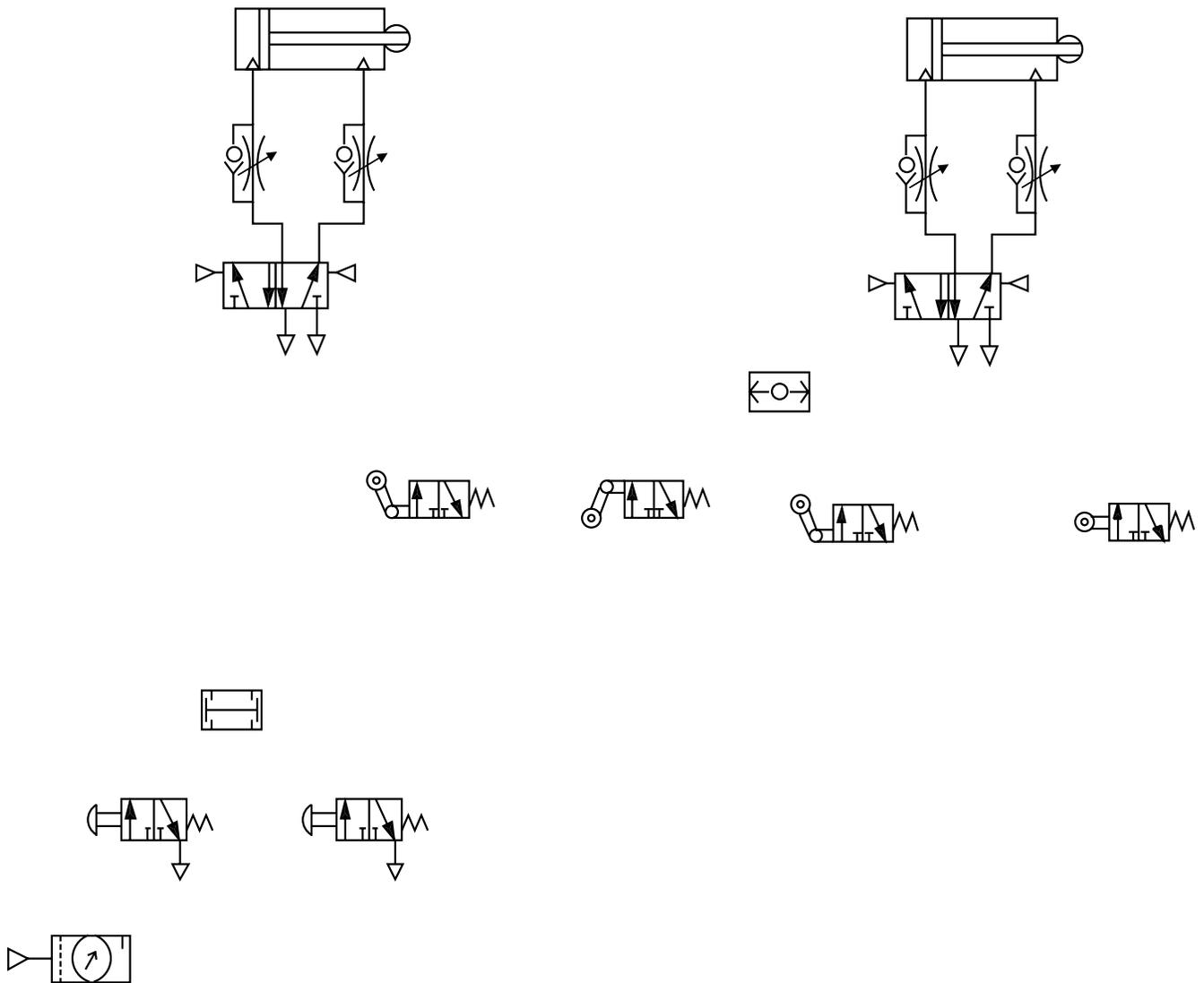
### Circuito - 29

Elaborar um sistema com forma sequencial  $A + (B + C -) B - (A - C +)$ , ciclo contínuo, cilindro C de simples ação, utilização de fim de curso rolete mola com corte de sinal, através de uma válvula 5/2 vias memória.



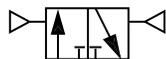
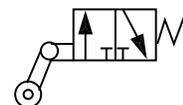
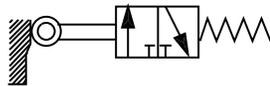
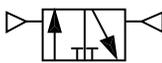
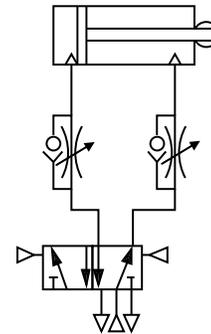
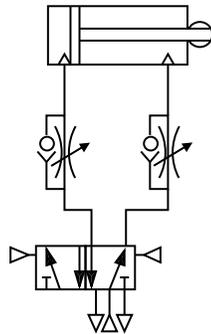
**Circuito - 30**

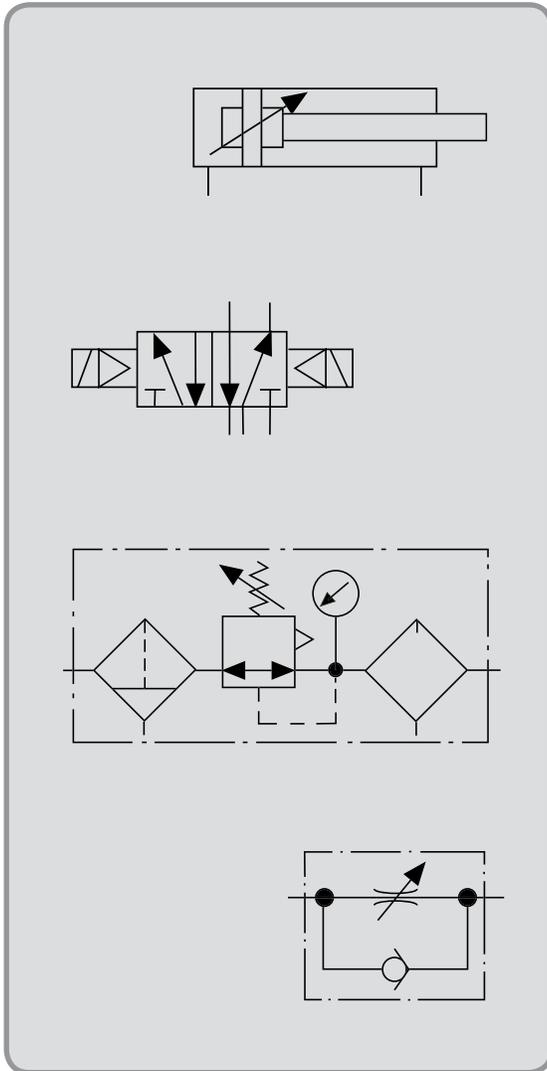
Elaborar um sistema com forma seqüencial A + B + B - A - B + B -, com comando bimanual.



**Circuito - 31**

Elaborar um sistema com forma sequencial  $A + (B + A -) B - A + A -$ , ciclo único, ciclo contínuo, parada de ciclo contínuo.





**1.0 Geral**

**2.0 Transformação de energia**

**3.0 Distribuição e regulagem de energia**

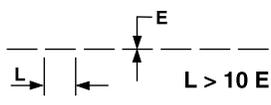
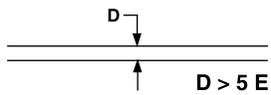
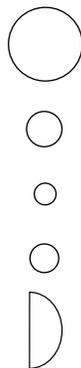
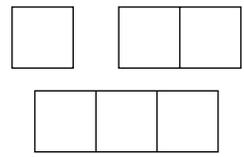
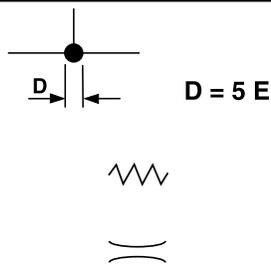
**4.0 Transmissão de energia e condicionamento**

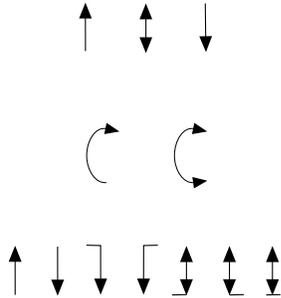
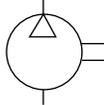
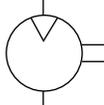
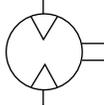
**5.0 Mecanismo de controle - comandos**

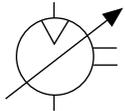
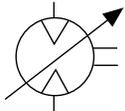
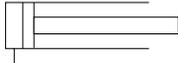
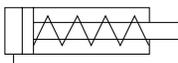
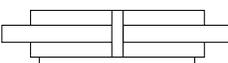
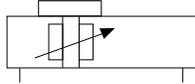
**6.0 Equipamentos suplementares**

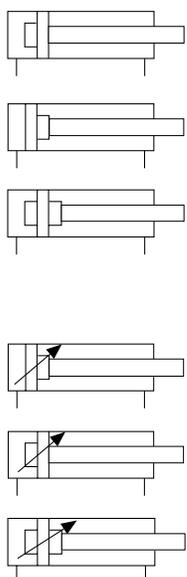
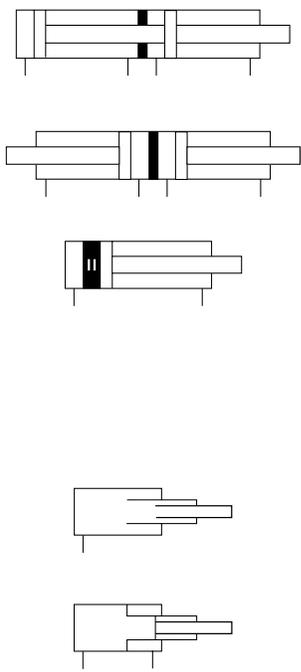


## Simbologia dos componentes

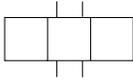
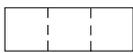
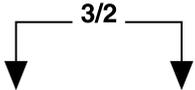
Nº	Denominação	Aplicação	Símbolo
<b>1.0 Geral</b>			
<b>1.1. Símbolos básicos</b>			
<b>1.1.1.</b>	<b>Linhas</b>		
.1	Contínua		
.2	Interrompida longa	Linhas de fluxo	
.3	Interrompida curta		
.4	Dupla	Interligações mecânicas (alavancas, hastes etc.)	
.5	Traço ponto	Linha de contorno, encerramento de diversos componentes reunidos em um bloco ou unidade de montagem.	
<b>1.1.2.</b>	<b>Círculos e semicírculos</b>	Em geral, para unidade principal de transformação de energia, bombas, compressores, motores.  Aparelho de medição  Articulação mecânica, rolete, etc.  Válvulas de bloqueio, juntas rotativas  Motor oscilante (atuador rotativo)	
<b>1.1.3.</b>	<b>Quadrado e retângulo</b>	Nas válvulas direcionais, válvulas de regulagem	
<b>1.1.4</b>	<b>Losango</b>	Equipamentos de condicionamento, secador, resfriador, filtro, lubrificador, etc.	
<b>1.1.5.</b>	<b>Símbolos miscelâneos</b>	Conexões em linha de fluxo  Mola - (retorno, centralização, regulagem)  Restrição - controle de fluxo	

Nº	Denominação	Aplicação	Símbolo
<b>1.2 Símbolos funcionais</b>			
<b>1.2.1.</b>	<b>Triângulo</b>	Indica direção de fluxo e natureza do fluido	
.1	Cheio	Fluxo hidráulico	▼
.2	Só contorno	Fluxo pneumático ou exaustão para atmosfera	▽
<b>1.2.2.</b>	<b>Seta</b>	Indicação de:  Direção  Direção de rotação  Via e caminho de fluxo através de válvulas  Para aparelhos de regulagem, como em 3.5, ambas as representações, com ou sem traço na extremidade da seta, são usadas sem distinção. Como regra geral, a linha perpendicular na extremidade da seta indica quando ela se move para o interior, permanecendo sempre conectada à ligação correspondente do exterior.	
<b>1.2.3.</b>	<b>Seta oblíqua</b>	Indica possibilidade de regulagem ou variação progressiva.	
<b>2.0 Transformação de energia</b>			
<b>2.1.</b>	<b>Compressores de deslocamento fixo</b>		
<b>2.2.</b>	<b>Motores</b>	Covertem a energia pneumática em energia mecânica com movimento rotativo.	
<b>2.2.1.</b>	<b>Motor pneumático com deslocamento fixo</b>		
.1.1	Com uma direção de fluxo		
.1.2	Com duas direções de fluxo		

Nº	Denominação	Uso do equipamento, explicação sobre o símbolo	Símbolo
2.2.2.	<b>Motor pneumático com deslocamento variável</b>		
.1	Com uma direção de fluxo		
.2	Com duas direções de fluxo		
2.2.3.	<b>Motor oscilante (atuador rotativo) pneumático</b>		
<b>2.3 Cilindros</b>			
Convertem a energia pneumática em energia mecânica, com movimento retilíneo			
2.3.1.	<b>Cilindros de simples efeito ou ação</b>	Cilindro no qual o fluido pressurizado atua sempre em um único sentido do seu movimento (avanço ou retorno).	
.1	Retorno por força não definida (Ex. força externa)	Símbolo geral quando o método de retorno não é especificado.	
.2	Retorno por mola		
.3	Avanço por mola		
2.3.2.	<b>Cilindro de duplo efeito ou ação</b>	Cilindro no qual o fluido pressurizado opera alternadamente em ambos os sentidos de movimento (avanço e retorno).	
.1	Com haste simples		
.2	Com haste dupla		
.3	Cilindro sem haste com amortecimento	Usado principalmente para transporte de cargas.	

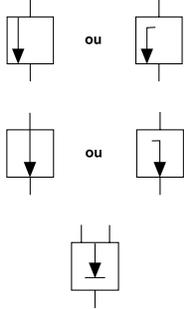
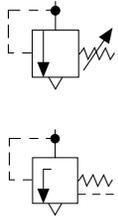
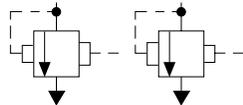
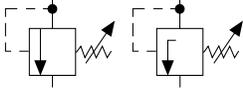
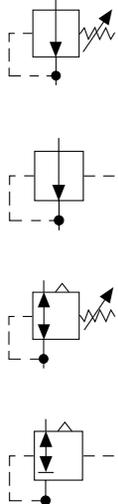
Nº	Denominação	Uso do equipamento, explanação sobre o símbolo	Símbolo
<b>2.3.3.</b>  .1  .1.1  .1.2  .2  .3  .3.1  .3.2  .4	<b>Cilindro com amortecimento</b>  Com simples amortecimento fixo  No retorno  No avanço  Com duplo amortecimento fixo  Com simples amortecimento variável  No avanço  No retorno  Com duplo amortecimento variável	Evita choques no final do curso.  O amortecimento fixo incorporado atua em um só sentido do movimento.    O amortecimento fixo incorporado atua em ambos os sentidos do movimento.  O amortecimento incorporado atua em um só sentido do movimento, permitindo variações.  No avanço  No retorno  O amortecimento incorporado atua em ambos os sentidos do movimento, permitindo variações.	
<b>2.3.4.</b>  .1  .2  .3  .4  .4.1  .4.2	<b>Cilindros derivados</b>  Duplex contínuo ou tandem  Duplex geminado ou múltiplas posições  Cilindro de impacto  Cilindro telescópico  Simples efeito ou ação  Duplo efeito	Permite transmitir maiores intensidades de força.  Em combinação com os cursos e entradas de ar, 3 ou mais posições distintas são obtidas.  Desenvolve impacto através de energia cinética.  Usado em locais compactos, que necessitam de cursos longos.  O fluido pressurizado atua sempre em um único sentido (avanço).  O fluido pressurizado opera alternadamente em ambos os sentidos de movimento: avanço e retorno.	

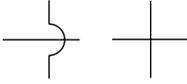
Nº	Denominação	Uso do equipamento, explicação sobre o símbolo	Símbolo
<b>2.4 Hidropneumáticos</b>			
<b>2.4.1</b>	<b>Intensificador de pressão</b>	Equipamento que transforma a pressão X em alta pressão Y.	
.1	Para um tipo de fluido	A pressão pneumática X é transformada em alta pressão pneumática Y.	
.2	Para dois tipos de fluido (volume fixo)	A pressão pneumática X transformada em alta pressão hidráulica Y.	
.3	Para dois tipos de fluido (volume variável)	A pressão pneumática reduzida produz uma pressão hidráulica reduzida. Com a entrada do intensificador, a pressão hidráulica é aumentada.	
<b>2.4.2</b>	<b>Conversor hidropneumático (atuador ar-óleo)</b>	Equipamento destinado a transformar a pressão pneumática em pressão hidráulica, teoricamente igual.	
<b>2.4.3</b>	<b>Conversor hidráulico de velocidade (Hydro-Check)</b>	Controla uniformemente as velocidades de um cilindro pneumático a ele ligado.	
<b>3.0 Distribuição e regulação de energia</b>			
<b>3.1</b>	<b>Métodos de representação das válvulas (exceto 3.3.,3.6.)</b>	Composição de um ou vários quadros 1.1.3, setas e demais componentes básicos.  Nos esquemas de circuitos pneumáticos são representadas na posição inicial (não operada).	
<b>3.1.1.</b>	<b>Único quadrado</b>	Indica uma unidade de controle de fluxo ou pressão. Estando em operação, existem infinitos números de possíveis posições. Deste modo, há várias posições de fluxo através da passagem. Segue-se, assim, a escolha da pressão ou fluxo, considerando-se as condições do circuito.	

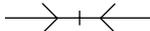
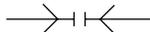
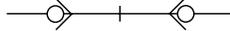
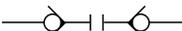
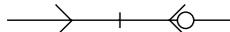
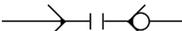
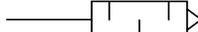
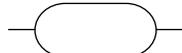
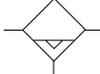
Nº	Denominação	Uso do equipamento, explanação sobre o símbolo	Símbolo
3.1.2.	<b>Dois ou mais quadrados</b>	Indicam uma válvula de controle direcional, tendo tantas posições distintas quantos quadros houverem. As conexões são normalmente representadas no quadro que indica a posição inicial (não operada). As posições de operação são deduzidas e imaginadas deslocando-se os quadros sobre o quadro da posição inicial, de forma que as conexões se alinhem com as vias.  Os tubos de conexão são representados na posição central. As operações com as posições são reduzidas e imaginadas deslocando-se os quadros sobre o quadro dotado de conexões.	  
3.1.3.	<b>Símbolo simplificado da válvula em casos de múltiplas repetições</b>	O número se refere a uma nota sobre o diagrama, em que o símbolo da válvula está representado de forma completa.	
<b>3.2. Válvulas de controle direcional</b>			
Têm por função orientar a direção que o fluxo deve seguir, a fim de realizar o trabalho proposto. O fluxo permitido pela passagem pode ser total ou em alguns casos restringido.			
3.2.1.	<b>Válvula de controle direcional sem estrangulamento</b>	É a mais importante. A válvula é provida de várias posições distintas e caracterizadas por cada quadrado.	
.1		Símbolo básico para uma válvula de controle direcional de 2 posições.	
.2		Símbolo básico para uma válvula de controle direcional de 3 posições.	
.3		Representação facultativa de passagem a um estado intermediário entre duas posições distintas; o quadrado é delimitado por 3 linhas interrompidas. O símbolo básico para a válvula de controle direcional indica 2 posições distintas e uma intermediária de passagem, 3 no total.	
.4	Designação: a primeira cifra da designação indica o nº de vias (excluindo-se os orifícios de pilotagem), a segunda cifra indica o número de posições, ex.:   Nº de vias      Nº posições		
.5	V.C.D 2/2	Dotada de 2 orifícios: pressão e utilização e duas posições distintas.	
.5.1	V.C.D 2/2 N.F.	Válvula de controle direcional de 2 vias, 2 posições, normalmente fechada.	
.5.2	V.C.D 2/2 N.A.	Válvula de controle direcional de 2 vias, 2 posições, normalmente aberta.	

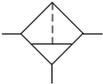
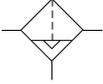
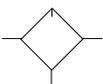
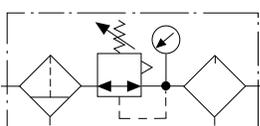
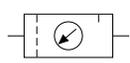
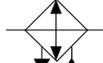
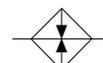
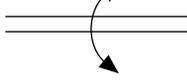
Nº	Denominação	Uso do equipamento, explicação sobre o símbolo	Símbolo
.6	V.C.D 3/2	Dotadas de 3 orifícios, pressão, escape, utilização e duas posições distintas.	
.6.1	V.C.D 3/2 N.F.	Válvula de controle direcional de 3 vias, 2 posições, normalmente fechada.	
.6.2	V.C.D 3/2 N.A.	Válvula de controle direcional de 3 vias, 2 posições, normalmente aberta.	
.7	V.C.D 4/2	Válvula de controle direcional de 4 vias, 2 posições Válvula com 4 orifícios, pressão, escape, 2 utilizações e 2 posições distintas.	
.8	V.C.D 5/2	Válvula de controle direcional de 5 vias, 2 posições Válvula com 5 orifícios, pressão, 2 escapes, 2 utilizações e 2 posições distintas.	
.9	V.C.D 3/3 C.F.	Válvula de controle direcional de 3 vias, 3 posições. Centro fechado	
.10	V.C.D 4/3 C.F.	Válvula de controle direcional de 4 vias, 3 posições. Centro fechado	
.11	V.C.D 5/3 C.A.N.	Válvula de controle direcional de 5 vias, 3 posições. Centro aberto negativo	
.12	V.C.D 5/3 C.A.P.	Válvula de controle direcional de 5 vias, 3 posições. Centro aberto positivo	
<b>3.2.2.</b>	<b>Válvula de controle direcional com estrangulamento</b>	A unidade possui 2 posições e infinitos estados intermediários correspondendo à variação do estrangulamento. O símbolo possui duas linhas paralelas longitudinais em relação aos quadros (posições).	
.1	Com 2 posições		
.2	Com 3 posições	Por ex.: operada por apalpador (pino) com retorno por mola.	
<b>3.2.3.</b>	<b>Servoválvula eletropneumática</b>	Equipamento que recebe um sinal elétrico e fornece um sinal de saída pneumático, para realizar o acionamento da válvula principal.	
.1	V.C.D 5/2 Servocomandada	Válvula de controle direcional de 5 vias, 2 posições, com operação indireta por piloto.	
.2	V.C.D 5/3 C.F. Servocomandada	Válvula de controle direcional de 5 vias, 3 posições, centro fechado, com operação indireta por piloto. Duas posições com comando pneumático e uma terceira, centrada por mola.	

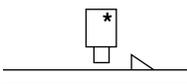
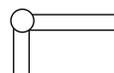
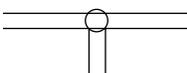
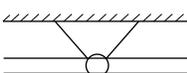
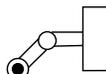
Nº	Denominação	Uso do equipamento, explanação sobre o símbolo	Símbolo
<b>3.3. Válvulas de bloqueio</b>			
Permitem a passagem livre do fluxo em um só sentido.			
3.3.1.	<b>Válvula de retenção</b>	Permite fluxo livre num sentido e bloqueia no oposto.	
.1	Válvula de retenção sem mola	Abre quando a pressão de entrada for maior do que a pressão de saída.	
.2	Válvula de retenção com mola	Permite fluxo livre num sentido e bloqueia no oposto. Haverá passagem de fluxo desde que a pressão de entrada seja maior que a pressão resultante da força da mola, somada à pressão na saída.	
.3	Válvula de retenção com controle pilotado	Com o controle por piloto é possível prever:  Fechamento da válvula  Abertura da válvula	
3.3.2.	<b>Seletor de circuito, válvula de isolamento, elemento OU</b>	Comunica duas pressões emitidas separadamente a um ponto comum. Com pressões diferentes passará a de maior intensidade numa relação.	
3.3.3.	<b>Válvula de simultaneidade</b>	Permite a emissão do sinal de saída quando existirem os dois sinais de entrada	
3.3.4.	<b>Válvula de escape rápido</b>	No caso de descarga da conexão de entrada, a utilização é imediatamente liberada para escape, permitindo rápida exaustão do ar utilizado.	
<b>3.4. Válvulas de controle de fluxo</b>			
Influi na passagem do fluxo, impondo controles nas velocidades dos conversores de energia ou criando condições de temporização.			
3.4.1.	<b>Válvula de controle de fluxo fixo</b>		
3.4.2.	<b>Válvula de controle de fluxo variável</b>	Símbolo simplificado (não indica o método de controle)	
3.4.3.	<b>Com controle manual</b>	Símbolo detalhado (indica o método de controle e a posição)	
3.4.4.	<b>Com controle mecânico e retorno por mola</b>		
3.4.5.	<b>Controle unidirecional</b>	Permite passagem livre numa direção e restringe na oposta.	

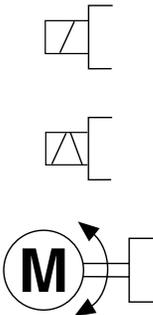
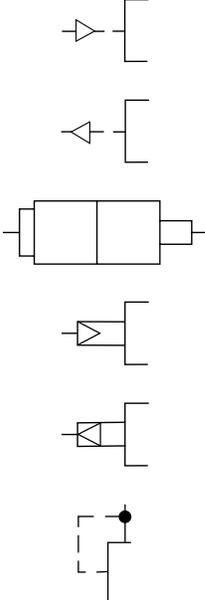
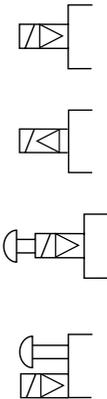
Nº	Denominação	Uso do equipamento, explicação sobre o símbolo	Símbolo
<b>3.5. Válvulas de controle de pressão</b>			
Influem ou são influenciadas pela pressão. São representadas com um quadro de comando, e no interior uma flecha, complementando-se com os elementos de controle interno.			
<b>3.5.1. Válvulas de controle de pressão</b>  .1 Normalmente fechada com 1 estrangulamento  .2 Normalmente aberta com 1 estrangulamento  .3 Normalmente fechada com 2 estrangulamentos	<b>Válvulas de controle de pressão</b>	Símbolos genéricos	
<b>3.5.2. Válvula de segurança limitadora de pressão ou de alívio</b>  .1 Com controle remoto ou pilotada por comando à distância	<b>Válvula de segurança limitadora de pressão ou de alívio</b>	A pressão de entrada é controlada pela abertura do orifício de exaustão para a atmosfera, contra a força opositora (por exemplo: mola).  A pressão de entrada é limitada em 3.5.2. ou contra a correspondente pressão do piloto de controle remoto.	
<b>3.5.3. Limitador proporcional (válvula de descarga)</b>		A pressão de entrada é limitada a um valor proporcional à pressão de pilotagem.	
<b>3.5.4. Válvula de seqüência</b>		Quando a pressão de entrada vence a força opositora de mola, a válvula é aberta, permitindo fluxo para o orifício de saída (utilização).	
<b>3.5.5. Válvula reguladora ou redutora de pressão</b>  .1 Válvula reguladora de pressão sem escape  .1.1 Válvula reguladora de pressão comandada por controle remoto  .2 Válvula reguladora de pressão com escape  .2.1 Válvula reguladora de pressão com escape e comando por controle remoto	<b>Válvula reguladora ou redutora de pressão</b>	Permite obter variações em relação à pressão de entrada. Mantém a pressão secundária substancialmente constante, independente das oscilações na entrada (acima do valor regulado).  Como em 3.5.5.1, mas o valor da pressão de saída está em função da pressão piloto.  Como em 3.5.5.2, o valor da pressão da saída está em função da pressão do controle pilotado.	

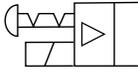
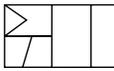
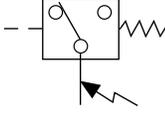
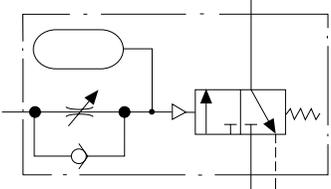
Nº	Denominação	Uso do equipamento, explanação sobre o símbolo	Símbolo
<b>3.6 Robinet de isolamento ou válvula de fechamento</b>			
3.6.1	Robinet de isolamento ou válvula de fechamento		
<b>4.0 Transmissão de energia e condicionamento</b>			
<b>4.1. Fonte de energia</b>			
4.1.1.	<b>Fonte de pressão (alimentação)</b>	Símbolo geral simplificado	
.1	Fonte de pressão hidráulica		
.2	Fonte de pressão pneumática		
4.1.2.	<b>Motor elétrico</b>	Símbolos 1.1.3. da publicação I.E.C. 1172	
4.1.3	<b>Motor térmico</b>		
<b>4.2. Linhas de fluxo e conexões</b>			
4.2.1.	<b>Linhas de fluxo</b>		
.1	Linha de trabalho de retorno, de alimentação		
.2	Linha de pilotagem		
.3	Linha de dreno ou escape		
.4	Tubo flexível	Usado em partes com movimentos.	
.5	Linha elétrica		
4.2.2.	<b>Cruzamento de linhas</b>	Não conectado.	
4.2.3.	<b>Junção de linhas</b>		
4.2.4.	<b>Sangria de ar</b>		
4.2.5.	<b>Orifícios de escape ou de exaustão</b>		
.1	Não provido para conexão	Escape não canalizado, livre, não conectável.	
.2	Provido para conexão	Escape canalizado, rosqueado. Sobre equipamentos ou linhas para tomada de medição.	

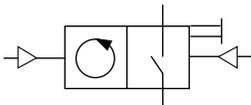
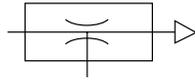
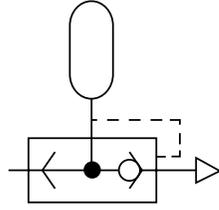
Nº	Denominação	Uso do equipamento, explicação sobre o símbolo	Símbolo
<b>4.2.6.</b>	<b>Tomada de potencial</b>	Os tubos de conexão são representados na posição central.	
.1	Plugado ou bloqueado	As operações com as posições são reduzidas e imaginadas deslocando-se os quadrados sobre o quadro dotado de conexões.	
.2	Com conexão	Sobre equipamentos ou linhas para tomada de medição.	
<b>4.2.7.</b>	<b>Acoplamento de ação rápida (engate rápido)</b>		
.1	Conectado - sem válvula de retenção com abertura mecânica		
.1.1	Desconectado		
.2	Conectado - com dupla retenção e com abertura mecânica		
.2.1	Desconectado		
.3	Conectado - com única retenção e um canal aberto		
.3.1	Desconectado		
<b>4.2.8</b>	<b>Conexão rotativa (união rotativa)</b>	União entre linhas permitindo movimento angular em serviço.	
.1	Com 1 via		
.2	Com 2 vias		
<b>4.2.9.</b>	<b>Silenciador</b>	Elimina o ruído causado pelo ar comprimido quando colocado em exaustão	
<b>4.3 Reservatório</b>			
<b>4.3</b>	<b>Reservatório</b>	Geralmente representado na horizontal.	
<b>4.4. Separador de água</b>			
<b>4.4.1.</b>	<b>Com operação manual "dreno manual"</b>		
<b>4.4.2.</b>	<b>Com drenagem automática</b>		
<b>4.5 Secador</b>			
<b>4.5.</b>	<b>Secador</b>	Equipamento que seca o ar comprimido, por refrigeração, absorção ou adsorção.	
<b>4.6 Filtro</b>			
<b>4.6.</b>	<b>Filtro</b>	Representação geral, elimina as impurezas micrônicas e auxilia na remoção parcial da umidade contida no ar comprimido	

Nº	Denominação	Uso do equipamento, explanação sobre o símbolo	Símbolo
4.6.1.	Com dreno manual		
4.6.2.	Com dreno automático		
<b>4.7 Lubrificador</b>			
4.7.	Lubrificador	Pequena quantidade de óleo lubrificante é adicionada ao ar, quando este passa pelo lubrificador. Evita o desgaste prematuro dos componentes.	
<b>4.8. Unidade de condicionamento</b>			
Consiste em filtro, válvula reguladora de pressão com manômetro e lubrificador. É a última estação de preparação do ar, antes de realizar o trabalho.			
4.8.1.		Símbolo detalhado	
4.8.2.		Símbolo simplificado	
<b>4.9. Trocador de calor</b>			
Aparelho utilizado para aquecimento ou resfriamento de fluido em circulação.			
4.9.1.	Controlador de temperatura	Aparelho que controla a temperatura do fluido, mantendo-a entre dois valores predeterminados. As setas indicam, simbolicamente, a introdução ou dissipação do calor.	
4.9.2.	Resfriador	As setas no losango representam, simbolicamente, a evacuação de calor.	
.1		Sem representação das linhas de fluido refrigerante.	
.2		Com representação das linhas de fluido refrigerante.	
4.9.3.	Aquecedor	As setas do losango indicam, simbolicamente, a introdução de calor.	
<b>5.0 Mecanismo de controle - comandos</b>			
<b>5.1. Componentes mecânicos</b>			
5.1.1.	Eixo rotativo	A seta simboliza a direção de rotação.	
.1	Em uma direção		
.2	Em várias direções		

Nº	Denominação	Uso do equipamento, explicação sobre o símbolo	Símbolo
5.1.2.	<b>Dispositivo de trava</b>	Colocado quando um aparelho é bloqueado em uma posição e sentido determinados.  * Símbolo do meio de acionamento	
5.1.3.	<b>Mecanismo de articulação</b>		
.1	Simple		
.2	Com alavanca transversal		
.3	Com fulcro fixo		
5.1.4.	<b>Trava ou detente</b>	Mantém em posição sistemática um equipamento (válvula direcional, por exemplo).	
<b>5.2. Meios de comando acionamento</b>			
Os símbolos que representam os meios de acionamento, incorporados aos símbolos dos equipamentos de controle, devem ser colocados sobre o quadrado adjacente. Para equipamentos com diversos quadrados de atuação, o acionamento é efetivado pelo quadrado adjacente.			
5.2.1.	<b>Acionamentos manuais (controles musculares)</b>	Símbolo geral (sem indicação do tipo de acionamento)	
.1	Por botão		
.2	Por alavanca		
.3	Por pedal		
5.2.2.	<b>Acionamentos mecânicos</b>		
.1	Por came, apalpador ou pino		
.2	Por mola		
.3	Por rolete		
.4	Por rolete operando somente em um sentido	Gatilho, rolete escamoteável	

Nº	Denominação	Uso do equipamento, explanação sobre o símbolo	Símbolo
<b>5.2.3.</b> .1 .2 .3	<b>Acionamentos elétricos</b> Por solenóide Por solenóide Por motor elétrico	Com uma bobina. Com 2 bobinas agindo em sentidos contrários.	
<b>5.2.4.</b> .1 .1.1 .1.2 .1.3 .2 .2.2 .3	<b>Acionamentos pneumáticos por aplicação ou alívio de pressão</b> Acionamento direto Por aplicação de pressão (piloto positivo) Por alívio de pressão (piloto negativo por despressurização) Por diferencial de áreas Acionamento indireto ou prévio Por alívio de pressão Parte de controle interno	No símbolo, o retângulo maior representa o sinal prioritário. As passagens de comando estão situadas no interior da válvula.	
<b>5.2.5.</b> .1 .2 .3 .4	<b>Acionamentos combinados</b> Por solenóide e piloto positivo Por solenóide e piloto negativo Por botão, piloto positivo e elétrico Por solenóide e piloto positivo ou botão	O piloto da válvula direcional é interno. Quando o solenóide é energizado, o piloto causa o acionamento por pressurização (a válvula direcional que efetua a pilotagem é acionada por solenóide: servocomando). Idem a 5.2.4.1., porém o piloto é despressurizado. O piloto da válvula é acionado pelo solenóide, causando pressurização interna. Com a falta de energia elétrica, o acionamento pode ser efetuado pelo botão.	

Nº	Denominação	Uso do equipamento, explicação sobre o símbolo	Símbolo
.5	Por solenóide e piloto negativo ou botão	Idem a 5.2.4.4., porém causando despressurização.	
.6	Por solenóide e piloto ou botão trava	Pode ser como em 5.2.5.4. ou 5.2.5.5.	
.7	Por solenóide ou piloto positivo	A válvula pode ser acionada, independentemente, por qualquer um dos acionamentos.	
<b>5.2.6.</b>	<b>Centralizações</b>	Mantém a válvula em sua posição central ou neutra, após a ação dos acionamentos ser eliminada.	
.1	Centralização por ar comprimido		
.2	Centralização por mola		
<b>5.2.7.</b>	<b>Símbolo geral</b>	Símbolo explicativo para outros tipos de acionamentos.	
<b>6.0 Equipamentos suplementares</b>			
<b>6.1. Instrumentos de medição</b>			
<b>6.1.1.</b>	<b>Medição de pressão, manômetro e vacuômetro</b>	A posição da conexão em relação ao círculo é indiferente.	
<b>6.1.2.</b>	<b>Medição de temperatura</b>		
.1	Termômetro	Idem a 6.1.1.	
<b>6.1.3.</b>	<b>Medição de fluxo</b>		
.1	Medidor de fluxo (rotâmetro)		
.2	Medidor integral de fluxo (acumulativo)		
<b>6.2. Outros equipamentos</b>			
<b>6.2.1.</b>	<b>Pressostato</b>	Converte um sinal pneumático em um elétrico.	
<b>6.2.2.</b>	<b>Temporizador</b>	Retarda um sinal pneumático.	

Nº	Denominação	Uso do equipamento, explanação sobre o símbolo	Símbolo
6.2.3	Contador	Contagem de ciclos	
6.2.4	Gerador de vácuo		
6.2.5	Expulsor pneumático		







# Parker Hannifin

## Líder global em tecnologias de movimento e controle



### • Aeroespacial

Líder em desenvolvimento, projeto, manufatura e serviços de sistemas de controle e componentes para o mercado aeroespacial e segmentos relacionados com alta tecnologia, alcançando crescimento lucrativo através de excelência no atendimento ao cliente.



### • Automação

Líder no fornecimento de componentes e sistemas pneumáticos e eletromecânicos para clientes em todo o mundo.



### • Climatização e Controles Industriais

Projeta, manufatura e comercializa componentes e sistemas para controle de fluidos para refrigeração, ar-condicionado e aplicações industriais em todo o mundo.



### • Filtração

Projeta, manufatura e comercializa produtos para filtração e purificação, provendo a seus clientes maior valor agregado, com qualidade, suporte técnico e disponibilidade global para sistemas.



### • Fluid Connectors

Projeta, manufatura e comercializa conectores rígidos e flexíveis como mangueiras, conexões e produtos afins para aplicação na condução de fluidos.



### • Hidráulica

Projeta, manufatura e comercializa uma linha completa de componentes e sistemas hidráulicos para fabricantes e usuários de máquinas e equipamentos no segmento industrial e mobil.



### • Instrumentação

Líder global em projeto, manufatura e distribuição de componentes para condução de fluidos em condições críticas para aplicações na indústria de processo, ultra-alta-pureza, médica e analítica.



### • Seal

Executa projeto, manufatura e comercializa vedações industriais, comerciais e produtos afins, oferecendo qualidade superior e satisfação total ao cliente.

## A Parker Hannifin

A Parker Hannifin é uma empresa líder mundial na fabricação de componentes destinados ao mercado de controle do movimento, dedicada a servir seus clientes, prestando-lhes um impecável padrão de atendimento. Classificada como a corporação de número 200 pela revista Fortune, está presente na Bolsa de Valores de Nova York e pode ser identificada pelo símbolo PH. Seus componentes e sistemas somam 3.200 linhas de produtos, os quais têm a função essencial de controlar movimentos em um amplo segmento entre o industrial e o aeroespacial em mais de 1.275 mercados.

A Parker é o único fabricante a oferecer aos seus clientes uma ampla gama de soluções hidráulicas, pneumáticas e eletromecânicas para o controle de movimentos. Possui a maior rede de distribuidores autorizados neste campo de negócios, com mais de 8.200 distribuidores, atendendo a mais de 400.000 clientes em todo o mundo.

## A Missão da Parker

Ser o líder mundial na manufatura de componentes e sistemas para fabricantes e usuários de bens duráveis. Mais especificamente, nós iremos projetar, vender e fabricar produtos para o controle do movimento, vazão e pressão.

Nós alcançaremos crescimento lucrativo através da excelência no serviço ao cliente.

## Informações sobre produto

Os clientes Parker Hannifin no Brasil dispõem de um Serviço de Atendimento ao Cliente - SAC, que lhes prestará informações sobre produtos, assistência técnica e distribuidores autorizados mais próximos, através de uma simples chamada grátis para o número:

 **0800 PARKER H**  
0 8 0 0 7 2 7 5 3 7 4



**Parker Hannifin Ind. Com. Ltda.**

Av. Lucas Nogueira Garcez 2181 - Esperança - 12325-900  
Jacareí - São Paulo - Tel.: 12 3954-5100 - Fax: 12 3954-5262

## Parker Hannifin Filiais

---

### Belo Horizonte - MG

Rua Pernambuco 353 - cj. 306/307  
Funcionários  
30130-150 Belo Horizonte, MG  
Tel.: 31 3261-2566  
Fax: 31 3261-4230  
belohorizonte@parker.com

### Campinas - SP

Rua Tiradentes 289 - sl. 21 e 22  
Guanabara  
13023-190 Campinas, SP  
Tel.: 19 3235-3400  
Fax: 19 3235-2969  
campinas@parker.com

### Jacareí - SP

Av. Lucas Nogueira Garcez 2181  
Esperança  
12325-900 Jacareí, SP  
Tel.: 12 3954-5100  
Fax: 12 3954-5262  
valeparaiba@parker.com

### Joinville - SC

Rua Alexandre Doehler 129 - sl. 701  
Centro  
89201-260 Joinville, SC  
Tel.: 47 3028-9444  
Fax: 47 3028-9444  
joinville@parker.com

### Porto Alegre - RS

Av. Frederico Ritter 1100  
Distrito Industrial  
94930-000 Cachoeirinha, RS  
Tel.: 51 3470-9144  
Fax: 51 3470-9281  
portoalegre@parker.com

### Recife - PE

Rua Santa Edwirges 135  
Bairro do Prado  
50830-220 Recife, PE  
Tel.: 81 2125-8000  
Fax: 81 2125-8009  
recife@parker.com

### Rio de Janeiro - RJ

Av. das Américas 500 - bl. 20 - sl. 233 - Downtown  
Barra da Tijuca  
22640-100 Rio de Janeiro, RJ  
Tel.: 21 2491-6868  
Fax: 21 3153-7572  
riodejaneiro@parker.com

### São Paulo - SP

Rodovia Anhangüera km 25,3  
Perus  
05276-977 São Paulo, SP  
Tel.: 11 3915-8500  
Fax: 11 3915-8516  
saopaulo@parker.com



### Parker Hannifin Ind. Com. Ltda.

Av. Lucas Nogueira Garcez 2181  
Esperança  
12325-900 Jacareí, SP  
Tel.: 12 3954-5100  
Fax: 12 3954-5262  
training.brazil@parker.com  
www.parker.com.br/training

Distribuidor autorizado



Ap. M1001-1 BR - 04/07 - 3500