

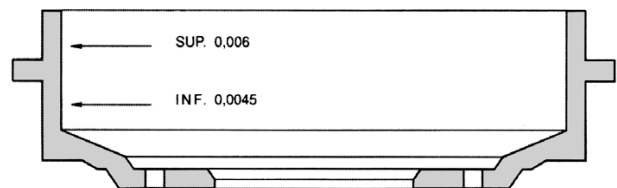
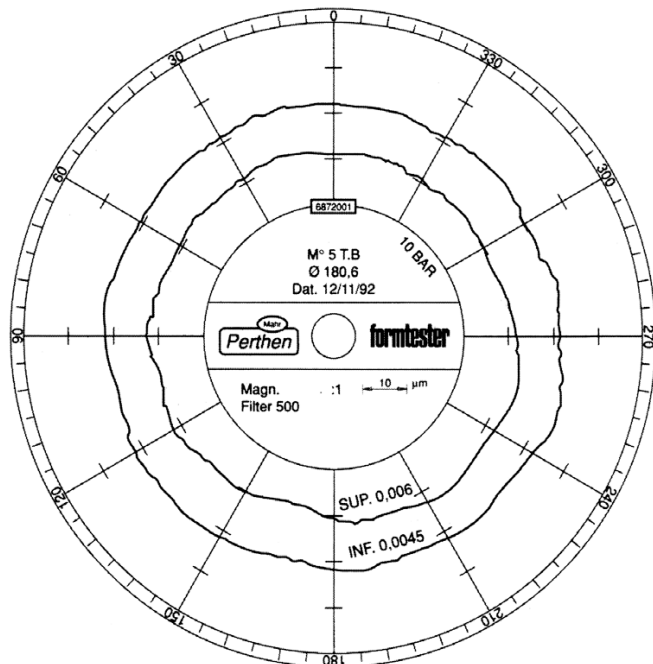
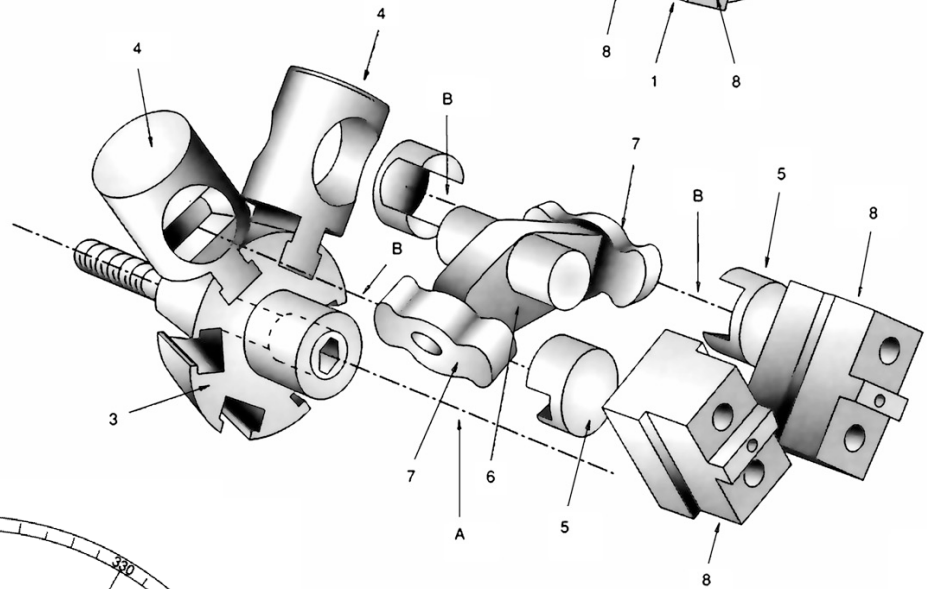
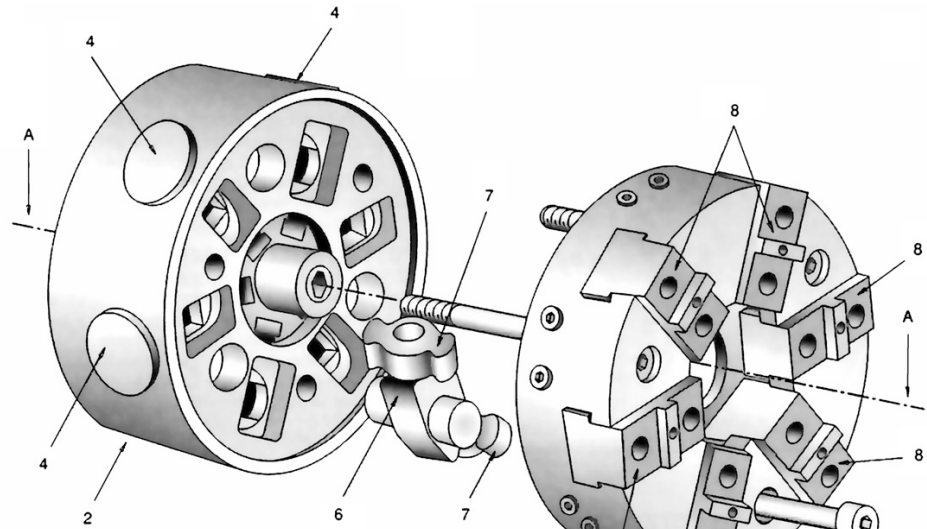
Serie BL-1 BL-2

BL-1 BL-2 series

Autocentranti a comando automatico a 2+2+2 griffe bilanciate
Power chucks with 2+2+2 balanced jaws

- 01 - Corpo autocentrante
- 02 - Corpo posteriore
- 03 - Boccia di comando
- 04 - Falsa griffa di comando
- 05 - Tassello di posizionamento
- 06 - Bilanciere
- 07 - Leva di bilanciamento
- 08 - Falsa griffa

- 01 - Chuck body
- 02 - Rear body
- 03 - Operating bush
- 04 - Operating master jaw
- 05 - Positioning block
- 06 - Equalizer
- 07 - Balancing lever
- 08 - Master jaw



Serie BL-1 BL-2 BL-1 BL-2 series

Autocentranti a comando automatico a 2+2+2 griffe bilanciate
Power chucks with 2+2+2 balanced jaws



APPLICAZIONI CON AUTOCENTRANTI BL

CUSTOM APPLICATION WITH BL CHUCKS

Queste due fotografie illustrano la possibilità, disponendo di guide lineari, di eseguire le griffe e relativi appoggi con doppio diametro di bloccaggio e di appoggio, per la presa di due tamburi freno senza fermo macchina per cambio tipo.

Le griffe inoltre sono sdoppiate per raddoppiare i punti di contatto sull'elemento, che diventano quindi 12.

With linear guides it's possible to make jaws and locators with double clamping and location diameter, for the clamping of two different brake drums without machine stop for part change.

The jaws are splitted to double the contact points (for a total of 12 contact points).



Questa fotografia illustra il bloccaggio interno in prima fase con 2+2+2 griffe dotate di settore di bloccaggio in metallo duro.

This picture shows the internal clamping in the 1st operation with 2+2+2 balanced jaws with a hard metal clamping area.



Con queste configurazioni i tamburi freno (o comunque qualsiasi elemento che soffra di deformazioni/trilobazioni) migliorano la rotondità della pista frenante di almeno 10 volte rispetto all'errore presente nella zona di bloccaggio (es: errore di 0,1 sul diametro esterno, il risultato sarà mediamente di 0,01 sulla fascia frenante).

With this kind of clamping system, the roundness of the brake drums (as of any other part sensitive to deformation or triangulation) is 10 times improved if compared to the error of the clamping area (i.e.: a 0,1 mm error on the external diameter will result in a 0,01 error on the braking area).