

Maintenance & Operating Instructions

For

Dixon DBC & DBS Series Dry Disconnects

Part Numbers

Part #	Aluminum Body	Part #	Stainless Steel Body
DBC61-150	1 1/2" Buna Seal, Alum/SST Internals	DBC71-150	1 1/2" Buna Seal, Stainless Steel
DBC61-200	2" Buna Seal, Alum/SST Internals	DBC71-200	2" Buna Seal, Stainless Steel
DBC62-150	1 1/2" Viton Seal, Alum/SST Internals	DBC72-150	1 1/2" Viton Seal, Stainless Steel
DBC62-200	2" Viton Seal, Alum/SST Internals	DBC72-200	2" Viton Seal, Stainless Steel
DBC63-150	1 1/2" PTFE/Kalrez Seal, Alum/SST Internals	DBC72-200-GL	2" Viton Seal, Stainless Steel Greaseless
DBC63-200	2" PTFE/Kalrez Seal, Alum/SST Internals	DBC73-150	1 1/2" PTFE Encapsulated Viton/Kalrez Seal, Stainless Steel
DBC64-150	1 1/2" EPDM Seal, Alum/SST Internals	DBC73-200	2" PTFE Encapsulated Viton/Kalrez Seal, Stainless Steel
DBC64-200	2" EPDM Seal, Alum/SST Internals	DBC74-150	1 1/2" EPDM Seal, Stainless Steel
DBC66-200	2" Kalrez/PTFE Seal, Alum/SST Internals	DBC74-200	2" EPDM Seal, Stainless Steel
DBS61-200	2" Buna Seal, Alum/SST Internals, 90° Swivel	DBC76-150	1 1/2" Kalrez/PTFE Seal, Stainless Steel
DBS62-200	2" Viton Seal, Alum/SST Internals, 90° Swivel	DBC76-200	2" Kalrez/PTFE Seal, Stainless Steel
DBS63-200	2" PTFE/Kalrez Seal, Alum/SST Internals, 90° Swivel	DBC77-150	1 1/2" PTFE Encapsulated Viton/Kalrez Seal, Stainless Steel
		DBC77-200	2" PTFE Encapsulated Viton/Kalrez Seal, Stainless Steel
		DBC77-150-GL	1 1/2" PTFE Encapsulated Viton/Kalrez Seal, Stainless Steel - Greaseless
		DBC77-200-GL	2" PTFE Encapsulated Viton/Kalrez Seal, Stainless Steel - Greaseless

For Sales & Service Contact

USA:

Dixon Bayco USA
 Chestertown, Maryland
 Phone: 410-778-2000
 Fax: 410-778-4702
 Toll Free: 800-355-1991
 E-mail: dixonbayco@dixonvalve.com
www.dixonbayco.com

Canada:

Dixon Group Canada Limited
 Innisfil (Barrie), Ontario
 Phone: 705-436-1125
 Fax: 705-436-6251
 Toll Free: 877-963-4966
 E-mail: isales@dixongroupcanada.com
www.dixongroupcanada.com

Mexico:

Dixva, S. de R.L. de C.V.
 Monterrey, N.L.
 Phone: 01-800-00-DIXON (34966)
 Fax: 01-81-8354-8197
 E-mail: contactenos@dixonvalve.com.mx
www.dixonvalve.com

Europe:

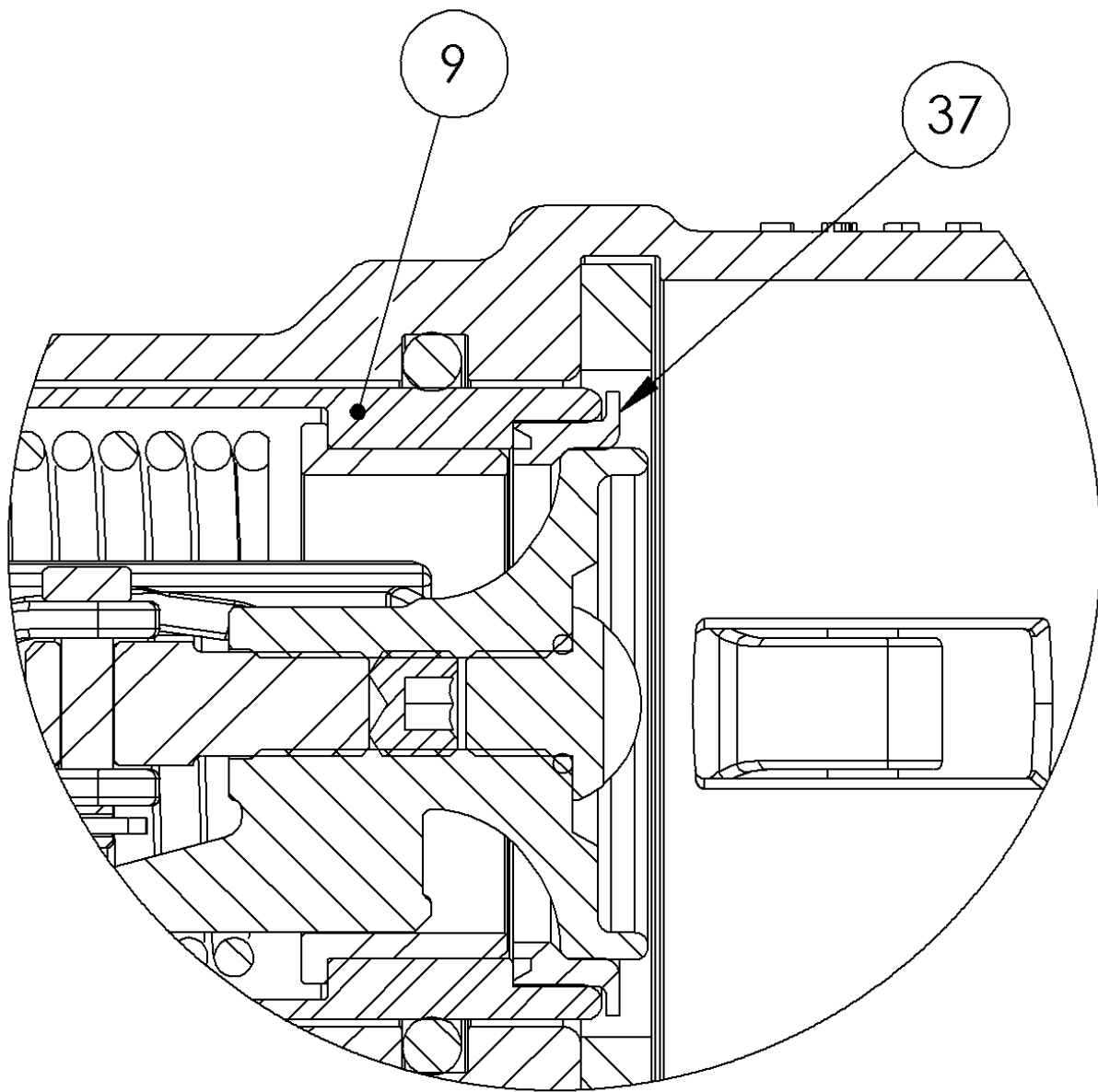
Dixon Group Europe Ltd
 Preston, England
 Phone: +44 (0)1772 323529
 Fax: +44 (0)1772 314664
 E-mail: enquiries@dixoneurope.co.uk
www.dixoneurope.co.uk

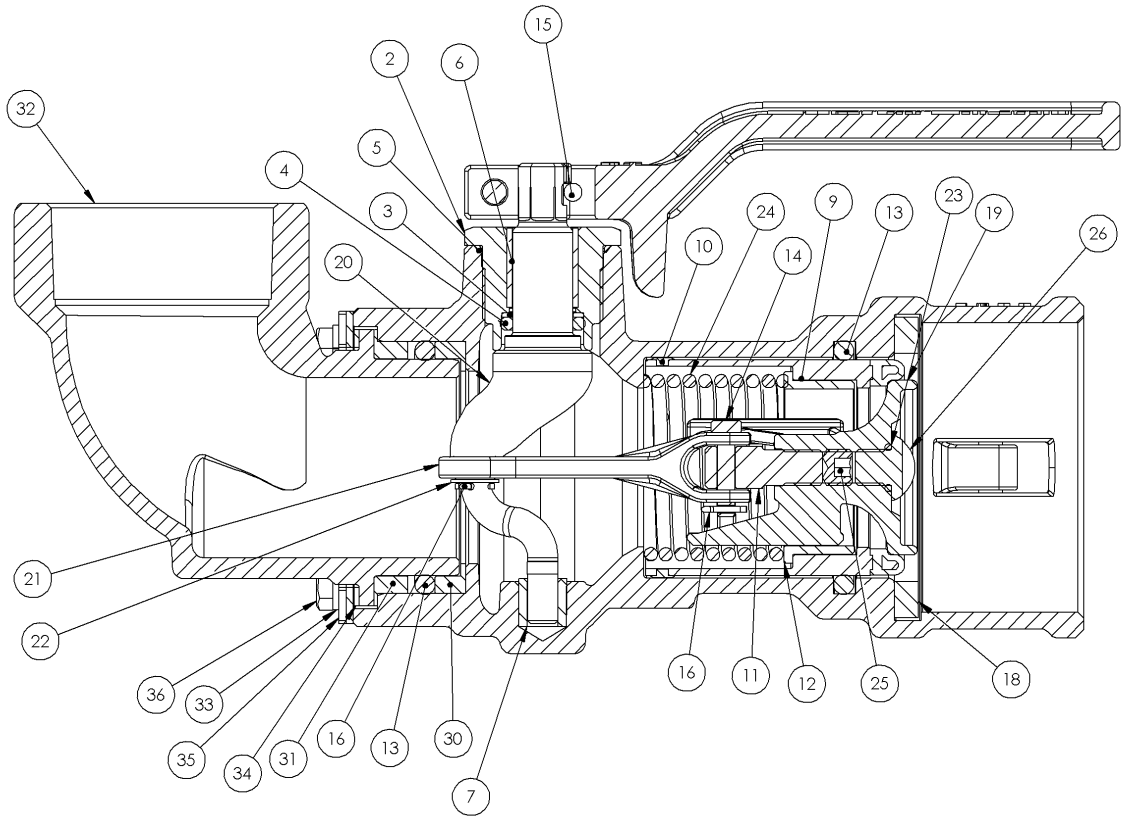
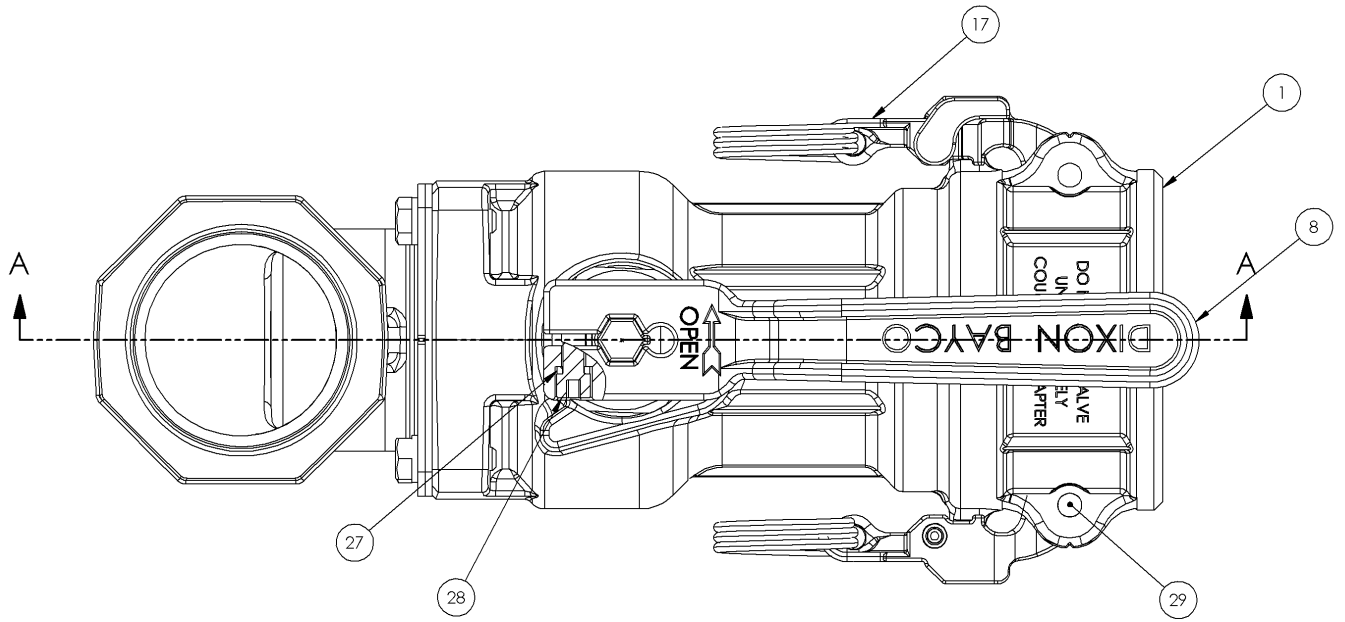
Asia Pacific:

Dixon (Asia Pacific) Pty Ltd
 Wingfield, South Australia
 Phone: +61 8 8202 6000
 Fax: +61 8 8202 6099
 E-mail: enquiries@dixonvalve.com.au
www.dixonvalve.com.au



The Right Connection™





BASIC UNIT

OPERATING INSTRUCTIONS:

These products are designed to operate as Dry Disconnect cam and groove couplings. They are to be used in place of standard cam and groove couplings when it is desired to prevent product from spilling from the fittings upon disconnect. This product is not intended to be the primary flow control or flow shut off device. Just as with standard cam and groove fittings, it is intended that a flow control and flow shutoff valve will be installed in the system.

To use these fittings, attach the coupler to the mating adapter by opening the two cam arms, sliding the coupler over the mating adapter and closing the two cam arms. This operation is similar to using standard cam and groove fittings. Make certain that both cam arms are fully closed and locked.

To open the fittings, rotate the lever on the coupler approximately 190° counterclockwise until it moves into an over center position and remains in place. At this time, the flow control valve can be opened to transfer product.

After the product has been transferred, close the flow control valve, then rotate the coupler lever clockwise until it returns to its over center closed position and remains in place. Unlock the cam arms and rotate them to the open position using the pull rings for assistance as required. If the coupler lever will not remain in the closed position on its own, do not disengage the cam arms until the piping system and hoses have been drained.

Care must be taken in the design of the piping system to avoid trapping liquid between a shut off valve and a Dry Disconnect Coupler or Adapter. If liquid is trapped in this manner and the temperature increases, the pressure in the closed volume will rise dramatically and the Dry Disconnect fitting will be damaged.

DISASSEMBLY INSTRUCTIONS:

1. If your unit is a DBS series coupler (it has a swivel on the end), remove the four screws that hold the FLANGE RETAINERS in place.
2. Remove the four FLANGE RETAINER plates and pull the SWIVEL TAIL from the BODY.
3. Remove MAIN GASKET from BODY. If MAIN GASKET is a PTFE Encapsulated style, it is acceptable to leave the MAIN GASKET in place.
4. Insert a BLANK ADAPTER (an adapter end from a DBA style Dry Disconnect Adapter) into the coupler and close and lock the CAM ARMS.
5. Remove the COTTER PIN from the CAM SHAFT and discard.
6. Remove the PIN from the LEVER by driving out with a hammer and punch.
7. Remove the SCREW from the side of the LEVER.

8. Remove the LEVER from the CAM SHAFT. It may be necessary to gently pry the LEVER from the CAM SHAFT using the blade of a screwdriver. It may also be helpful to insert the blade of a screwdriver into the slot of the LEVER to spread the LEVER open.
9. Unthread the STUFFING BOX from the BODY. Take care not to scratch the sealing surfaces inside of the STUFFING BOX
10. You may remove and discard the O-RING on the STUFFING BOX as well as the BEARING if these are items that are being replaced due to wear. The BEARING is pressed in place so you will need to use a pin with shoulder to remove the BEARING.
11. Manually manipulate and rotate the CAM SHAFT while disengaging from the LINK. Take care not to loose the WASHER as it comes off of the end of the CAM SHAFT. It may be helpful to rotate the LINK using needle nose pliers while disengaging from the CAM SHAFT.
12. Remove the CAM SHAFT from the BODY taking care not to scratch the sealing surface of the CAM SHAFT.
13. Slide the POPPET with LINK attached out through the BLANK ADAPTER. Take care not to scratch the sealing and guide surfaces of the POPPET. If you are replacing the O-RING under the head of the SCREW in the POPPET, then remove the SCREW from the POPPET and discard the O-RING.
14. The final step is to remove the SEAL CYLINDER. Follow these instructions carefully to avoid injury and damage to the product. Keep your face and head off to the side of the open end of the coupler body. DO NOT look directly down into the POPPET area of the coupler. If the SEAL CYLINDER is released un-expectedly, injury will result.
 - a. Manually press the BLANK ADAPTER into the BODY. If you removed the GASKET per the steps above, you will feel the BLANK ADAPTER move away from the CAM ARMS. Maintain 30 to 35 pounds of force against the BLANK ADAPTER to prevent the SPRING from suddenly ejecting the SEAL CYLINDER.
 - b. While still maintaining the 30 to 35 pounds of force against the SEAL CYLINDER, unlock the two CAM ARMS and rotate and hold in the open position using your fingers and thumb of the hand not pressing down on the BLANK ADAPTER.
 - c. With the two CAM ARMS held open, slowly decrease the holding force on the BLANK ADAPTER allowing it to move out of the BODY.
 - d. WARNING, the guide BUTTONS on the SEAL CYLINDER may temporarily catch on the O-RING that seals the SEAL CYLINDER. DO NOT remove all holding force on the BLANK ADAPTER until the guide BUTTONS are free and clear of the SEAL CYLINDER O-RING.
 - e. If the guide BUTTONS prevent the SEAL CYLINDER from releasing from the BODY, gently move the SEAL CYLINDER in an orbital fashion while pressing the SEAL CYLINDER down into the BODY and then allowing it to come back into contact with the O-RING.
 - f. If you are unable for any reason to remove the SEAL CYLINDER, depress the SEAL CYLINDER back into the BODY and re-secure the BLANK ADAPTER using the CAM ARMS. Never allow a partially disassembled unit to remain unattended. The SEAL CYLINDER could be ejected from the body unexpectedly and cause injury.

15. Remove the SEAL CYLINDER and SPRING from the BODY. If you are repairing the SEAL CYLINDER NOSE SEAL, discard the SEAL CYLINDER if it has a molded on NOSE SEAL. If the NOSE SEAL is a separate PTFE piece, then just the PTFE NOSE SEAL needs to be discarded.
16. Remove and discard the BUSHING inside of the SEAL CYLINDER if it is worn, it needs to be replaced. Remove and discard the guide BUTTONS on the outside of the SEAL CYLINDER if they need to be replaced.
17. Remove the O-RING in the BODY that seals the SEAL CYLINDER if it is being replaced. A small brass hook may be used to extract this seal. Take care not to scratch the sealing surfaces inside of the O-RING groove or the SEAL CYLINDER bore.

REASSEMBLY INSTRUCTIONS:

Prior to reassembly, inspect all components for damage especially scratches to the sealing surfaces. Pay close attention to the BODY, POPPET, SEAL CYLINDER, STUFFING BOX, and CAM SHAFT. If you are re-using any seals, inspect them to make sure there are no cracks or locations showing wear. When in doubt, it is often better to replace a seal at this stage rather than tear the unit down again.

CAUTION: All lubricants used in the assembly of Dry Disconnects must be compatible with the seal material used and also with the commodity being transferred through these fittings.

1. Assemble two CAM ARMS to the BODY using two pins. Position the CAM ARMS between the ears in the BODY and hammer two pins through the holes in the BODY ears and CAM ARMS.
2. Attach the LINK to the YOKE using the PIN and COTTER PIN. Flare the end of the COTTER PIN completely.
3. Thread the YOKE, with LINK attached, into the POPPET a few turns and loosely insert the SET SCREW into the POPPET.
4. Press BEARING into STUFFING BOX using red Loctite #277 on the BEARING prior to pressing into place. Take care not to get the Loctite on the inside of the BEARING.
5. Install the O-RING over the STUFFING BOX threads and seat against the hex shoulder.
6. Insert the BACKUP RING into the STUFFING BOX.
7. Lubricate the STUFFING BOX O-RING and insert into the STUFFING BOX.
8. Press new guide BUTTONS into the outside diameter of the SEAL CYLINDER and apply a liberal coating of grease to the SEAL CYLINDER outside diameter.
 - a. If unit uses a PTFE NOSE SEAL, insert that NOSE SEAL into the end of the SEAL CYLINDER.
9. Insert the BUSHING inside of the SEAL CYLINDER.

10. Insert the SEAL CYLINDER O-RING into the groove in the BODY. Apply a liberal coating of grease to the O-RING and to the bore of the BODY where the SEAL CYLINDER will be placed.
 - a. If the unit uses a PTFE O-RING, take care not to crease the O-RING when inserting it into the BODY groove. The O-RING should be lubricated and inserted into the BODY bore such that the O-RING goes past the groove. Then the O-Ring is pulled back up into the groove and worked around until it is in the groove.
11. Place the SPRING and assembled SEAL CYLINDER into the BODY.
12. Center the BLANK ADAPTER on the SEAL CYLINDER and while holding the CAM ARMS open, press the SEAL CYLINDER into the BODY using an orbital motion to ease the SEAL CYLINDER BUTTONS past the O-RING in the BODY.
13. While holding the SEAL CYLINDER securely against the SPRING force, close and lock the CAM ARMS. You can now release the force on the BLANK ADAPTER
14. Insert the POPPET, with YOKE and LINK attached, through the opening in the BLANK ADAPTER and into the SEAL CYLINDER.
15. Insert the CAM SHAFT through the STUFFING BOX opening in the BODY and insert the end of the CAM SHAFT through the hole in the LINK. You may need to rotate and move the POPPET up and down in the BODY and rotate the CAM SHAFT in order to get the end of the CAM SHAFT through the hole in the LINK.
16. Insert the WASHER onto the end of the CAM SHAFT after it has passed through the LINK and then insert the CAM SHAFT into the bearing in the BODY.
17. If the BODY is stainless steel, apply "Never Seize" to the STUFFING BOX threads. Install the assembled STUFFING BOX over the end of the CAM SHAFT and tighten into the BODY. Take care not to damage the O-RING in the STUFFING BOX as it slides onto the CAM SHAFT.
18. Install the LEVER onto the hex end of the CAM SHAFT. The small projection on the CAM SHAFT hex, points toward the portion of the LEVER that your hand will grip.
19. Insert the GROOVE PIN into the hole in the LEVER until it has gone past the gap in the LEVER and into the hole on the opposite side of the LEVER. Do not hammer the pin into place at this time.
20. Slide the LOCK WASHER over the LEVER SCREW and apply "Never Seize" to the LEVER SCREW.
21. Install the SCREW into the LEVER and tighten firmly to squeeze the LEVER against the hex of the CAM SHAFT.
22. Hammer the GROOVE PIN into the LEVER until flush.
23. Turn the coupler so that you can look into the open end nearest the LEVER.

24. Slide the Washer that was installed onto the CAM SHAFT such that it is up against the Link.
25. Insert the COTTER PIN into the hole in the CAM SHAFT and using the LEVER to rotate the CAM SHAFT as needed, completely flair the COTTER PIN.
26. Adjust the POPPET by rotating the LEVER to the open position and rotating the POPPET left or right to increase or decrease the compression on the SEAL CYLINDER. The POPPET is properly adjusted when the seal on the SEAL CYLINDER is just barely separated from the face of the BLANK ADAPTER (about 1/32") when the coupler LEVER is rotated to the closed position. There will be a noticeable 'over center' feel to the lever as it enters its closed position. The LEVER should stay closed when rotated to its closed position. If it does not, open the LEVER and readjust the POPPET by threading it down further into the BODY then repeat this step.
27. With the POPPET correctly adjusted, tighten the SET SCREW in the POPPET securely against the YOKE. This is necessary to prevent the POPPET from rotating out of adjustment.
28. Install the O-RING under the head of the POPPET SCREW. Apply "Never Seize" to the SCREW and tighten into the POPPET
29. With the coupler in the closed position, unlock and open the CAM ARMS and remove the BLANK ADAPTER
30. Install the main GASKET.
31. While holding the coupler BODY firmly, push the LEVER towards the open position and allow the coupler to open itself using the spring force against the SEAL CYLINDER. The coupler should 'snap' to the open without delay and the SEAL CYLINDER movement should remain in contact with the POPPET movement. If the SEAL CYLINDER separates from the POPPET or if the movement is 'sluggish', do not return this unit to service.
32. If your unit is a DBS series coupler (it has a swivel on the end), assemble the two BEARINGS to the SWIVEL TAIL with the O-RING between the two BEARINGS.
33. Assemble the split WASHER to the SWIVEL TAIL so that it is on the opposite side of the metal flange from the previously installed BEARINGS.
34. Liberally apply grease to the BEARINGS and O-RING and also to the bore in the BODY and then push the SWIVEL TAIL into the BODY.
35. Install two FLANGE RETAINERS onto the square BODY flange. Install two more FLANGE RETAINERS on top of the previously installed FLANGE RETAINERS and position them 90° from the first two FLANGE RETAINERS such that the gaps between the FLANGE RETAINERS do not line up.
36. Apply "Never Seize" to four SCREWS with LOCK WASHERS and install through the holes in the FLANGE RETAINERS and into the body and tighten.

TEST PROCEDURE:

The procedure for testing these products involves applying pressure to the coupler, submerging the coupler under water and checking for the appearance of bubbles. Generally the appearance of bubbles indicates a leak and is cause for rejection. There is often trapped air in various parts of the unit so the tester needs to make sure that the bubbles being seen are a leak (a steady repeating bubbling pattern) and not merely trapped air being released.

CAUTION: Safety glasses must always be worn when using compressed air for any testing.

CAUTION: Never rotate the LEVER to the open position while the coupler is under pressure and not coupled to a Dry Disconnect Adapter. This action can cause the LEVER to rapidly rotate and cause injury.

1. Install a test plug with air line adapter into the threaded end of the coupler.
2. With LEVER in closed position, pressurize the coupler to between 3 P.S.I.G. and 5 P.S.I.G. Submerge under water and check for leaks. (Low Pressure Closed)
3. Remove pressure and rotate LEVER to the open position.
4. Pressurize the coupler to between 3 P.S.I.G. and 5 P.S.I.G. Submerge under water and check for leaks. (Low Pressure Open)
5. Increase pressure to 30 P.S.I.G. while still under water and check for leaks. (High Pressure Open)
6. Remove pressure, remove unit from water and close LEVER.
7. Pressurize the unit to 30 P.S.I.G. Submerge under water and check for leaks. (High Pressure Closed)
8. Remove all pressure from the coupler and remove from the water.
9. Install a Dry Disconnect Adapter equipped with a plug in its threaded end. Make sure both CAM ARMS are closed and locked.
10. Rotate the LEVER to its open position and apply between 3 P.S.I.G. and 5 P.S.I.G. to the coupler.
11. Submerge under water and check for leaks at the MAIN GASKET. (Coupler to Adapter interface) DO NOT CLOSE LEVER!
12. Increase pressure to 30 P.S.I.G. while still under water and check for leaks at the MAIN GASKET. (Coupler to Adapter interface) DO NOT CLOSE LEVER!

13. Remove all pressure from the coupler. Remove from the water. Disconnect the air line from the test plug in the coupler.

14. Rotate the Lever to the closed position.

15. Unlock and open the CAM ARMS and remove the Dry Disconnect Adapter.

REPAIR KITS:

REPAIR PARTS KITS FOR CAM AND GROOVE DRY DISCONNECT COUPLERS (DBC & DBS SERIES)

BASE KIT #	SIZE	REPAIR KIT	QTY	ITEM #	DESCRIPTION	ADDITIONAL DESCRIPTION
ALL SEALS						
DBCX1 BUNA-N	150	RK1	1	4	O-RING	STUFFING BOX TO CAM SHAFT
				5	O-RING	STUFFING BOX TO BODY
				13	O-RING	SEAL CYL TO BODY
				18	GASKET	MAIN CAM & GROOVE GASKET
				23	O-RING	POPPET SCREW SEAL
DBCX1 BUNA-N	200	RK1	1	4	O-RING	STUFFING BOX TO CAM SHAFT
				5	O-RING	STUFFING BOX TO BODY
				13	O-RING	SEAL CYL TO BODY
				18	GASKET	MAIN CAM & GROOVE GASKET
				23	O-RING	POPPET SCREW SEAL
DBCX2 VITON	150	RK1	1	4	O-RING	STUFFING BOX TO CAM SHAFT
				5	O-RING	STUFFING BOX TO BODY
				13	O-RING	SEAL CYL TO BODY
				18	GASKET	MAIN CAM & GROOVE GASKET
				23	O-RING	POPPET SCREW SEAL
DBCX2 VITON	200	RK1	1	4	O-RING	STUFFING BOX TO CAM SHAFT
				5	O-RING	STUFFING BOX TO BODY
				13	O-RING	SEAL CYL TO BODY
				18	GASKET	MAIN CAM & GROOVE GASKET
				23	O-RING	POPPET SCREW SEAL
DBCX3 PTFE & CHEMRAZ	150	RK1	1	4	O-RING	STUFFING BOX TO CAM SHAFT
				5	O-RING	STUFFING BOX TO BODY
				13	O-RING	SEAL CYL TO BODY
				18	GASKET	MAIN CAM & GROOVE GASKET
				23	O-RING	POPPET SCREW SEAL
DBCX3 PTFE & CHEMRAZ	200	RK1	1	4	O-RING	STUFFING BOX TO CAM SHAFT
				5	O-RING	STUFFING BOX TO BODY
				13	O-RING	SEAL CYL TO BODY
				18	GASKET	MAIN CAM & GROOVE GASKET
				23	O-RING	POPPET SCREW SEAL

SEAL CYLINDER

DBC61	150	RK2	1	9	SEAL CYL
ALUM & BUNA			1	12	BUSHING
			6	10	BUTTONS
DBC61	200	RK2	1	9	SEAL CYL
ALUM & BUNA			1	12	BUSHING
			6	10	BUTTONS
DBC62	150	RK2	1	9	SEAL CYL
ALUM & VITON			1	12	BUSHING
			6	10	BUTTONS
DBC62	200	RK2	1	9	SEAL CYL
ALUM & VITON			1	12	BUSHING
			6	10	BUTTONS
DBC71	150	RK2	1	9	SEAL CYL
SST & BUNA			1	12	BUSHING
			6	10	BUTTONS
DBC71	200	RK2	1	9	SEAL CYL
SST & BUNA			1	12	BUSHING
			6	10	BUTTONS
DBC72	150	RK2	1	9	SEAL CYL
SST & VITON			1	12	BUSHING
			6	10	BUTTONS
DBC72	200	RK2	1	9	SEAL CYL
SST & VITON			1	12	BUSHING
			6	10	BUTTONS
DBCX3	150	RK2	1	37	NOSE SEAL
PTFE			1	12	BUSHING
			6	10	BUTTONS
DBCX3	200	RK2	1	37	NOSE SEAL
PTFE			1	12	BUSHING
			6	10	BUTTONS

MAIN GASKET

DBCX1	150	RK3	1	18	GASKET	MAIN CAM & GROOVE GASKET
BUNA-N						
DBCX1	200	RK3	1	18	GASKET	MAIN CAM & GROOVE GASKET
BUNA-N						
DBCX2	150	RK3	1	18	GASKET	MAIN CAM & GROOVE GASKET
VITON						

DBCX2 VITON	200	RK3	1	18	GASKET	MAIN CAM & GROOVE GASKET
DBCX3 PTFE-SI	150	RK3	1	18	GASKET	MAIN CAM & GROOVE GASKET
DBCX3 PTFE-SI	200	RK3	1	18	GASKET	MAIN CAM & GROOVE GASKET

LINK & YOKE SUB ASSY

DBCXX	150	RK4	1	14	LINK RIVET	
			2	16	COTTER PIN	
			1	22	WASHER	
			1	21	LINK	
			1	11	YOKE	
DBCXX	200	RK4	1	14	LINK RIVET	
			2	16	COTTER PIN	
			1	22	WASHER	
			1	21	LINK	
			1	11	YOKE	

STUFFING BOX

DBCXX	150	RK5	1	2	STUFFING BOX	
			1	6	BEARING	PRESSED IN STUFFING BOX
			1	5	O-RING	STUFFING BOX TO BODY
DBCXX	200	RK5	1	2	STUFFING BOX	
			1	6	BEARING	PRESSED IN STUFFING BOX
			1	5	O-RING	STUFFING BOX TO BODY

LEVER (HANDLE)

DBCXX	150	RK6	1	8	LEVER	
			1	15	GROOVE PIN	
			1	27	LOCKWASHER	
			1	28	SCREW	
DBCXX	200	RK6	1	8	LEVER	
			1	15	GROOVE PIN	
			1	27	LOCKWASHER	
			1	28	SCREW	

CAM SHAFT

DBCXX	150	RK7	1	20	CAM SHAFT	
			1	16	COTTER PIN	
			1	22	WASHER	

DBCXX	200	RK7	1	20	CAM SHAFT	
			1	16	COTTER PIN	
			1	22	WASHER	

MAIN SPRING

DBCXX	150	RK8	1	24	SPRING	
DBCXX	200	RK8	1	24	SPRING	

POPPET

DBCXX	150	RK9	1	19	POPPET	
			1	26	SCREW	ROUND HEAD
			1	25	SET SCREW	
			1	23	O-RING	
DBCXX	200	RK9	1	19	POPPET	
			1	26	SCREW	ROUND HEAD
			1	25	SET SCREW	
			1	23	O-RING	

DIXON WARRANTY:

For Warranty Information, please refer to the inside back cover of the latest Dixon Catalogue.

Waste Disposal

"Kalrez" perfluoroelastomer semi-finished parts and shapes generally may be disposed of by landfill or incineration, but any disposal method selected must be in accordance with applicable federal, state/provincial and local regulations. If incineration is employed, the incinerator must be capable of scrubbing out acidic combustion products. Note: Semi-finished parts and shapes made from compounds 1058 and 3065 contain lead oxide and particular requirements may apply (see, e.g., 40 C.F.R. 261.24). A waste generator should perform a waste characterization before disposing and manage and dispose in accordance with all potentially applicable laws and regulations including the Resource Conservation and Recovery Act.

Entretien & Mode d'emploi

pour

Raccords rapides pour transfère sécurisés Dixon série DBC & DBS de 1 1/2" et 2"

# De la pièce	Pièce en Aluminium	# De la pièce	Pièce en Acier Inoxydable
DBC61-150	Joint de Buna de 1 1/2", Intérieur Alum/SS	DBC71-150	Joint de Buna de 1 1/2" en Acier Inoxydable
DBC61-200	Joint de Buna de 2", Intérieur Alum/SS	DBC71-200	Joint de Buna de 2" en Acier Inoxydable
DBC62-150	Joint de Viton de 1 1/2", Intérieur Alum/SS	DBC72-150	Joint de Viton de 1 1/2" en Acier Inoxydable
DBC62-200	Joint de Viton de 2", Intérieur Alum/SS	DBC72-200	Joint de Viton de 2" en Acier Inoxydable
DBC63-150	Joint de Silicone/Kalrez de 1 1/2", Intérieur Alum/SS	DBC72-200-GL	Joint de Viton de 2" en Acier Inoxydable sans graisse
DBC63-200	Joint de Silicone/Kalrez de 2", Intérieur Alum/SS	DBC73-150	Joint de Silicone/Kalrez avec PTFE encapsulé de 1 1/2" en Acier Inoxydable
DBC64-150	Joint de EPMD de 1 1/2", Intérieur Alum/SS	DBC73-200	Joint de Silicone/Kalrez avec PTFE encapsulé de 1 1/2" en Acier Inoxydable
DBC64-200	Joint de EPMD de 2", Intérieur Alum/SS	DBC74-150	Joint de EPMD de 1 1/2" en Acier Inoxydable
DBC66-150	Joint de PTFE/Kalrez de 1 1/2", Intérieur Alum/SS	DBC74-200	Joint de EPMD de 2" en Acier Inoxydable
DBC66-200	Joint de PTFE/Kalrez de 2", Intérieur Alum/SS	DBC76-150	Joint de Kalrez/PTFE de 1 1/2" en Acier Inoxydable
DBC67-150	Joint de Viton/Kalrez de 1 1/2", Intérieur Alum/SS	DBC76-200	Joint de Kalrez/PTFE de 2" en Acier Inoxydable
DBC67-200	Joint de Viton/Kalrez de 2", Intérieur Alum/SS	DBC77-150	Joint de Viton/Kalrez avec PTFE encapsulé de 1 1/2" en Acier Inoxydable
DBS61-200	Joint de Buna de 2", Intérieur Alum/SS, pivot de 90°	DBC77-200	Joint de Viton/Kalrez avec PTFE encapsulé de 2" en Acier Inoxydable
DBS62-200	Joint de Viton de 2", Intérieur Alum/SS, pivot de 90°	DBC77-150-GL	Joint de Viton/Kalrez avec PTFE encapsulé de 1 1/2" en Acier Inoxydable sans graisse
DBS63-200	Joint de PTFE/Kalrez de 2", Intérieur Alum/SS, pivot de 90°	DBC77-200-GL	Joint de Viton/Kalrez avec PTFE encapsulé de 2" en Acier Inoxydable sans graisse

Pour vente & service contactez

E-U:

Dixon Bayco USA
 Chestertown, Maryland
 Téléphone: 410-778-2000
 Fax: 410-778-4702
 Sans frais: 800-355-1991
 E-mail: dixonbayco@dixonvalve.com
www.dixonbayco.com

Canada:

Dixon Group Canada Limited
 Innisfil (Barrie), Ontario
 Téléphone: 705-436-1125
 Fax: 705-436-6251
 Sans frais: 877-963-4966
 E-mail: isales@dixongroupcanada.com
www.dixongroupcanada.com

Mexique:

Dixva, S. de R.L. de C.V.
 Monterrey, N.L.
 Téléphone: 01-800-00-DIXON (34966)
 Fax: 01-81-8354-8197
 E-mail: contactenos@dixonvalve.com.mx
www.dixonvalve.com

Europe:

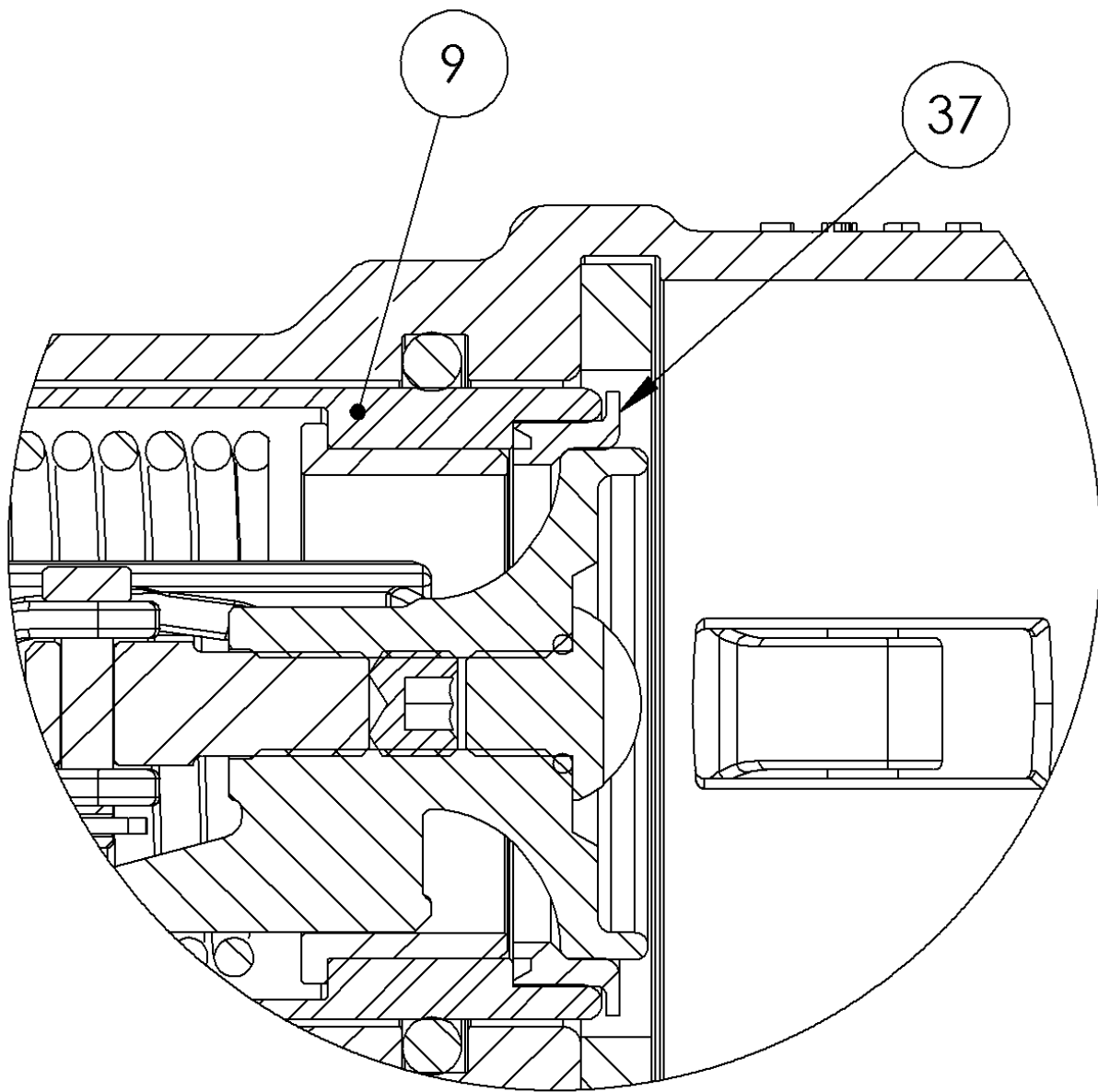
Dixon Group Europe Ltd
 Preston, England
 Téléphone: +44 (0)1772 323529
 Fax: +44 (0)1772 314664
 E-mail: enquiries@dixoneurope.co.uk
www.dixoneurope.co.uk

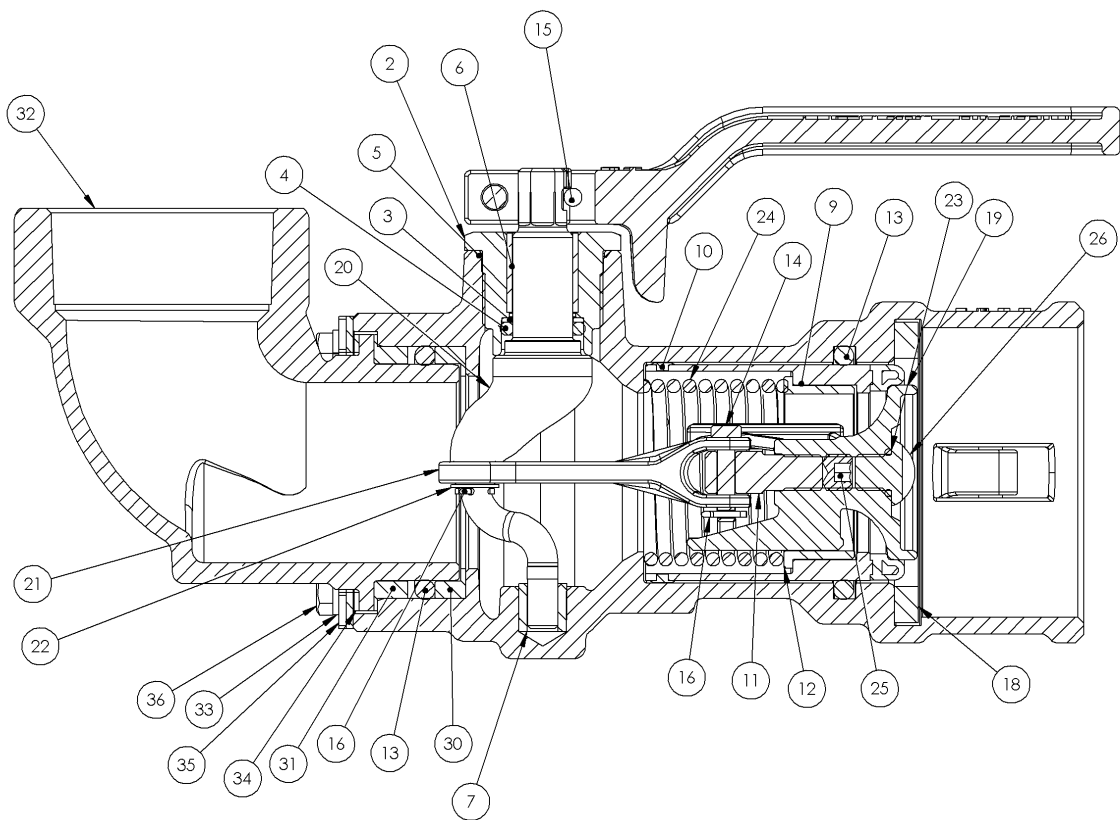
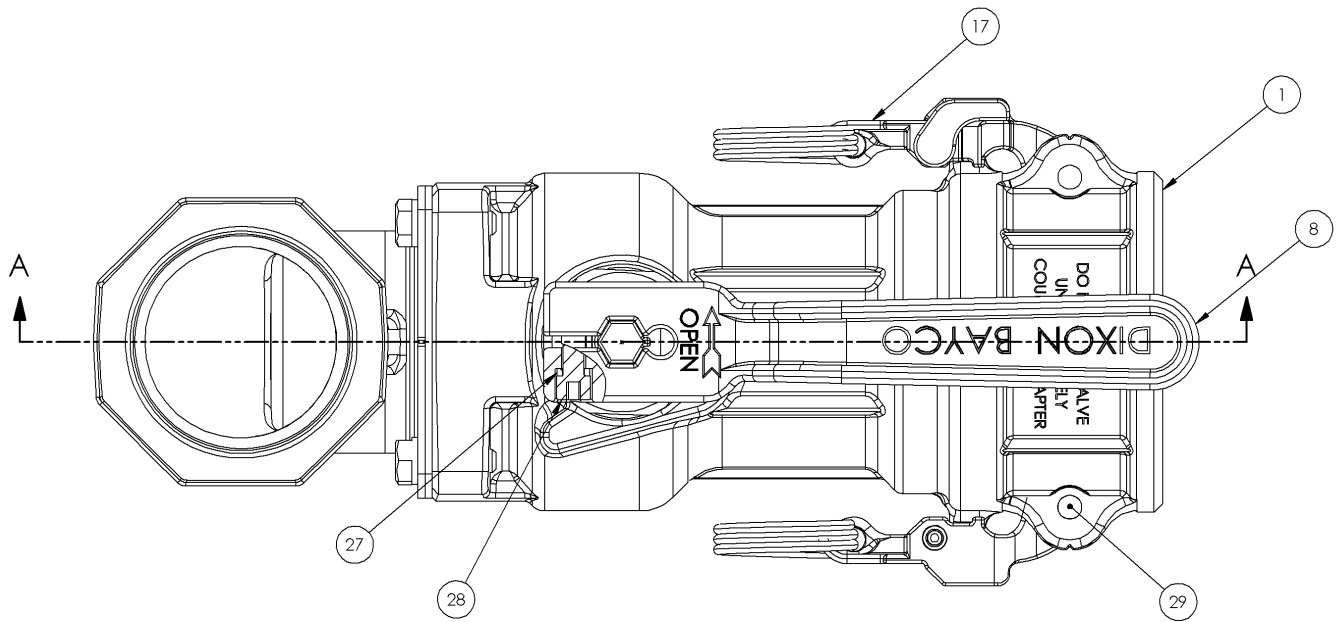
Asie et Pacifique:

Dixon (Asia Pacific) Pty Ltd
 Wingfield, South Australia
 Téléphone: +61 8 8202 6000
 Fax: +61 8 8202 6099
 E-mail: enquiries@dixonvalve.com.au
www.dixonvalve.com.au



The Right Connection™





MODÈLE DE BASE

INSTRUCTION DE FONCTIONNEMENT:

Ces produits sont conçus pour fonctionner comme des raccords rapides came et groove pour des transfères sécurisés et les raccords. Ils doivent être utilisés à la place des raccords came & groove lorsqu'on veut empêcher des renversements pendant les déconnexions. Ce produit n'est pas conçu pour être le contrôle de débit primaire ou un appareil d'arrêt de débit. Tout comme les raccords came et groove standards, il est prévu qu'un contrôle de débit et une valve d'arrêt seront installés dans le système.

Pour utiliser ses raccords, attachez le raccord de l'adaptateur d'accouplement avec l'adaptateur en ouvrant les deux bras de came, glissez le coupleur sur l'adaptateur et en fermant des deux bras de came. Cette opération est similaire à l'utilisation d'un raccord came and groove. Assurez-vous que les deux bras soient fermés et verrouillés.

Pour ouvrir les raccords, tournez le levier sur le coupleur à approximativement 190° au sens contraire des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'il soit déplacé dans une position par-dessus le centre et qu'il reste en place. À ce point, la valve de contrôle de débit peut être ouverte pour transfère de produit.

Après que le produit ait été transféré, fermez la valve de contrôle de débit, ensuite tournez le levier du coupleur au sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'il retourne dans une position par-dessus le centre et reste en place. Débarrez les bras de came et tournez-les dans la position ouverte en utilisant les anneaux comme assistance si nécessaire. Si le levier du coupleur ne reste pas en position fermée seul ne relâchez pas les bras de came jusqu'à ce que le système de tuyauterie et le boyau soient vidés.

Des précautions doivent être prises dans la conception de la tuyauterie pour éviter de piéger les liquides entre la valve de fermeture et le coupleur ou l'adaptateur pour transfère sécurisés ou l'adaptateur. Si le liquide est piégé et la température augmente, la pression augmentera énormément et le raccord rapide pour transfère sécurisé pourrait être endommagé.

INSTRUCTIONS DE DÉSASSEMBLAGE:

1. Si votre unité est un coupleur de la série DBS (il a un pivot au bout), retirez les quatre vis qui retiennent les bride de retenu en place.
2. Retirez les quatre plaques de la bride de retenu et retirez l'arrière du pivot hors du corps de l'unité.
3. Retirez le joint d'étanchéité principal de la pièce. Si le joint principal est d'un style en PTFE encapsulé, il est acceptable de laisser le joint principal en place.
4. Insérez un adaptateur dans le coupleur et fermez et verrouiller les bras de came.
5. Retirez la goupille de l'arbre de came et jetez-la.
6. Retirez la goupille du levier en utilisant un marteau et un poinçon.
7. Retirez la vis sur le côté du levier.

8. Retirez le levier de l'arbre de came. Il pourrait être nécessaire de soulever doucement le levier de l'arbre de came en utilisant la lame d'un tournevis. Il pourrait être utile d'insérer la lame d'un tournevis dans la fente du levier pour répandre ouvrir le levier dans une position ouverte.
9. Dévissez le presse-étoupe de la pièce. Faites attention pour ne pas graver les surfaces d'étanchéité à l'intérieur du presse-étoupe.
10. Vous pouvez retirer et jeter le joint torique du presse étoupe ainsi que le roulement, si ce sont des éléments qui sont remplacés en raison de l'usure. Le roulement est enfoncé en place de façon que vous devriez utiliser une épingle pour enlever le roulement.
11. Manipulez manuellement et tournez l'arbre de came en relâchant le lien. Faites attention pour ne pas perdre la rondelle car elle se détache du bout de l'arbre pour came. Il peut être utile de faire tourner le lien à l'aide d'une pince à bec tout en relâchant l'arbre de came.
12. Retirez l'arbre de came de la pièce en prenant soin de ne pas égratigner la surface d'étanchéité de l'arbre de came.
13. Faites glisser le clapet avec lien attachés à travers l'adaptateur vide. Faites attention à ne pas égratigner la surface d'étanchéité la surface de guidage du clapet. Si vous aller remplacer le joint torique sous la tête de la vis dans le clapet, retirez la vis du clapet et jetez le joint torique.
14. La dernière étape est de retirez le joint cylindrique. Suivez ces instructions pour éviter des blessures ou endommager le produit. Gardez votre visage et votre tête sur le coté de l'extrémité ouverte de la pièce. Ne regardez pas directement vers le bas dans la zone clapet du coupleur. Si le joint torique est libéré de façon inattendue, un accident pourrait en résulter.
 - a. Insérez manuellement sur l'adaptateur dans la pièce. Si vous retirez le joint comme sur l'étape ci-dessus, vous sentirez l'adaptateur s'éloigner des bras de came. Gardez 30 à 35 livres de force contre l'adaptateur pour empêcher au ressort d'éjecter le joint cylindrique.
 - b. En gardant 30 à 35 livres de force contre le joint cylindrique, débarrez les deux bras de came and tournez-les et gardez-les en position ouverte en utilisant l'autre main pour appuyer sur l'adaptateur.
 - c. Avec les deux bras de came ouvert, diminuez doucement la force de maintien de l'adaptateur pour lui permettre de sortir de la pièce.
 - d. **AVERTISSEMENT**, les boutons de guidage sur le joint cylindrique peuvent temporairement accrocher le joint torique qui scelle le joint cylindrique. Ne retirez pas toutes la force de maintien sur l'adaptateur jusqu'à ce que les boutons de guidages soient libres du joint torique du joint cylindrique.
 - e. Si les boutons de guidages empêchent les joints cylindriques de sortir de la pièce, déplacez doucement le joint cylindrique de manière orbitale en appuyant sur le joint cylindrique dans la pièce et en lui permettant de revenir en contact avec le joint torique.
 - f. Si pour n'importe quelle raison vous ne pouvez pas enlever le joint cylindrique, appuyez sur le joint torique dans la pièce et refixer l'adaptateur en utilisant les bras de came. Ne laisser jamais une pièce partiellement démonté sans surveillance. Le joint torique pourrait s'éjecter de façon inattendue et causer un accident.

15. Retirez le joint cylindrique et le ressort de la pièce. Si vous réparez un joint du nez du joint cylindrique jetez le joint cylindrique s'il a un joint moulé sur le nez. Si le joint du nez est une pièce en PTFE indépendant, dans ce cas seulement le joint du nez devrait être jeté.
16. Enlevez et jetez la bague à l'intérieur du joint cylindrique si elle est usée, remplacez-la. Enlevez et jetez les boutons de guidages à l'extérieur du joint cylindre s'ils doivent être remplacés.
17. Retirez le joint torique de la pièce qui scelle le joint cylindrique (si on le remplace). Un petit crochet de laiton peut être utilisé pour extraire le joint. Faites attention à ne pas égratigner la surface d'étanchéité à l'intérieur du joint torique ou l'alésage du joint cylindrique.

INSTRUCTIONS DE RÉASSEMBLAGE:

Avant le réassemblage, inspectez tous les composants pour des dommages spécialement les égratignures sur les surfaces d'étanchéité. Si vous utilisez les mêmes joints, inspectez-les pour des fissures ou des signes d'usures. En cas de doute, il est souvent préférable de remplacer un joint à ce stade plutôt que de démonter la pièce de nouveau.

ATTENTION: Tous les lubrifiants utilisés dans l'assemblé des raccords rapides pour transfère sécurisés doivent être compatible avec le matériel des joints utilisés et aussi avec les produits qui sont transféré.

1. Assemblez 2 bras de came sur la pièce en utilisant 2 goupilles. Positionnez les bras de came entre les oreilles sur la pièce et frappez avec un marteau les goupilles dans les trous des oreilles et des bras de came de la pièce.
2. Attachez les liens au joug en utilisant la goupille et le goupille cylindrique. Évaser le bout de la goupille cylindrique complètement.
3. Vissez le joug avec le lien attaché au clapet et insérez sans serrer la vis de calage clapet.
4. Appuyez le roulement sur le presse-étoupe en utilisant du Loctite rouge #277. Assurez-vous de ne pas appliqué du Loctite à l'intérieur du roulement.
5. Installez le joint torique sur les filets du presse-étoupe et placez-le sur l'épaule hexagone.
6. Insérez l'anneau de secours (supplémentaire) dans le presse-étoupe.
7. Lubrifiez le joint torique du presse-étoupe et insérez-le dans le presse-étoupe.
8. Placez les nouveaux boutons de guidages sur le diamètre extérieur du joint cylindrique et appliquez une bonne couche de graisse sur le diamètre extérieur du joint cylindrique.
 - a. Si la pièce contient un joint du nez en PTFE, insérez ce joint du nez au bout du joint cylindrique.
9. Insérez la bague à l'intérieur du joint cylindrique.

10. Insérez le joint torique du joint cylindrique dans la rainure de la pièce. Appliquez une bonne couche de graisse sur le joint torique et sur l'alésage ou le joint cylindrique sera remplacé.
 - a. Si la pièce contient un joint torique de PTFE, assurez-vous de ne pas plier le joint torique lorsque vous l'insérez dans la rainure. Le joint torique devrait être lubrifié et inséré dans l'alésage de façon que le joint torique dépasse la rainure. Assurez-vous que le joint torique soit correctement inséré dans la rainure.
11. Placez le ressort et assemblez le joint cylindrique assemblé dans la pièce.
12. Centrez l'adaptateur sur le joint cylindrique en tenant les bras de came ouvert et pousser en même temps le joint cylindrique dans la pièce en utilisant une motion orbitale pour faciliter les boutons du joints cylindrique à dépasser le joint torique dans la pièce.
13. En tenant le joint cylindrique de façon sécuritaire contre la tension du ressort, fermez et verrouillez les bras de came. Vous pouvez maintenant relâcher la force sur l'adaptateur vide.
14. Insérez le clapet avec le joug et le lien attaché, à travers l'ouverture de l'adaptateur et dans le joint cylindrique.
15. Insérez l'arbre de came à travers l'ouverture du presse-étoupe dans la pièce et insérez le bout de l'arbre de came dans le trou du lien. Vous pourriez avoir besoin de tourner et de bouger le clapet de haut en bas et de tourner l'arbre de came pour pouvoir le mettre dans le trou du lien.
16. Insérez la rondelle au bout de l'arbre de came après qu'il ait passé à travers le lien et ensuite insérez l'arbre de came dans le roulement de la pièce.
17. Si la pièce est en acier inoxydable appliquez un lubrifiant anti-grippant sur les filets du presse-étoupe. Installez le presse-étoupe assemblé sur le bout de l'arbre de came et serrez-le sur la pièce. Assurez vous de ne pas endommagé le joint torique dans le presse-étoupe lorsqu'il glisse sur l'arbre de came.
18. Installez le levier sur le bout hexagone sur l'arbre de came. La petite partie hexagone qui sort de la pièce, pointe vers la partie du levier que votre main tiendra.
19. Insérez la goupille rainurée dans le petit trou du levier jusqu'à ce quelle dépasse la brèche du levier et dans le trou au sens opposé su levier. Ne frappez pas la goupille avec un marteau à ce point.
20. Glissez la rondelle de verrouillage sur la vis du levier et appliquer un lubrifiant anti-grippant sur la vis
21. Installez la vis dans le levier et serrez-la fermement sur le levier contre l'hexagone de l'arbre de la came.
22. Frappez la goupille rainurée dans le levier avec un marteau jusqu'à l'alignement.
23. Tournez le coupleur de façon que vous puissiez regarder dans l'ouverture la plus proche du levier.

24. Glissez la rondelle qui a été installée sur l'arbre de came de façon qu'elle soit appuyée sur le lien.
25. Insérez la goupille rainurée dans le trou de l'arbre de came et en utilisant le levier tournez le bras de came au besoin, écartez la goupille rainurée complètement.
26. Ajustez le clapet en tournant le levier vers la position ouverte et tournez le clapet à gauche ou droite pour augmenter ou diminuer la compression sur le joint cylindrique. Le clapet est correctement ajusté lorsque le joint sur le joint cylindrique est à peine séparé de la face de l'adaptateur (environ 1/32") lorsque le levier du coupleur est tourné vers la position fermée. Le levier ne sera pas centré lorsqu'il sera sur la position fermée. Le levier devrait rester fermé. Sinon, ouvrez-le et réajustez le clapet en le vissant dans la pièce, ensuite répétez cette étape.
27. Avec le clapet correctement ajusté, serrez la vis de réglage dans le clapet en toute sécurité contre le joug. Ceci est nécessaire pour empêcher le clapet de se désajuster.
28. Installez un joint torique sous la tête de la vis du clapet. Appliquez un lubrifiant anti-grippant sur la vis et vissez-la sur le clapet.
29. Avec le coupleur dans la position fermée, débarrez et ouvrez les bras de came et retirez l'adaptateur vide.
30. Installez le joint principal.
31. En tenant le coupleur de façon ferme, poussez le levier vers la position ouverte et permettez au coupleur de s'ouvrir en utilisant la force du ressort contre le joint cylindrique. Le coupleur devrait s'ouvrir immédiatement et le mouvement du joint cylindrique devrait rester en contact avec le mouvement du clapet. Si le joint cylindrique se sépare du clapet ou si le mouvement est lent ne mettez pas cette pièce en service.
32. Si votre pièce est un coupleur de la série DBS (avec bout pivotant), assemblez les deux roulements sur la queue du pivot avec un joint torique entre les 2 roulements.
33. Assemblez la rondelle divisée sur la queue du pivot de façon qu'il soit sur le côté opposé de la bride de métal du roulement installé précédemment.
34. Appliquez une bonne couche de graisse sur le roulement et le joint torique aussi sur l'alésage de la pièce ensuite poussez la queue du pivot dans la pièce.
35. Installez 2 attaches pour brides sur la bride carrée de la pièce. Installez deux attaches additionnelles au dessus de la bride installée précédemment et positionnez-les à 90° des 2 premières attaches pour brides de façon que l'écart entre les attaches pour brides ne soient pas alignés.
36. Appliquez un lubrifiant anti-grippant sur les quatre vis avec des rondelles de verrouillage et installez-les à travers les trous des attaches pour bride et dans la pièce et vissez-les.

PROCÉDURE DE VÉRIFICATION:

La procédure de vérification de ces produits implique appliquez une pression sur le coupleur, submergez le coupleur sous l'eau et vérifiez s'il y a des bulles. Généralement la présence des bulles indique une fuite et doit être remplacé ou réparé. Il y a souvent de l'air piégé dans différentes parties de la pièce, le testeur doit s'assurer que les bulles viennent d'une fuite (bulles continues) et pas simplement de l'air piégé qui se libère.

ATTENTION: Des lunettes de sécurité doivent être portées lors de l'utilisation d'air comprimé pour des tests.

ATTENTION: Ne tournez jamais le levier dans la position ouverte lorsque le coupleur est sous pression et pas accouplé avec un adaptateur à transfert sécurisé. Cette action peut causer au levier de tourner rapidement et causer un accident.

1. Installez une prise de test avec un adaptateur à conduit d'air dans la partie fileté du coupleur.
2. Avec le levier dans la position fermé, pressurisez le coupleur entre 3 P.S.I.G. et 5 P.S.I.G. Submergez-le sous l'eau et vérifiez pour des fuites. (pression faible fermée)
3. Enlevez la pression et tournez le levier sur la position ouverte.
4. Pressurisez le coupleur entre 3 P.S.I.G. et 5 P.S.I.G. Submergez-le sous l'eau et vérifiez pour des fuites. (pression faible ouverte)
5. Augmentez la pression à 30 P.S.I.G. en le gardant sous l'eau vérifiez si il y a des fuites. (pression élevée ouverte)
6. Enlevez la pression, retirez la pièce de l'eau et fermez le levier.
7. Pressurisez la pièce à 30 P.S.I.G. Submergez sous l'eau et vérifiez pour des fuites. (pression élevée fermé)
8. Retirez toute la pression du coupleur et enlevez le de l'eau.
9. Installez un adaptateur à raccord rapide pour transfert sécurisé avec une prise dans l'extrémité fileté. Assurez-vous que les deux bras de came sont fermés et verrouillés.
10. Tournez le levier sur la position ouverte et appliquez une pression entre 3 P.S.I.G. et 5 P.S.I.G. sur le coupleur.
11. Submergez sous l'eau et vérifiez pour des fuites au joint principal. **NE FERMEZ PAS LE LEVIER!**
12. Augmentez la pression à 30 P.S.I.G. sous l'eau et vérifiez pour des fuites au joint principal. **NE FERMEZ PAS LE LEVIER!**

13. Enlevez toute la pression du coupleur. Enlevez-le de l'eau. Déconnectez le conduit d'air de la prise d'essai dans le coupleur.

14. Tournez le levier sur la position fermée.

15. Débarrez et ouvrez les bras de came et retirez l'adaptateur pour raccord rapide pour transfère sécurisé.

TROUSSES DE RÉPARATION:

TROUSSE DE RÉPARATION POUR PIÈCE DE CAME & GROOVE À RACCORD RAPIDE POUR TRANSFÈRE SÉCURISÉ (SÉRIE DBC & DBS)

# DE TROUSSE DE BASE	GRANDEUR	TROUSSE DE RÉPARATION	# DE LA	PIÈCE	DESCRIPTION	DESCRIPTION ADDITIONNELLE
TOUS LES JOINTS						
DBCX1 BUNA-N	150	RK1	1	4	JOINT TORIQUE CAME	PRESSE-ÉTOUPE DANS L'ARBRE DE LA
			1	5	JOINT TORIQUE PRESSE-ÉTOUPE SUR LA PIÈCE	
			1	13	JOINT TORIQUE JOINT CYLINDRIQUE À LA PIÈCE	
			1	18	JOINT D'ÉTANCHÉITÉ	JOINT PRINCIPAL DE LA CAME & GROOVE
			1	23	JOINT TORIQUE JOINT POUR VIS À CLAPET	
DBCX1 BUNA-N	200	RK1	1	4	JOINT TORIQUE CAME	PRESSE-ÉTOUPE DANS L'ARBRE DE LA
			1	5	JOINT TORIQUE PRESSE-ÉTOUPE SUR LA PIÈCE	
			1	13	JOINT TORIQUE JOINT CYLINDRIQUE À LA PIÈCE	
			1	18	JOINT D'ÉTANCHÉITÉ	JOINT PRINCIPAL DE LA CAME & GROOVE
			1	23	JOINT TORIQUE JOINT POUR VIS À CLAPET	
DBCX2 VITON	150	RK1	1	4	JOINT TORIQUE CAME	PRESSE-ÉTOUPE DANS L'ARBRE DE LA
			1	5	JOINT TORIQUE PRESSE-ÉTOUPE SUR LA PIÈCE	
			1	13	JOINT TORIQUE JOINT CYLINDRIQUE À LA PIÈCE	
			1	18	JOINT D'ÉTANCHÉITÉ	JOINT PRINCIPAL DE LA CAME & GROOVE
			1	23	JOINT TORIQUE JOINT POUR VIS À CLAPET	
DBCX2 VITON	200	RK1	1	4	JOINT TORIQUE CAME	PRESSE-ÉTOUPE DANS L'ARBRE DE LA
			1	5	JOINT TORIQUE PRESSE-ÉTOUPE SUR LA PIÈCE	
			1	13	JOINT TORIQUE JOINT CYLINDRIQUE À LA PIÈCE	
			1	18	JOINT D'ÉTANCHÉITÉ	JOINT PRINCIPAL DE LA CAME & GROOVE
			1	23	JOINT TORIQUE JOINT POUR VIS À CLAPET	
DBCX3 PTFE & CHEMRAZ	150	RK1	1	4	JOINT TORIQUE CAME	PRESSE-ÉTOUPE DANS L'ARBRE DE LA
			1	5	JOINT TORIQUE PRESSE-ÉTOUPE SUR LA PIÈCE	
			1	13	JOINT TORIQUE JOINT CYLINDRIQUE À LA PIÈCE	
			1	18	JOINT D'ÉTANCHÉITÉ	JOINT PRINCIPAL DE LA CAME & GROOVE
			1	23	JOINT TORIQUE JOINT POUR VIS À CLAPET	

			1	23	JOINT TORIQUE JOINT POUR VIS À CLAPET
					PRESSE-ÉTOUPE DANS L'ARBRE DE LA
DBCX3	200	RK1	1	4	JOINT TORIQUE CAME
PTFE &			1	5	JOINT TORIQUE PRESSE-ÉTOUPE SUR LA PIÈCE
CHEMRAZ			1	13	JOINT TORIQUE JOINT CYLINDRIQUE À LA PIÈCE
			1	18	JOINT D'ÉTANCHÉITÉ JOINT PRINCIPAL DE LA CAME & GROOVE
			1	23	JOINT TORIQUE JOINT POUR VIS À CLAPET

JOINT CYLINDRIQUE

DBC61	150	RK2	1	9	JOINT CYLINDRIQUE
ALUM & BUNA			1	12	BAGUE
			6	10	BOUTONS
DBC61	200	RK2	1	9	JOINT CYLINDRIQUE
ALUM & BUNA			1	12	BAGUE
			6	10	BOUTONS
DBC62	150	RK2	1	9	JOINT CYLINDRIQUE
ALUM & VITON			1	12	BAGUE
			6	10	BOUTONS
DBC62	200	RK2	1	9	JOINT CYLINDRIQUE
ALUM & VITON			1	12	BAGUE
			6	10	BOUTONS
DBC71	150	RK2	1	9	JOINT CYLINDRIQUE
SST & BUNA			1	12	BAGUE
			6	10	BOUTONS
DBC71	200	RK2	1	9	JOINT CYLINDRIQUE
SST & BUNA			1	12	BAGUE
			6	10	BOUTONS
DBC72	150	RK2	1	9	JOINT CYLINDRIQUE
SST & VITON			1	12	BAGUE
			6	10	BOUTONS
DBC72	200	RK2	1	9	JOINT CYLINDRIQUE
SST & VITON			1	12	BAGUE
			6	10	BOUTONS
DBCX3	150	RK2	1	37	JOINT DU NEZ
PTFE			1	12	BAGUE
			6	10	BOUTONS

DBCX3	200	RK2	1	37	JOINT DU NEZ
PTFE			1	12	BAGUE
			6	10	BOUTONS

JOINT PRINCIPAL

DBCX1 BUNA-N	150	RK3	1	18	JOINT D'ÉTANCHÉITÉ	JOINT PRINCIPAL DE LA CAME & GROOVE
DBCX1 BUNA-N	200	RK3	1	18	JOINT D'ÉTANCHÉITÉ	JOINT PRINCIPAL DE LA CAME & GROOVE
DBCX2 VITON	150	RK3	1	18	JOINT D'ÉTANCHÉITÉ	JOINT PRINCIPAL DE LA CAME & GROOVE
DBCX2 VITON	200	RK3	1	18	JOINT D'ÉTANCHÉITÉ	JOINT PRINCIPAL DE LA CAME & GROOVE
DBCX3 PTFE-SI	150	RK3	1	18	JOINT D'ÉTANCHÉITÉ	JOINT PRINCIPAL DE LA CAME & GROOVE
DBCX3 PTFE-SI	200	RK3	1	18	JOINT D'ÉTANCHÉITÉ	JOINT PRINCIPAL DE LA CAME & GROOVE

LIENS & JOUGS SOUS ASSEMBLÉES

DBCXX	150	RK4	1	14	RIVET DE LIEN
			2	16	GOUPILLE
			1	22	RONDELLE
			1	21	LIEN
			1	11	JOUG
DBCXX	200	RK4	1	14	RIVET DE LIEN
			2	16	GOUPILLE
			1	22	RONDELLE
			1	21	LIEN
			1	11	JOUG

PRESSE-ÉTOUPE

DBCXX	150	RK5	1	2	PRESSE-ÉTOUPE
			1	6	ROULEMENT PRESSÉ DANS LE PRESSE-ÉTOUPE
			1	5	JOINT TORIQUE PRESSE-ÉTOUPE SUR LA PIÈCE
DBCXX	200	RK5	1	2	PRESSE-ÉTOUPE
			1	6	ROULEMENT PRESSÉ DANS LE PRESSE-ÉTOUPE
			1	5	JOINT TORIQUE PRESSE-ÉTOUPE SUR LA PIÈCE

LEVIER (MANCHE)

DBCXX	150	RK6	1	8	LEVIER
			1	15	GOUPILLE
			1	27	RONDELLE DE VERROUILLAGE
			1	28	VIS

DBCXX	200	RK6	1	8	LEVIER
			1	15	GOUPILLE RAINURÉE
			1	27	RONDELLE DE VERROUILLAGE
			1	28	VIS

ARBRE DE LA CAME

DBCXX	150	RK7	1	20	ARBRE DE LA CAME
			1	16	GOUPILLE
			1	22	RONDELLE

DBCXX	200	RK7	1	20	ARBRE DE LA CAME
			1	16	GOUPILLE
			1	22	RONDELLE

RESSORT PRINCIPAL

DBCXX	150	RK8	1	24	RESSORT
-------	-----	-----	---	----	---------

DBCXX	200	RK8	1	24	RESSORT
-------	-----	-----	---	----	---------

CLAPET

DBCXX	150	RK9	1	19	CLAPET
			1	26	VIS TÊTE RONDE
			1	25	VIS FIXÉ
			1	23	JOINT TORIQUE

DBCXX	200	RK9	1	19	CLAPET
			1	26	VIS TÊTE RONDE
			1	25	VIS FIXÉ
			1	23	JOINT TORIQUE

GARANTIE DIXON:

Pour plus d'informations complètes sur la garantie, s'il vous plait se référer à la couverture intérieure de la dernière page du dernier catalogue Dixon.

Élimination des déchets

"Kalrez" perfluoroélastomère pièces et formes semi-fini peuvent généralement être éliminé par enfouissement ou incinération, mais toutes les méthodes d'élimination doivent être confirmées avec les règlements fédéraux, provinciaux et locaux. Si l'incinération est employée, l'incinérateur doit être capable de laver des produits de combustions acides. Note: Les produits semi-finis et les pièces de formes à partir de 1058 et composés 3065 contiennent de l'oxyde de plomb et des besoins particuliers peuvent être appliqués (voir, ex : 40 C.F.R. 261.24). Un générateur de déchets devrait procéder à une caractérisation des déchets avant de les éliminer et gérer et disposer en conformité avec toutes les lois et règlements applicables, incluant les ressources de conservation et recovery act.