

MAINTENANCE & OPERATING INSTRUCTIONS

For
DIXON DBC 3" SERIES DRY DISCONNECTS
Model Numbers

Aluminum

DBC61-300.....3" Buna Seal, Alum / SST Internals
DBC62-300.....3" Viton Seal, Alum / SST Internals
DBC63-300.....3" PTFE & Kalrez Seals, Alum / SST Internals
DBC64-300.....3" EPDM Seal, Alum / SST Internals
DBC69-300.....3" Viton-B Seal, Alum / SST Internals

Stainless Steel

DBC71-300.....3" Buna Seal, Stainless Steel
DBC72-300.....3" Viton Seal, Stainless Steel
DBC73-300.....3" PTFE Encapsulated Silicone & Kalrez Seal, Stainless Steel
DBC74-300.....3" EPDM Seal, Stainless Steel
DBC76-300.....3" Kalrez & PTFE Seals, Stainless Steel
DBC77-300.....3" PTFE Encapsulated Viton & Kalrez Seal, Stainless Steel
DBC77-300-GL..3" PTFE Encapsulated Viton & Kalrez Seal, Stainless Steel, Greaseless
DBC79-300.....3" Viton-B Seal, Stainless Steel

U S A:

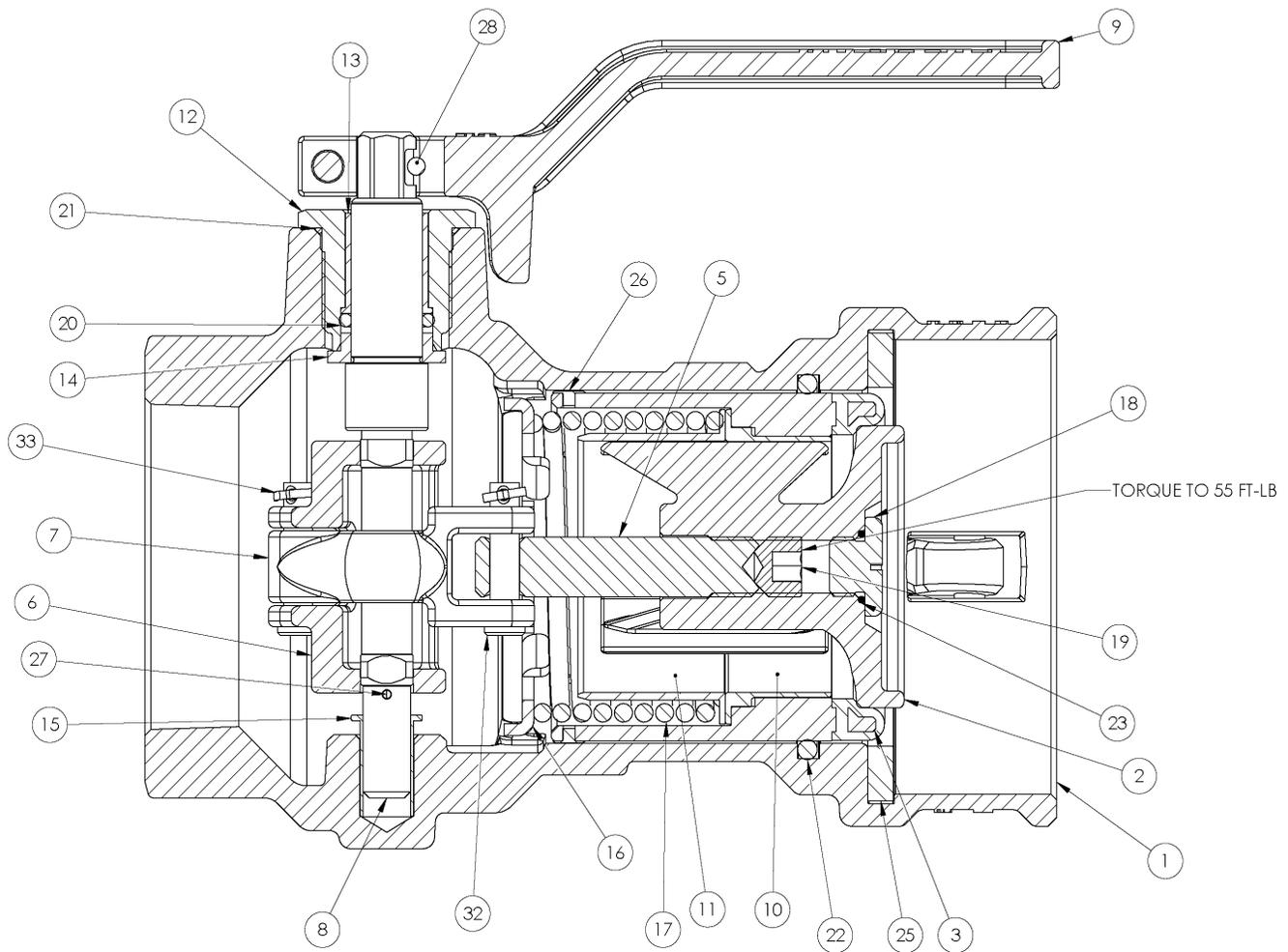
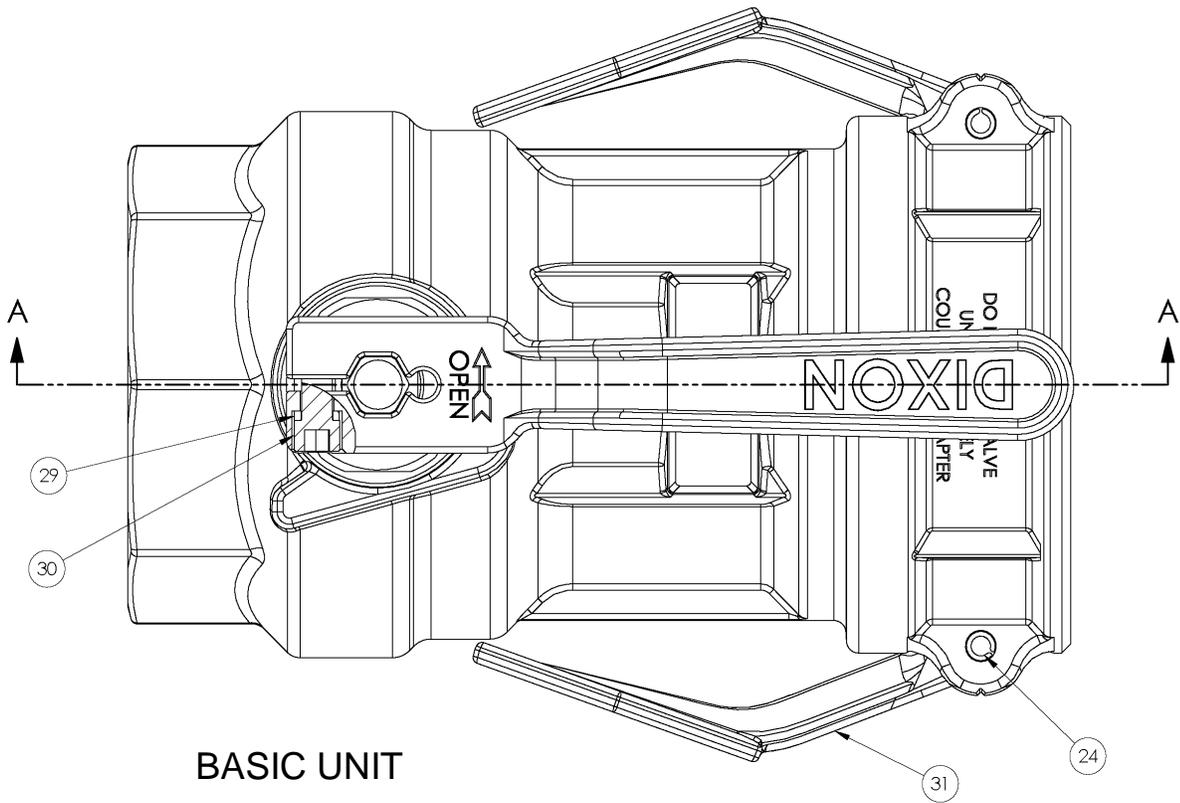
Dixon Valve & Coupling Company
Chestertown, Maryland
Phone: 410-778-2000
Fax: 410-778-4702
Toll Free: 800-355-1991

CANADA:

Dixon Group Canada Limited
Barrie, Ontario
Phone: 705-436-1125
Fax: 705-436-6251
Toll Free: 800-355-1991



The Right Connection™



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.

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. Open the cam arms and rotate them to the full open position. 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. Remove MAIN GASKET from BODY. If MAIN GASKET is a PTFE Encapsulated style, it is acceptable to leave the MAIN GASKET in place.
2. Insert a BLANK ADAPTER (an adapter end from a DBA style Dry Disconnect Adapter) into the coupler and close the CAM ARMS.
3. Remove the SCREW from the center of the POPPET. Discard the O-RING found under the head of the SCREW.
4. Loosen the SET SCREW found in the center of the POPPET using a 5/16" hex key. Do not remove the SET SCREW.
5. Rotate LEVER to the open position and unthread the POPPET from the POPPET STEM.
6. The next 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. While maintaining 50 to 55 pounds of force against the SEAL CYLINDER, open the two CAM ARMS and rotate and hold in the full open position using your fingers and thumb of the hand not pressing down on the BLANK ADAPTER.
 - b. With the two CAM ARMS held open, slowly decrease the holding force on the BLANK ADAPTER allowing it to move out of the BODY.
 - c. 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.
 - d. 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.
 - e. 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.
7. 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.
 8. Remove and discard the BUSHING inside of the SEAL CYLINDER if it is worn and is being replaced. Remove and discard the guide BUTTONS on the outside of the SEAL CYLINDER if they need to be replaced.
 9. 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.
 10. Remove the spring seat WASHER from the body. Keep this part for reuse.
 11. Remove the COTTER PIN from the main SHAFT and discard. This COTTER PIN is located between the YOKE and BODY.
 12. Remove the LEVER from the main 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.
 13. Unthread the STUFFING BOX from the BODY. Take care not to scratch the sealing surfaces inside of the STUFFING BOX
 14. 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.
 15. Remove the main SHAFT from the BODY by sliding it out from the YOKE.
 16. Remove the Yoke and POPPET STEM from the body.

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 main 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. Press the flanged BEARING into the STUFFING BOX with the BEARING flange located away from the STUFFING BOX hex end. Use red Loctite #277 on the BEARING prior to pressing into place. Take care not to get the Loctite on the inside of the BEARING.
3. Install the O-RING over the STUFFING BOX threads and seat against the hex shoulder.
4. Lubricate the STUFFING BOX O-RING and insert into the STUFFING BOX.
5. Place the spring seat WASHER through the coupler end of the body. Two large tabs on WASHER fit into slots in the BODY and point toward the threaded end.
6. 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.
7. Insert the SPRING into the BODY centering it over the 4 tabs on the spring seat WASHER.
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. Place the metal SPRING GUIDE into the SPRING such that the flange rests on top of the SPRING.

11. Place the assembled SEAL CYLINDER over the SPRING.
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 the CAM ARMS. You can now release the force on the BLANK ADAPTER.
14. Insert the POPPET through the opening in the BLANK ADAPTER and into the SEAL CYLINDER.
15. Make sure the BUSHING is still in the hole in the BODY opposite of the STUFFING BOX.
16. Insert the YOKE and POPPET STEM assembly through the threaded end of the BODY and while holding the POPPET thread the POPPET STEM into the POPPET a few turns.
17. Insert the main SHAFT through the square holes in the YOKE and into the BUSHING in the BODY. You may need to rotate and move the POPPET up and down in the BODY and rotate the YOKE in order to get the end of the main SHAFT installed.
18. If the BODY is stainless steel, apply "Never Seize" to the STUFFING BOX threads. Install the assembled STUFFING BOX over the end of the main SHAFT and tighten into the BODY. Take care not to damage the O-RING in the STUFFING BOX as it slides onto the main SHAFT.
19. Install the LEVER onto the hex end of the main SHAFT. The small gap on the main SHAFT hex, points toward the portion of the LEVER that your hand will grip.
20. 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.
21. Slide the LOCK WASHER over the LEVER SCREW and apply "Never Seize" to the LEVER SCREW.
22. Install the SCREW into the LEVER and tighten firmly to squeeze the LEVER against the hex of the CAM SHAFT.
23. Hammer the GROOVE PIN into the LEVER until flush.
24. Turn the coupler so that you can look into the open end nearest the LEVER.
25. Insert the COTTER PIN into the hole in the main 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 tend to 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 requires 55 FT-LB of torque. 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.

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 3" CAM AND GROOVE DRY DISCONNECT COUPLERS (DBC SERIES)

| BASE KIT # | SIZE | REPAIR KIT | QTY | ITEM # | DESCRIPTION | ADDITIONAL DESCRIPTION |
|-----------------------|------|------------|-----|--------|-------------|----------------------------|
| ALL SEALS | | | | | | |
| DBCX1 BUNA-N | 300 | RK1 | 1 | 20 | O-RING | STUFFING BOX TO MAIN SHAFT |
| | | | 1 | 21 | O-RING | STUFFING BOX TO BODY |
| | | | 1 | 22 | O-RING | SEAL CYL TO BODY |
| | | | 1 | 25 | GASKET | MAIN CAM & GROOVE GASKET |
| | | | 1 | 23 | O-RING | POPPET SCREW SEAL |
| DBCX2 VITON | 300 | RK1 | 1 | 20 | O-RING | STUFFING BOX TO MAIN SHAFT |
| | | | 1 | 21 | O-RING | STUFFING BOX TO BODY |
| | | | 1 | 22 | O-RING | SEAL CYL TO BODY |
| | | | 1 | 25 | GASKET | MAIN CAM & GROOVE GASKET |
| | | | 1 | 23 | O-RING | POPPET SCREW SEAL |
| SEAL CYLINDER | | | | | | |
| DBC61 ALUM & BUNA | 300 | RK2 | 1 | 3 | SEAL CYL | |
| | | | 1 | 10 | BUSHING | |
| | | | 8 | 26 | BUTTONS | |
| DBC62 ALUM & VITON | 300 | RK2 | 1 | 3 | SEAL CYL | |
| | | | 1 | 10 | BUSHING | |
| | | | 8 | 26 | BUTTONS | |

MAIN GASKET

| | | | | | | |
|-----------------|-----|-----|---|----|--------|--------------------------|
| DBCX1 BUNA-N | 300 | RK3 | 1 | 25 | GASKET | MAIN CAM & GROOVE GASKET |
| DBCX2 VITON | 300 | RK3 | 1 | 25 | GASKET | MAIN CAM & GROOVE GASKET |

LINK, YOKE & STEM SUB ASSY

| | | | | | | |
|-------|-----|-----|---|----|------------|--|
| DBCXX | 300 | RK4 | 2 | 32 | CLEVIS PIN | |
| | | | 2 | 33 | COTTER PIN | |
| | | | 1 | 5 | STEM | |
| | | | 1 | 7 | LINK | |
| | | | 1 | 6 | YOKE | |

STUFFING BOX

| | | | | | | |
|-------|-----|-----|---|----|--------------|-------------------------|
| DBCXX | 300 | RK5 | 1 | 12 | STUFFING BOX | |
| | | | 1 | 13 | BEARING | PRESSED IN STUFFING BOX |
| | | | 1 | 21 | O-RING | STUFFING BOX TO BODY |

LEVER (HANDLE)

| | | | | | | |
|-------|-----|-----|---|----|------------|--|
| DBCXX | 300 | RK6 | 1 | 9 | LEVER | |
| | | | 1 | 28 | GROOVE PIN | |
| | | | 1 | 29 | LOCKWASHER | |
| | | | 1 | 30 | SCREW | |

MAIN SHAFT

| | | | | | | |
|-------|-----|-----|---|----|------------|----------------------------------|
| DBCXX | 300 | RK7 | 1 | 8 | MAIN SHAFT | |
| | | | 1 | 27 | COTTER PIN | |
| | | | 1 | 15 | BEARING | INSTALLED IN BODY @ END OF SHAFT |
| | | | 1 | 14 | RETAINER | |

MAIN SPRING

| | | | | | | |
|-------|-----|-----|---|----|--------|--|
| DBCXX | 300 | RK8 | 1 | 17 | SPRING | |
|-------|-----|-----|---|----|--------|--|

POPPET

| | | | | | | |
|-------|-----|-----|---|----|-----------|--|
| DBCXX | 300 | RK9 | 1 | 2 | POPPET | |
| | | | 1 | 18 | SCREW | |
| | | | 1 | 19 | 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 semifinished 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: Semifinished 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 SÉCURISÉ SÉRIE DBC DIXON DE 3"

DBC61-300..... Joint de Buna de 3", Alum / Intérieur en acier inoxydable
DBC62-300..... Joint de Viton de 3", Alum / Intérieur en acier inoxydable
DBC63-300..... Joint de PTFE & Kalrez de 3", Alum / Intérieur en acier inoxydable
DBC64-300..... Joint de EPDM de 3", Alum / Intérieur en acier inoxydable
DBC69-300..... Joint de Viton-B de 3", Alum / Intérieur en acier inoxydable

DBC71-300..... Joint de Buna de 3", acier inoxydable
DBC72-300..... Joint de Viton de 3", acier inoxydable
DBC73-300..... Joint de Silicone avec PTFE encapsulé de 3", acier inoxydable
DBC74-300..... Joint de EPDM de 3", acier inoxydable
DBC76-300..... Joint de PTFE & Kalrez de 3", acier inoxydable
DBC77-300..... Joint de Viton & Kalrez avec PTFE encapsulé de 3", acier inoxydable
DBC77-300-GL Joint de Viton & Kalrez avec PTFE encapsulé de 3", acier inoxydable, sans graisse
DBC79-300 Joint de Viton-B de 3", acier inoxydable

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: jsales@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:

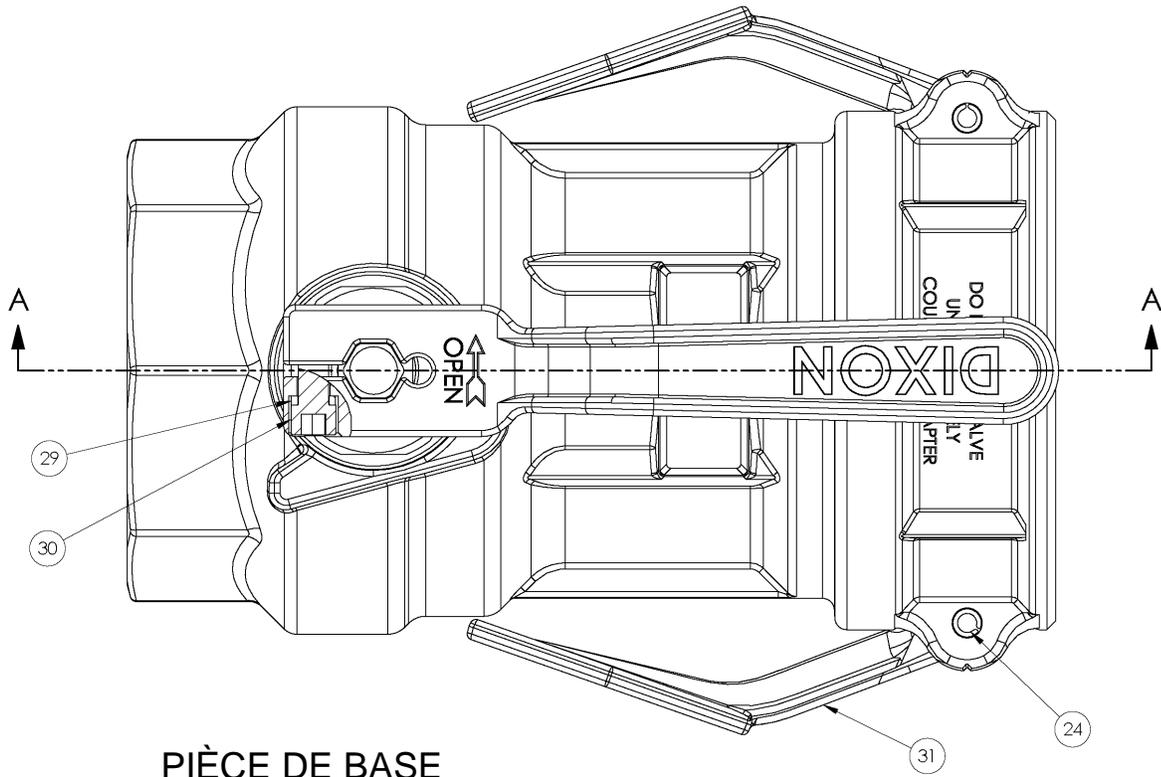
Dixon Group Europe Ltd
Preston, England
Téléphone +44 (0)1772 323529
Fax: +44 (0)1772 314664
E-mail: enquiries@dixoneurope.co.uk
www.dixoneurope.co.uk

Asie et Pacifique:

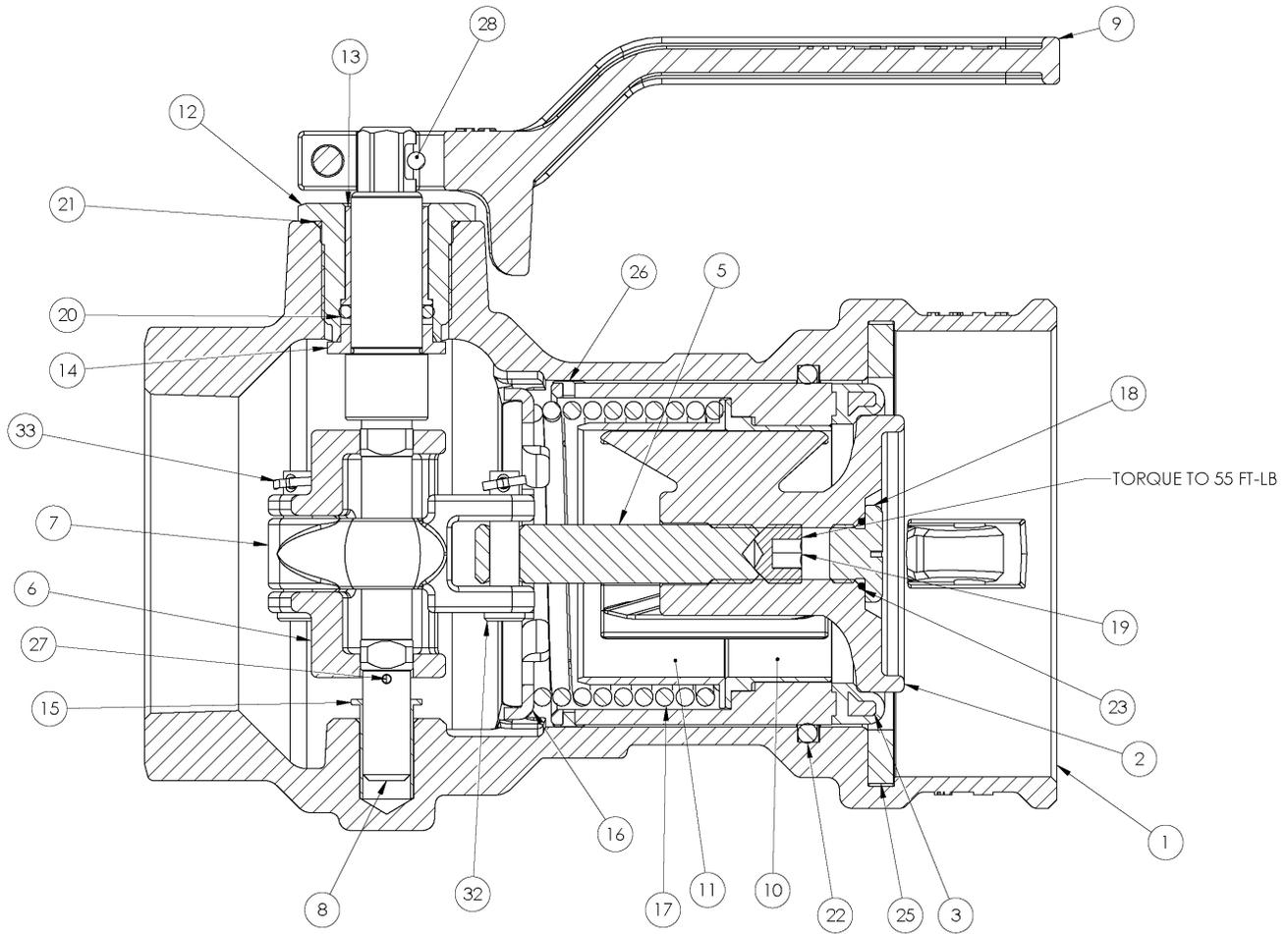
Dixon (Asia Pacific) Pty Ltd
Wingfield, South Australia
Téléphone +61 8 8202 6000
Fax: +61 8 8202 6099
E-mail: enquiries@dixonvalve.com.au
www.dixonvalve.com.au



The Right Connection™



PIÈCE DE BASE



INSTRUCTION DE FONCTIONNEMENT:

Ces produits sont conçus pour fonctionner comme des raccords rapides came et groove pour des transfères sécurisé. Ils doivent être utilisés à la place des raccords came & groove afin d'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 d'accouplement de l'adaptateur en ouvrant les deux bras de came, glissez le coupleur sur l'adaptateur et en fermant les 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 se déplace dans une position par-dessus le centre et qu'il reste en place. À ce point, la valve de contrôle de débit peut s'ouvrir pour transférer le 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. Si le liquide est piégé et la température augmente, la pression augmentera énormément et le raccord rapide pour transfère sécurisé pourrait être endommagé.

INSTRUCTION DE DÉSASSEMBLAGE:

1. Retirez le joint principal de la pièce. Si le joint principal est en PTFE encapsulé, il est acceptable de garder le joint principal en place.
2. Insérez un adaptateur (un adaptateur style DBA pour raccord rapide pour transfère sécurisé) dans le coupleur et fermez le bras de came.
3. Retirez la vis du centre du clapet. Jetez le joint torique trouvé sous la tête de la vis.
4. Desserrez la vis de réglage du centre du clapet en utilisant une clé hexagone de 5/16". Ne retirez pas la vis de réglage.
5. Tournez le levier sur la position ouverte et desserrez le clapet de la tige du clapet.
6. La prochaine étape est de retirez le joint cylindrique. Suivez ces étapes soigneusement pour éviter des accidents et endommager le produit. Gardez votre visage et votre tête à l'écart de l'ouverture du coupleur. Ne regardez pas directement à l'intérieur de la zone du clapet. Si le joint cylindrique est libéré de façon inattendue, un accident pourrait en résulter.

- a. En appliquant 50 ou 55lbs de pression sur le joint cylindrique, ouvrez les 2 bras de came et tournez et tenez-les dans une position complètement ouverte en utilisant vos doigts et votre pouce de la main qui n'appui pas sur l'adaptateur.
 - b. Avec les 2 bras de came ouvert, diminuer lentement la force retenant l'adaptateur en lui permettant de sortir de la pièce.
 - c. AVERTISSEMENT, les boutons guide sur le joint cylindrique peuvent occasionnellement accrochés le joint torique qui crée une étanchéité avec le joint cylindrique. N'enlevez pas toute la pression sur l'adaptateur jusqu'à ce que les boutons guide soit libre et clair du joint cylindrique.
 - d. Si les boutons guide empêchent le joint cylindrique de sortir de la pièce, Tournez le joint cylindrique délicatement en appuyant le joint cylindrique dans la pièce et en lui permettant de faire contact avec le joint torique.
 - e. Si vous être incapable de retirer le joint cylindrique pour n'importe quelle raison, appuyez le joint cylindrique dans la pièce et sécurisez l'adaptateur en utilisant le bras de came. Ne laissez jamais une pièce partiellement désassemblée de façon inattendue. Le joint cylindrique pourrait s'éjecter de la pièce de façon soudaine et causer un accident.
7. Retirez le joint cylindrique et le ressort de la pièce. Si vous réparez l'anneau du nez du joint cylindrique, jetez le joint cylindrique s'il a un anneau du nez moulé. Si l'anneau du nez est une pièce en PTFE séparé, jetez seulement le joint du nez.
 8. Retirez et jetez la bague intérieure du joint cylindrique si elle est usée et doit être remplacé. Retirez et jetez les boutons guides sur l'extérieur du joint cylindrique s'ils doivent être remplacés.
 9. Retirez le joint torique de la pièce qui crée une étanchéité avec le joint cylindrique (si vous allez le remplacer). Un petit crochet de laiton peu être utiliser pour extraire ce joint. Faites attention à ne pas égratigné la surface d'étanchéité de la rainure du joint torique ou de la bavure du joint cylindrique.
 10. Retirez la rondelle pour le siège du ressort. Gardez cette pièce pour la réutiliser.
 11. Retirez la goupille fendue de l'arbre principal et jetez-la. La goupille fendue est localisée entre le joug et la pièce.
 12. Retirez levier de l'arbre principal. Il pourrait être nécessaire de retirer doucement le levier de l'arbre de came en utilisant la lame d'un tournevis. Il pourrait être utile d'insérez la lame du tournevis dans l'entaille du levier et ouvrir le levier.
 13. Desserrer le presse-étoupe de la pièce. Faites attention pour ne pas égratigner la surface d'étanchéité à l'intérieur du presse-étoupe.
 14. Vous pouvez retirer et jeter le joint torique du presse-étoupe et le roulement si ces composants sont remplacés à cause de l'usure. Le roulement est appuyé en place alors vous aurez besoin d'utiliser une goupille avec épaulement pour retirer le roulement.
 15. Retirez l'arbre principal de la pièce en glissant le joug vers l'extérieur.
 16. Retirez le joug et la tige du clapet de la pièce.

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 s'ils ont 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 à 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 les goupilles dans les trous des oreilles et des bras de came de la pièce.
2. Appuyez le roulement à bride dans le presse-étoupe avec le roulement à bride localisé à l'écart de l'extrémité hexagone du presse-étoupe. Utilisez du Loctite rouge #277 sur le roulement avant de l'appuyer en place. Faites attention à ne pas mettre du Loctite à l'intérieur du roulement.
3. Installez le joint torique sur les filets du presse-étoupe et du siège de l'épaule hexagone.
4. Lubrifiez le joint torique du presse-étoupe et insérez-le dans le presse-étoupe.
5. Placez la rondelle pour le siège du ressort dans l'extrémité pour l'accouplement de la pièce. Deux gros onglets sur la rondelle se positionnent dans l'entaille de la pièce et pointe vers l'extrémité fileté.
6. Insérez le joint torique du joint cylindrique dans la rainure de la pièce. Appliquez un bon montant de graisse sur le joint torique et sur la bavure de la pièce où le joint cylindrique sera placé.
 - a. Si la pièce utilise un joint torique de PTFE, faites attention à ne pas plier le joint torique lorsque vous l'insérez dans la rainure de la pièce. Le joint torique devrait être lubrifié et inséré dans la bavure de la pièce de façon que le joint torique dépasse la rainure. Ensuite le joint torique est tiré dans la rainure et placer dans la rainure.
7. Insérez le ressort dans la pièce et centrez-le sur le 4 onglets sur la rondelle pour le siège du ressort.
8. Appuyez les boutons guide 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 utilise un joint du nez de PTFE, insérez le joint du nez dans l'extrémité du joint cylindrique.
9. Insérez la bague à l'intérieur du joint cylindrique.
10. Placez le guide pour ressort de métal dans le ressort de façon que la bride s'appui sur la partie supérieure du ressort.

11. Placez l'assemblé du joint cylindrique sur le ressort.
12. Centrez l'adaptateur sur le joint cylindrique et en tenant les bras de came ouvert, poussez le joint cylindrique dans la pièce avec une motion circulaire pour faciliter les boutons du joint cylindrique à dépasser le joint torique dans la pièce.
13. En tenant le joint cylindrique de façon sécuritaire contre la force du ressort, fermez les bras de came. Vous pouvez relâcher la pression sur l'adaptateur.
14. Insérez le clapet à travers l'ouverture de l'adaptateur et à l'intérieur du joint cylindrique.
15. Assurez-vous que la bague soit toujours dans le trou de la pièce au sens opposée du presse-étoupe.
16. Insérez le joug et l'assemblé de la tige du clapet à travers l'extrémité à filet de la pièce et en tenant le clapet vissez la tige du clapet dans le clapet une couple de fois.
17. Insérez l'arbre principal à travers les trous carrés du joug et dans la bague à l'intérieur de la pièce. Vous pouvez avoir besoin de tourner et bouger le clapet de haut en bas dans la pièce et de tourner le joug pour pouvoir installer l'extrémité de l'arbre principal.
18. Si la pièce est en acier inoxydable, appliquez du "Never Seize" sur les filets du presse-étoupe. Installez le presse-étoupe assemblé sur l'extrémité de l'arbre principal et serrez la dans la pièce. Faites attention à ne pas endommager le joint torique dans le presse-étoupe pendant qu'il glisse sur l'arbre principal.
19. Installez le levier sur l'extrémité hexagone de l'arbre principal. Le petit espace sur l'arbre principal hexagone, pointe vers la portion du levier que votre main tiendra.
20. Insérez la goupille dans le trou du levier jusqu'à ce qu'il dépasse l'espace du levier et dans le trou du côté opposé du levier. Ne frappez pas la goupille en place à ce point.
21. Glissez la rondelle de verrouillage par-dessus la vis du levier et appliquez du "Never Seize" sur la vis du levier.
22. Installez la vis sur le levier et serrez-la fermement pour presser le levier contre l'arbre de came hexagone.
23. Frappez la goupille rainurée dans le levier jusqu'à ce quelle soit aligné.
24. Tournez le coupleur de façon que vous puissiez regarder dans l'extrémité ouverte la plus près du levier.
25. Insérez la goupille fendue dans le trou de l'arbre principal et en utilisant le levier tournez l'arbre de came au besoin, écartez complètement la goupille fendue.
26. Ajustez le clapet en tournant le levier sur 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 séparer de la face de l'adaptateur (environ 1/32") lorsque le levier du coupleur est tourné vers la position fermée. Le levier donnera une sensation « d'être 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. Cela demande 55lb de torque. Ceci est nécessaire pour empêcher le clapet de se désajuster.
28. Installez le joint torique sous la tête de la vis du clapet. Appliquez un lubrifiant anti-grippant sur la vis et serrez le clapet.
29. Avec le coupleur dans la position fermée, débarrez les bras de came et retirez l'adaptateur.
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.

PROCÉDURE DE VÉRIFICATION:

La procédure de vérification de ces produits implique une application de pression sur le coupleur, la submersion du coupleur sous l'eau et la vérification pour des bulles. Généralement la présence des bulles indique une fuite et sera cause pour un rejet. Il y a souvent de l'air piégé dans différentes parties de la pièce, le vérificateur 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 sécurités doivent être portés 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 transfère 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 élevé 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 élevé fermé).
8. Retirez toute la pression du coupleur et enlevez le de l'eau.
9. Installez un adaptateur à raccord rapide pour transfère 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:

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

| # DE TROUSSE DE BASE | GRANDEUR | TROUSSE DE RÉPARATION | QTÉ | # DE LA PIÈCE | DESCRIPTION | DESCRIPTION ADDITIONNELLE |
|---|----------|-----------------------|-----|---------------|--------------------|-----------------------------------|
| TOUS LES JOINTS | | | | | | |
| DBCX1 BUNA-N | 300 | RK1 | 1 | 20 | JOINT TORIQUE | PRESSE-ÉTOUPE À L'ARBRE PRINCIPAL |
| | | | 1 | 21 | JOINT TORIQUE | PRESSE-ÉTOUPE À LA PIÈCE |
| | | | 1 | 22 | JOINT TORIQUE | JOINT CYLINDRIQUE À LA PIÈCE |
| | | | 1 | 25 | JOINT D'ÉTANCHÉITÉ | JOINT DE CAME & GROOVE PRINCIPAL |
| | | | 1 | 23 | JOINT TORIQUE | JOINT DE LA VIS DU CLAPET |
| DBCX2 VITON | 300 | RK1 | 1 | 20 | JOINT TORIQUE | PRESSE-ÉTOUPE À L'ARBRE PRINCIPAL |
| | | | 1 | 21 | JOINT TORIQUE | PRESSE-ÉTOUPE À LA PIÈCE |
| | | | 1 | 22 | JOINT TORIQUE | JOINT CYLINDRIQUE À LA PIÈCE |
| | | | 1 | 25 | JOINT D'ÉTANCHÉITÉ | JOINT DE CAME & GROOVE PRINCIPAL |
| | | | 1 | 23 | JOINT TORIQUE | JOINT DE LA VIS DU CLAPET |
| JOINT CYLINDRIQUE | | | | | | |
| DBC61 ALUM & BUNA | 300 | RK2 | 1 | 3 | JOINT CYLINDRIQUE | |
| | | | 1 | 10 | BAGUE | |
| | | | 8 | 26 | BOUTONS | |
| DBC62 ALUM & VITON | 300 | RK2 | 1 | 3 | | |
| | | | 1 | 10 | BAGUE | |
| | | | 8 | 26 | BOUTONS | |
| JOINT PRINCIPAL | | | | | | |
| DBCX1 BUNA-N | 300 | RK3 | 1 | 25 | JOINT D'ÉTANCHÉITÉ | JOINT DE CAME & GROOVE PRINCIPAL |
| DBCX2 VITON | 300 | RK3 | 1 | 25 | JOINT D'ÉTANCHÉITÉ | JOINT DE CAME & GROOVE PRINCIPAL |
| LIENS, JOUGS & SOUS ASSEMBLÉES | | | | | | |

| | | | | | |
|-------|-----|-----|---|----|-------------------|
| DBCXX | 300 | RK4 | 2 | 32 | AXE À ÉPAULEMENT |
| | | | 2 | 33 | GOUPILLE DE CHAPE |
| | | | 1 | 5 | TIGE |
| | | | 1 | 7 | LIEN |
| | | | 1 | 6 | JOUG |

PRESSE-ÉTOUPE

| | | | | | | |
|-------|-----|-----|---|----|---------------|---------------------------------|
| DBCXX | 300 | RK5 | 1 | 12 | PRESSE-ÉTOUPE | |
| | | | 1 | 13 | ROULEMENT | COMPRESSÉ DANS LE PRESSE-ÉTOUPE |
| | | | 1 | 21 | JOINT TORIQUE | PRESSE-ÉTOUPE À LA PIÈCE |

LEVIER (MANCHE)

| | | | | | |
|-------|-----|-----|---|----|--------------------------|
| DBCXX | 300 | RK6 | 1 | 9 | LEVIER |
| | | | 1 | 28 | GOUPILLE RAINURÉE |
| | | | 1 | 29 | RONDELLE DE VERROUILLAGE |
| | | | 1 | 30 | VIS |

ARBRE PRINCIPAL

| | | | | | | |
|-------|-----|-----|---|----|-----------------|---|
| DBCXX | 300 | RK7 | 1 | 8 | ARBRE PRINCIPAL | |
| | | | 1 | 27 | GOUPILLE | |
| | | | 1 | 15 | ROULEMENT | INSTALLÉ DANS LA PIÈCE DANS L'EXTRÉMITÉ |
| | | | 1 | 14 | SUPPORT | L'ARBRE |

RESSORT PRINCIPAL

| | | | | | |
|-------|-----|-----|---|----|---------|
| DBCXX | 300 | RK8 | 1 | 17 | RESSORT |
|-------|-----|-----|---|----|---------|

CLAPET

| | | | | | |
|-------|-----|-----|---|----|----------------|
| DBCXX | 300 | RK9 | 1 | 2 | CLAPET |
| | | | 1 | 18 | VIS |
| | | | 1 | 19 | VIS DE RÉGLAGE |
| | | | 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.