

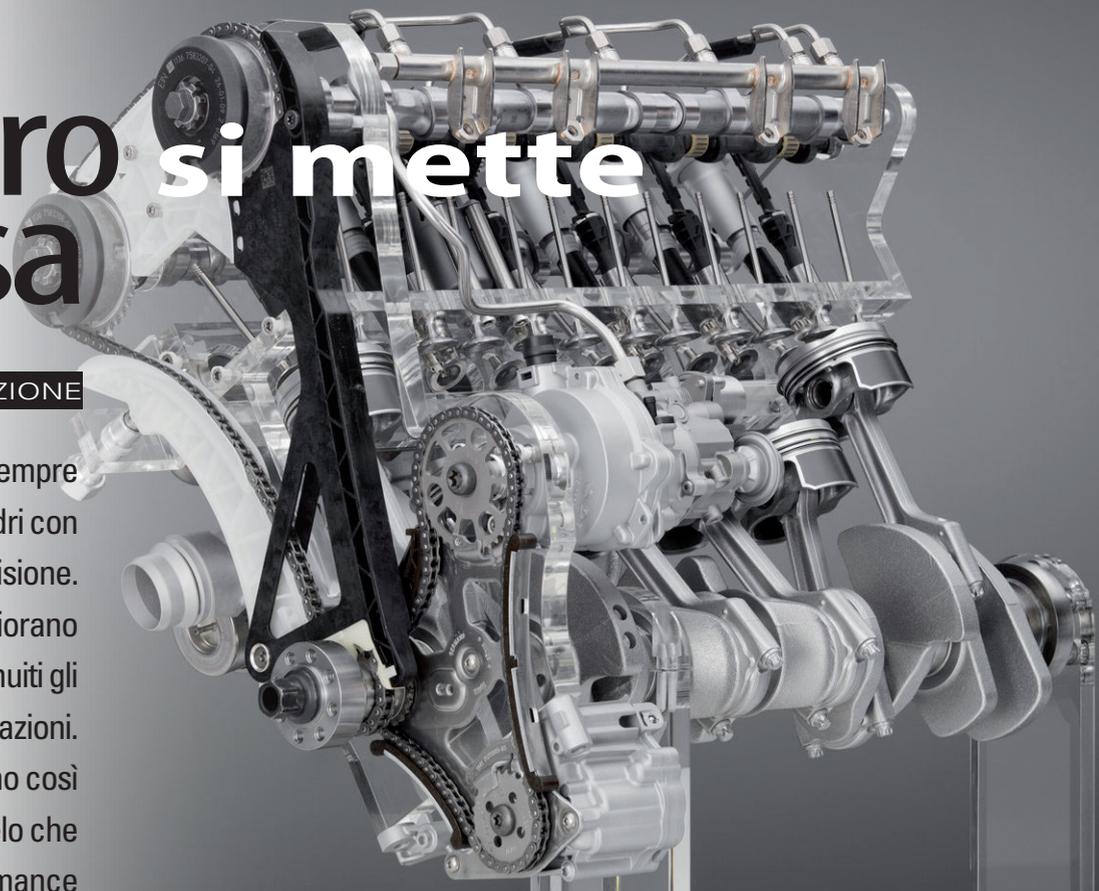
Il cilindro si mette in corsa

A CURA DELLA REDAZIONE

I costruttori di macchine sono sempre più esigenti nella richiesta di cilindri con grado elevato di affidabilità e precisione.

Ecco dunque prodotti che migliorano le corse e gli alesaggi, diminuiti gli attriti, conformati alle certificazioni.

I produttori di cilindri adottano così accorgimenti progettuali in parallelo che ne accrescono le performance



I cilindri compatti ISO 21287 di **Aignep** sono prodotti interamente in Italia presso l'azienda e tutti i materiali e i componenti di cui sono costituiti sono di origine e qualità italiana. Questi cilindri sono realizzati con alesaggi da 20 mm a 100 mm e hanno un ingombro inferiore del 50% rispetto a un cilindro ISO 15552 di misure equivalenti.

Il grande vantaggio di questi cilindri è l'interfaccia ISO che permette l'abbinamento con i medesimi dispositivi di fissaggio dei cilindri ISO 15552, inoltre i quattro fori filettati permettono il fissaggio anche attraverso viti passanti. I cilindri ISO 21287 hanno un design molto pulito ed elegante. Le testate sono realizzate in alluminio anodizzato; gli ammortizzatori elastici fissi assicurano l'assorbimento dell'energia residua e consentono uno scorrimento lineare e silenzioso anche a velocità elevate; tutte le guarnizioni dinamiche sono in poliuretano e il pistone è magnetico. Il tubo e le testate sono dotati su tre lati di scanalature per l'inserimento e il fissaggio di sensori di finecorsa. I cilindri

ISO 21287 sono disponibili nella versione a semplice effetto con molla anteriore o posteriore, a doppio effetto con stelo singolo o passante (con filetto femmina standard oppure maschio su richiesta), oppure antirotazione. È disponibile anche la versione kit completo e materia prima dedicata.

La peculiarità dei cilindri pneumatici **AirTac** è che tutti i componenti sono in leghe di alluminio, l'anello magnetico interno è in neodimio e le guarnizioni sono in poliuretano. Per garantire la corretta scorrevolezza del cilindro senza problemi di stick-slip, tutte le camicie dei cilindri dopo la fase di taglio vengono lavorate sul CNC che porta la lunghezza della camicia in tolleranza con le quote richieste e nel contempo questa lavorazione garantisce il parallelismo tra le due superfici di contatto con le testate e la perfetta perpendicolarità con l'asse della camicia stessa. Contemporaneamente alla lavorazione di intestatura viene effettuata la filettatura degli otto fori sedi delle viti di fissaggio delle testate; anche questa operazione contribuisce a far sì che tutti i componenti siano in asse tra loro. Una bronzina, in bronzo sinterizzato, inserita nella testata anteriore garantisce un basso attrito nella fase di scorrimento dello stelo; sono stati molto curati anche i coni di ammortizzo, ricavati in un monoblocco con il pistone le cui sedi di tenuta delle DE sono lavorate in contemporanea posizionando così il tutto su un unico asse.

