

24EJF-P Распределитель 4/2 электрический (40МПа)

1. ОПИСАНИЕ

Двухпозиционный четырехлинейный реверсивный клапан типа 24EJF-P (ранее тип SA-V) представляет собой встроенное устройство реверсивного управления, в котором используется двигатель постоянного тока для привода золотника для перемещения для открытия и закрытия трубопровода подачи масла или изменения направления подачи масла. Даже в суровых условиях работы (таких как низкая температура или высокая вязкость консистентной смазки) действие по-прежнему достаточно надежно.

Клапан подходит для густых и жидких централизованных систем смазки с номинальным давлением до 40 МПа и магистральных патрубков гидросистем, а также может использоваться как двухпозиционный четырехлинейный двухпозиционный трехлинейный и двухпозиционный двухлинейный способ.

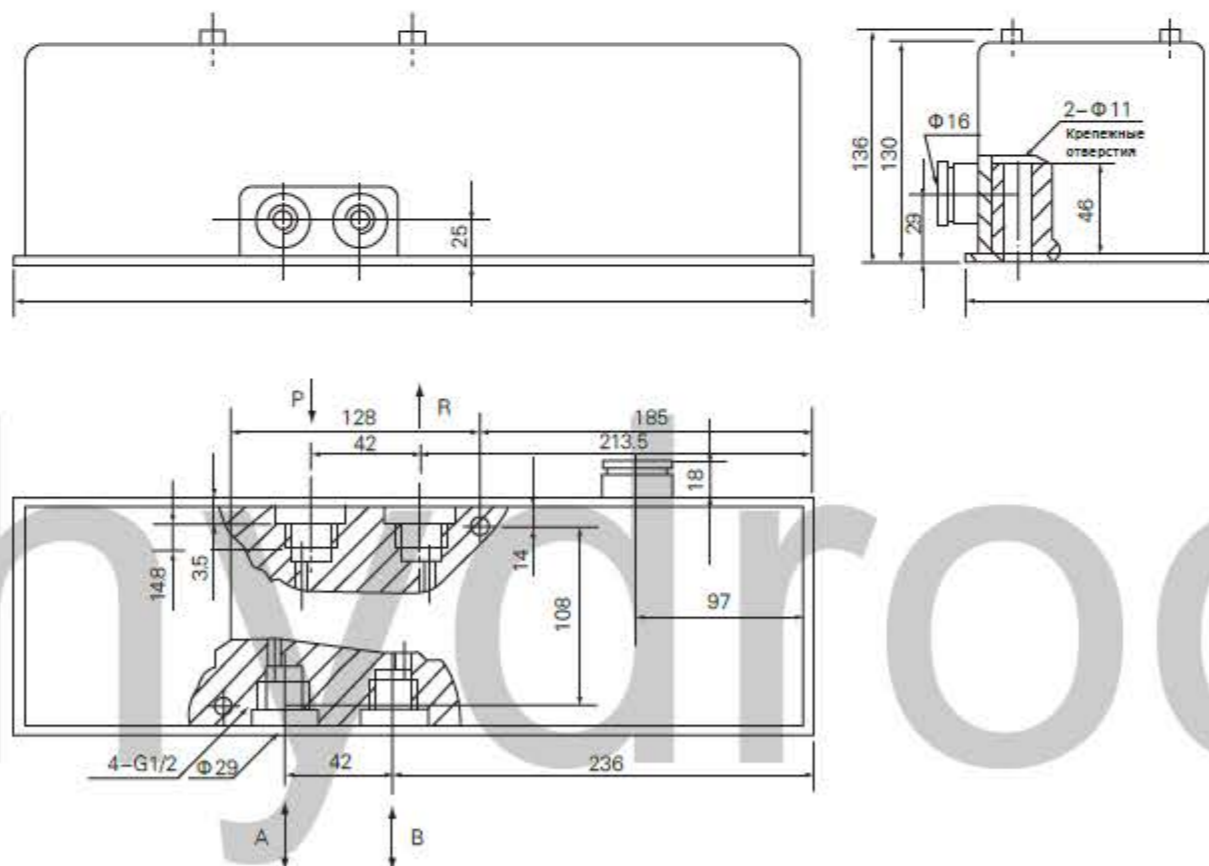


2. ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Модель	Номинальное давление, МПа	Время переключения, сек	Мощность двигателя постоянного тока, Вт	Напряжение питания, В	Крутящий момент двигателя постоянного тока, Нм	Масса, кг
24EJF-P	40	0.5	40	~ 220	20	13

Смазочные материалы: консистентная смазка классом пенетрации NLGI 0 – 3.
Температура рабочей среды -20 ~ +80°C.

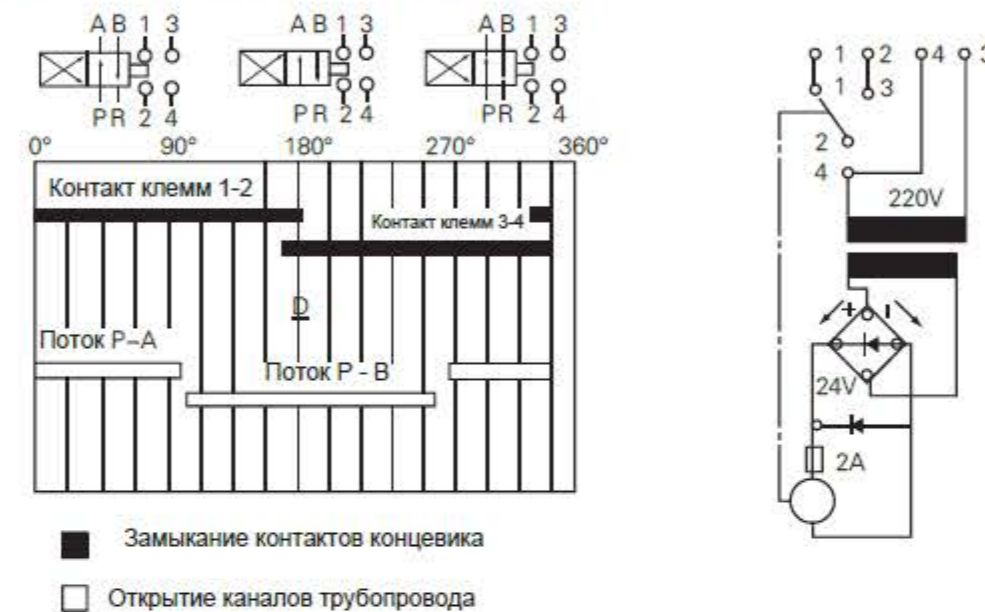
3. РАЗМЕРЫ



4. ПРИНЦИП РАБОТЫ

Клапан в основном состоит из двигателя постоянного тока, концевого выключателя, корпуса реверсивного клапана, выпрямительного трансформатора и других компонентов, установленных на одной нижней плите и помещенных в защитный кожух.

Электрический блок управления в системе посылает коммутационный сигнал (от дифференциального реле давления в конце системы), чтобы заставить двигатель постоянного тока вращаться, а эксцентриковое колесо приводит в движение сердечник клапана, совершая линейное возвратно-поступательное движение. Когда золотник достигает требуемого положения реверса из исходного положения, перегородка на конце золотника касается концевого выключателя, посылает электрический сигнал на электрический блок управления и приказывает двигателю постоянного тока прекратить вращение, завершая процесс реверсирования.



5. ИНСТРУКЦИЯ ПО ПРИМЕНЕНИЮ

1. Клапан должен быть установлен на переднем конце контролируемых магистральных и отводных трубопроводов системы, и он должен располагаться в проветриваемом, сухом, легко просматриваемом месте, где нет помех от движущихся вокруг механизмов.
2. При использовании в качестве двухпозиционного редуктора выпускное отверстие для масла «В» и отверстие для возврата масла «R» должны быть заблокированы.
3. При использовании в качестве двухпозиционного трехходового маслоотводное отверстие «В» должно быть перекрыто.
4. Электропроводка управления подключается по принципу, показанному на рисунке выше.

6. ПОИСК НЕИСПРАВНОСТЕЙ

1. Реверсивный клапан не реверсирует.
На двигатель может не поступать сигнал коммутации, а проволочные штифты приварены, вал двигателя и эксцентриковое колесо ослаблены и не закреплены, загрязнения, попадающие в полость клапана и заклинило скользящий сердечник и т. устраняется после идентификации.
2. Два конца скользящего сердечника пропускают масло.
Это в основном вызвано повреждением уплотнительного кольца на двух концах. Возможно, уплотнительное кольцо долгое время находилось на складе или состарилось в течение длительного времени. Просто замените уплотнительное кольцо