



Cet élément logique non équilibré, qui se ferme quand on le pilote est une valve tout ou rien à 2 voies qui intègre une cavité destinée à une valve de pilotage. Il est normalement fermé par ressort et utilise la chambre 1 comme source de pilotage. Lorsque la valve pilote 2/2 installée dans sa cavité T-8A est en position fermée, la valve logique reste fermée. Quand la pilote est ouverte, l'élément logique s'ouvre aussi à condition que la combinaison des pressions soit suffisante pour vaincre la force du ressort. Pour que la valve reste fermée, la force générée dans la chambre 3 augmentée de la force du ressort doit être supérieure à la somme des forces agissant dans les chambres 1 et 2. NOTE: La section de pilotage (chambre 3) est égale à 1,8 fois la section de la chambre 1 et 2,25 fois la section de la chambre 2.

**CARACTÉRISTIQUES** NOTE: DATA MAY VARY BY CONFIGURATION. SEE CONFIGURATION SECTION.

Cavité	T-11A
Taille	1
Capacité	95 L/min.
Pression maximale de fonctionnement	350 bar
Cavité de la pilote	T-8A
Diamètre des Gicleurs	0,53 mm
Rapport de Surface entre A3 et A1	1,8/1
Rapport de Surface entre A3 et A2	2,25/1
Volume nécessaire au pilotage	0,66 cc
Dimensions du six pans de la valve	22,2 mm
Couple de serrage de la valve	41 - 47 Nm
Seal kit - Cartridge	Buna: 990-011-007
Seal kit - Cartridge	Polyurethane: 990-011-002
Seal kit - Cartridge	Viton: 990-011-006
Seal kit - Cartridge	Buna: 990-011-007
Seal kit - Cartridge	Polyurethane: 990-011-002
Seal kit - Cartridge	Viton: 990-011-006

**NOTES:** • la notice de montage des cartouches composées (étage pilote et étage de puissance) n'est fournie qu'à titre indicatif. Les cartouches doivent être achetées séparément et assemblées là où elles seront utilisées.

## OPTION SELECTION EXAMPLE: LODA8N

### MATIÈRE DES JOINTS

### (N) MATERIAL/COATING

N Buna N

Standard Material/Coating

V Viton

IAP Acier inoxydable, Passivé

## TECHNICAL FEATURES

- Cette valve possède des joints d'étanchéité entre l'orifice 2 et le pilotage.
- NOTE: Avec l'option 8, il convient d'installer d'abord l'étagé de puissance au couple de serrage correct, puis de monter dans ce dernier la valve de pilotage T-8A au couple préconisé.
- L'option 8 permet de visser une valve de pilotage directement dans la tête de la cartouche via la cavité T-8A. Les cartouches de pilotage, à commander séparément, peuvent être à commande électrique, pneumatique ou hydraulique. Se référer aux valves de pilotage.
- Ces valves s'ouvrent rapidement lors du déblocage du drain. Le temps nécessaire à la fermeture est difficile à évaluer car il dépend du niveau du débit et de la perte de charge créée au fur et à mesure de la fermeture.
- Ces valves à clapets non équilibrés, sont sensibles à la pression. L'ouverture et la fermeture du clapet sont fonction des efforts dus à la pression s'appliquant sur les 3 sections suivantes : Orifice 1 = 100%, Orifice 2 = 80%, et section de pilotage = 180%.
- Tous les orifices étant sensibles à la pression, il est impératif de considérer tous les aspects du fonctionnement du système durant un cycle complet. Une variation de la pression à l'un des orifices peut provoquer la fermeture ou l'ouverture intempestive de la valve. La réalisation d'un système fonctionnel et sûr impose une connaissance de l'évolution de tous les niveaux de pression dans le circuit.
- Tous les orifices acceptent 350 bar.
- Cette valve intègre le concept Sun de la cartouche à visser "flottante" qui permet de minimiser les contraintes internes dues à un couple de serrage excessif de la cartouche et/ou à des écarts d'usinage des cavités ou des cartouches.

## PERFORMANCE CURVES

