

Ce bloc est utilisé dans les systèmes de transmission. Il incorpore un diviseur/réunisseur ainsi qu'une prédisposition pour des gicleurs de différentiel. Le diviseur/réunisseur génère deux débits égaux pour garantir la traction et les orifices peuvent être dimensionnés en tenant compte du braquage.

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

Type de Corps	Montage en ligne
Capacité	32 - 130 L/min.
Diamètre des Trous de Fixation	10,7 mm
Profondeur des Trous de Fixation	Traversant
Nombre de Trous de Fixation	2

NOTES: • **Important:** La pression maximum du système doit être considérée avec une grande attention. La limite de pression maximum à laquelle le bloc peut être utilisé dépend de la matière du bloc, alors que le type et la dimension des orifices sont secondaires. Les blocs forés fabriqués en aluminium ne sont pas prévus pour des pressions supérieures à 210 bar (3000 psi), et ce quelles que soient les types et dimensions des orifices spécifiés.

OPTION SELECTION EXAMPLE: YGEBXANUM

DISPOSITIF DE CONTRÔLE (X)	RÉPARTITION DU DÉBIT (A)	MATIÈRE DES JOINTS (N)	ORIFICE PART DESIGNATION (U)	PORT AND MATERIAL DESIGNATION (M)
X Non Réglable	A 50/50	N Buna N V Viton	U Slip @ 3000 psi = 16.21 gpm (with FSEH primary cartridge, Diviseur/réunisseur de débit haute précision, centre fermé)	M Ports 2, 3, 4 — SAE 16; Gage Ports (Plugged) — SAE 4; Aluminum
			A Slip @ 3000 psi = 0 gpm (with FSEH primary cartridge, Diviseur/réunisseur de débit haute précision, centre fermé)	D Ports 2, 3, 4 — 3/4" NPTF; Gage Ports (Plugged) — SAE 4; Aluminum
			Q Slip @ 3000 psi = 6.31 gpm (with FSEH primary cartridge, Diviseur/réunisseur de débit haute précision, centre fermé)	D/S Ports 2, 3, 4 — 3/4" NPTF; Gage Ports (Plugged) — SAE 4; Iron
			W Slip @ 3000 psi = 25.25 gpm (with FSEH primary cartridge, Diviseur/réunisseur de débit haute précision, centre fermé)	E Ports 2, 3, 4 — 1" NPTF; Gage Ports (Plugged) — SAE 4; Aluminum
			Z No Orifice Plug Installed (with FSEH primary cartridge, Diviseur/réunisseur de débit haute précision, centre fermé)	E/S Ports 2, 3, 4 — 1" NPTF; Gage Ports (Plugged) — SAE 4; Iron
				L Ports 2, 3, 4 — SAE 12; Gage Ports (Plugged) — SAE 4; Aluminum
				L/S Ports 2, 3, 4 — SAE 12; Gage Ports (Plugged) — SAE 4; Iron
				M/S Ports 2, 3, 4 — SAE 16; Gage Ports (Plugged) — SAE 4; Iron
				W Ports 2, 3, 4 — 3/4" BSPP; Gage Ports (Plugged) — SAE 4; Aluminum
				W/S Ports 2, 3, 4 — 3/4" BSPP; Gage Ports (Plugged) — SAE 4; Iron
				X Ports 2, 3, 4 — 1" BSPP; Gage Ports (Plugged) — SAE 4; Aluminum
				X/S Ports 2, 3, 4 — 1" BSPP; Gage Ports (Plugged) — SAE 4; Iron

INCLUDED COMPONENTS

Part	Description	Quantity
280-038-125*	Orifice	2
A330-006-004*	SAE Plug	2

TECHNICAL FEATURES

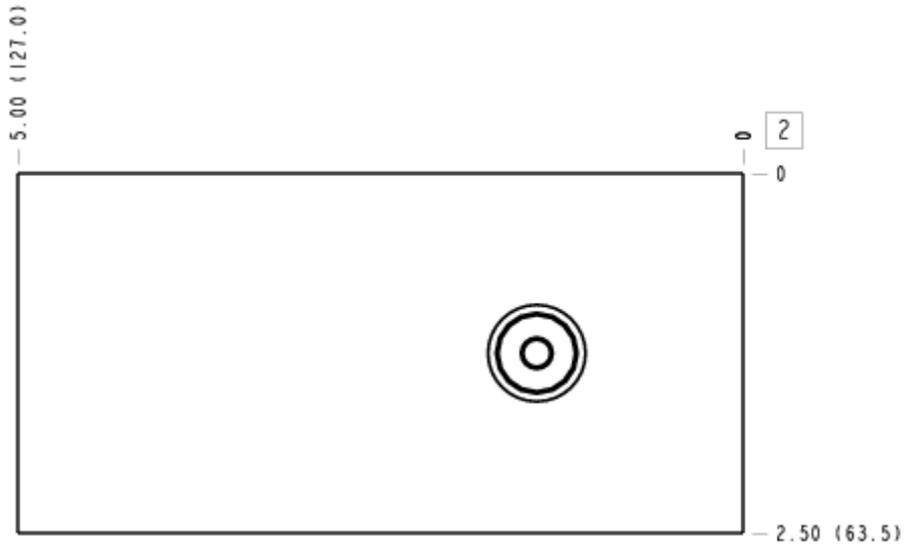
- Le principe de fonctionnement en mode division fait que la ligne du circuit la plus haute en pression reçoit le pourcentage de débit le plus élevé. Si les récepteurs sont liés mécaniquement entre eux, le récepteur menant peut entraîner le récepteur mené et créer de la cavitation.
- Le principe de fonctionnement en mode réunion fait que la ligne du circuit la plus basse en pression reçoit le pourcentage de débit le plus élevé. En l'absence de dispositif de réalignement en fin de course, une erreur de précision peut s'ajouter à chaque fin de course du récepteur.
- Dans les applications comportant plusieurs récepteurs liés mécaniquement entre eux, les écarts de précision de fonctionnement peuvent provoquer un blocage du système. Si la structure mécanique de la machine ne permet pas ces écarts de précision propres aux valves, certains composants peuvent être endommagés.
- Dans les circuits utilisant des moteurs, les structures rigides, les liaisons mécaniques entre moteurs, ou la synchronisation complète des mouvements par l'arbre de sortie, que ce soit par le contact d'une roue sur le sol ou d'un barbotin sur un convoyeur, favorisent la cavitation, le blocage du système ou l'augmentation de la pression.
- Une variation de la vitesse ou un blocage du système peuvent provenir d'une différence de cylindrée entre les moteurs, des fuites internes, d'une différence de diamètre des roues, ou du frottement des roues sur le sol.
- Une augmentation excessive de la pression peut se produire sur les véhicules équipés de transmissions à roues motrices multiples.
- Le glissement différentiel pour les circuits de transmissions doit être assuré par des gicleurs montés dans le bloc foré.
- En dessous de sa capacité minimum, la valve ne peut pas moduler. Elle fait alors office de té. Si le débit augmente à partir de zéro, il n'y aura pas de contrôle de la division ou de la réunion tant que la capacité minimum n'aura pas été atteinte.

MANIFOLD FACES

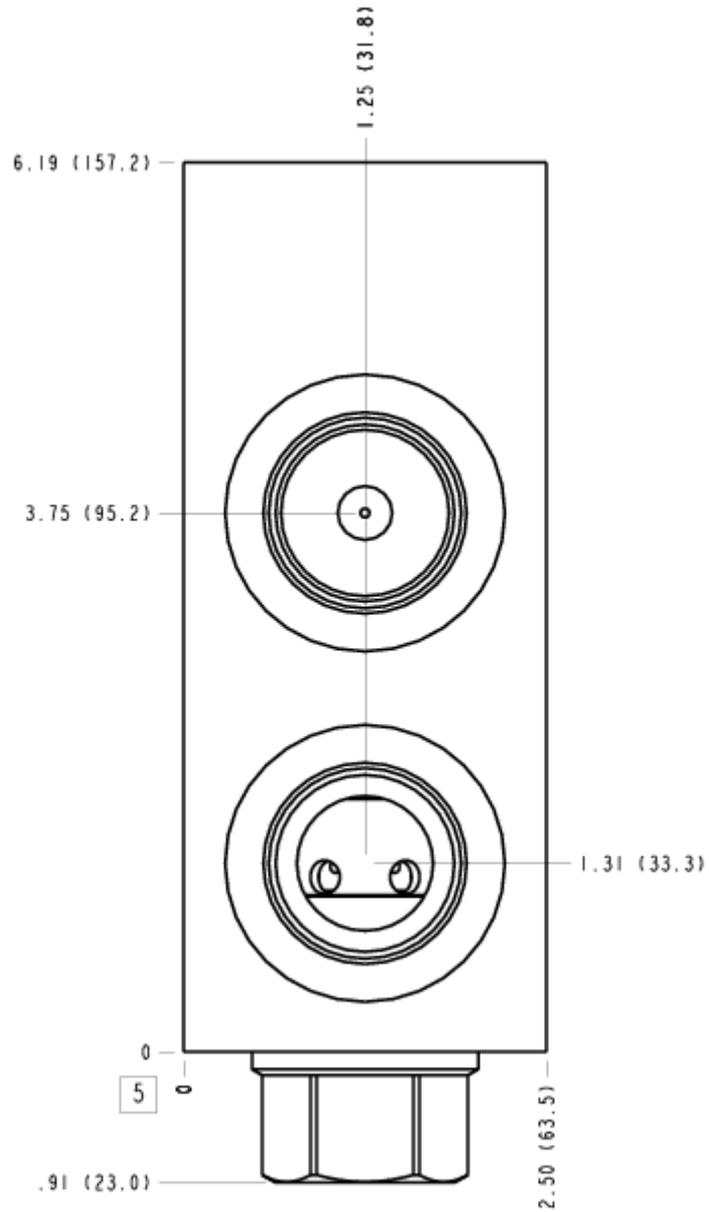
FACE GRID

1	2	3	4
5	6	7	8
9	10	11	12

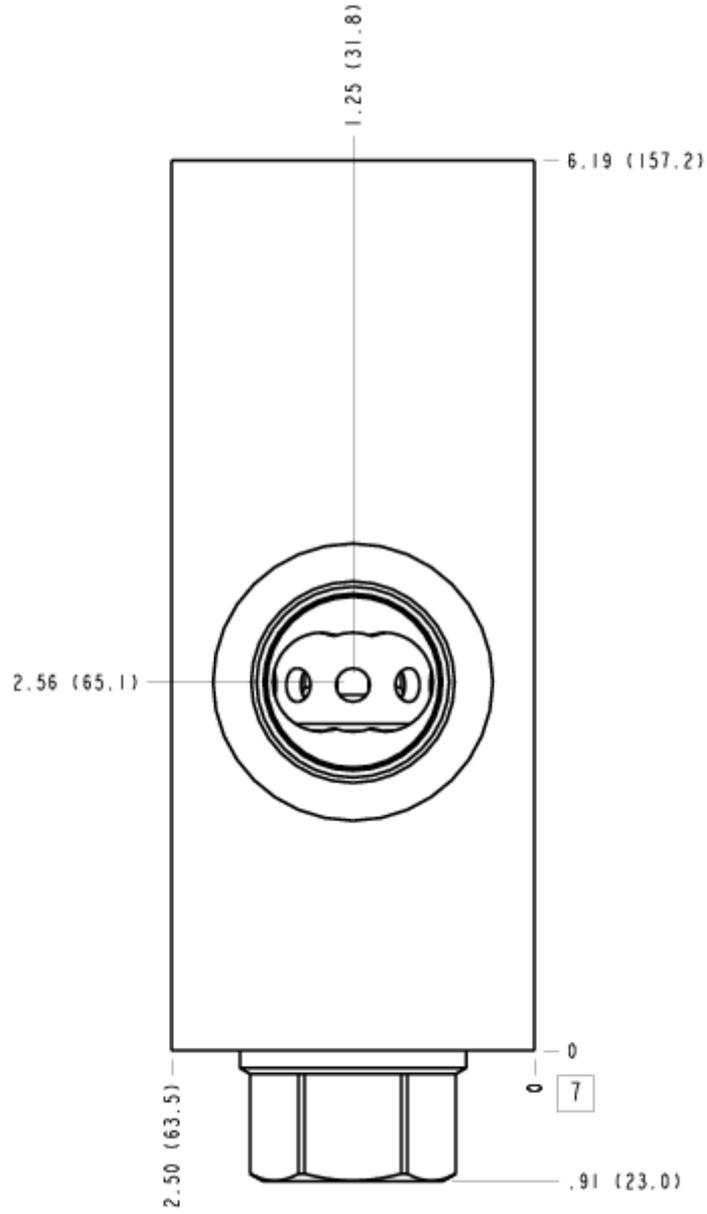
FACE 2



FACE 5



FACE 7



FACE 10

