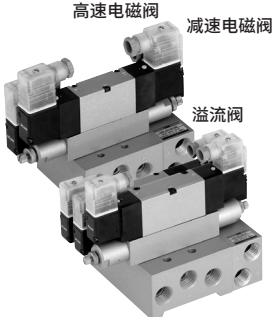
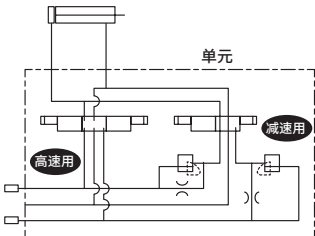
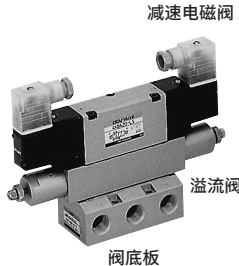
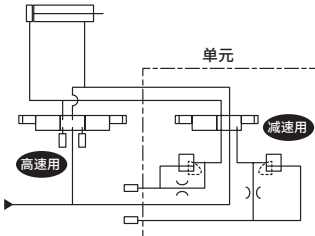
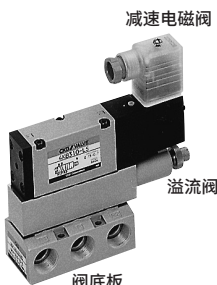
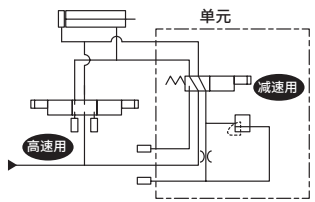


4GA/B
M4GA/B
MN4GA/B
4GA/B (气控阀)
4GB 带传感器
4GD/E
M4GD/E
MN4GD/E
4GA4/B4
MN3E MN4E
W4GA/B2
W4GB4
MN3S0 MN4S0
4SA/B0
4KA/B
4KA/B (气控阀)
4F
4F (气控阀)
PV5G GMF
PV5 GMF
PV5S-0
3Q
MV3QR
3MA/B0
3PA/B
P·M·B
NP·NAP NVP
4G※0EJ
4F※0EX
4F※0E
HMV HSV
2QV 3QV
SKH
消音器
全气动系统 (全气压)
全气动系统 (V)
卷末

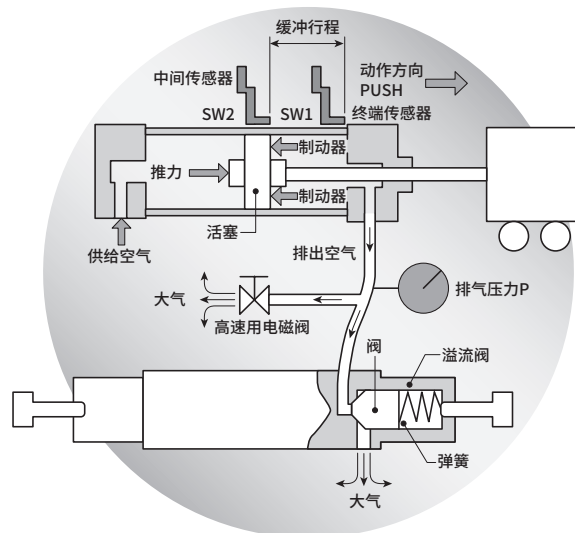
型号		缸径	外观	回路结构图	程序控制器 输入输出	配管	记载 页码
可变速单元	SKH-320	φ25 ∨ φ50	 高速电磁阀 减速电磁阀 溢流阀 集成式		IN4点 (传感器) OUT4点 (阀)	1) 减速用回路部与控制电磁阀一体化，因此只通过单元即可驱动气缸。 2) 配管工时与通常的气缸驱动回路相同。	1858
	SKH-420	φ40 ∨ φ80					
	SKH-520	φ63 ∨ φ125					
两端减速	SKH-328	φ25 ∨ φ50	 减速电磁阀 溢流阀 阀底板		IN2点 (传感器) OUT2点 (阀)	只有减速用回路部，因此仅需对控制用电磁阀回路连接追加配管，即可构成减速回路。	1858
	SKH-428	φ40 ∨ φ80					
单侧减速	SKH-318	φ25 ∨ φ50	 减速电磁阀 溢流阀 阀底板		IN1点 (传感器) OUT1点 (阀)	1) 只有减速用回路部，因此仅需对制用电磁阀回路连接追加配管，即可构成减速回路。 2) 为单侧减速单元，因此请安装在气缸气口附。	1858
	SKH-418	φ40 ∨ φ80					

● 基本动作原理

气缸在启动时会打开高速用电磁阀，将大量排气排出至大气进行高速移动。

缓冲动作的中间传感器(SW2)动作时，会关闭高速用电磁阀，用溢流阀控制排气流量进行减速。

气缸随着活塞的移动，排气压力P慢慢增加至溢流阀弹簧设定的压力，使空气制动器朝推力的相反方向动作，在平稳减速的同时停止。



4GA/B
M4GA/B
MN4GA/B
4GA/B (气控阀)
4GB 带传感器
4GD/E
M4GD/E
MN4GD/E
4GA4/B4
MN3E
MN4E
W4GA/B2
W4GB4
MN3S0
MN4S0
4SA/B0
4KA/B
4KA/B (气控阀)
4F
4F (气控阀)
PV5G
GMF
PV5
GMF
PV5S-0
3Q
MV3QR
3MA/B0
3PA/B
P·M·B
NP·NAP
NVP
4G※0EJ
4F※0EX
4F※0E
HMV
HSV
2QV
3QV
SKH
消音器
全气动系统 (全空压)
全气动系统 (V)
卷末

图1

● 缓冲原理

(压力控制方式)

如右图所示，以气缸按箭头方向动作时为例。切换电磁阀后，进气侧压力、排气侧压力的变化如图2所示，气缸启动。气缸动作时，在进气、排气压力差的作用下，推力朝动作的同一方向作用。在靠近行程终端的“L1”中，通过外部信号(接近开关等)切换排气侧的空气流量控制排气压力。(本单元可使用溢流阀控制排气压力。)

因此，如图2所示，随着气缸的位移逐渐靠近终端，排气压力不断上升，与进气侧的压力差逐渐改变，气缸推力也随之改变，气缸动作慢慢进入减速状态并停止。调节时，如果设定较长的缓冲行程范围“L1”，则气缸的减速距离变长，可平滑停止。(此时，缓冲时间“T”会延长。)

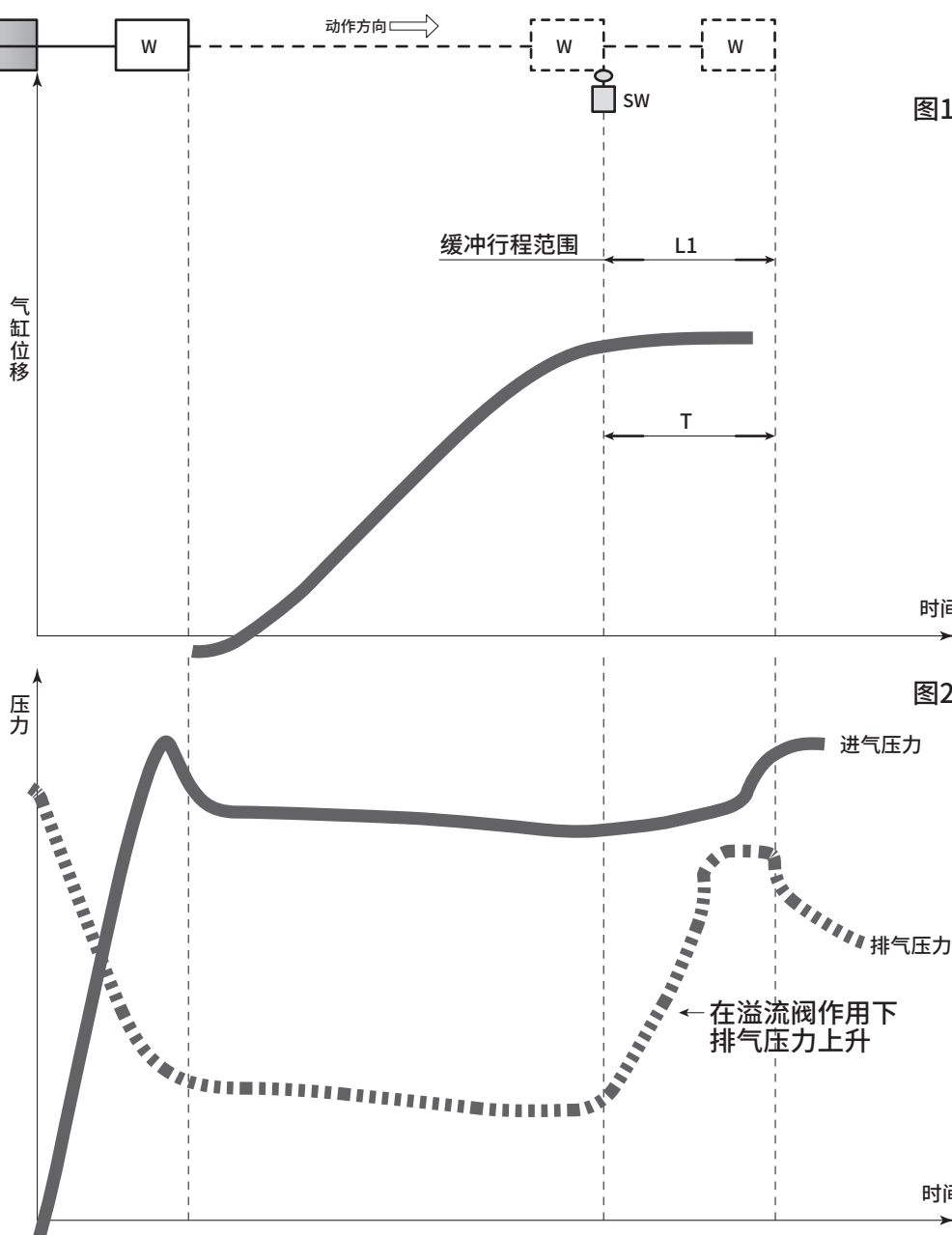


图2