

тем установились следующие: тем, установив схему управления электроприводом задвижки, благодаря чему возможна автоматическая подача шпинделя; На Каширской и Лукомльской ГЭС моделировались схемы управления электроприводом задвижек ПТЗ-1 и ПТЗ-2. В процессе моделирования были выявлены недостатки в конструкции задвижки. О степени открытия клапана судят по указанию электроприводом главных паровых задвижек ПТЗ-1 и ПТЗ-2.

из-за применения в запорных блоках показавшей, что применение запорных элементов на вертикальных участках трубопроводов. Кипанцы выполнены на базе запорных клапанов таких же проходов и отличаются от последних отсутствием запорного и на- ным принципам работы элемента — перемещение запорной заслонки и уплотнительных поверхностей затвора, вызываемая работой элек-

Для указанных случаев установку обвода следует также выполнять на фланцевых соединениях без приварки обводных труб.

В период эксплуатации затвора с модернизированной схемой управ-
ления затворами работали нормально без дополнительного вмешательства
в систему управления не было. Для atom обес-

Пункт) образовавшиеся контактные напряжения на уплотнительных поверхностях в затворе.

Время ЗВ-245 с диапазоном поддержки от 0 до 20 с. Первая полнотой рене подвергается некоторой модернизации, связанной с необходимостью двойного срабатывания: первый раз для некоторой выдержки

$\frac{1}{2} \sim \frac{1}{2}$

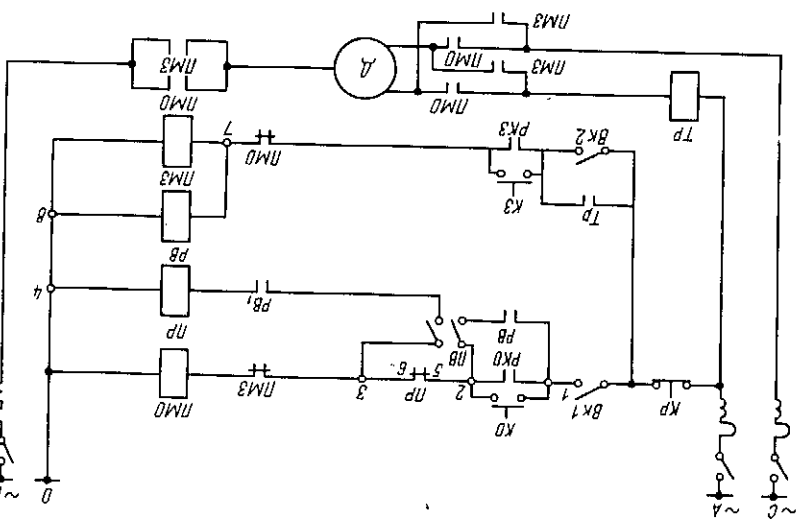


Рис. 5. Модернизированная схема управления электроприводом затвора