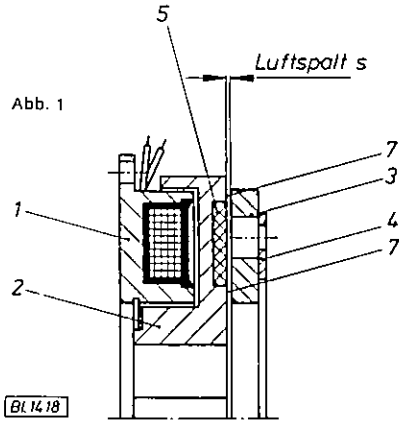


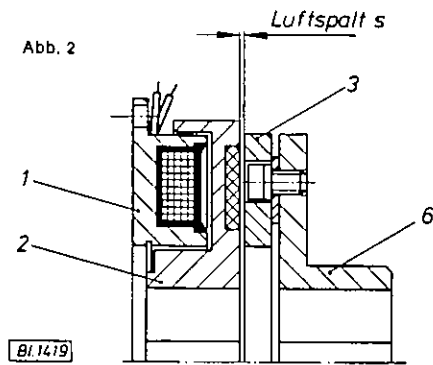
1. Allgemeines

Die nur für Trockenlauf einsetzbaren ORTLINGHAUS-Einflächenkupplungen und -bremsen werden in folgenden Ausführungsformen geliefert:

1.1 Schleifringlose Einflächenkupplungen, Baureihe 0-008

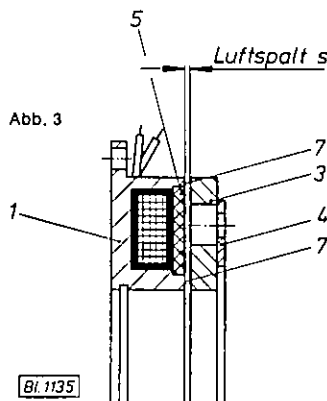


Baureihe 0-008-100
Ankertell ohne Mitnahmeflansch

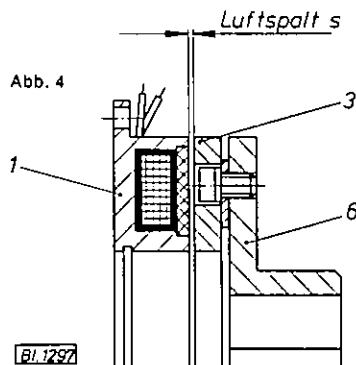


Baureihe 0-008-101
Ankertell mit Mitnahmeflansch

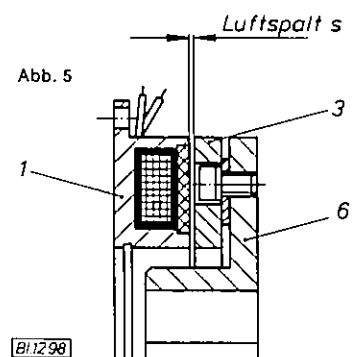
1.2 Einflächenbremsen, Baureihe 0-009



Baureihe 0-009-100
Ankertell ohne Mitnahmeflansch



Baureihe 0-009-101
Ankertell mit Mitnahmeflansch
Nabe außenliegend



Baureihe 0-009-102
Ankertell mit Mitnahmeflansch
Nabe innenliegend

Aufgeraute Polflächen bzw. Zonen der Ankerscheibe sind normal und dürfen nicht geglättet werden. Bei starkem Verschleiß kann es erforderlich werden, Polflächen und Belagring der Stützscheibe oder des Magnetkörpers zu überdrehen. In diesem Fall ist auch die Reibfläche der Ankerscheibe zu bearbeiten. Durch diese Nacharbeit ist wieder ein Neuzustand erreicht, und erst nach einer Einlaufzeit der Reibflächen wird das angegebene Drehmoment mit Sicherheit wieder übertragen. Es wird jedoch empfohlen, eine neue Ankerscheibe einzubauen.

2. Beschreibung

Beim Anlegen einer Spannung an die Kupplung oder Bremse entsteht ein Magnetfeld, das sich bei der schleifringlosen Kupplung über Magnetkörper (1), Stützscheibe (2) und Ankerscheibe (3) bzw. bei der Bremse über Magnetkörper (1) und Ankerscheibe (3) schließt. Die Ankerscheibe wird somit angezogen und gegen Pole (7) und Belagring (5) gepreßt und kraftschlüssig mitgenommen. Bei Unterbrechung der Stromzufuhr fällt das Magnetfeld zusammen und die Ankerscheibe wird durch die Federscheibe (4) über den Luftspalt „s“ in ihre Ausgangslage zurückgezogen.

Bei den Baureihen 0-008-101, 0-009-101 und 0-009-102 ist die Ankerscheibe (3) mit dem Mitnahmeflansch (6) durch eine Federscheibe (4) verbunden.

Kupplung und Bremse arbeiten normal mit 24 V Gleichspannung. Bei den Kupplungen und Bremsen erfolgt der elektrische Anschluß an zwei isolierten Drähten, die ca. 200 mm aus dem Magnetkörper herausgeführt sind.

3. Gleichrichtergeräte

Normale Gleichrichtergeräte sind primärseitig für 220 V \sim $\pm 10\%$ 50–60 Hz, gleichstromseitig für 24 V $+ 2 \times 8\%$ ausgelegt.

Abweichungen im Netz können durch die Klemmen 2 oder 4 ausgeglichen werden, höhere Betriebsspannungen werden durch die Klemmen 6 bzw. 7 erreicht.

Die Geräte müssen so angeschlossen werden, daß bei eingeschalteter Kupplung die angelegte Spannung 24 V $+ 10\%$ beträgt. Die Absicherung der Geräte erfolgt durch eine Sicherung im Gleichstromkreis.

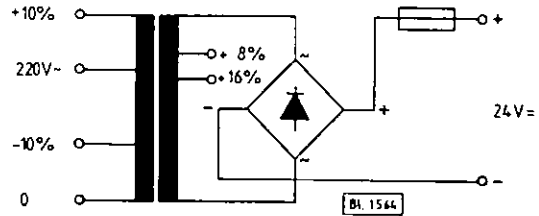


Abb. 6

3.1 Störungen am Gleichrichter

1. Gerät gibt keinen Strom:
 - a) Netz hat keine Spannung
 - b) Unterbrechung in der Netz- oder Gleichstromleitung
 - c) Sicherung des Gerätes ist durchgebrannt
2. Gerät gibt nicht die volle Leistung:

Netz hat Unterspannung (siehe 3. Gleichrichtergeräte)

4. Ersatzteile

Bei Ersatzteilbestellungen ist die auf dem Magnetkörper befindliche Fabrikationsnummer anzugeben. Um Fehllieferungen zu vermeiden, bitten wir, Ersatzteilbestellungen stets auf schriftlichem oder telegrafischem Wege zu erteilen. Die Baugröße der Kupplungen und Bremsen kann nach folgenden Werten ermittelt werden:

Außen- ϕ der Ankerscheibe	42	63	80	100	125	160	200	250	315
Baugröße	00	01	05	09	13	17	25	33	42

5. Ankerteile und Nachstellung

Durch die Verwendung eines sehr verschleißfesten Reibbelages ist ein Nachjustieren nur bei extrem hoher Beanspruchung erforderlich. Durch axiale Verschiebung des Mitnahmeflansches oder des mit der Ankerscheibe verbundenen Mitnahmetells sind folgende Luftspalte zwischen Ankerscheibe (3) und Polfläche (7) wieder einzustellen:

Kupplungs- bzw. Bremsgröße	00	01	05	09	13	17	25	33	42
Luftspalt „s“ (mm)	0,2 \pm 0,1	0,2 \pm 0,1	0,3 \pm 0,1	0,3 \pm 0,1	0,3 \pm 0,2	0,4 \pm 0,2	0,5 \pm 0,2	0,8 \pm 0,2	1 \pm 0,2

6. Einbaufehler und deren Behebung

6.1 Kupplung bzw. Bremse zieht nicht durch und rutscht.

Prüfen, ob vorgeschriebene Spannung von 24 V $+ 10\%$ vorhanden. Belagring kann verölt sein (evtl. mit Tetrachlorkohlenstoff oder Trichloräthylen vorsichtig reinigen). Kupplung oder Bremse ist zu schwach ausgelegt.

6.2 Kupplung bzw. Bremse nimmt im Leerlauf mit.

Prüfen, ob nicht durch schadhafte Schaltelemente oder Isolierungen eine Restspannung an der Kupplung bzw. Bremse liegt. Luftspalt zwischen Ankerscheibe und Stützscheibe bzw. Magnetkörper prüfen und evtl. neu einstellen.

6.3 Kupplung bzw. Bremse zieht nicht an.

Luftspalt zwischen Ankerscheibe und Stützscheibe bzw. Magnetkörper prüfen. Stromweg überprüfen.

- a) ob erforderliche Spannung von 24 V $+ 10\%$ an der Kupplung liegt (Abbildung 8).
- b) ob die Spule keinen Schluß hat.

In den Stromkreis ein Amperemeter einschalten (Abb. 7), wobei ca. folgende Stromstärken angezeigt werden:

Größe		00	01	05	09	13	17	25	33	42	
Kupplung 0-008	Amp.	bei 20°C	0,26	0,67	0,9	1,23	1,52	2,1	2,75	3,45	4,66
		bei 80°C	0,21	0,54	0,73	1	1,23	1,69	2,23	2,79	3,77
Bremse 0-009	Amp.	bei 20°C	0,21	0,46	0,64	0,85	1,18	1,47	2	2,57	2,98
		bei 80°C	0,17	0,38	0,52	0,69	0,96	1,19	1,62	2,1	2,42

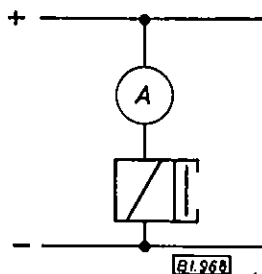


Abb. 7 Strommessung

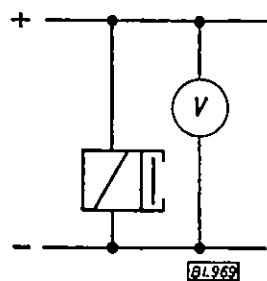


Abb. 8 Spannungsmessung

ORTLINGHAUS AG • CH-6300 ZUG • CHAMERSTR. 12 b

Telefon: (042) 213677/78 • Telex: 868971

International: Telefon (004142) 213677/78 • Telex: (045) 868971