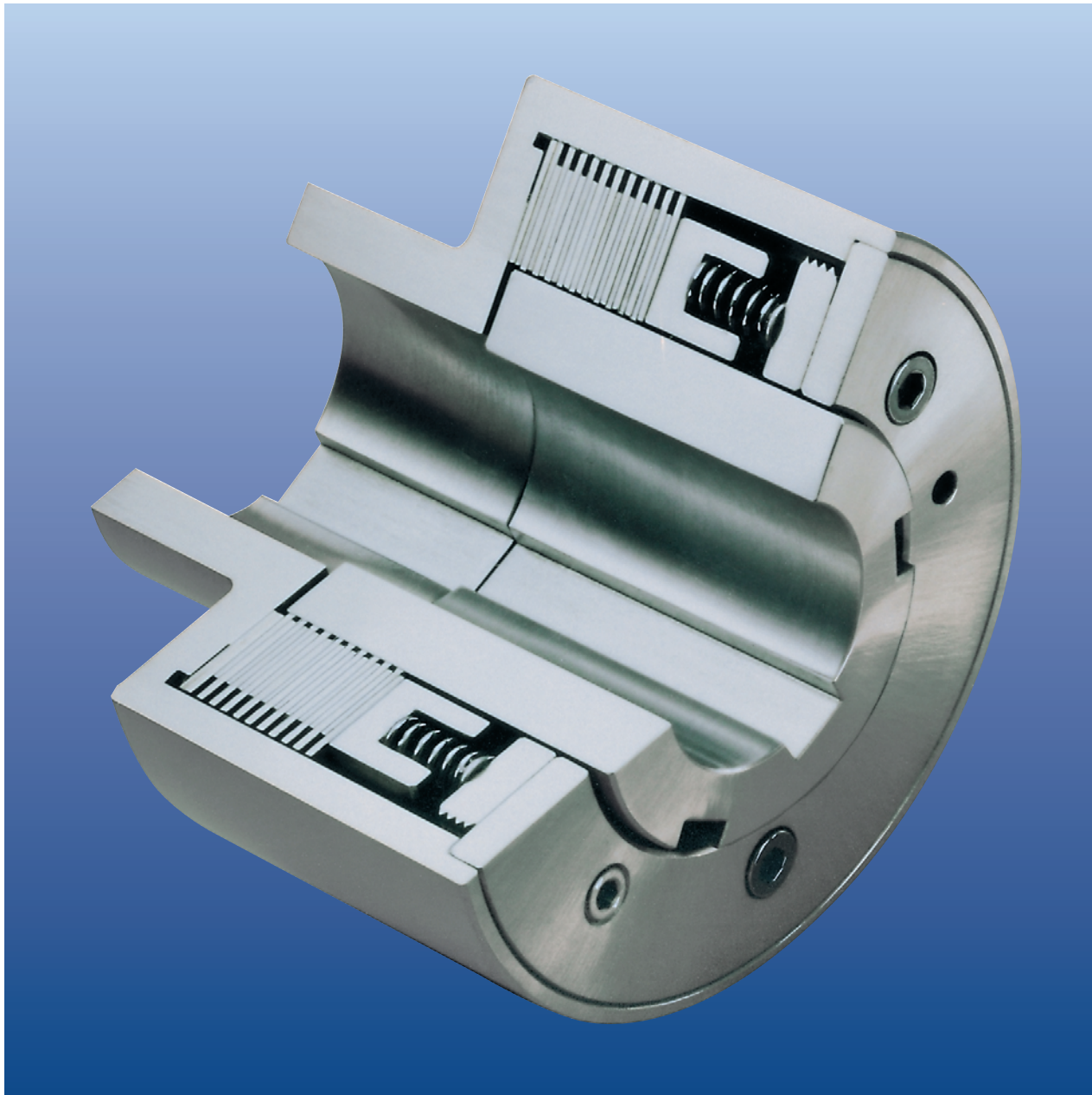


# ■ Sicherheits-, Rutsch- und Anlaufkupplungen



# ■ Sicherheits-, Rutsch- und Anlaufkupplungen

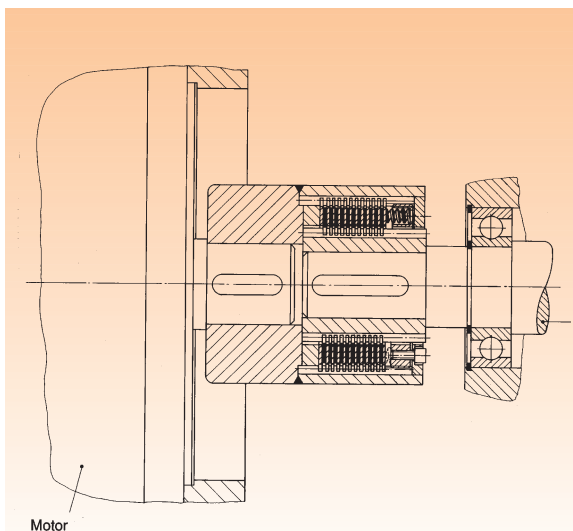


Ortlinghaus-Lamellen-Sicherheitskupplungen sind durch Federkraft permanent geschlossen, wodurch sie in der Lage sind, einerseits ein bestimmtes, eingestelltes Drehmoment zu übertragen, aber andererseits bei Überlastung – zeitlich begrenzt – durchzurutschen. Sie dienen zur Absicherung aller Arten von Antriebssträngen in Maschinen und Geräten gegen Überlastung und Zerstörung. Dabei haben sie die Aufgabe, unzulässig hohe Drehmomentspitzen, wie sie beim Anfahren oder auch während des Betriebes vorkommen, abzubauen, und zwar durch kurzzeitiges Rutschen der Kupplungslamellen mit dem gewünschten, in gewissen Grenzen einstellbaren Rutschmoment.

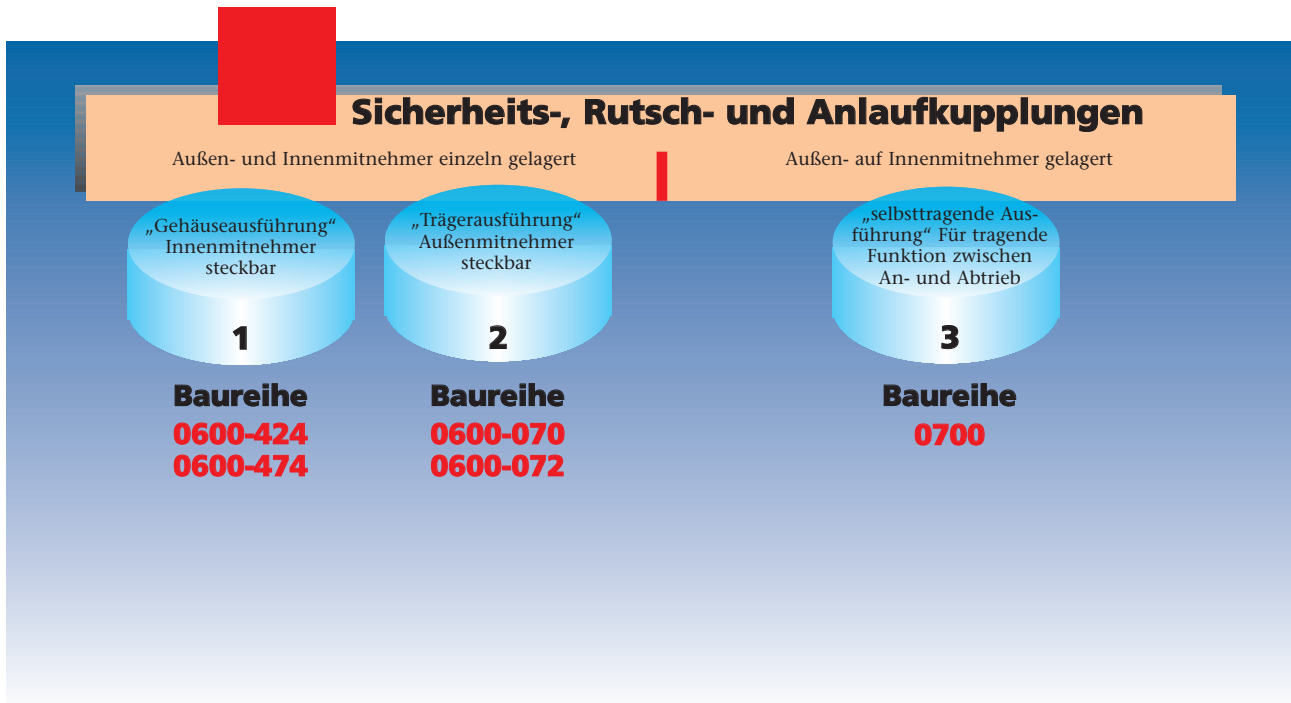
Auf diese Weise schützen sie Zahnräder, Wellen und Verbindungselemente vor Beschädigung und gewährleisten damit die Betriebssicherheit auf lange Zeit; sie helfen somit Reparaturen zu vermeiden.

Zu beachten ist, daß beim Rutschen der Kupplung Reibungswärme entsteht, die im Lamellenpaket frei wird und deren zulässige Menge begrenzt ist. Besonders bei schnelllaufenden Antrieben, bei denen im Falle des Durchrutschens sehr schnell die kritische Wärmemenge überschritten wird, muß mit Hilfe einer Rutschkontrolle die Wärmebelastung, eventuell durch Abschalten des Antriebs, begrenzt werden.

## Einbaubeispiel



Ortlinghaus-Rutschkupplung, Baureihe **0600-474**,  
Einbau einer Ortlinghaus-Rutschkupplung zwischen Motor und  
Getriebe bei getrennten Wellen.



**Federbelastete Lamellen-Rutsch-Kupplungen für Trocken- oder Naßlauf**

**1/2/3 Baureihen 0600 und 0700**

Das Funktionsprinzip des vorgespannten Lamellenpaketes ist bei allen Kupplungsgrößen und Bauarten gleich. In folgenden Bereichen stehen Variationsmöglichkeiten zur Verfügung:

- Als Reibpaarung können Stahl/organischer Reibbelag für Trockenlauf und Stahl/Sinterbelag sowohl für begrenzten Trockenlauf als auch für Naßlauf, z. B. in geschlossenen Getrieben, eingesetzt werden.
- Das Drehmomentspektrum reicht von 9 Nm bis zu 90 000 Nm und ist bei jeder Kupplungsgröße

im Bereich von ca. 60 % des Maximalwertes wählbar bzw. einstellbar.

Das werkseitig eingestellte Rutschmoment der Kupplungen kann jederzeit von einer Stirnseite aus nachgestellt werden, wodurch auf Verschleiß der Lamellen oder veränderte Antriebs-situationen reagiert werden kann.

- Der Innenmitnehmer der Kupplung wird normalerweise mittels Paßfederverbindung auf die Maschinenwelle aufgesetzt.

Um den Außenmitnehmer der Kupplung, das Kupplungsgehäuse, in die anschließende Konstruktion einzubinden, stehen vielfältige Möglichkeiten zur Verfügung.

Nr.	Baureihe	Drehmomentbereich Nm	Trägerbohrung mm	Außendurchmesser mm
<b>1</b>	0600-424/-474	9 bis 1600	10 bis 80	70 bis 210
<b>2</b>	0600-070/-072	90 bis 90000	30 bis 300	210 bis 750
<b>3</b>	0700	9 bis 1600	10 bis 80	70 bis 270

# Fax-Fragebogen für Sicherheits-, Rutsch- und Anlaufkupplungen

Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen!

**Ortlinghaus** SEIT 1898

■ DIE TECHNIK DER KONTROLLIERTEN MOMENTE

Absender:

Name, Vorname

Firma

Abteilung

Telefon (Durchwahl)

Fax

Empfänger:

Ortlinghaus-Werke GmbH  
Kenkhauser Straße 125 · Postfach 14 40  
42907 Wermelskirchen · Deutschland  
Tel. 02196 85-0 · Fax 02196 855-444  
info@ortlinghaus.com · www.ortlinghaus.com

z. Hd. von (falls bekannt)

**Fax-Nr. 02196 855-444**

**Antriebsmaschine:**

Elektromotor   
Verbrennungsmotor   
Hydraulikmotor   
andere

**Antriebssituation:**

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

**Verwendungszweck:**

Anfahrkupplung   
Überlastungsschutz

**Einbausituation:**

Drehachse horizontal   
vertikal   
freiliegend   
im geschlossenen Gehäuse

**Wellendurchmesser:**

am Antrieb  $d_1 =$  \_\_\_\_\_ mm  
am Antrieb  $d_2 =$  \_\_\_\_\_ mm

**Motordaten:**

Leistung  $P =$  \_\_\_\_\_ kW  
Drehzahl  $n =$  \_\_\_\_\_ min<sup>-1</sup>

**Kupplungsdrehmoment:**

$M_{\dot{U}} =$  \_\_\_\_\_ Nm

**Rutschmoment:**

$M_R =$  \_\_\_\_\_ Nm

**Rutschrundzahl:**

$n_R =$  \_\_\_\_\_ min<sup>-1</sup>

**Rutschzeit pro Rutschperiode:**

$t_R =$  \_\_\_\_\_ s

**Rutshäufigkeit:**

$S_h =$  \_\_\_\_\_ h<sup>-1</sup>

**Trägheitsmomente bezogen  
auf die Kupplungswelle:**

Antriebsseite  $J_A =$  \_\_\_\_\_ kgm<sup>2</sup>  
Abtriebsseite  $J_L =$  \_\_\_\_\_ kgm<sup>2</sup>  
maximal auftretendes  $J_L =$  \_\_\_\_\_ kgm<sup>2</sup>

**Weitere Angaben:**

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_