



Sprzęgła z metalowymi mieszkami:

Ponieważ metalowe mieszki wykonane są z cienkiej blachy ze stali nierdzewnej, podczas montażu i demontażu należy zachować szczególną ostrożność. Uszkodzenia mieszka mogą spowodować, że sprzęgło stanie się bezużyteczne.

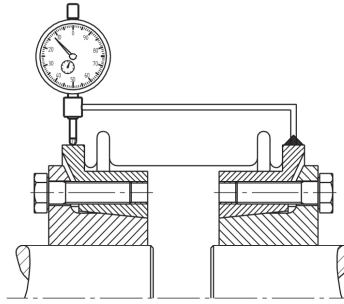
Sprzęgła elastomerowe:

Dzięki konstrukcji wtykowej możliwy jest również montaż na ślepo; w tym przypadku należy przestrzegać odległości „g” (patrz karta techniczna). Przed montażem należy lekko nasmarować gwiazdki z tworzywa sztucznego olejem. Ze względu na napięcie wstępne gwiazdki elastomerowej podczas montażu wtykowego konieczne jest przyłożenie siły osiowej.

Wyrównanie wałów: (rys. 1)

Aby wydłużyć żywotność sprzęgła wałowego i zminimalizować obciążenie łożysk, nie wolno przekraczać maksymalnego dopuszczalnego przesunięcia poprzecznego (patrz karta techniczna). Do określenia przesunięcia poprzecznego można zastosować metodę pomiarową z wykorzystaniem czujnika zegarowego.

Sposób postępowania: Zamocować czujnik zegarowy za pomocą odpowiedniego uchwytu na jednym z dwóch czopów wału lub na piaście sprzęgła. Umieścić czujnik dotykowy na drugim czopie wału lub na drugiej połowie sprzęgła. Następnie obrócić wał z czujnikiem zegarowym o 360° i odczytać odchylenie. Obecne przesunięcie boczne wynosi 50% tej wartości.



rys. 1 / Picture 1

Alignment of shafts: (Picture 1)

To extend the service life of the shaft coupling and minimise the load on the bearings, the maximum permissible lateral misalignment must not be exceeded (see data sheet). A dial gauge can be used to measure the lateral misalignment.

Procedure:

Secure the dial gauge with a suitable bracket to one of the two shaft journals or to a coupling hub. Attach the probe to the other shaft journal or to the other coupling half. Then rotate the shaft 360° whilst holding the dial gauge and read the deviation. The lateral misalignment is 50% of the value

Połączenie wału z piastą:

Złącza są zazwyczaj dostarczane z gotowymi otworami (kontrola tolerancji – uwaga: promieniowe piasty zaciskowe są dostarczane w stanie rozszerzonym), a w wyjątkowych przypadkach również z otworami wstępnie wywierconymi. Przed montażem wał, otwór i stożek należy lekko nasmarować olejem, aby zapobiec rdzewieniu pasowania. Należy upewnić się, że wszystkie powierzchnie są wolne od zanieczyszczeń. Obecność rowka wpustowego na wale nie wpływa negatywnie na działanie połączenia siłowego (w razie potrzeby należy włożyć połowę wpustu). Dopuszczalne wartości dla danej średnicy można znaleźć w karcie technicznej.

a.) Piasta zaciskowa promieniowa: (rys. 2)

Montaż lub demontaż należy przeprowadzić poprzez dokręcenie lub odkręcenie tylko jednej śruby zaciskowej umieszczonej promieniowo (ISO 4762). Odpowiednie momenty dokręcania podano w kartach technicznych. Otwór w dzwonie montażowym w zupełności wystarcza do dokręcenia śruby zaciskowej.

b.) Gniazdo stykowe / piasta z pierścieniem zaciskowym stożkowym: (rys. 3)

Wciskanie tulei stożkowej lub nakładanie pierścienia zaciskowego stożkowego odbywa się za pomocą kilku śrub mocujących rozmieszczonych koncentrycznie (zazwyczaj 6 szt. ISO 4017). Jedną stronę sprzęgła montuje się na czopie wału poprzez równomierne dokręcanie śrub mocujących na krzyż (w celu uniknięcia uderzeń promieniowych). Następnie element napędzany lub napędzający należy obrócić o kilka obrotów, tak aby czop wału w drugiej piastce mógł się swobodnie obracać, a piasta mogła przesunąć się wzdłuż wału w celu osłabienia naprężenia osiowego metalowego mieszka. Teraz należy równomiernie dokręcić również 6 śrub drugiej piasty. Demontaż: Po odkręceniu 6 (8/4) śrub mocujących piasty należy odkręcić za pomocą 3 (4) śrub wyciskających. W przypadku ograniczonej przestrzeni osiowej zaleca się wkręcenie i zabezpieczenie śrub wyciskających jeszcze przed montażem.

c.) Piasta półskorupowa:

Piasty są dzielone i składają się z części stałej oraz ruchomej. Stałą połowę można nałożyć na wyrównane wały. Następnie należy równomiernie dokręcić dwie (lub cztery) śruby zaciskowe (ISO 4762), naprzemiennie po obu stronach. W trakcie tej czynności należy kontrolować szczylinę i przestrzegać zalecanych momentów dokręcania. W dzwonie montażowym należy w razie potrzeby przewidzieć większy otwór na potrzeby montażu.

Metal bellows couplings:

Since the metal bellows consist of a thin stainless steel panel, particular care is required during their assembly and disassembly. Damages to the bellows can make the coupling inoperative.

Elastomer couplings:

A blind assembly is also possible thanks to the plug-in feature; by doing this, the clearance „g” (see data sheet) must be observed. Slightly lubricate the polyurethane insert before the assembly. Due to the pre-tensioning of the jaw spider an axial force is required during the plug assembly.

Shaft-hub connection:

The couplings are supplied finishbored as standard, (tolerance check - attention: radial clamping hubs are delivered widened) in exceptional cases they are also supplied prebored. Prior to mounting the finishbored shaft and conical sleeve should be lightly oiled to prevent fretting corrosion. It is important to ensure that all surfaces are free of dirt particles. Thanks to an available feather key groove in the shaft, the function of the force-fitting connection is not affected (insert half feather key if necessary). Please take the permitted values for the particular diameter from the technical data sheet.

a.) Radial clamping hub: (Picture 2)

Installation and removal are carried out by tightening or loosening a single radially positioned clamping screw (ISO 4762). The relevant tightening torques are specified in the data sheets. A single hole in the mounting flange is entirely sufficient for tightening the clamping screw.

b.) Conical bushing/ Conical clamping ring hub: (Picture 3)

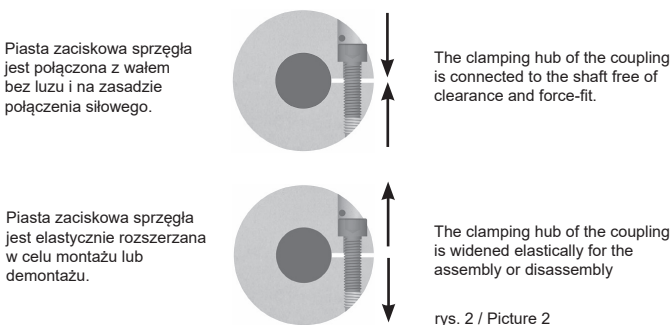
Assembly of the conical bushing or of the conical clamping ring with several, concentrically arranged mounting screws. One side of the coupling is fitted onto the shaft end by evenly tightening the screws, crosswise (to prevent uneven draw-on). The drive or output is now turned by a few revolutions, so that the shaft pinion turns in the second hub and the hub can move on the shaft for axial release. Now the 6 screws of the second hub are also evenly tightened.

Disassembly:

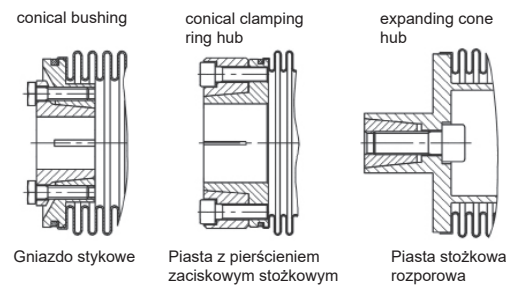
After loosening the 6 (8/4) fixing screws, the hubs are loosened by means of 3 (4) draw-off threads. For narrow axial space conditions, it is advisable to screw-in the draw-off screws and to secure them before the assembly.

c.) Split hub:

Two radial clamping screws (ISO 4762) are arranged mirrored. The hubs or couplings are split and consist of two loose halves. One of the splitting hubs can be put onto the aligned shaft. Tighten clamping screws evenly, alternating between both sides (note specified tightening torques). A larger opening must be provided in the housing for easy installations.



rys. 2 / Picture 2



rys. 3 / Picture 3

Maksymalne momenty odkręcania (patrz tabela po prawej) Moment dokręcania (patrz karta techniczna)

M 4	M 5	M 6	M 8	M 10	M 12	M 14	M 16
3 Nm	5 Nm	8 Nm	15 Nm	20 Nm	25 Nm	25 Nm	30 Nm

Max. loosening torques (see table on the left) Tightening torques (see data sheet)