

Sicherheitsrutschkupplung

Die in den Schnecken-Getrieben auf Wunsch ein-gebaute Sicherheitsrutschkupplung dient als Sicherheitsvorrichtung gegen Überlastung, als Anfahrkupplung und auch als Trennvorrichtung von An- und Abtrieb.

Das von dem Getriebe zu übertragende Drehmoment ist werksseitig eingestellt und kann nach Lösen der Kontermutter über eine Sechskantschraube nachgestellt werden. Eine Erhöhung des Dreh- bzw. Rutschmomentes (Drehung der Schraube nach rechts) ist in jedem Falle zu vermeiden (Überlastungsgefahr).

Bei Drehung der Schraube nach links vermindert sich das zu übertragende Drehmoment. Nach erfolgter Einstellung ist die Kontermutter wieder anzuziehen. Nach vollständigem Lösen der Schraube ist der Kraftfluß zwischen Antriebsmotor und Getriebe unterbrochen.

Bei Drehmomenten von $1,4 \times T_N$ ist eine verstärkte Abtriebswelle und verstärkte Sicherheitsrutschkupplung notwendig.

Overload Protection

If required, a slipping device may be built into the worm gear unit to serve as overload protection for the drive and machine, as a starting coupling and also as a disconnecter between input and output.

The required transmitted torque is adjustable by loosening the locknut and turning the hexagon head screw.

An increase in torque or slipping torque (turning the screw to the right) should be avoided since there is a risk of overloading the drive.

When the screw is turned to the left the transmitted torque is reduced. Following adjustment the locknut should be tightened. If the screw is fully loosened the transmission between motor and gear unit is disconnected.

A torques greater than $1.4 \times$ nominal torque T_N a special strengthened output shaft and strengthened slipping device are necessary.

Dispositif de securite

Un dispositif de sécurité à glissement contre les surcharges est incorporé sur demande dans les réducteurs à vis sans fin.

Ce dispositif limite le couple d'entrée et permet aussi le débrayage de l'arbre de sortie.

La limite du couple est réglée en usine mais peut être réajustée sur place en agissant sur la vis de poussée.

Il faut, en tout cas, éviter d'augmenter le couple en tournant la vis de réglage vers la droite.

Le couple est réduit en dévissant vers la gauche (bloquer le contre-écrou après réglage).

Lorsque le desserrage est complet, il n'y a plus d'entraînement par l'arbre d'entrée.

Pour tout couple supérieur à $1,4 \times T_N$, il faut prévoir un arbre de sortie renforcé et un limiteur de couple renforcé.

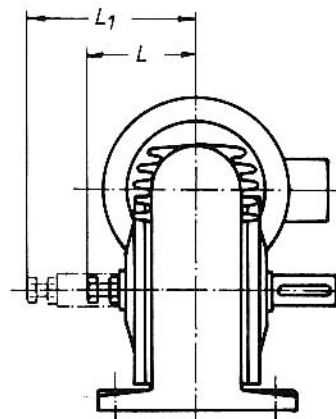
Abmessung für Sicherheitsrutschkupplung Overload device dimensions Cotes de réglage du limiteur

Getriebetyp Gear type Type de réducteur	L ca. L(approx.) L(env.)	L ₁ ca. L ₁ (approx.) L ₁ (env.)
S.00	65	95
SP.00, SPP.00	65	—
S.02	65	95
ST.02, SP.02, SPP.02	65	—
SPP.0, SPP.1	65	—
S.0	55	90
SP.0, SPP.20, SPP.30	55	—
ST.0	60	—
S.1	65	115
SP.1, SPP.41, SPPP.741	65	—
ST.1	85	—
S.2	90	150
SP.2, SPP.5, ST.2, SPPP.852	90	—
S.3	100	170
SP.3, SPP.53, SPPP.643	100	—
ST.3	120	—
S.4, SP.4	115	195
SPP.54, SPP.54 M, SPP.64	115	—
SPPP.754, SPPP.864	115	—
ST.4	140	—

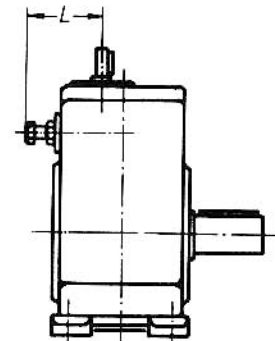
L₁ entfällt bei SP, SPP und SPPP.

L₁ not relevant to SP, SPP and SPPP.

L₁ n'existe pas pour SP, SPP et SPPP.



Getriebe Typ S, SP, SPP, SPPP
Gear unit type S, SP, SPP, SPPP
Type de réducteurs S, SP, SPP, SPPP



Getriebe Typ ST
Gearing type ST
Type de réducteurs ST

