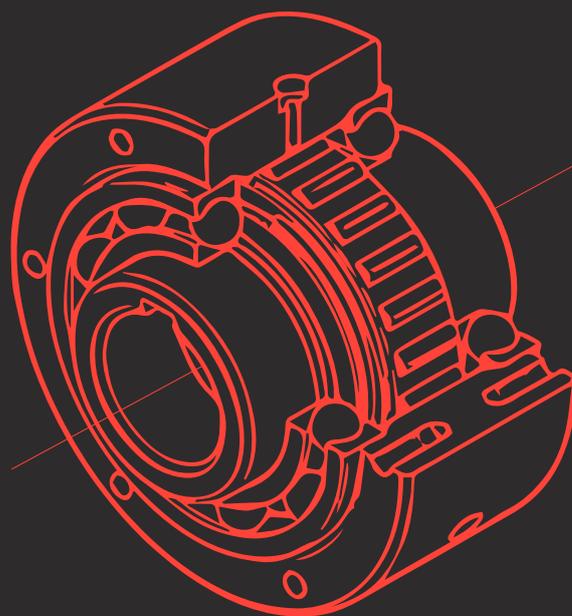
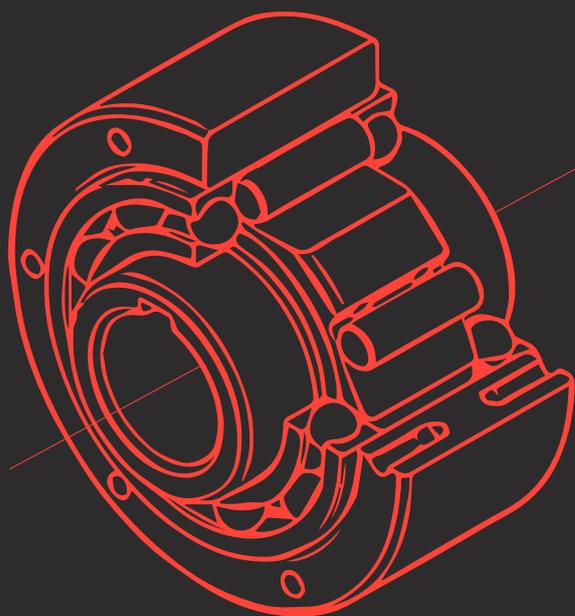


TECHNOBEARING



ОБГОННЫЕ МУФТЫ

тел.: 8-800-700-72-07
sales@technobearing.ru
www.technobearing.ru

Оглавление:

| | |
|---|----------|
| ОБГОННЫЕ МУФТЫ: | 3 |
| Определение крутящего момента | 6 |
| Смазочные материалы..... | 7 |
| Инструкции по установке и обслуживанию обгонных муфт серий GL-GLG | 8 |
| Инструкции по установке и обслуживанию обгонных муфт серий US, USNU, UF, GF..... | 8 |
| СЕРИИ | 9 |
| US | 10 |
| USNU | 12 |
| UF | 14 |
| GF | 16 |
| GV..... | 18 |
| GVG | 20 |
| GL / GLP / GL..FP | 22 |
| GL ... F2 – D2 (D3) | 26 |
| GL ... F4 – D2..... | 28 |
| GL ... F5 – D2 (D3) | 30 |
| GLP ... F7 – D7..... | 32 |
| GL ... TR..... | 34 |
| GLG..... | 36 |
| GO | 38 |
| GM..... | 40 |
| GP..... | 42 |
| GP..... | 44 |
| CB | 46 |
| UK..ZZ / | |
| UKC..ZZ / UKCC..ZZ..... | 48 |
| UK..2RS / UKC..2RS | 50 |
| CKN..2RS..... | 52 |

ОБГОННЫЕ МУФТЫ



рис.1 Муфта с цилиндрическими роликами

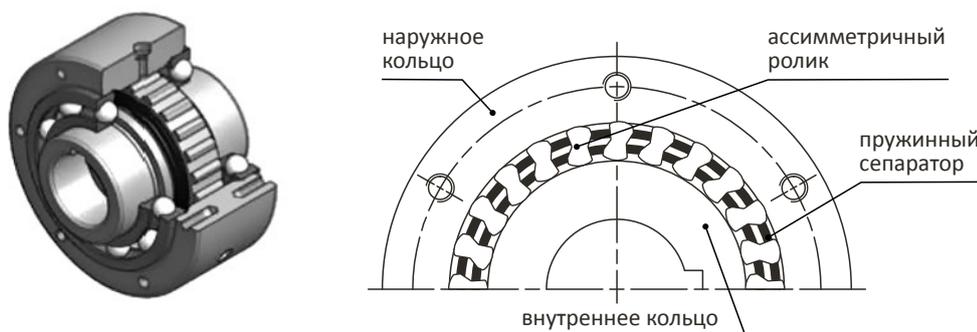


рис.1 Муфта с ассиметричными роликами

Обгонные муфты это однонаправленные узлы, состоящие, в основном, из двух колец, одно из которых используется в качестве ведущего, а второе – ведомого. Основная особенность состоит в том, что вращение передаётся только в одном направлении, в обратном направлении кольца вращаются независимо друг от друга.

Расцепление двух колец может возникнуть в двух случаях:

- Ведомое кольцо вращается быстрее ведущего.
- Ведущее кольцо вращается в противоположном направлении ведомому.

Существуют три основных режима использования обгонных муфт:

БЛОКИРОВКА ОБРАТНОГО ХОДА

Обгонная муфта всё время вращается в холостую. Когда движение прекращается, то предотвращается вращение в противоположную сторону.

Типичные применения: конвейерные ленты, ковшовые элеваторы, большие вентиляторы и т.п.

РЕЖИМ ОБГОНА

Пока ведомое кольцо вращается быстрее ведущего сцепления между ними не происходит.

Типичные применения: отключение стартового мотора от главного, приводы использующие два мотора, приводы с эндотермическими двигателями, где требуется отсоединять ведомые маховики (роторы электрогенераторов, пропеллеров и т.п.), не позволяя им подвергаться типичным пульсациям, характерным для таких приводов, либо обеспечить их безинерционное вращение без нагрузки на эндотермический мотор.

РЕЖИМ ПРЕРЫВИСТОЙ ПОДАЧИ

Обгонная муфта преобразует переменное движение (поршня, шатуна и т.п.) в постоянное вращательное движение (или непрерывное, если используются две муфты).

Типичное применение: конвейеры, швейные и ткацкие машины и т.п.)

ТИПЫ КОНСТРУКЦИИ

РОЛИКОВЫЕ ОБГОННЫЕ МУФТЫ:

Состоят из цилиндрического наружного кольца и внутреннего колеса, называемого «звёздочка», благодаря его особой форме. Это позволяет определённому количеству цилиндрических роликов (каждый из которых поддерживается в постоянном рабочем контакте одним или двумя небольшими плунжерами благодаря спиральными пружинам) мгновенно передавать крутящий момент. Такие муфты более всего подходят для использования в режиме прерывистой подачи (пробежки), но также могут одинаково хорошо использоваться в режиме обгона или блокировки обратного хода при средних и малых скоростях вращения.

ОБГОННЫЕ МУФТЫ С АССИМЕТРИЧНЫМИ РОЛИКАМИ:

Этот тип состоит из цилиндрических колец, между которыми помещён сепаратор, содержащий ассиметричные ролики и пружину. Ассиметричные ролики имеют различные диагональные размеры, что позволяет им передавать крутящий момент при вращении в одном направлении или свободно перемещаться в обратном направлении. Поскольку сепаратор независим от внутреннего кольца при холостом вращении, такой тип муфт в частности подходит для использования в качестве тормоза обратного хода, особенно при высоких скоростях вращения.

Серия GP имеет двойной сепаратор с плоской пружиной внутри, благодаря чему ассиметричные ролики синхронизируются по отдельности или совместно.

Также возможно поставлять серии муфт, в которых ролики не будут контактировать с кольцами, при холостом вращении, чтобы получить более продолжительный срок службы.

Количество ассиметричных роликов в сепараторе довольно большое, что даёт возможность передавать весьма большие крутящие моменты при довольно малых размерах.

Для условий применения, требующих очень малые габариты, может использоваться серия GM.

ТОЧНОЕ СРАБАТЫВАНИЕ

В обгонных муфтах роликового типа, которые используются в основном для прерывистой подачи (пробежки), уровень точности срабатывания может быть повышен благодаря использованию:

- усиленных нажимных пружин роликов типа VV (которые гарантируют более мгновенный отклик при высоких темпах последовательных срабатываний)
- более жидкого смазочного масла
- роликов с твёрдосплавными поверхностями, которые снижают износ и внутреннюю упругую деформацию, что может быть причиной задержки в срабатывании (доступно только для серий GF...HM и GL...HM)

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ ХОЛОСТОГО ХОДА

Не существует ограничений скорости вращения в направлении передачи крутящего момента или сцепления муфты, потому как в этом случае её части заблокированы и не двигаются относительно друг друга. Однако при вращении в холостую максимальные скорости ограничены, приведены в таблицах и зависят от размеров обгонных муфт, а так же от типа используемой смазки.

Во избежание повреждений, предельные скорости не должны быть превышены, а в случаях эксплуатации в основном, на холостом ходу, желательно поддерживать достаточный запас скорости.

ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ

Для обеспечения длительного срока службы обгонной муфты необходимо анализировать и взвешивать различные факторы (скорость, количество включений, нагрузки и смазку) в зависимости от режима эксплуатации.

РЕЖИМ БЛОКИРОВКИ ОБРАТНОГО ХОДА

В этом режиме наиболее решающими являются скорость и смазка. Поскольку обгонная муфта будет работать большую часть времени в холостую, необходимо ограничить её износ. Следовательно после определения типа и наиболее подходящего номинального крутящего момента, необходимо, чтобы её скорость, выраженная в n_{\max} (об/мин), находилась в пределах, указанных на странице с соответствующим типом обгонной муфты (максимальные скорости должны быть приняты как для непродолжительного использования) и с обеспечением достаточного смазывания.

РЕЖИМ ОБГОНА

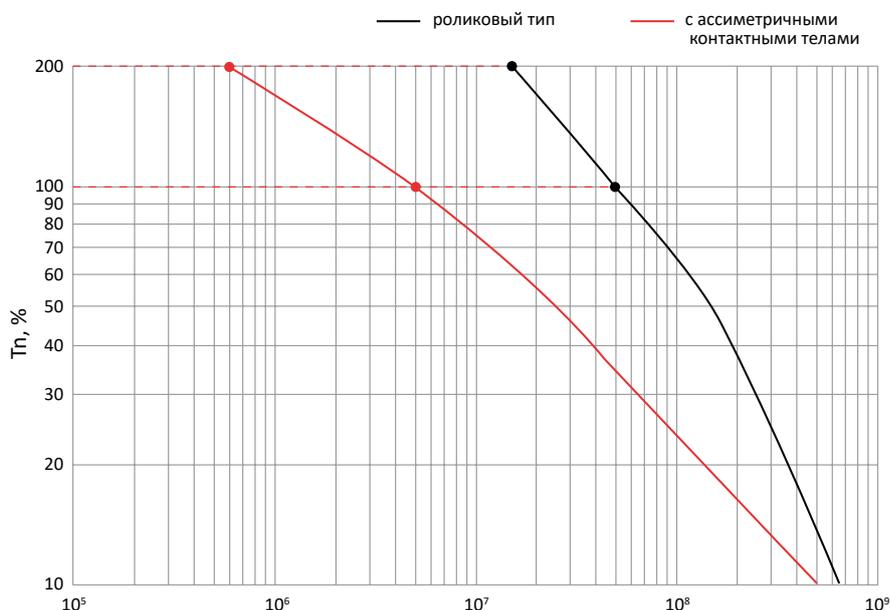
В этом режиме необходимо принимать во внимание пиковые величины крутящего момента, которым подвергается обгонная муфта, когда передача мощности возобновляется после избыточной скорости или во время пуска. Приведенные ниже указания предоставляют некоторые параметры для определения правильного коэффициента эксплуатации. Когда обгонная муфта выбирается как соединение стартера, необходимо принимать во внимание пиковые величины крутящего момента мотора. Если мотор соединён через гидравлическую муфту (даёт мягкий пуск), рекомендуется принимать коэффициент эксплуатации от 1,3, если пиковый крутящий момент не превышает номинальный, и вплоть до 1,8 раз, если пиковый крутящий момент превышает номинальный в 2-3 раза.

Если мотор соединён через механическую муфту (даёт жёсткий старт), коэффициент эксплуатации должен быть поднят до 2, если пиковый крутящий момент не превышает номинальный и вплоть до 3-4 в случае высокой величины пикового крутящего момента. В случае двигателей внутреннего сгорания, величины коэффициента эксплуатации должны быть подняты до 4-6 в зависимости от того, бензиновый или дизельный двигатель.

ПРЕРЫВИСТАЯ ПОДАЧА

График, показанный ниже, может быть полезен для определения соотношения между передаваемым крутящим моментом (указанным в % от величины номинального крутящего момента T_n) и максимального количества включений, которое может выдержать обгонная муфта. Это хорошее правило использовать коэффициент эксплуатации, показанный ниже в таблице, в зависимости от частоты циклов и угла включения.

| Частота циклов | Тип муфты | Кoeff. экспл. |
|---|----------------------|---------------|
| более 150 включений в минуту | роликовый тип | 3 |
| | с контактными телами | 4 |
| угол включения $> 90^\circ$ более 100 включений в минуту | роликовый тип | 2,5 |
| | с контактными телами | 4 |
| угол включения $< 90^\circ$ менее 100 включений в минуту | роликовый тип | 2 |
| | с контактными телами | 3,5 |



Примечание: все показания и коэффициенты эксплуатации предлагаются исключительно ориентировочно, основаны на опыте и не являются универсальными для всех применений. Мы не берём на себя ответственность за ошибки в выборе, даже при точном соблюдении показаний.

ОБГОННЫЕ МУФТЫ ТРЕБУЮЩИЕ ЦЕНТРИРОВАНИЯ

US, USNU, UF, CB, и GM серии обгонных муфт, используемые для прерывистой подачи, невозвратных или обгонных применений, обычно расположены в закрытых узлах (шестернях, концевых крышках и т.п.) в непосредственной близости от уже существующих или дополнительных подшипников. Наружные и внутренние компоненты должны быть центрированы друг относительно друга таким образом, чтобы в осевом направлении они не были нагружены либо напряжены. При сжатии или растяжении, давление прикладывается одновременно, как к внутренним, так и к наружным частям, во избежание повреждения контактных элементов и пружин. Для смазывания таких муфт может быть достаточной уже существующая циркуляция масла при условии, что тип используемого масла один из рекомендуемых типов для роликовых обгонных муфт.

САМОЦЕНТРИРУЮЩИЕСЯ ОБГОННЫЕ МУФТЫ

Серии GF (размеры 8...20), GV и GVG запрессованы втулками скольжения, серии GF (размеры 25...60) имеют подшипники. Серия GF, используются при прерывистой подаче, а так же как тормозное или обгонное устройство главным образом внутри закрытых корпусов. Для смазывания этого типа обгонных муфт может быть достаточной существующая циркуляция масла, при условии, что тип используемого масла один из рекомендуемых нами типов. Серии GV и GVG, используются в стопорных применениях, либо при прерывистой подаче и располагаются снаружи корпусов на приводных валах, где передача крутящего момента осуществляется посредством кронштейна (проушины) на наружном кольце. Эти муфты поставляются смазанными на весь срок службы. Серии UK, UKC, UKCC и SKN имеющие встроенный подшипник, уже смазаны на весь срок службы.

МОДУЛЬНЫЕ ОБГОННЫЕ МУФТЫ С ШАРИКОПОДШИПНИКАМИ

Модульные обгонные муфты состоят из двух шарикоподшипников 160-й серии установленных между внутренним и наружным кольцами. Для информации относительно срока службы узла, смотрите инструкции предоставляемые производителем подшипников.

Совместно с широким ассортиментом стандартных и специальных крышек и фланцев, базовые типы GL, GL...FP, GLP и GLG формируют узлы с внедрённой системой самосмазывания.

Эти обгонные муфты используются для прерывистой подачи, а так же как узлы тормозного или обгонного применения (очень часто с гибким соединением) в основном располагаются снаружи корпуса (например монтируются на шкивы или концы валов). Внутри корпусов они могут быть использованы в базовой комплектации или подключены к существующей циркуляцией смазки в комплекте с крышками и фланцами (в этом случае без сальниковых колец), до тех пор пока используется тип масла, рекомендованный нами для обгонных муфт. Обычно базовые обгонные муфты и их компоненты (крышки, фланцы, прокладки и болты) поставляются разборно. Если требуется необходимое направление вращения, мы можем предоставить Вам уже собранные детали.

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРИМЕНЕНИЯ

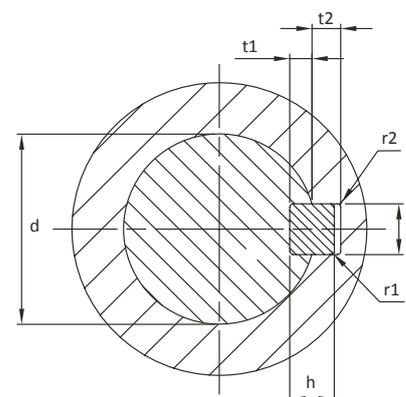
Мы рады обеспечить Вас любым решением, которое Вам может потребоваться, предлагая широчайший ассортимент модификаций и размеров. Для таких типов решений мы предпочитаем общаться с Вами персонально.

ОПРЕДЕЛЕНИЕ КРУТЯЩЕГО МОМЕНТА

| | | |
|--------------------------------------|--|----------------------|
| Номинальный крутящий момент привода | $T_{AN} = 9550 \cdot P / n$ | [Н·м] |
| Номинальный крутящий момент нагрузки | $T_{LN} = F \cdot l$ | [Н·м] |
| Момент ускорения нагрузки | $T_a = (J_k \cdot \Delta n) / (9,55 \cdot t_a)$ | [Н·м] |
| Общий момент инерции массы | $J = m \cdot r^2$ | [кг·м ²] |
| Момент инерции массы кольцевого тела | $J = (98,175 \cdot (D_a^4 - D_i^4) \cdot V \cdot \rho) / 1000$ | [кг·м ²] |

| | | |
|---------------|--|-------------------|
| P = | Мощность мотора | кВт |
| n = | Частота вращения обгонной муфты при передаче крутящего момент | об/мин |
| F = | Касательная сила, приложенная к обгонной муфте со стороны нагрузки | Н |
| l = | Длина плеча приложения касательной силы | м |
| $J_{kl} =$ | Момент инерции масс нагрузки, сниженный на валу муфты | кг·м ² |
| $J_x =$ | Осевой момент инерции вала | кг·м ² |
| $\Delta n =$ | Разность между начальной и конечной частотой вращения | об/мин |
| $t_a =$ | Время ускорения | с |
| m = | Масса | кг |
| r = | Радиус | м |
| $D_a - D_i =$ | Разность между диаметрами наружного и внутреннего колец | м |
| V = | Ширина дорожки качения | м |
| $\rho =$ | Плотность | кг/м ³ |

| d | DIN 6885 | | | | | DIN 6885 | | | | |
|-------------|---------------------|------------|-----------|-------|-------|---------------------|-----------|-----------|-------|-------|
| | $b^{JS10} \times h$ | t_1 | t_2 | r_1 | r_2 | $b^{JS10} \times h$ | t_1 | t_2 | r_1 | r_2 |
| > 6 - 8 | 2 x 2 | 1,2 + 0,1 | 1,0 + 0,1 | 0,2 | 0,2 | | | | | |
| > 8 - 10 | 3 x 3 | 1,8 + 0,1 | 1,4 + 0,1 | 0,2 | 0,2 | | | | | |
| > 10 - 12 | 4 x 4 | 2,5 + 0,1 | 1,8 + 0,1 | 0,2 | 0,2 | | | | | |
| > 12 - 17 | 5 x 5 | 3,0 + 0,1 | 2,3 + 0,1 | 0,3 | 0,2 | 5 x 3 | 1,9 + 0,1 | 1,2 + 0,1 | 0,2 | 0,2 |
| > 17 - 22 | 6 x 6 | 3,5 + 0,1 | 2,8 + 0,1 | 0,3 | 0,2 | 6 x 4 | 2,5 + 0,1 | 1,6 + 0,1 | 0,4 | 0,4 |
| > 22 - 30 | 8 x 7 | 4,0 + 0,2 | 3,3 + 0,2 | 0,5 | 0,2 | 8 x 5 | 3,1 + 0,2 | 2,0 + 0,1 | 0,4 | 0,4 |
| > 30 - 38 | 10 x 8 | 5,0 + 0,2 | 3,3 + 0,2 | 0,5 | 0,3 | 10 x 6 | 3,7 + 0,2 | 2,4 + 0,1 | 0,4 | 0,4 |
| > 38 - 44 | 12 x 8 | 5,0 + 0,2 | 3,3 + 0,2 | 0,5 | 0,3 | 12 x 6 | 3,9 + 0,2 | 2,2 + 0,1 | 0,5 | 0,5 |
| > 44 - 50 | 14 x 9 | 5,5 + 0,2 | 3,8 + 0,2 | 0,5 | 0,3 | 14 x 6 | 4,0 + 0,2 | 2,1 + 0,1 | 0,5 | 0,5 |
| > 50 - 58 | 16 x 10 | 6,0 + 0,2 | 4,3 + 0,2 | 0,5 | 0,3 | 16 x 7 | 4,7 + 0,2 | 2,4 + 0,1 | 0,5 | 0,5 |
| > 58 - 65 | 18 x 11 | 7,0 + 0,2 | 4,4 + 0,2 | 0,5 | 0,3 | 18 x 7 | 4,8 + 0,2 | 2,3 + 0,1 | 0,5 | 0,5 |
| > 65 - 75 | 20 x 12 | 7,5 + 0,2 | 4,9 + 0,2 | 0,7 | 0,5 | 20 x 8 | 5,4 + 0,2 | 2,7 + 0,1 | 0,6 | 0,6 |
| > 75 - 85 | 22 x 14 | 9,0 + 0,2 | 5,4 + 0,2 | 0,7 | 0,5 | 22 x 9 | 6,0 + 0,2 | 3,1 + 0,2 | 0,6 | 0,6 |
| > 85 - 95 | 25 x 14 | 9,0 + 0,2 | 5,4 + 0,2 | 0,7 | 0,5 | 25 x 9 | 6,2 + 0,2 | 2,9 + 0,2 | 0,6 | 0,6 |
| > 95 - 110 | 28 x 16 | 10,0 + 0,2 | 6,4 + 0,2 | 0,7 | 0,5 | 28 x 10 | 6,9 + 0,2 | 3,2 + 0,2 | 0,8 | 0,8 |
| > 110 - 130 | 32 x 18 | 11,0 + 0,3 | 7,4 + 0,3 | 1,1 | 0,8 | 32 x 11 | 7,6 + 0,2 | 3,5 + 0,2 | 0,8 | 0,8 |
| > 130 - 150 | 36 x 20 | 12,0 + 0,3 | 8,4 + 0,3 | 1,1 | 0,8 | 36 x 12 | 8,3 + 0,2 | 3,8 + 0,2 | 1,0 | 1,0 |



СМАЗОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ

Обгонные муфты это устройства, работающие в режиме трения. Чтобы обеспечить оптимальную стойкость масла, а так же обгонной муфты, необходимо использовать масла типа CL, соответствующие DIN 51517/2 или масла типа CLP, соответствующие DIN51517/3.

Не используйте масла, содержащие добавки, такие как дисульфид молибдена, графит и т.п.

В таблице, следующей на этой странице собраны все смазочные материалы, которые доказали свою работоспособность с обгонными муфтами.

Гарантия на наши продукты будет распространяется в случае использования этих смазок, либо других с документально подтверждённым соответствием.

| | Рабочая температура (Температура окружающей среды) | | | |
|---------|--|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| | Смазывание маслом | | | Смазывание консистентной смазкой |
| | -20°C / +20°C (-40°C / -10°C) | +20°C / +50°C (-10°C / +20°C) | +50°C / +80°C (+20°C / +50°C) | 0°C / +80°C (-20°C / +60°C) |
| AGIP | AGIP OSO 15 | AGIP OSO 22 | AGIP OSO 46 | AGIP GR MU 2 |
| BP | BP ENERGOL HLP-D 10 | BP ENERGOL HLP-D 22 | BP ENERGOL HLP-D 46 | BP ENERGREASE LS 2 |
| CASTROL | CASTROL HYPIN AWS 10 | CASTROL HYPIN AWS 22 | CASTROL HYPIN AWS 46 | CASTROL BNS |
| FUCHS | RENOLIN MR 3 | RENOLIN DTA 22 | RENOLIN DTA 46 | RENOLIT LZR2 |
| KLÜBER | ISOFLEX PDP 38 | ISOFLEX PDP 48 | LAMORA 46 | ISOFLEX LDS 18 |
| MOBIL | VELOCITE OIL NO 6 | MOBIL VELOCITE OIL NO 10 | MOBIL D.T.E. MEDIUM | |
| SHELL | TELLUS OIL T15 | TELLUS OIL T22 | TELLUS OIL T46 | ALVANIA RL2 |
| CHEVRON | RANDO OIL HD10 | RANDO HD22 | RANDO OIL HD46 | |
| TOTAL | AZOLLA ZS10 | AZOLLA ZS22 | AZOLLA ZS46 | MULTIS 2 |

Свяжитесь с нашим офисом, если температуры выше +80°C.

В качестве альтернативы мы рекомендуем всесезонное масло SAE10W-40, которое может работать при температурах от 0°C до +80°C.

Обратите внимание: в случае использования герметиков, убедитесь в том, что они не проникают внутрь обгонной муфты.

ИНСТРУКЦИИ ПО УСТАНОВКЕ И ОБСЛУЖИВАНИЮ ОБГОННЫХ МУФТ СЕРИЙ GL-GLG

1. Определите требуемое направление холостого хода либо сцепления
2. ВСЕГДА* используйте поставляемые уплотнения (2) и болты, для установки фланцев (1)
3. В случае использования одного или обоих фланцев собственного производства:

- а) убедитесь в том, что болты достаточной длины
- б) прикрепив их, убедитесь, что обгонная муфта свободно вращается в направлении холостого хода.

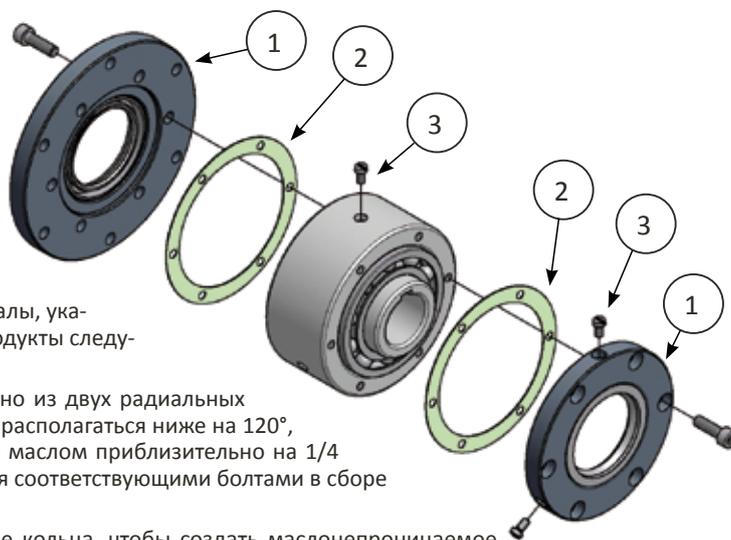
4. Смазывание маслом: используйте смазочные материалы, указанные в таблице нашего каталога или аналогичные продукты следующим образом:

- а) Используя крышки типа D2 или D7, расположите одно из двух радиальных отверстий сверху по вертикали; второе отверстие будет располагаться ниже на 120°, таким образом обгонная муфта может быть заполнена маслом приблизительно на 1/4 от свободного внутреннего объёма. Заглушите отверстия соответствующими болтами в сборе с O-образными кольцами (3).

- б) Применяя крышки типа D3, используйте O-образные кольца, чтобы создать маслoneпроницаемое уплотнение между шайбой на шейке вала и ступицы обгонной муфты во избежание утечек масла через шпоночный паз, и как следствие потерю смазочного материала. Проведите остальную часть процедур, описанную в пункте а).

5. Смазывание консистентной смазкой: заполняйте обгонную муфту смазкой через смазочные отверстия до тех пор, пока новая смазка не начнёт проступать через лабиринтные уплотнения, установленные во фланцах.

Примечание: ни в коем случае не используйте смазочные материалы, содержащие HP (high pressure) частицы, дисульфид молибдена, графит и т.п., которые снижают коэффициент трения между поверхностями, снижая тем самым передаваемый крутящий момент.



ИНСТРУКЦИИ ПО УСТАНОВКЕ И ОБСЛУЖИВАНИЮ ОБГОННЫХ МУФТ СЕРИЙ US, USNU, UF, GF

ПЕРЕД УСТАНОВКОЙ

Для обеспечения правильной работы обгонной муфты, её компоненты должны быть выровнены и отцентрированы. После установки обгонной муфты, необходимо проверить холостое вращение.

Допуски вала и корпуса должны быть также проверены на соответствие типу эксплуатации. Для валов рекомендованные поля допусков по h6 или j6. Для обгонных муфт серий UF, GF, USNU рекомендуемые поля допусков корпусов по H7 или G7, а для муфт серий US - по H7 или J7.

МОНТАЖ

Операции по монтажу и демонтажу обгонной муфты должны выполняться таким образом, чтобы ключевые силы были уравнены на обоих дорожках качения, для предотвращения их повреждений. Особое внимание следует уделять муфтам серии GP во избежание деформации шарикоподшипников, устанавливаемых рядом.

Поэтому рекомендуется оставлять осевой зазор в 0,1/0,2 мм между наружным кольцом подшипника и устанавливаемыми фланцами.

В обгонных муфтах, используемых для прерывистой подачи, шпонки должны быть правильно установлены, чтобы обеспечить минимально возможный зазор.

ПОСЛЕ УСТАНОВКИ

После установки необходимо проверить свободное вращение на холостом ходу.

СМАЗЫВАНИЕ

Хорошее смазывание обеспечит безопасную эксплуатацию и длительный срок службы. Смазывание, которое может быть обеспечено либо жидким маслом, либо консистентной смазкой, может варьироваться в зависимости от условий эксплуатации. Для обгонных муфт, работающих в режиме прерывистой подачи, а также применяющихся в пусковых узлах либо в тормозных устройствах, используемое масло должно быть выбрано в соответствии с рабочей температурой. Для тихоходных условий эксплуатации следует использовать консистентную смазку.

Когда обгонные муфты используются в режиме прерывистой подачи, высокая точность срабатывания достигается использованием жёстких пружин. В соответствии с рабочей температурой могут применяться V-образные (усиленные) или W-образные (экстра жёсткие) пружины чтобы обеспечить правильную эксплуатацию пружин даже при использовании консистентной смазки.

СЕРИИ



СЕРИЯ US



Обгонные муфты серии US несамоцентрирующиеся. По этой причине, совместно с обгонной муфтой, необходимо устанавливать один или два подшипника, чтобы обеспечить соосность внутреннего и наружного колец муфты.

Обгонные муфты серии US имеют такие же размеры как шарикоподшипники 62 серии.

Крутящий момент передаётся от вала к внутреннему кольцу через шпонку, а от наружного кольца к корпусу посредством посадки с натягом, т.к. внешний диаметр наружного кольца имеет допустимое отклонение по **r6**.

Допустимое отклонение диаметра посадочного места вала должно быть по **h6** или **j7**, а корпуса по **H7** или **J6**.

Перед началом эксплуатации, обгонную муфту необходимо смазать подходящей смазкой, следуя рекомендациям на странице 7. Важно применять смазочное масло, если скорость вращения холостого хода достигает больших величин.

| Модель | d_{H7} , мм | D_{r6} , мм | L, мм | D_2 , мм | S, мм | Масса, кг | $n_{\text{внутреннее}}^*$ макс, об/мин | $n_{\text{наружное}}^{**}$ макс, об/мин | T_n , Н·м | Крутящий момент сопротивления, Н·м |
|--------|---------------|---------------|-------|------------|-------|-----------|--|---|-------------|------------------------------------|
| US 8 | 8 | 24 | 8 | 19 | 1 | 0,03 | 4350 | 6600 | 3,8 | 0,003 |
| US 10 | 10 | 30 | 9 | 25 | 1 | 0,04 | 3550 | 5200 | 6,8 | 0,004 |
| US 12 | 12 | 32 | 10 | 26 | 1 | 0,05 | 3200 | 4850 | 13 | 0,005 |
| US 15 | 15 | 35 | 11 | 30 | 1 | 0,10 | 2900 | 4300 | 14 | 0,007 |
| US 17 | 17 | 40 | 12 | 34 | 1 | 0,11 | 2600 | 3700 | 28 | 0,01 |
| US 20 | 20 | 47 | 14 | 40 | 1 | 0,12 | 2200 | 3300 | 40 | 0,02 |
| US 25 | 25 | 52 | 15 | 45 | 1 | 0,15 | 2000 | 2900 | 56 | 0,03 |
| US 30 | 30 | 62 | 16 | 55 | 1 | 0,25 | 1600 | 2500 | 90 | 0,08 |
| US 35 | 35 | 72 | 17 | 62 | 1 | 0,33 | 1350 | 2000 | 150 | 0,09 |
| US 40 | 40 | 80 | 18 | 70 | 1 | 0,42 | 1200 | 1900 | 185 | 0,10 |
| US 45 | 45 | 85 | 19 | 74 | 1 | 0,46 | 1100 | 1650 | 218 | 0,11 |
| US 50 | 50 | 90 | 20 | 80 | 1 | 0,50 | 900 | 1450 | 230 | 0,13 |
| US 55 | 55 | 100 | 21 | 90 | 1 | 0,65 | 800 | 1300 | 313 | 0,14 |
| US 60 | 60 | 110 | 22 | 98 | 1 | 0,80 | 700 | 1100 | 513 | 0,26 |

Примечание:

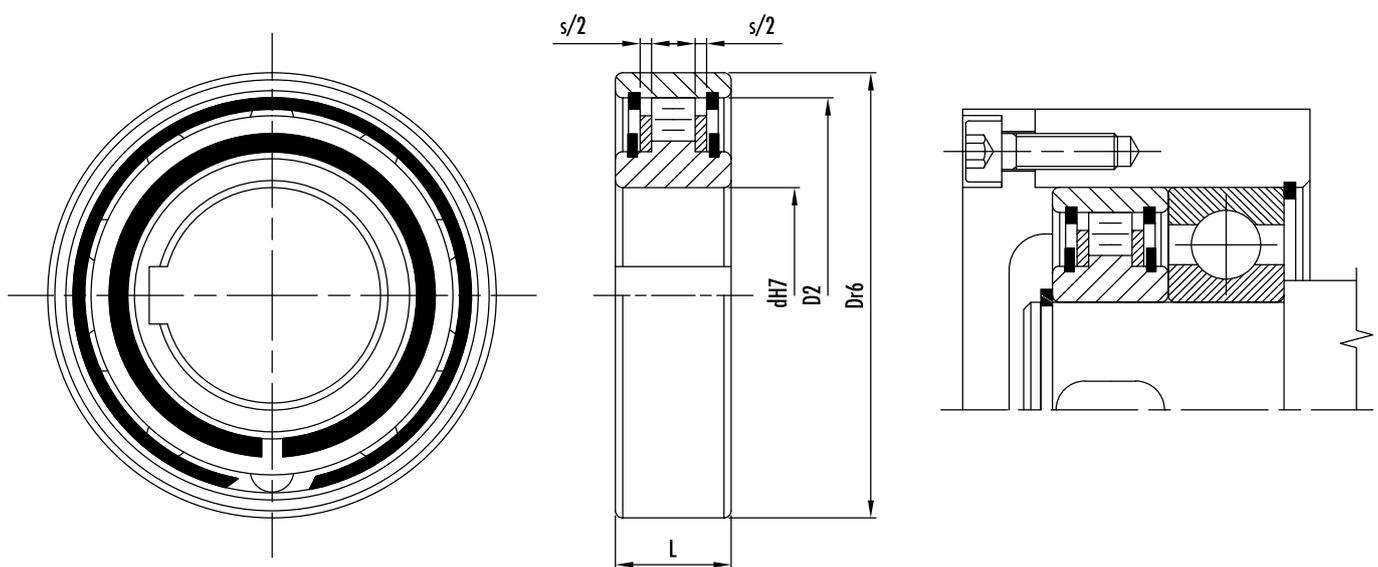
$T_{\text{max}} = 2 \times T_n$

Шпоночный паз US 8...US 12 по DIN 6885 стр.1

Шпоночный паз US 15...US 60 по DIN 6885 стр.3

* Внутреннее кольцо быстрее наружного

** Наружное кольцо быстрее внутреннего



СЕРИЯ USNU



Обгонные муфты серии USNU несоосноцентрирующиеся. По этой причине, совместно с обгонной муфтой, необходимо устанавливать один или два подшипника, чтобы обеспечить соосность внутреннего и наружного колец муфты.

Обгонные муфты серии USNU имеют такие же размеры как шарикоподшипники 63 серии

Крутящий момент передаётся от вала к внутреннему кольцу через шпонку, а от наружного кольца к корпусу посредством фиксаторов или посадки с натягом, если диаметр посадочного места в корпусе будет иметь допустимое отклонение по **K6**.

Допустимое отклонение диаметра посадочного места вала должно быть по **h6** или **j7**, а корпуса по **H7** или **F7**. Если используются фиксаторы, допустимое отклонение диаметра посадочного места в корпусе должно быть по **K6**.

Перед началом эксплуатации, обгонную муфту необходимо смазать подходящей смазкой, следуя рекомендациям на странице 7. Важно применять смазочное масло, если скорость вращения холостого хода достигает больших величин.

| Модель | d_{H7} , мм | D_{H6} , мм | L, мм | S, мм | D_2 , мм | b, мм | t, мм | Масса, кг | $n_{\text{внутреннее}}^*$ макс, об/мин | $n_{\text{наружное}}^{**}$ макс, об/мин | T_n , Н·м | Крутящий момент сопротивления, Н·м |
|----------|---------------|---------------|-------|-------|------------|-------|-------|-----------|--|---|-------------|------------------------------------|
| USNU 8 | 8 | 35 | 13 | 1 | 27 | 4 | 1,3 | 0,1 | 3300 | 5000 | 12 | 0,016 |
| USNU 12 | 12 | 35 | 13 | 1 | 27 | 4 | 1,3 | 0,1 | 3300 | 5000 | 12 | 0,016 |
| USNU 15 | 15 | 42 | 18 | 1 | 36 | 5 | 1,3 | 0,1 | 2500 | 3600 | 30 | 0,02 |
| USNU 17 | 17 | 47 | 19 | 1 | 36 | 5 | 2 | 0,1 | 2300 | 3400 | 50 | 0,02 |
| USNU 20 | 20 | 52 | 21 | 1 | 44 | 6 | 2,5 | 0,2 | 2200 | 3100 | 78 | 0,02 |
| USNU 25 | 25 | 62 | 24 | 1 | 52 | 8 | 2 | 0,4 | 1700 | 2200 | 125 | 0,05 |
| USNU 30 | 30 | 72 | 27 | 1 | 60 | 10 | 3 | 0,6 | 1400 | 2200 | 255 | 0,14 |
| USNU 35 | 35 | 80 | 31 | 1 | 70 | 12 | 3,5 | 0,7 | 1200 | 1900 | 383 | 0,16 |
| USNU 40 | 40 | 90 | 33 | 1 | 78 | 12 | 3,5 | 0,9 | 1100 | 1700 | 545 | 0,40 |
| USNU 45 | 45 | 100 | 36 | 2 | 85 | 14 | 3,5 | 1,2 | 1000 | 1600 | 788 | 0,45 |
| USNU 50 | 50 | 110 | 40 | 2 | 92 | 14 | 4,5 | 1,7 | 900 | 1300 | 1013 | 0,50 |
| USNU 60 | 60 | 130 | 46 | 2 | 110 | 18 | 5,5 | 2,8 | 700 | 1100 | 1835 | 1,1 |
| USNU 70 | 70 | 150 | 51 | 2 | 125 | 20 | 6,5 | 4 | 600 | 1000 | 2312 | 1,5 |
| USNU 80 | 80 | 170 | 58 | 2 | 140 | 20 | 7,5 | 5,8 | 500 | 800 | 3300 | 1,8 |
| USNU 100 | 100 | 215 | 73 | 3,6 | 175 | 24 | 8,5 | 12,5 | 450 | 680 | 7250 | 3,8 |

Примечание:

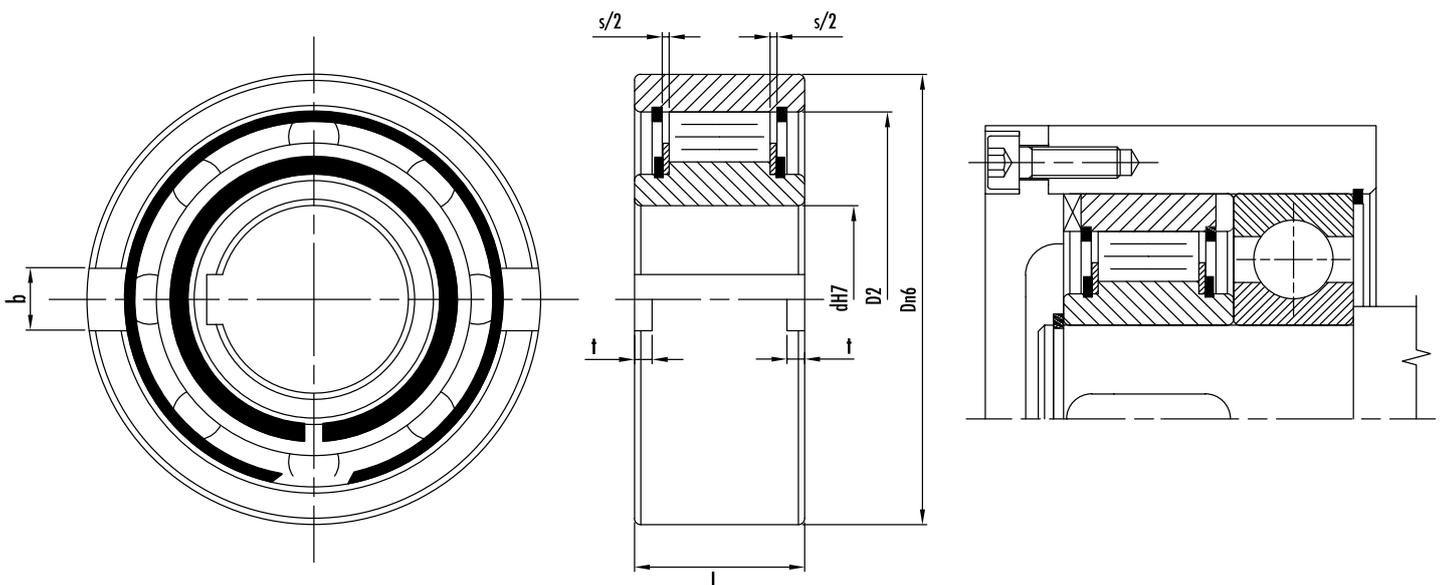
$T_{\text{max}} = 2 \times T_n$

Шпоночный паз USNU 8...USNU 12 по DIN 6885 стр.1

Шпоночный паз USNU 15...USNU 100 по DIN 6885 стр.3

* Внутреннее кольцо быстрее наружного

** Наружное кольцо быстрее внутреннего



СЕРИЯ UF



Обгонные муфты серии UF самоцентрирующиеся. По этой причине, совместно с обгонной муфтой, необходимо устанавливать один или два подшипника, чтобы обеспечить соосность внутреннего и наружного колец муфты.

Крутящий момент передаётся от вала к внутреннему кольцу через шпонку, а от наружного кольца к корпусу посредством фиксаторов.

Допустимое отклонение диаметра посадочного места вала должно быть по **h6** или **j6**, а корпуса по **H7** или **G7**. Если используются фиксаторы, допустимое отклонение диаметра посадочного места в корпусе должно быть по **K6**.

Перед началом эксплуатации, обгонную муфту необходимо смазать подходящей смазкой, следуя рекомендациям на странице 7. Важно применять смазочное масло, если скорость вращения холостого хода достигает больших величин.

| Модель | d_{H7} , мм | D_{H6} , мм | L, мм | S, мм | D_1 , мм | D_2 , мм | b, мм | t, мм | Масса, кг | n_{\max}^* внутреннее кольцо, об/мин | n_{\max}^{**} наружное кольцо, об/мин | Tn, Н·м | Крутящий момент сопротивления, Н·м |
|--------|---------------|---------------|-------|-------|------------|------------|-------|-------|-----------|--|---|---------|------------------------------------|
| UF 8 | 8 | 37 | 20 | 1 | 20 | 30 | 6 | 3 | 0,1 | 5000 | 6000 | 20 | 0,09 |
| UF 9 | 9 | 37 | 20 | 1 | 20 | 30 | 6 | 3 | 0,1 | 5000 | 6000 | 20 | 0,09 |
| UF 12 | 12 | 37 | 20 | 1 | 20 | 30 | 6 | 3 | 0,1 | 5000 | 6000 | 20 | 0,11 |
| UF 15 | 15 | 47 | 30 | 1 | 26 | 37 | 7 | 3,5 | 0,3 | 4500 | 5500 | 78 | 0,15 |
| UF 20 | 20 | 62 | 36 | 1 | 37 | 52 | 8 | 3,5 | 0,6 | 3000 | 3600 | 188 | 0,18 |
| UF 25 | 25 | 80 | 40 | 2 | 40 | 68 | 9 | 4 | 1,1 | 2200 | 2600 | 250 | 0,36 |
| UF 30 | 30 | 90 | 48 | 2 | 45 | 75 | 12 | 5 | 1,6 | 1800 | 2100 | 500 | 0,40 |
| UF 35 | 35 | 100 | 53 | 2 | 50 | 80 | 13 | 6 | 2,3 | 1600 | 2000 | 680 | 0,60 |
| UF 40 | 40 | 110 | 63 | 2 | 55 | 90 | 15 | 7 | 3,1 | 1300 | 1700 | 1115 | 0,84 |
| UF 45 | 45 | 120 | 63 | 2 | 60 | 95 | 16 | 7 | 3,7 | 1100 | 1500 | 1500 | 0,94 |
| UF 50 | 50 | 130 | 80 | 2 | 70 | 110 | 17 | 8,5 | 5,4 | 850 | 1300 | 2375 | 1,28 |
| UF 55 | 55 | 140 | 80 | 2 | 75 | 115 | 18 | 9 | 6,1 | 800 | 1200 | 2500 | 1,50 |
| UF 60 | 60 | 150 | 95 | 2 | 80 | 125 | 18 | 9 | 8,5 | 700 | 1100 | 4250 | 1,60 |
| UF 70 | 70 | 170 | 110 | 3 | 95 | 140 | 20 | 9 | 13 | 550 | 900 | 5875 | 3,60 |
| UF 80 | 80 | 190 | 125 | 3 | 110 | 160 | 20 | 9 | 18 | 550 | 800 | 10000 | 3,60 |
| UF 90 | 90 | 215 | 140 | 3 | 120 | 180 | 24 | 11,5 | 25,3 | 500 | 700 | 17350 | 6,80 |
| UF 100 | 100 | 260 | 150 | 4 | 140 | 210 | 28 | 14,5 | 42,1 | 400 | 600 | 19750 | 8,80 |
| UF 130 | 130 | 300 | 180 | 4 | 160 | 240 | 32 | 17,5 | 65 | 300 | 500 | 35000 | 12,50 |
| UF 150 | 150 | 320 | 180 | 4 | 205 | 260 | 32 | 17 | 95 | 250 | 400 | 44400 | 13,50 |

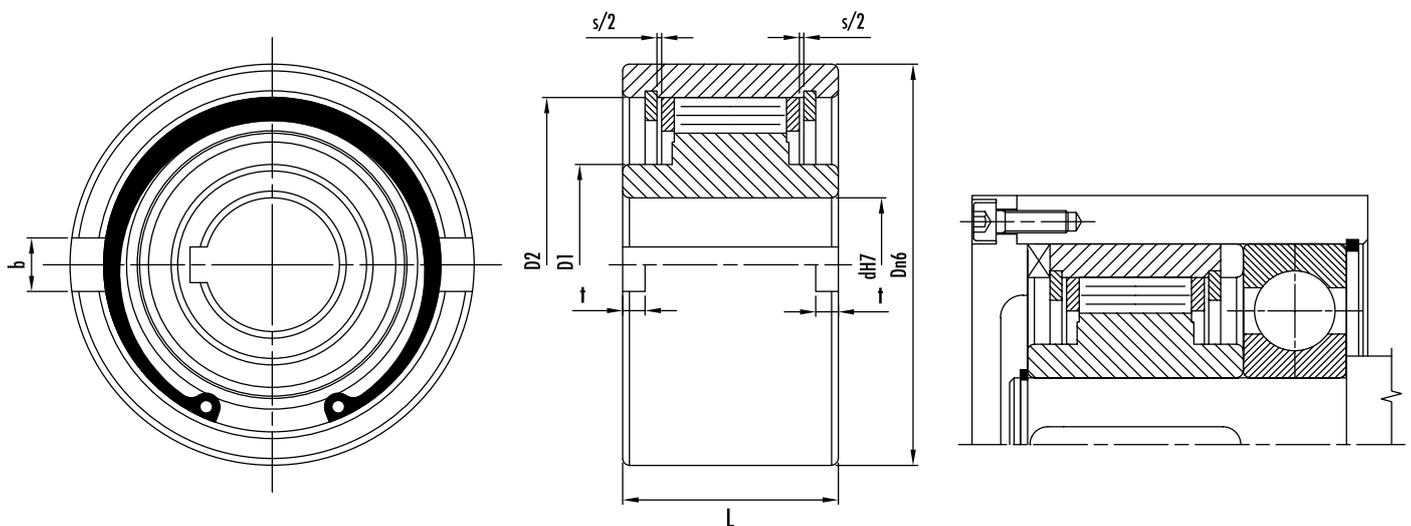
Примечание:

Tmax=2 x Tn

Шпоночный паз по DIN 6885 стр.1

* Внутреннее кольцо быстрее наружного

** Наружное кольцо быстрее внутреннего



СЕРИЯ GF



Обгонные муфты серии GF являются самоцентрирующимися. Для размеров от 8 до 20 центрирование происходит «сталь по стали», в то время как для размеров от 25 до 130 – посредством двух встроенных шарикоподшипников 160 серии.

Крутящий момент передаётся от вала к внутреннему кольцу через шпонку, а от наружного кольца к корпусу посредством фиксаторов.

Допустимое отклонение диаметра посадочного места вала должно быть по **h6** или **j6**, а корпуса – по **H7** или **G7**. Если используются фиксаторы, допустимое отклонение диаметра посадочного места в корпусе должно быть по **K6**.

Перед началом эксплуатации, обгонную муфту необходимо смазать подходящей смазкой, следуя рекомендациям на странице 7. Важно применять смазочное масло, если скорость вращения холостого хода достигает больших величин.

| Модель | d_{H7} , мм | D_{H6} , мм | L, мм | S, мм | D_1 , мм | D_2 , мм | b, мм | t, мм | Масса, кг | $n_{\text{внутреннее}}^*$ макс об/мин | $n_{\text{наружное}}^{**}$ макс об/мин | Tn, Н·м | Крутящий момент сопротивления, Н·м |
|--------|---------------|---------------|-------|-------|------------|------------|-------|-------|-----------|---------------------------------------|--|---------|------------------------------------|
| GF 8 | 8 | 37 | 20 | 1 | 20 | 30 | 6 | 3 | 0,1 | 1000 | 1000 | 20 | 0,09 |
| GF 9 | 9 | 37 | 20 | 1 | 20 | 30 | 6 | 3 | 0,1 | 1000 | 1000 | 20 | 0,09 |
| GF 12 | 12 | 37 | 20 | 1 | 20 | 30 | 6 | 3 | 0,1 | 1000 | 1000 | 20 | 0,11 |
| GF 15 | 15 | 47 | 30 | 1 | 26 | 37 | 7 | 3,5 | 0,3 | 900 | 900 | 78 | 0,15 |
| GF 20 | 20 | 62 | 36 | 1 | 37 | 52 | 8 | 3,5 | 0,6 | 700 | 700 | 188 | 0,18 |
| GF 25 | 25 | 80 | 40 | - | 40 | 68 | 9 | 4 | 1,2 | 2100 | 3600 | 250 | 0,36 |
| GF 30 | 30 | 90 | 48 | - | 45 | 75 | 12 | 5 | 1,8 | 1700 | 3200 | 500 | 0,40 |
| GF 35 | 35 | 100 | 53 | - | 50 | 80 | 13 | 6 | 2,4 | 1500 | 3000 | 680 | 0,60 |
| GF 40 | 40 | 110 | 63 | - | 55 | 90 | 15 | 7 | 3,3 | 1200 | 2600 | 1115 | 0,84 |
| GF 45 | 45 | 120 | 63 | - | 60 | 95 | 16 | 7 | 4 | 1000 | 2400 | 1500 | 0,94 |
| GF 50 | 50 | 130 | 80 | - | 70 | 110 | 17 | 8,5 | 5,7 | 800 | 2100 | 2375 | 1,28 |
| GF 55 | 55 | 140 | 80 | - | 75 | 115 | 18 | 9 | 6,5 | 750 | 2000 | 2500 | 1,50 |
| GF 60 | 60 | 150 | 95 | - | 80 | 125 | 18 | 9 | 8,9 | 650 | 1900 | 4250 | 1,60 |
| GF 70 | 70 | 170 | 110 | - | 95 | 140 | 20 | 9 | 13,5 | 550 | 1800 | 5875 | 3,60 |
| GF 80 | 80 | 190 | 125 | - | 110 | 160 | 20 | 9 | 19 | 500 | 1600 | 10000 | 3,60 |
| GF 90 | 90 | 215 | 140 | - | 120 | 180 | 24 | 11,5 | 27,2 | 450 | 1400 | 17350 | 6,80 |
| GF 100 | 100 | 260 | 150 | - | 140 | 210 | 28 | 14,5 | 44,5 | 350 | 1300 | 19750 | 8,80 |
| GF 130 | 130 | 300 | 180 | - | 160 | 240 | 32 | 17,5 | 68 | 250 | 1000 | 35000 | 12,50 |

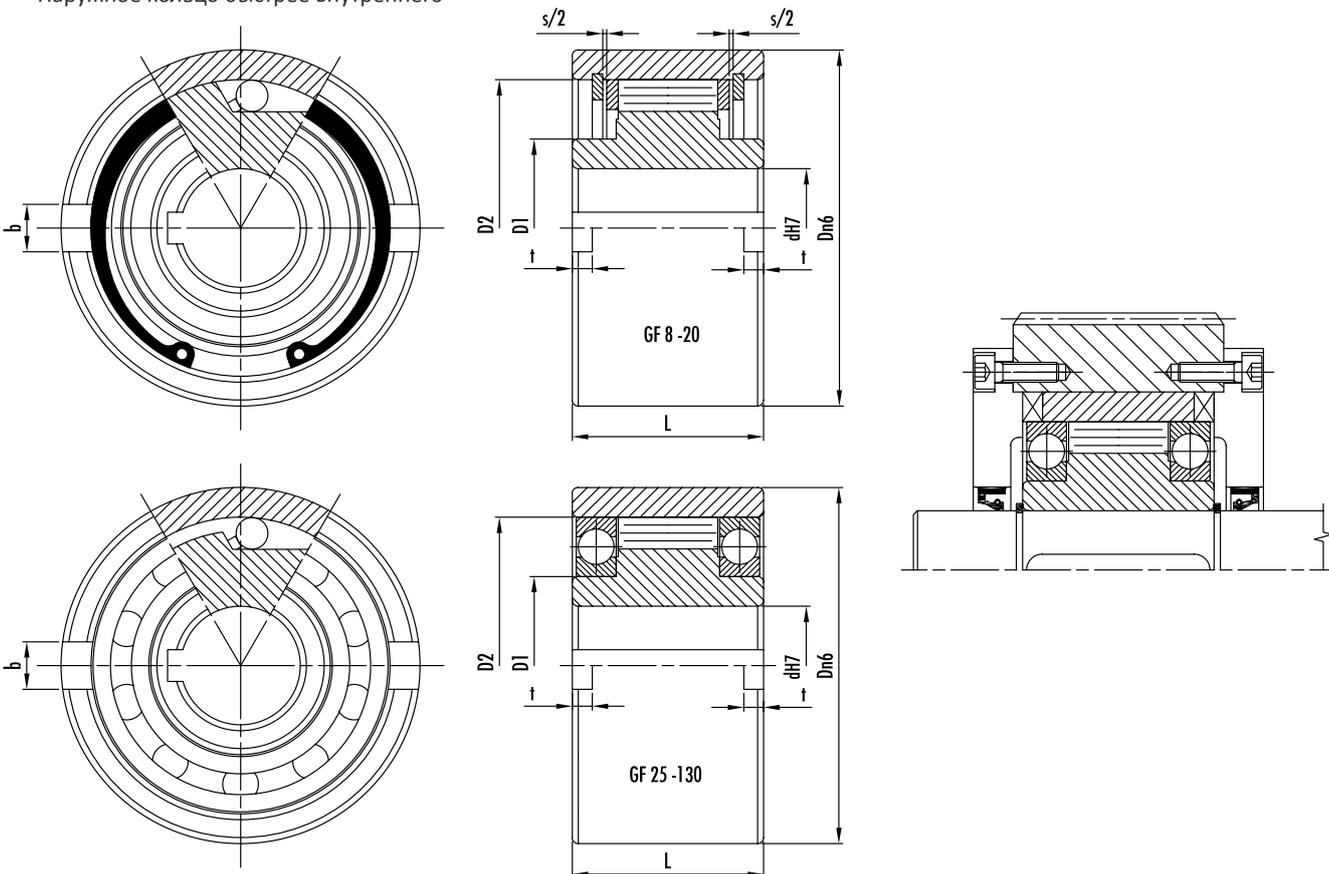
Примечание:

$T_{\text{max}}=2 \times T_n$

Шпоночный паз по DIN 6885 стр.1

* Внутреннее кольцо быстрее наружного

** Наружное кольцо быстрее внутреннего



СЕРИЯ GV



Обгонные муфты серии GV - роликовые, центрирование наружного и внутреннего колец осуществляется с помощью втулок.

Передача крутящего момента от вала к внутреннему кольцу осуществляется через шпонку. Допустимое отклонение диаметра посадочного места вала должно быть по **h6**.

Когда обгонная муфта используется как тормоз обратного хода, рукоятка, фиксирующая наружное кольцо должна быть помещена между двумя кронштейнами, в противном случае в отверстия рукоятки необходимо вставить штифт. Фиксация корпуса муфты на раме машины позволяет блокировать вращение вала.

Если обгонная муфта используется для прерывистой подачи, рукоятка должна быть прикреплена через отверстие к толкателю. В любом случае, во избежание перегрузки втулок, соединение с рукояткой должно давать определённый люфт, обеспечивающий осевую подвижность.

Обгонные муфты поставляются уже смазанными.

| Модель | d ^{H7} , мм | D, мм | L, мм | B ₁ , мм | L ₁ , мм | b ₂ , мм | L ₂ , мм | L ₃ , мм | L ₄ , мм | Масса, кг | n [*] max внутреннее кольцо, об/мин | Tn, Н·м | Крутящий момент сопротивления, Н·м |
|----------|----------------------|-------|-------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|-----------|--|---------|------------------------------------|
| GV 20 | 20 | 83 | 35 | 40 | 12 | 15 | 35 | 5 | 90 | 1,3 | 450 | 275 | 0,2 |
| GV 25 | 25 | 83 | 35 | 40 | 12 | 15 | 35 | 5 | 90 | 1,3 | 450 | 275 | 0,2 |
| GV 30 | 30 | 118 | 54 | 40 | 15 | 15 | 35 | 8 | 110 | 3,5 | 320 | 1250 | 1,2 |
| GV 35 | 35 | 118 | 54 | 40 | 15 | 15 | 35 | 8 | 110 | 3,4 | 320 | 1250 | 1,2 |
| GV 40 | 40 | 118 | 54 | 40 | 15 | 15 | 35 | 8 | 110 | 3,3 | 320 | 1250 | 1,2 |
| GV 45 | 45 | 155 | 54 | 80 | 15 | 18 | 35 | 10 | 140 | 5,8 | 300 | 2180 | 2,2 |
| GV 50 | 50 | 155 | 54 | 80 | 15 | 18 | 35 | 10 | 140 | 5,7 | 300 | 2180 | 2,2 |
| GV 55 | 55 | 155 | 54 | 80 | 15 | 18 | 35 | 10 | 140 | 5,6 | 300 | 2180 | 2,2 |
| GV 60 | 60 | 155 | 54 | 80 | 15 | 18 | 35 | 10 | 140 | 5,5 | 300 | 2180 | 2,2 |
| GV 70 | 70 | 155 | 54 | 80 | 15 | 18 | 35 | 10 | 140 | 5,3 | 300 | 2180 | 2,2 |
| GV 80 | 80 | 190 | 64 | 80 | 20 | 20 | 40 | 10 | 155 | 8,7 | 200 | 2930 | 3,5 |
| GV 90** | 90 | 260 | 90 | 120 | 25 | 30 | 50 | 20 | 220 | 24,5 | 150 | 7250 | 3,5 |
| GV 100** | 100 | 260 | 90 | 120 | 25 | 30 | 50 | 20 | 220 | 23,5 | 150 | 7250 | 3,5 |
| GV 110** | 110 | 260 | 90 | 120 | 25 | 30 | 50 | 20 | 220 | 22,5 | 150 | 7250 | 3,5 |
| GV 120** | 120 | 300 | 110 | 120 | 30 | 30 | 50 | 20 | 240 | 42 | 130 | 11100 | 6,0 |

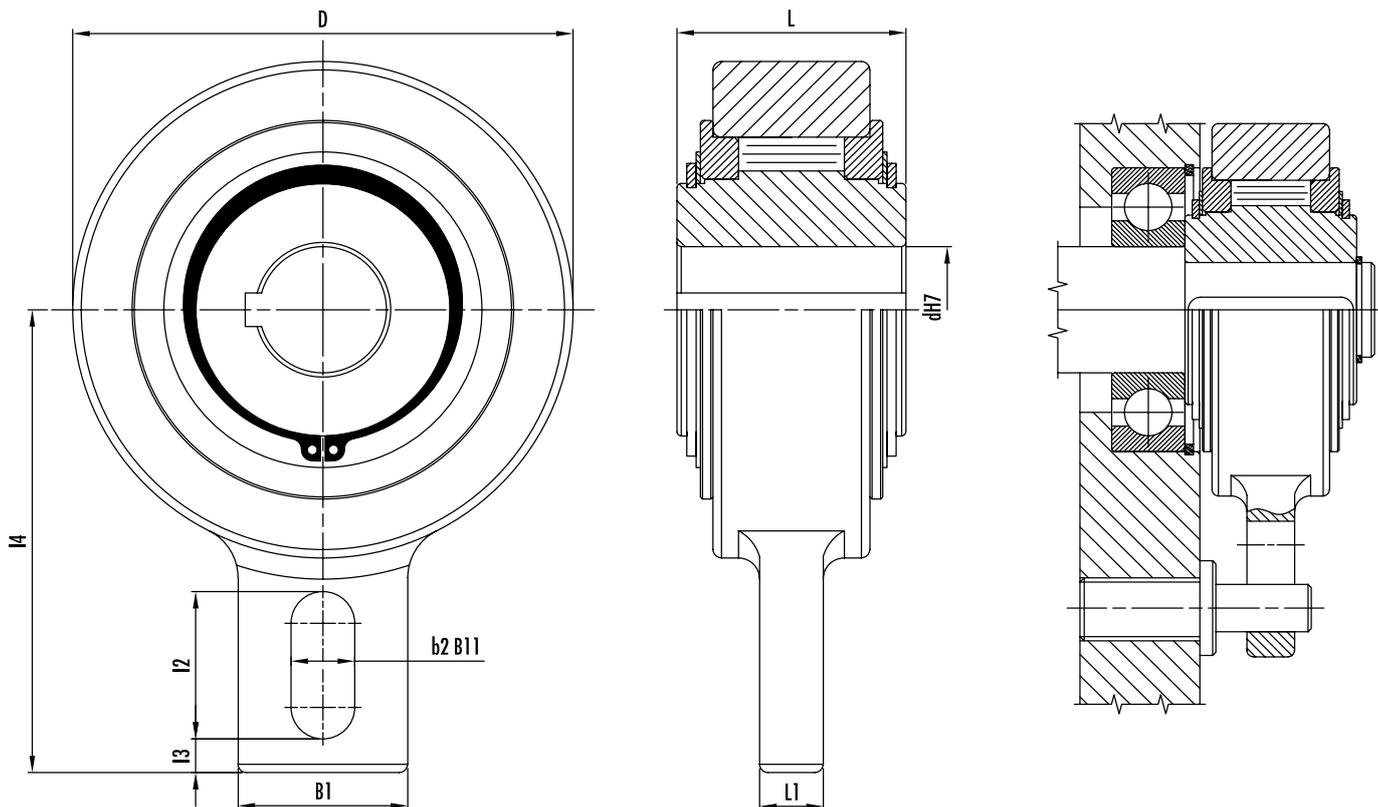
Примечание:

Tmax=2 x Tn

Шпоночный паз по DIN 6885 стр.1

* Максимально допустимая скорость вращения

** Два шпоночных паза, расположенные под углом 120°



СЕРИЯ GVG



Обгонные муфты серии GVG имеют ассиметричные ролики, центрирование наружного и внутреннего колец осуществляется с помощью втулок.

Передача крутящего момента от вала к внутреннему кольцу осуществляется через шпонку. Допустимое отклонение диаметра посадочного места вала должно быть по **h6**.

Когда обгонная муфта используется как тормоз обратного хода, рукоятка, фиксирующая наружное кольцо должна быть помещена между двумя кронштейнами, в противном случае в отверстие необходимо вставить штифт. Фиксация корпуса муфты на раме машины позволяет блокировать вращение вала.

Если обгонная муфта используется для прерывистой подачи, рукоятка должна быть прикреплена через отверстие к толкателю. В любом случае, во избежание перегрузки втулок, соединение с рукояткой должно давать определённый люфт, обеспечивающий осевую подвижность.

Обгонные муфты поставляются уже смазанными.

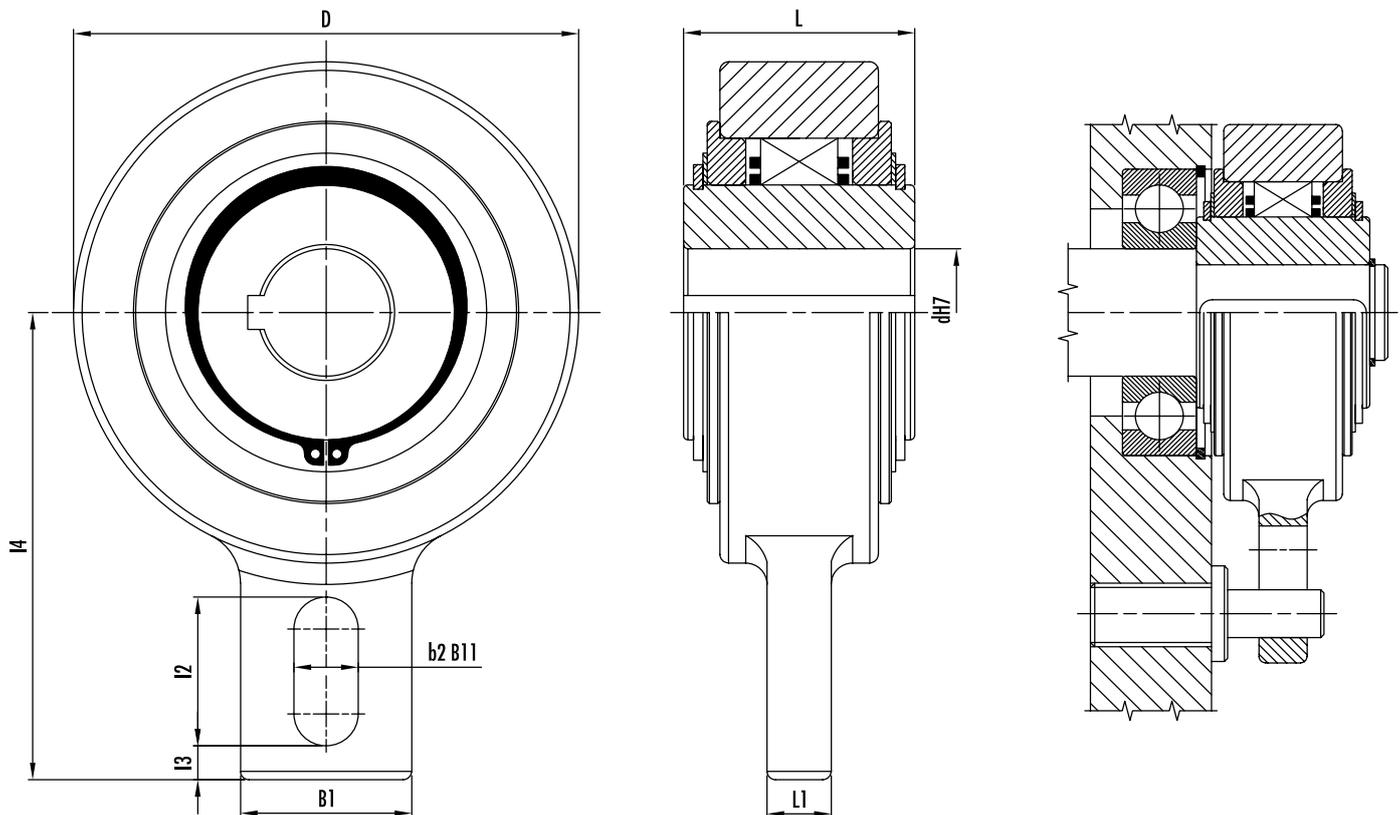
| Модель | d_{H7} , мм | D, мм | L, мм | B_1 , мм | L_1 , мм | b_2 , мм | I_2 , мм | I_3 , мм | I_4 , мм | Масса, кг | n_{max}^* внутреннее кольцо, об/мин | T_n , Н·м |
|--------|---------------|-------|-------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------|--|-------------|
| GVG 20 | 20 | 106 | 48 | 40 | 15 | 18 | 35 | 10,5 | 113 | 2,5 | 400 | 606 |
| GVG 25 | 25 | 106 | 48 | 40 | 15 | 18 | 35 | 10,5 | 113 | 2,4 | 400 | 606 |
| GVG 30 | 30 | 106 | 48 | 40 | 15 | 18 | 35 | 10,5 | 113 | 2,3 | 400 | 606 |
| GVG 35 | 35 | 106 | 48 | 40 | 15 | 18 | 35 | 10,5 | 113 | 2,2 | 400 | 606 |
| GVG 40 | 40 | 132 | 52 | 60 | 15 | 18 | 35 | 10 | 125 | 4,0 | 300 | 1295 |
| GVG 45 | 45 | 132 | 52 | 60 | 15 | 18 | 35 | 10 | 125 | 3,8 | 300 | 1295 |
| GVG 50 | 50 | 132 | 52 | 60 | 15 | 18 | 35 | 10 | 125 | 3,7 | 300 | 1295 |
| GVG 55 | 55 | 132 | 52 | 60 | 15 | 18 | 35 | 10 | 125 | 3,5 | 300 | 1295 |
| GVG 60 | 60 | 161 | 54 | 70 | 15 | 18 | 35 | 10 | 140 | 6,1 | 250 | 2550 |
| GVG 70 | 70 | 161 | 54 | 70 | 15 | 18 | 35 | 10 | 140 | 5,7 | 250 | 2550 |
| GVG 80 | 80 | 190 | 70 | 70 | 20 | 25 | 45 | 15 | 165 | 10,2 | 200 | 4875 |
| GVG 90 | 90 | 190 | 70 | 70 | 20 | 25 | 45 | 15 | 165 | 9,6 | 200 | 4875 |

Примечание:

$T_{\text{max}}=2 \times T_n$

Шпоночный паз по DIN 6885 стр.1

* Максимально допустимая скорость вращения



**СЕРИЯ
GL / GLP / GL..FP**

Обгонные муфты серии GL имеют в конструкции шарикоподшипники 160 серии для обеспечения центрирования внутреннего и наружного колец.

Крутящий момент передаётся от вала к внутреннему кольцу через шпонку, а от наружного кольца к внешней детали посредством болтов.

Допустимое отклонение диаметра посадочного места вала должно быть по **h6** или **j6**, а допустимое отклонение шпоночного паза наружного кольца по **H7**.

Также перед началом эксплуатации, необходимо осуществить смазывание обгонной муфты смазкой или маслом, следуя рекомендациям на странице 7.

| Модель | d ^{H7} , мм | D ^{h6} , мм | L, мм | L ₁ , мм | L ₂ , мм | D ₁ , мм | D ₂ , мм | D ₃ , мм | z | g*, мм | b ^{H8} , мм | t, мм | n ^{**} n ^{max} внут. кольцо, об/мин | n ^{***} n ^{max} внешн. кольцо, об/мин | Tn, Н·м | Крутящий момент сопрот-я, Н·м | Масса, кг |
|---------|----------------------|----------------------|-------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|----|--------|----------------------|-------|---|---|------------|--|--------------|
| GLP 12 | 12 | 62 | 42 | 27 | 20 | 42 | 20 | 51 | 3 | Ø5,5 | 4 | 2 | 4000 | 5600 | 55 | 0,11 | 0,5 |
| GLP 15 | 15 | 68 | 52 | 32 | 28 | 47 | 25 | 56 | 3 | M5 | 5 | 3 | 3700 | 5300 | 125 | 0,15 | 0,8 |
| GLP 20 | 20 | 75 | 57 | 39 | 34 | 55 | 30 | 64 | 4 | M5 | 6 | 3,5 | 2700 | 4600 | 181 | 0,18 | 1,0 |
| GLP 25 | 25 | 90 | 60 | 40 | 35 | 68 | 40 | 78 | 4 | M6 | 8 | 4 | 2200 | 3600 | 288 | 0,36 | 1,5 |
| GLP 30 | 30 | 100 | 68 | 48 | 43 | 75 | 45 | 87 | 6 | M6 | 8 | 4 | 1800 | 3300 | 500 | 0,40 | 2,2 |
| GLP 35 | 35 | 110 | 74 | 51 | 45 | 80 | 50 | 96 | 6 | M6 | 10 | 5 | 1500 | 3000 | 735 | 0,60 | 3,0 |
| GLP 40 | 40 | 125 | 86 | 59 | 53 | 90 | 55 | 108 | 6 | M8 | 12 | 5 | 1200 | 2600 | 1040 | 0,84 | 4,6 |
| GLP 45 | 45 | 130 | 86 | 59 | 53 | 95 | 60 | 112 | 8 | M8 | 14 | 5,5 | 1000 | 2400 | 1125 | 0,94 | 4,7 |
| GLP 50 | 50 | 150 | 94 | 72 | 64 | 110 | 70 | 132 | 8 | M8 | 14 | 5,5 | 850 | 2200 | 2125 | 1,28 | 7,2 |
| GLP 55 | 55 | 160 | 104 | 72 | 66 | 115 | 75 | 138 | 8 | M10 | 16 | 6 | 750 | 2000 | 2625 | 1,50 | 8,6 |
| GLP 60 | 60 | 170 | 114 | 89 | 78 | 125 | 80 | 150 | 10 | M10 | 18 | 7 | 650 | 1900 | 3500 | 1,60 | 10,5 |
| GLP 70 | 70 | 190 | 134 | 108 | 95 | 140 | 90 | 168 | 10 | M10 | 20 | 7,5 | 550 | 1700 | 5750 | 3,60 | 13,5 |
| GLP 80 | 80 | 210 | 144 | 108 | 100 | 160 | 105 | 185 | 10 | M10 | 22 | 9 | 500 | 1600 | 8500 | 3,60 | 18,2 |
| GLP 90 | 90 | 230 | 158 | 125 | 115 | 180 | 120 | 206 | 10 | M12 | 25 | 9 | 450 | 1500 | 14500 | 6,80 | 28,5 |
| GLP 100 | 100 | 270 | 182 | 131 | 120 | 210 | 140 | 240 | 10 | M16 | 28 | 10 | 350 | 1250 | 20000 | 8,80 | 42,5 |
| GLP 120 | 120 | 310 | 202 | 152 | 140 | 240 | 160 | 278 | 12 | M16 | 32 | 11 | 300 | 1100 | 25000 | 12,00 | 56,0 |
| GLP 130 | 130 | 310 | 212 | 168 | 152 | 240 | 160 | 278 | 12 | M16 | 32 | 11 | 250 | 1000 | 31250 | 12,50 | 65,0 |
| GLP 150 | 150 | 400 | 246 | 194 | 180 | 310 | 200 | 360 | 12 | M20 | 36 | 12 | 200 | 800 | 70000 | 13,50 | 138,0 |

СПЕЦИАЛЬНЫЕ МОНТАЖНЫЕ ОТВЕРСТИЯ ДЛЯ УСТАНОВКИ НА ЭЛЕКТРОДВИГАТЕЛЯХ.

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|----|-----|----|----|----|----|----|-----|---|----|----|-----|------|------|------|------|-----|
| GLP 25/22 | 22 | 90 | 60 | 40 | 35 | 68 | 40 | 78 | 4 | M6 | 8 | 4 | 2200 | 3600 | 288 | 0,36 | 1,5 |
| GLP 25/24 | 24 | 90 | 60 | 40 | 35 | 68 | 40 | 78 | 4 | M6 | 8 | 4 | 2200 | 3600 | 288 | 0,36 | 1,5 |
| GLP 25/28 | 28 | 90 | 60 | 40 | 35 | 68 | 40 | 78 | 4 | M6 | 8 | 4 | 2200 | 3600 | 288 | 0,36 | 1,5 |
| GLP 30/28 | 28 | 100 | 68 | 48 | 43 | 75 | 45 | 87 | 6 | M6 | 8 | 4 | 1800 | 3300 | 500 | 0,40 | 2,2 |
| GLP 30/32 | 32 | 100 | 68 | 48 | 43 | 75 | 45 | 87 | 6 | M6 | 8 | 4 | 1800 | 3300 | 500 | 0,40 | 2,2 |
| GLP 35/38 | 38 | 110 | 74 | 51 | 45 | 80 | 50 | 96 | 6 | M6 | 10 | 5 | 1500 | 3000 | 735 | 0,60 | 3,0 |
| GLP 45/48 | 48 | 130 | 86 | 59 | 53 | 95 | 60 | 112 | 8 | M8 | 14 | 5,5 | 1000 | 2400 | 1125 | 0,94 | 4,7 |

Примечание:

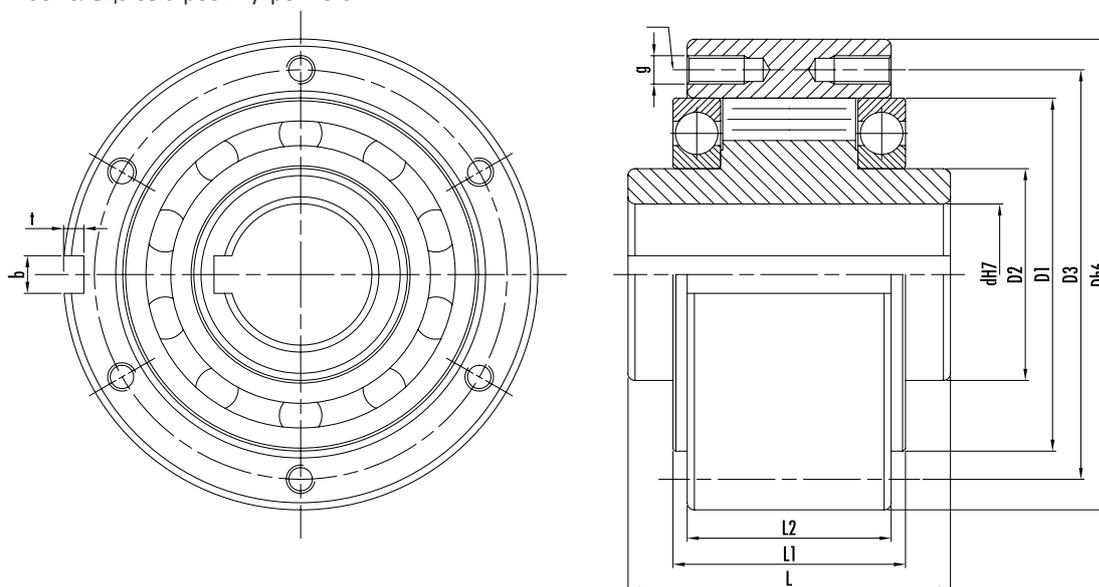
T_{max}=2 x Tn

Шпоночный паз по DIN 6885 стр.1

* GLP12 имеет 3 сквозных отверстия Ø5,5 мм

** Внутреннее кольцо быстрее наружного

*** Наружное кольцо быстрее внутреннего



| Модель | d ^{H7} , мм | D ^{h6} , мм | L, мм | L ₁ , мм | L ₂ , мм | D ₁ , мм | D ₂ , мм | D ₃ , мм | z | g | n [*] внутреннее кольцо, об/мин | n ^{**} внешнее кольцо, об/мин | T _n , Н·м | Крутящий момент сопрот-я, Н·м | Масса, кг |
|--|----------------------|----------------------|-------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|----|------|---|---|-------------------------|--|--------------|
| GL 15 FP | 15 | 68 | 52 | 32 | 28 | 47 | 25 | 56 | 3 | Ø5.5 | 3700 | 5300 | 125 | 0,15 | 0,8 |
| GL 20 FP | 20 | 75 | 57 | 39 | 34 | 55 | 30 | 64 | 4 | Ø5.5 | 2700 | 4600 | 181 | 0,18 | 1,0 |
| GL 25 FP | 25 | 90 | 60 | 40 | 35 | 68 | 40 | 78 | 6 | Ø6.5 | 2200 | 3600 | 288 | 0,36 | 1,5 |
| GL 30 FP | 30 | 100 | 68 | 48 | 43 | 75 | 45 | 87 | 6 | Ø6.5 | 1800 | 3300 | 500 | 0,40 | 2,2 |
| GL 35 FP | 35 | 110 | 74 | 51 | 45 | 80 | 50 | 96 | 6 | Ø6.5 | 1500 | 3000 | 735 | 0,60 | 3,0 |
| GL 40 FP | 40 | 125 | 86 | 59 | 53 | 90 | 55 | 108 | 6 | Ø9 | 1200 | 2600 | 1040 | 0,84 | 4,6 |
| GL 45 FP | 45 | 130 | 86 | 59 | 53 | 95 | 60 | 112 | 8 | Ø9 | 1000 | 2400 | 1125 | 0,94 | 4,7 |
| GL 50 FP | 50 | 150 | 94 | 72 | 64 | 110 | 70 | 132 | 8 | Ø9 | 850 | 2200 | 2125 | 1,28 | 7,2 |
| GL 55 FP | 55 | 160 | 104 | 72 | 66 | 115 | 75 | 138 | 8 | Ø11 | 750 | 2000 | 2625 | 1,50 | 8,6 |
| GL 60 FP | 60 | 170 | 114 | 89 | 78 | 125 | 80 | 150 | 10 | Ø11 | 650 | 1900 | 3500 | 1,60 | 10,5 |
| GL 70 FP | 70 | 190 | 134 | 108 | 95 | 140 | 90 | 168 | 10 | Ø11 | 550 | 1700 | 5750 | 3,60 | 13,5 |
| GL 80 FP | 80 | 210 | 144 | 108 | 100 | 160 | 105 | 185 | 10 | Ø11 | 500 | 1600 | 8500 | 3,60 | 18,2 |
| GL 90 FP | 90 | 230 | 158 | 125 | 115 | 180 | 120 | 206 | 10 | Ø13 | 450 | 1500 | 14500 | 6,80 | 28,5 |
| GL 100 FP | 100 | 270 | 182 | 131 | 120 | 210 | 140 | 240 | 10 | Ø17 | 350 | 1250 | 20000 | 8,80 | 42,5 |
| СПЕЦИАЛЬНЫЕ МОНТАЖНЫЕ ОТВЕРСТИЯ ДЛЯ УСТАНОВКИ НА ЭЛЕКТРОДВИГАТЕЛЯХ. | | | | | | | | | | | | | | | |
| GL 25/22 FP | 22 | 90 | 60 | 40 | 35 | 68 | 40 | 78 | 6 | Ø6.5 | 2200 | 3600 | 288 | 0,36 | 1,5 |
| GL 25/24 FP | 24 | 90 | 60 | 40 | 35 | 68 | 40 | 78 | 6 | Ø6.5 | 2200 | 3600 | 288 | 0,36 | 1,5 |
| GL 25/28 FP | 28 | 90 | 60 | 40 | 35 | 68 | 40 | 78 | 6 | Ø6.5 | 2200 | 3600 | 288 | 0,36 | 1,5 |
| GL 30/28 FP | 28 | 100 | 68 | 48 | 43 | 75 | 45 | 87 | 6 | Ø6.5 | 1800 | 3300 | 500 | 0,40 | 2,2 |
| GL 30/32 FP | 32 | 100 | 68 | 48 | 43 | 75 | 45 | 87 | 6 | Ø6.5 | 1800 | 3300 | 500 | 0,40 | 2,2 |
| GL 35/38 FP | 38 | 110 | 74 | 51 | 45 | 80 | 50 | 96 | 6 | Ø6.5 | 1500 | 3000 | 735 | 0,60 | 3,0 |
| GL 45/48 FP | 48 | 130 | 86 | 59 | 53 | 95 | 60 | 112 | 8 | Ø9 | 1000 | 2400 | 1125 | 0,94 | 4,7 |

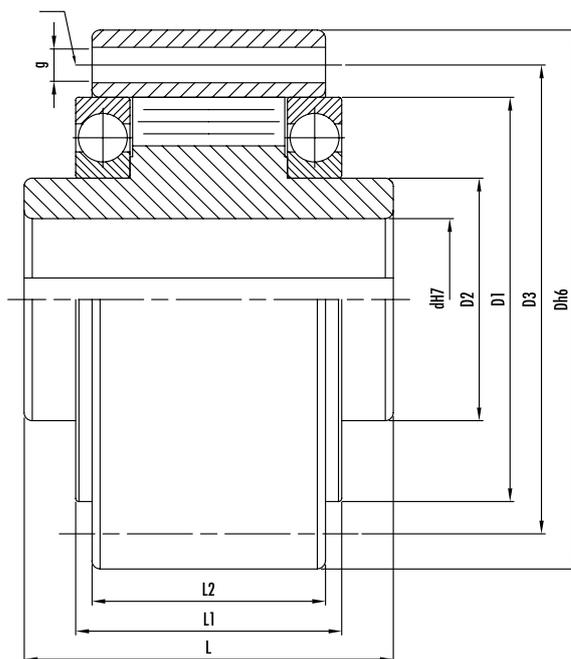
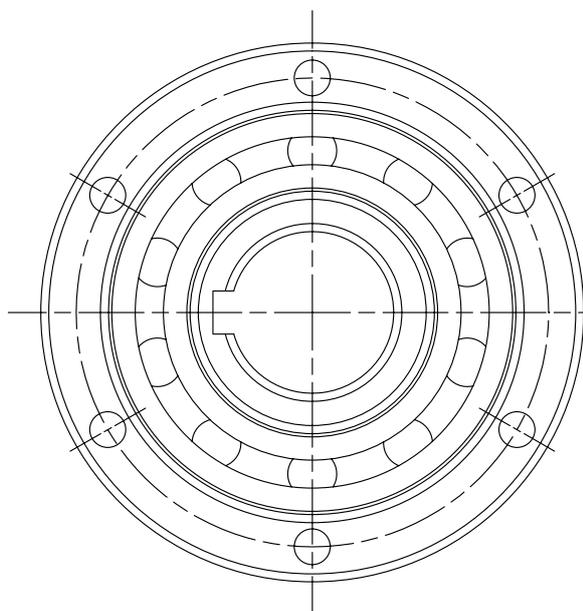
Примечание:

T_{max}=2 x T_n

Шпоночный паз по DIN 6885 стр.1

* Внутреннее кольцо быстрее наружного

** Наружное кольцо быстрее внутреннего



СЕРИЯ GL ... F2 – D2 (D3)



Особенность серии GL... F2-D2 (D3), заключается в размещении обгонной муфты GL между монтажным фланцем F2 и фланцем-крышкой D2 или D3.

Обычно фланцевые обгонные муфты собираются заказчиком в требуемом положении направления вращения, используя поставляемые в комплекте с муфтами бумажные прокладки, а с фланцами болты (эксплуатация обгонной муфты без прокладок может привести к серьёзным повреждениям).

Допустимое отклонение диаметра посадочного места вала должно быть по **h6** или **j6**, а допустимое отклонение шпоночного паза наружного кольца по **H7**.

Крутящий момент передаётся от вала к внутреннему кольцу через шпонку, а от наружного кольца к насаженной на него детали посредством болтов.

Также перед началом эксплуатации, необходимо осуществить смазывание обгонной муфты смазкой или маслом, следуя рекомендациям на странице 7.

Если используется крышка D3, необходимо установить прокладку на внутреннее кольцо, обращённую к валу, чтобы предотвратить утечку смазки через шпоночный паз.

| Модель | d ^{H7} , мм | D ^{h6} , мм | L, мм | L ₂ , мм | L ₃ , мм | s, мм | D ₄ , мм | D ₅ , мм | o, мм | z | n [*] внутреннее кольцо, об/мин | n ^{**} внешнее кольцо, об/мин | Tn, Н·м | Масса, кг |
|-------------------|----------------------|----------------------|-------|---------------------|---------------------|-------|---------------------|---------------------|-------|----|---|---|------------|--------------|
| GL 12 F2-D2 (D3) | 12 | 62 | 42 | 20 | 64 | 10 | 85 | 72 | 5,5 | 3 | 4000 | 5600 | 55 | 0,9 |
| GL 15 F2-D2 (D3) | 15 | 68 | 52 | 28 | 78 | 11 | 92 | 78 | 5,5 | 3 | 3700 | 5300 | 125 | 1,3 |
| GL 20 F2-D2 (D3) | 20 | 75 | 57 | 34 | 82 | 10,5 | 98 | 85 | 5,5 | 4 | 2700 | 4600 | 181 | 1,7 |
| GL 25 F2-D2 (D3) | 25 | 90 | 60 | 35 | 85 | 11 | 118 | 104 | 6,6 | 4 | 2200 | 3600 | 288 | 2,6 |
| GL 30 F2-D2 (D3) | 30 | 100 | 68 | 43 | 95 | 11,5 | 128 | 114 | 6,6 | 6 | 1800 | 3300 | 500 | 3,5 |
| GL 35 F2-D2 (D3) | 35 | 110 | 74 | 45 | 102 | 13,5 | 140 | 124 | 6,6 | 6 | 1500 | 3000 | 735 | 4,5 |
| GL 40 F2-D2 (D3) | 40 | 125 | 86 | 53 | 115 | 15,5 | 160 | 142 | 9 | 6 | 1200 | 2600 | 1040 | 6,9 |
| GL 45 F2-D2 (D3) | 45 | 130 | 86 | 53 | 115 | 15,5 | 165 | 146 | 9 | 8 | 1000 | 2400 | 1125 | 7,1 |
| GL 50 F2-D2 (D3) | 50 | 150 | 94 | 64 | 123 | 14 | 185 | 166 | 9 | 8 | 850 | 2200 | 2125 | 10,1 |
| GL 55 F2-D2 (D3) | 55 | 160 | 104 | 66 | 138 | 18 | 204 | 182 | 11 | 8 | 750 | 2000 | 2625 | 13,1 |
| GL 60 F2-D2 (D3) | 60 | 170 | 114 | 78 | 147 | 17 | 214 | 192 | 11 | 10 | 650 | 1900 | 3500 | 15,6 |
| GL 70 F2-D2 (D3) | 70 | 190 | 134 | 95 | 168 | 18,5 | 234 | 212 | 11 | 10 | 550 | 1700 | 5750 | 20,4 |
| GL 80 F2-D2 (D3) | 80 | 210 | 144 | 100 | 178 | 21 | 254 | 232 | 11 | 10 | 500 | 1600 | 8500 | 26,7 |
| GL 90 F2-D2 (D3) | 90 | 230 | 158 | 115 | 192 | 20,5 | 278 | 254 | 14 | 10 | 450 | 1500 | 14500 | 39,0 |
| GL 100 F2-D2 (D3) | 100 | 270 | 182 | 120 | 217 | 30 | 335 | 305 | 17 | 10 | 350 | 1250 | 20000 | 66,0 |
| GL 120 F2-D2 (D3) | 120 | 310 | 202 | 140 | 239 | 30 | 375 | 345 | 17 | 12 | 300 | 1100 | 25000 | 91,0 |
| GL 130 F2-D2 (D3) | 130 | 310 | 212 | 152 | 250 | 29 | 375 | 345 | 17 | 12 | 250 | 1000 | 31250 | 91,0 |
| GL 150 F2-D2 (D3) | 150 | 400 | 246 | 180 | 286 | 32 | 485 | 445 | 22 | 12 | 200 | 800 | 70000 | 200,0 |

Примечание:

T_{max}=2 x T_n

Шпоночный паз по DIN 6885 стр.1

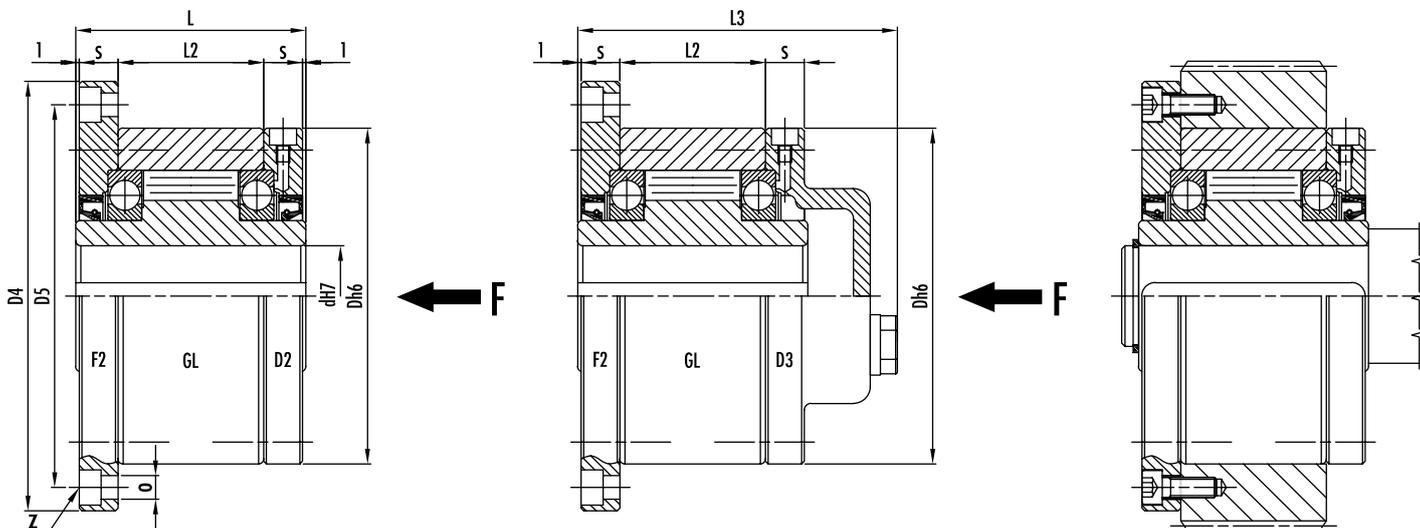
** внутреннее кольцо быстрее наружного

*** наружное кольцо быстрее внутреннего

При заказе обгонной муфты в сборе, необходимо указать направление вращения при взгляде вдоль стрелки «F»:

R - наружное кольцо вращается по часовой стрелке

L - наружное кольцо вращается против часовой стрелки



СЕРИЯ GL ... F4 – D2



Особенность серии GL... F2-D2, заключается в размещении обгонной муфты GL между монтажным фланцем F4 и фланцем-крышкой D2.

Обычно фланцевые обгонные муфты собираются заказчиком в требуемом положении направления вращения, используя поставляемые в комплекте с муфтами бумажные прокладки, а с фланцами болты (эксплуатация обгонной муфты без прокладок может привести к серьезным повреждениям).

Допустимое отклонение диаметра посадочного места вала должно быть по **h6** или **j6**, а допустимое отклонение посадочного диаметра приводной детали по **D6** или **H6**.

Крутящий момент передаётся от вала к внутреннему кольцу через шпонку, а от наружного кольца к насаженной на него детали посредством болтов.

Приводная деталь (шкив, зубчатое колесо и т.п.) центруется по выступу D6h7 фланца F4.

Также перед началом эксплуатации, необходимо осуществить смазывание обгонной муфты смазкой или маслом, следуя рекомендациям на странице 7.

| Модель | d_{H7} , мм | D_{H6} , мм | L, мм | $L_{2'}$, мм | $L_{4'}$, мм | $L_{5'}$, мм | s_1 , мм | $s_{2'}$, мм | $D_{d4'}$, мм | $D_{d5'}$, мм | $D_{6\text{ H6}}$, мм | σ , мм | z | $n_{\text{внутр.}}^*$ макс. об/мин | $n_{\text{внешн.}}^{**}$ макс. об/мин | Tn, Н·м | Масса, кг |
|--------------|---------------|---------------|-------|---------------|---------------|---------------|------------|---------------|----------------|----------------|------------------------|---------------|----|---------------------------------------|--|---------|-----------|
| GL 12 F4-D2 | 12 | 62 | 42 | 20 | 44 | 3 | 10 | 10 | 85 | 72 | 42 | 5,5 | 3 | 4000 | 5600 | 55 | 0,9 |
| GL 15 F4-D2 | 15 | 68 | 52 | 28 | 54 | 3 | 11 | 11 | 92 | 78 | 47 | 5,5 | 3 | 3700 | 5300 | 125 | 1,3 |
| GL 20 F4-D2 | 20 | 75 | 57 | 34 | 59 | 3 | 10,5 | 10,5 | 98 | 85 | 55 | 5,5 | 4 | 2700 | 4600 | 181 | 1,7 |
| GL 25 F4-D2 | 25 | 90 | 60 | 35 | 62 | 3 | 11,5 | 10,5 | 118 | 104 | 68 | 6,6 | 4 | 2200 | 3600 | 288 | 2,6 |
| GL 30 F4-D2 | 30 | 100 | 68 | 43 | 70 | 3 | 11,5 | 11,5 | 128 | 114 | 75 | 6,6 | 6 | 1800 | 3300 | 500 | 3,5 |
| GL 35 F4-D2 | 35 | 110 | 74 | 45 | 76 | 3,5 | 13,5 | 13 | 140 | 124 | 80 | 6,6 | 6 | 1500 | 3000 | 735 | 4,5 |
| GL 40 F4-D2 | 40 | 125 | 86 | 53 | 88 | 3,5 | 15,5 | 15 | 160 | 142 | 90 | 9 | 6 | 1200 | 2600 | 1040 | 6,9 |
| GL 45 F4-D2 | 45 | 130 | 86 | 53 | 88 | 3,5 | 15,5 | 15 | 165 | 146 | 95 | 9 | 8 | 1000 | 2400 | 1125 | 7,1 |
| GL 50 F4-D2 | 50 | 150 | 94 | 64 | 96 | 4 | 14 | 13 | 185 | 166 | 110 | 9 | 8 | 850 | 2200 | 2125 | 10,1 |
| GL 55 F4-D2 | 55 | 160 | 104 | 66 | 106 | 4 | 18 | 17 | 204 | 182 | 115 | 11 | 8 | 750 | 2000 | 2625 | 13,1 |
| GL 60 F4-D2 | 60 | 170 | 114 | 78 | 116 | 4 | 17 | 16 | 214 | 192 | 125 | 11 | 10 | 650 | 1900 | 3500 | 15,6 |
| GL 70 F4-D2 | 70 | 190 | 134 | 95 | 136 | 4 | 18,5 | 17,5 | 234 | 212 | 140 | 11 | 10 | 550 | 1700 | 5750 | 20,4 |
| GL 80 F4-D2 | 80 | 210 | 144 | 100 | 146 | 4 | 21 | 20 | 254 | 232 | 160 | 11 | 10 | 500 | 1600 | 8500 | 26,7 |
| GL 90 F4-D2 | 90 | 230 | 158 | 115 | 160 | 4,5 | 20,5 | 19 | 278 | 254 | 180 | 14 | 10 | 450 | 1500 | 14500 | 39,0 |
| GL 100 F4-D2 | 100 | 270 | 182 | 120 | 184 | 5 | 30 | 28 | 335 | 305 | 210 | 17 | 10 | 350 | 1250 | 20000 | 66,0 |
| GL 120 F4-D2 | 120 | 310 | 202 | 140 | 203 | 5 | 30 | 27 | 375 | 345 | 240 | 17 | 12 | 300 | 1100 | 25000 | 91,0 |
| GL 130 F4-D2 | 130 | 310 | 212 | 152 | 214 | 5 | 29 | 27 | 375 | 345 | 240 | 17 | 12 | 250 | 1000 | 31250 | 91,0 |
| GL 150 F4-D2 | 150 | 400 | 246 | 180 | 248 | 5 | 32 | 30 | 485 | 445 | 310 | 22 | 12 | 200 | 800 | 70000 | 200,0 |

Примечание:

$T_{\text{max}}=2 \times T_n$

Шпоночный паз по DIN 6885 стр.1

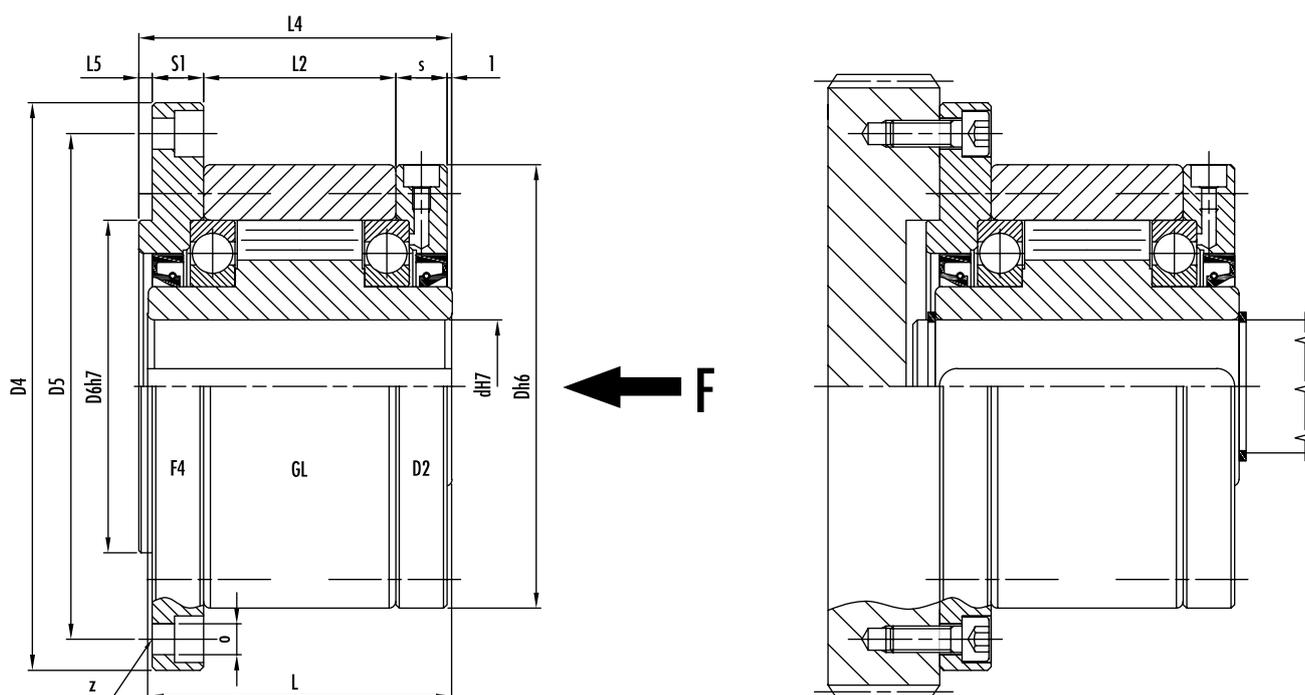
** внутреннее кольцо быстрее наружного

*** наружное кольцо быстрее внутреннего

При заказе обгонной муфты в сборе, необходимо указать направление вращения при взгляде вдоль стрелки «F»:

R - наружное кольцо вращается по часовой стрелке

L - наружное кольцо вращается против часовой стрелки



СЕРИЯ GL ... F5 – D2 (D3)



Особенность серии GL... F5-D2 (D3), заключается в размещении обгонной муфты GL между монтажным фланцем F5 и фланцем-крышкой D2 или D3.

Обычно фланцевые обгонные муфты собираются заказчиком в требуемом положении направления вращения, используя поставляемые в комплекте с муфтами бумажные прокладки, а с фланцами болты (эксплуатация обгонной муфты без прокладок может привести к серьезным повреждениям).

Допустимое отклонение диаметра посадочного места вала должно быть по **h6** или **j6**.

Вращение наружного кольца блокируется фланцем **F5**, который имеет стопорный штифт. Поэтому для фиксации стопорного штифта в раме необходимо просверлить отверстие подходящего диаметра. В противном случае должна быть установлена стойка или соединительная тяга.

Во избежание повреждения обгонной муфты и подшипников, необходимо проверять наличие радиального и осевого люфтов стопорного штифта в отверстии (зазор должен составлять 1% от диаметра штифта).

Также перед началом эксплуатации, необходимо осуществить смазывание обгонной муфты смазкой или маслом, следуя рекомендациям на странице 7.

| Модель | d_{H7} , мм | L, мм | s, мм | s_2 , мм | L_3 , мм | L_6 , мм | L_7 , мм | L_8 , мм | D_8 , мм | g_1 | n_{\max}^* внутр. кольцо, об/мин | Tn, Н·м | Масса, кг |
|-------------------|---------------|-------|-------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-------|--|------------|--------------|
| GL 12 F5-D2 (D3) | 12 | 42 | 10 | 13 | 64 | 44 | 59 | 10 | 10 | M14 | 4000 | 55 | 1,1 |
| GL 15 F5-D2 (D3) | 15 | 52 | 11 | 13 | 78 | 47 | 62 | 10 | 10 | M14 | 3700 | 125 | 1,5 |
| GL 20 F5-D2 (D3) | 20 | 57 | 10,5 | 15 | 82 | 54 | 72 | 11 | 12 | M16 | 2700 | 181 | 2,1 |
| GL 25 F5-D2 (D3) | 25 | 60 | 11,5 | 18 | 85 | 62 | 84 | 14 | 16 | M20x2 | 2200 | 288 | 3,1 |
| GL 30 F5-D2 (D3) | 30 | 68 | 11,5 | 18 | 95 | 68 | 92 | 14 | 16 | M20x2 | 1800 | 500 | 4,1 |
| GL 35 F5-D2 (D3) | 35 | 74 | 13,5 | 22 | 102 | 76 | 102 | 18 | 20 | M24x2 | 1500 | 735 | 5,2 |
| GL 40 F5-D2 (D3) | 40 | 86 | 15,5 | 22 | 115 | 85 | 112 | 18 | 20 | M24x2 | 1200 | 1040 | 7,9 |
| GL 45 F5-D2 (D3) | 45 | 86 | 15,5 | 26 | 115 | 90 | 120 | 22 | 25 | M30x2 | 1000 | 1125 | 8,1 |
| GL 50 F5-D2 (D3) | 50 | 94 | 14 | 26 | 123 | 102 | 135 | 22 | 25 | M30x2 | 850 | 2125 | 12,1 |
| GL 55 F5-D2 (D3) | 55 | 104 | 18 | 30 | 138 | 108 | 142 | 25 | 32 | M36x3 | 750 | 2625 | 15,3 |
| GL 60 F5-D2 (D3) | 60 | 114 | 17 | 30 | 147 | 112 | 145 | 25 | 32 | M36x3 | 650 | 3500 | 18,0 |
| GL 70 F5-D2 (D3) | 70 | 134 | 18,5 | 35 | 168 | 135 | 175 | 30 | 38 | M42x3 | 550 | 5750 | 23,0 |
| GL 80 F5-D2 (D3) | 80 | 144 | 21 | 35 | 178 | 145 | 185 | 30 | 38 | M42x3 | 500 | 8500 | 31,5 |
| GL 90 F5-D2 (D3) | 90 | 158 | 20,5 | 45 | 192 | 155 | 205 | 40 | 50 | M56x3 | 450 | 14500 | 43,3 |
| GL 100 F5-D2 (D3) | 100 | 182 | 30 | 45 | 217 | 180 | 230 | 40 | 50 | M56x3 | 350 | 20000 | 71,0 |
| GL 120 F5-D2 (D3) | 120 | 202 | 30 | 60 | 239 | 205 | 268 | 55 | 68 | M72x3 | 300 | 25000 | 99,0 |
| GL 130 F5-D2 (D3) | 130 | 212 | 29 | 60 | 250 | 205 | 268 | 55 | 68 | M72x3 | 250 | 31250 | 99,0 |
| GL 150 F5-D2 (D3) | 150 | 246 | 32 | 60 | 286 | 255 | 325 | 55 | 68 | M72x3 | 200 | 70000 | 199,0 |

Примечание:

$T_{\max} = 2 \times T_n$

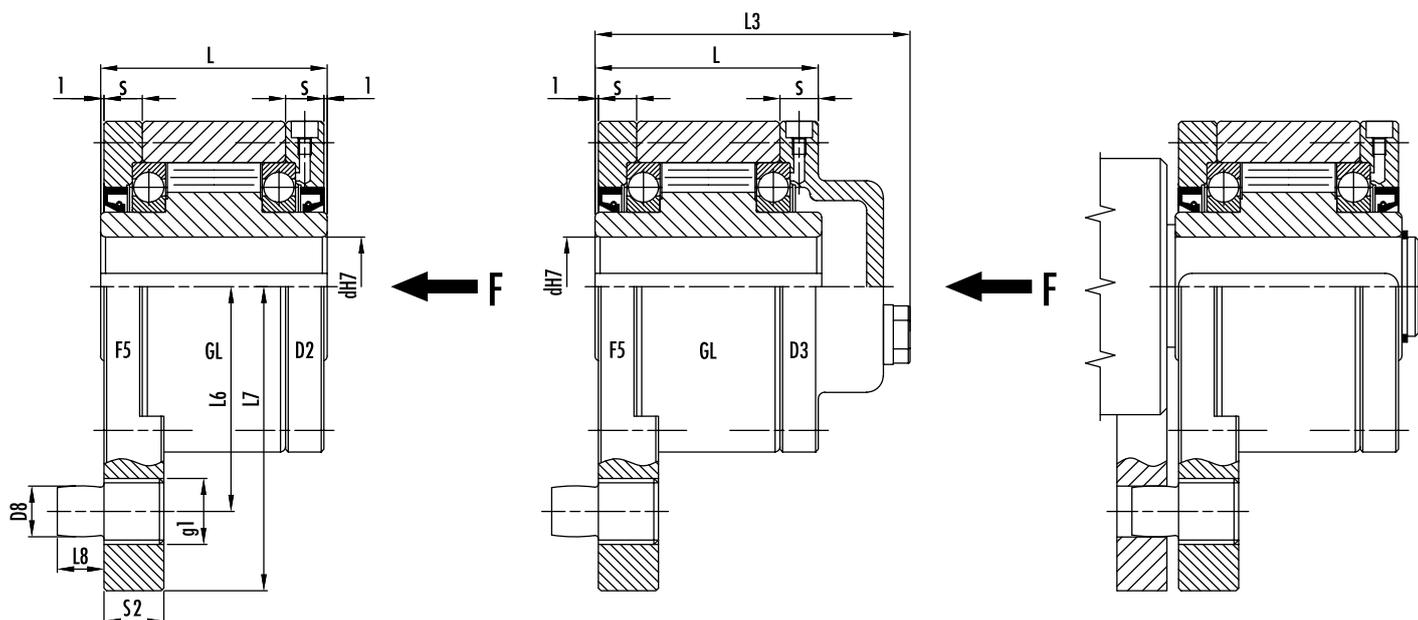
Шпоночный паз по DIN 6885 стр.1

* максимально допустимая скорость вращения

При заказе обгонной муфты в сборе, необходимо указать направление вращения при взгляде вдоль стрелки «F»:

R - наружное кольцо вращается по часовой стрелке

L - наружное кольцо вращается против часовой стрелки



**СЕРИЯ
GLP ... F7 – D7**

Особенность серии GL... F7-D7, заключается в размещении обгонной муфты GLP (GL со шпоночным пазом на наружном кольце) между монтажным фланцем F7 и фланцем-крышкой D7.

Обычно фланцевые обгонные муфты собираются заказчиком в требуемом положении направления вращения, используя поставляемые в комплекте с муфтами бумажные прокладки, а с фланцами болты (эксплуатация обгонной муфты без прокладок может привести к серьезным повреждениям).

Допустимое отклонение диаметра посадочного места вала должно быть по **h6** или **j6**, а допустимое отклонение шпоночного паза наружного кольца по **H7**.

Крутящий момент передаётся от вала к внутреннему кольцу и от наружного кольца к насаженной на него детали через шпонки.

Также перед началом эксплуатации, необходимо осуществить смазывание обгонной муфты смазкой или маслом, следуя рекомендациям на странице 7.

| Модель | d_{H7} , мм | D_{h6} , мм | L, мм | L_2 , мм | s, мм | D_g , мм | b^{H8} , мм | t, мм | n^* max внутр. кольцо, об/мин | n^{**} max внешн. кольцо, об/мин | Tn, Н·м | Масса, кг |
|---------------|---------------|---------------|-------|------------|-------|------------|---------------|-------|---|--|------------|--------------|
| GLP 12 F7-D7 | 12 | 62 | 42 | 20 | 10 | 70 | 4 | 2 | 4000 | 5600 | 55 | 1,0 |
| GLP 15 F7-D7 | 15 | 68 | 52 | 28 | 11 | 76 | 5 | 3 | 3700 | 5300 | 125 | 1,4 |
| GLP 20 F7-D7 | 20 | 75 | 57 | 34 | 10,5 | 84 | 6 | 3,5 | 2700 | 4600 | 181 | 1,9 |
| GLP 25 F7-D7 | 25 | 90 | 60 | 35 | 11,5 | 99 | 8 | 4 | 2200 | 3600 | 288 | 2,8 |
| GLP 30 F7-D7 | 30 | 100 | 68 | 43 | 11,5 | 109 | 8 | 4 | 1800 | 3300 | 500 | 3,7 |
| GLP 35 F7-D7 | 35 | 110 | 74 | 45 | 13,5 | 119 | 10 | 5 | 1500 | 3000 | 735 | 4,7 |
| GLP 40 F7-D7 | 40 | 125 | 86 | 53 | 15,5 | 135 | 12 | 5 | 1200 | 2600 | 1040 | 7,1 |
| GLP 45 F7-D7 | 45 | 130 | 86 | 53 | 15,5 | 140 | 14 | 5,5 | 1000 | 2400 | 1125 | 7,4 |
| GLP 50 F7-D7 | 50 | 150 | 94 | 64 | 14 | 160 | 14 | 5,5 | 850 | 2200 | 2125 | 10,4 |
| GLP 55 F7-D7 | 55 | 160 | 104 | 66 | 18 | 170 | 16 | 6 | 750 | 2000 | 2625 | 13,4 |
| GLP 60 F7-D7 | 60 | 170 | 114 | 78 | 17 | 182 | 18 | 7 | 650 | 1900 | 3500 | 15,9 |
| GLP 70 F7-D7 | 70 | 190 | 134 | 95 | 18,5 | 202 | 20 | 7,5 | 550 | 1700 | 5750 | 20,8 |
| GLP 80 F7-D7 | 80 | 210 | 144 | 100 | 21 | 222 | 22 | 9 | 500 | 1600 | 8500 | 27,1 |
| GLP 90 F7-D7 | 90 | 230 | 158 | 115 | 20,5 | 242 | 25 | 9 | 450 | 1500 | 14500 | 40,0 |
| GLP 100 F7-D7 | 100 | 270 | 182 | 120 | 30 | 282 | 28 | 10 | 350 | 1250 | 20000 | 67,0 |
| GLP 120 F7-D7 | 120 | 310 | 202 | 140 | 30 | 322 | 32 | 11 | 300 | 1100 | 25000 | 82,0 |
| GLP 130 F7-D7 | 130 | 310 | 212 | 152 | 29 | 322 | 32 | 11 | 250 | 1000 | 31250 | 94,0 |
| GLP 150 F7-D7 | 150 | 400 | 246 | 180 | 32 | 412 | 36 | 12 | 200 | 800 | 70000 | 187,0 |

Примечание:

$T_{max} = 2 \times T_n$

Шпоночный паз по DIN 6885 стр.1

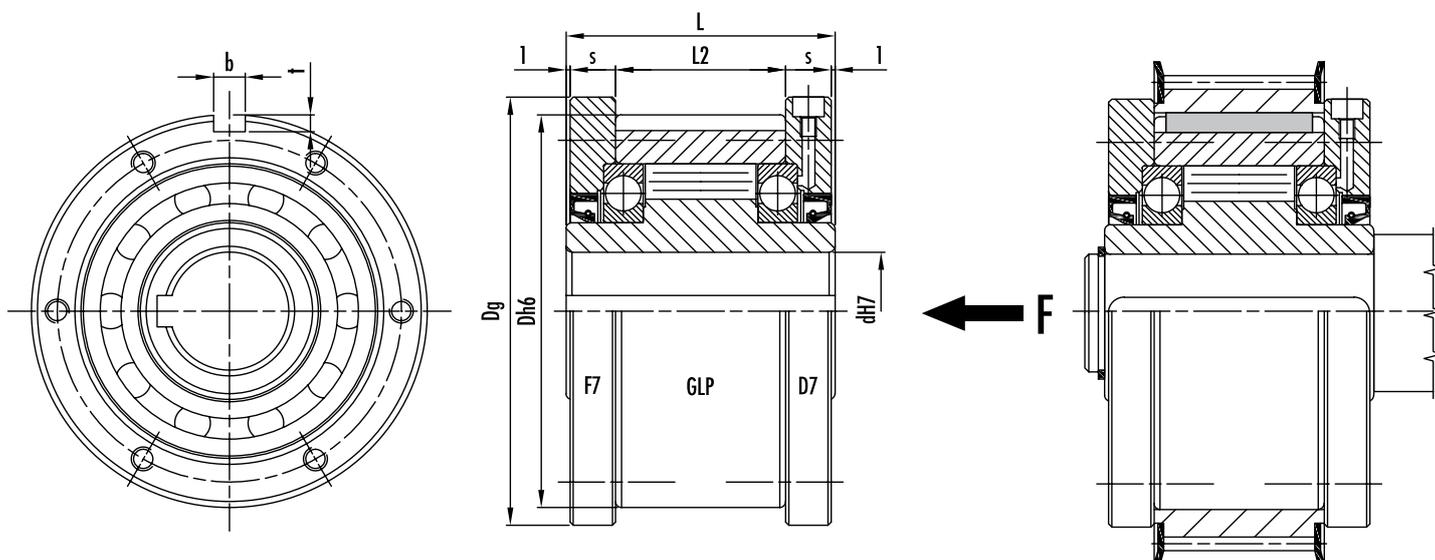
* внутреннее кольцо быстрее наружного

** наружное кольцо быстрее внутреннего

При заказе обгонной муфты в сборе, необходимо указать направление вращения при взгляде вдоль стрелки «F»:

R - наружное кольцо вращается по часовой стрелке

L - наружное кольцо вращается против часовой стрелки



**СЕРИЯ
GL ... TR**

Особенность серии GL... TR, заключается в размещении обгонной муфты GL между фланцем-крышкой D2 и монтажным фланцем F7 и упругой муфтой TRASCO с точной посадкой.

Фланцевая обгонная муфта и упругая муфта обычно собираются заказчиком в требуемом положении направления вращения, используя поставляемые в комплекте с муфтами бумажные прокладки, а с фланцами болты.

Допустимое отклонение диаметра посадочного места вала должно быть по **h6** или **j6**.

Упругая муфта используется для гашения вибраций и компенсации осевых перемещений и угловых перекосов не вызывая чрезмерной нагрузки на подшипники.

Также перед началом эксплуатации, необходимо осуществить смазывание обгонной муфты смазкой или маслом, следуя рекомендациям на странице 7.

| Модель | d ^{H7} , мм | D _{н6'} , мм | D _{1'} , мм | D _{2'} , мм | D ₃ [*] , мм | D _{4'} , мм | L, мм | L _{1'} , мм | L _{2'} , мм | L _{3'} , мм | L _{4'} , мм | L _{5'} , мм | L _{6'} , мм | L _{7'} , мм | n ^{**} max внутр. кольцо, об/мин | n ^{***} max внешн. кольцо, об/мин | Tn, Н·м |
|-----------------|----------------------|-----------------------|----------------------|----------------------|----------------------------------|----------------------|-------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|---|--|------------|
| GL 12 TR 28-38 | 12 | 62 | 65 | 48 | 28 | | 101 | | | | 31 | 35 | 35 | 42 | 4000 | 5600 | 55 |
| GL 15 TR 28-38 | 15 | 68 | 65 | 48 | 28 | | 118 | | | | 40 | 35 | 43 | 52 | 3700 | 5300 | 125 |
| GL 20 TR 38-45 | 20 | 75 | 80 | 66 | 38 | | 138,5 | | | | 45,5 | 45 | 48 | 57 | 2700 | 4600 | 181 |
| GL 25 TR 42-55 | 25 | 90 | 95 | 75 | 42 | | 150,5 | | | | 47,5 | 50 | 53 | 60 | 2200 | 3600 | 288 |
| GL 30 TR 48-60 | 30 | 100 | 105 | 85 | 48 | | 166,5 | | | | 55,5 | 56 | 55 | 68 | 1800 | 3300 | 500 |
| GL 35 TR 55-70 | 35 | 110 | 120 | 98 | 55 | | 190,5 | | | | 59,5 | 65 | 66 | 74 | 1500 | 3000 | 735 |
| GL 40 TR 65-75 | 40 | 125 | 135 | 115 | 65 | | 217,5 | | | | 69,5 | 75 | 73 | 86 | 1200 | 2600 | 1040 |
| GL 45 TR 65-75 | 45 | 130 | 135 | 115 | 65 | | 217,5 | | | | 69,5 | 75 | 73 | 86 | 1000 | 2400 | 1125 |
| GL 50 TR 75-90 | 50 | 150 | 160 | 135 | 75 | | 247 | | | | 79 | 85 | 83 | 94 | 850 | 2200 | 2125 |
| GL 55 TR 75-90 | 55 | 160 | 160 | 135 | 75 | | 253 | | | | 85 | 85 | 83 | 104 | 750 | 2000 | 2625 |
| GL 60 TR 75-90 | 60 | 170 | 160 | 135 | 75 | 214 | 286 | 152 | 22 | 16 | 96 | 85 | | 114 | 650 | 1900 | 3500 |
| GL 70 TR 90-100 | 70 | 190 | 200 | 160 | 90 | 234 | 328 | 174 | 22 | 17,5 | 114,5 | 100 | | 134 | 550 | 1700 | 5750 |
| GL 80 TR 90-100 | 80 | 210 | 200 | 160 | 90 | 254 | 336 | 172 | 22 | 20 | 122 | 100 | | 144 | 500 | 1600 | 8500 |

Примечание:

Tmax=2 x Tn

Шпоночный паз по DIN 6885 стр.1

* максимальный диаметр обрабатываемого отверстия.

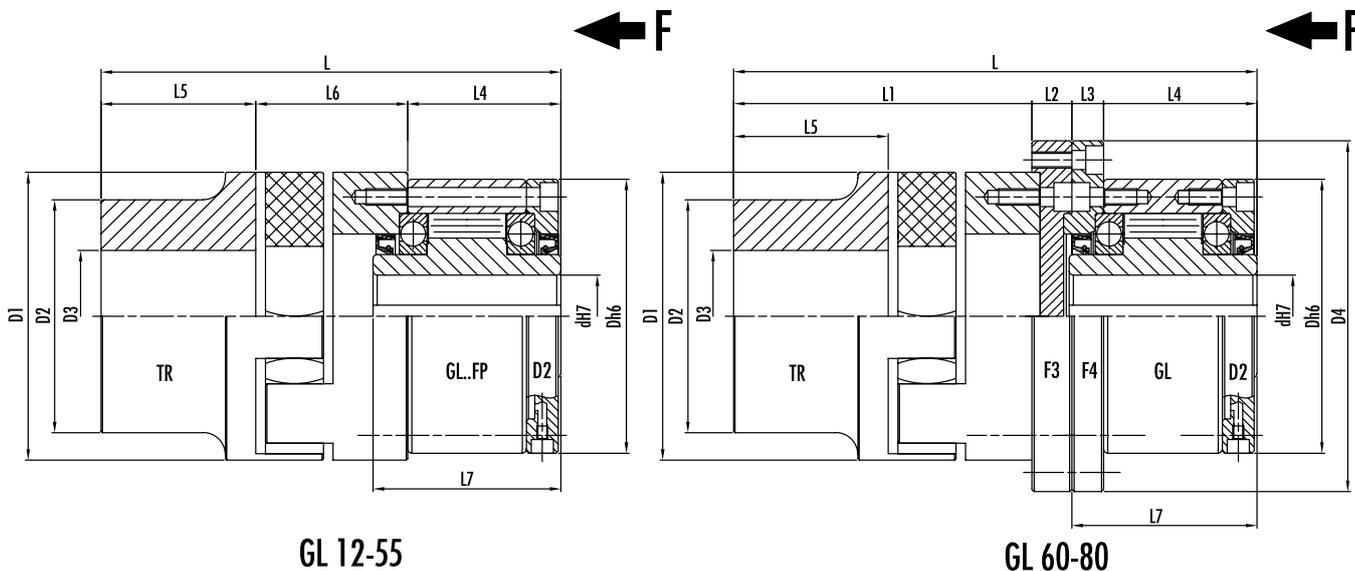
** внутреннее кольцо быстрее наружного

*** наружное кольцо быстрее внутреннего

При заказе обгонной муфты в сборе, необходимо указать направление вращения при взгляде вдоль стрелки «F»:

R - наружное кольцо вращается по часовой стрелке

L - наружное кольцо вращается против часовой стрелки



СЕРИЯ GLG



Обгонные муфты серии GLG в частности подходят для применений с продолжительной эксплуатацией в режиме холостого хода при больших скоростях.

Они имеют такую же форму и размеры как и обгонные муфты серии GL, но внутри вместо роликов установлен сепаратор серии GP, который позволяет телам не контактировать с дорожками скольжения, при работе на холостом ходу, чтобы уменьшить износ.

Фланцы используются те же что и для муфт серии GL, размеры которых на стр. 26-35.

Модели с отверстием 70 мм и 80 мм производятся путём модификации внутреннего кольца обгонной муфты GLG60/GL2G60 для которых используются те же фланцы.

Крутящий момент передаётся от вала к внутреннему кольцу через шпонку, а от наружного кольца к внешней детали посредством болтов.

Допустимое отклонение диаметра посадочного места вала должно быть по **h6**, в то время как допустимое отклонение посадочного диаметра приводной детали – по **H7**.

Смазывание консистентной смазкой с лабиринтным уплотнением позволяет значительно снизить нагрев из-за перемещения масла и трения между уплотнительными кольцами.

Каждая обгонная муфта поставляется с бумажными прокладками (эксплуатация обгонной муфты без прокладок может привести к серьёзным повреждениям).

| Модель | d_{H7} , мм | D_{H6} , мм | L, мм | L_1 , мм | L_2 , мм | D_1 , мм | D_2 , мм | D_3 , мм | z | g | M | $n_{\text{внутр.}}^*$ макс. об/мин | $n_{\text{внешн.}}^{**}$ макс. об/мин | T_n , Н·м | Масса, кг |
|---------|---------------|---------------|-------|------------|------------|------------|------------|------------|----|-----|----|------------------------------------|---------------------------------------|-------------|-----------|
| GLG 25 | 25 | 90 | 60 | 40 | 35 | 68 | 40 | 78 | 4 | M6 | M4 | 4600 | 2300 | 210 | 1,5 |
| GLG 30 | 30 | 100 | 68 | 48 | 43 | 75 | 45 | 87 | 6 | M6 | M4 | 3500 | 1700 | 570 | 2,2 |
| GLG 40 | 40 | 125 | 86 | 59 | 53 | 90 | 55 | 108 | 6 | M8 | M4 | 2600 | 1300 | 1500 | 4,6 |
| GLG 50 | 50 | 150 | 94 | 72 | 64 | 110 | 70 | 132 | 8 | M8 | M4 | 2000 | 1000 | 2400 | 7,2 |
| GLG 55 | 55 | 160 | 104 | 72 | 66 | 115 | 75 | 138 | 8 | M10 | M4 | 2000 | 1000 | 2400 | 8,6 |
| GLG 60 | 60 | 170 | 114 | 89 | 78 | 125 | 80 | 150 | 10 | M10 | M4 | 1800 | 900 | 1900 | 10,5 |
| GL2G 60 | 60 | 170 | 114 | 89 | 78 | 125 | 80 | 150 | 10 | M10 | M4 | 1400 | 700 | 3230 | 10,6 |
| GLG 70 | 70 | 170 | 114 | 89 | 78 | 125 | 100 | 150 | 10 | M10 | M4 | 1800 | 900 | 1900 | 11,5 |
| GL2G 70 | 70 | 170 | 114 | 89 | 78 | 125 | 100 | 150 | 10 | M10 | M4 | 1400 | 700 | 3230 | 11,6 |
| GLG 80 | 80 | 170 | 114 | 89 | 78 | 125 | 100 | 150 | 10 | M10 | M4 | 1800 | 900 | 1900 | 10,9 |
| GL2G 80 | 80 | 170 | 114 | 89 | 78 | 125 | 100 | 150 | 10 | M10 | M4 | 1400 | 700 | 3230 | 11,0 |

Примечание:

$T_{\text{max}}=2 \times T_n$

Шпоночный паз GLG 25 - GL2G 70 по DIN 6885 стр.1

Шпоночный паз GLG 80-GL2G 80 по DIN 6885 стр. 3

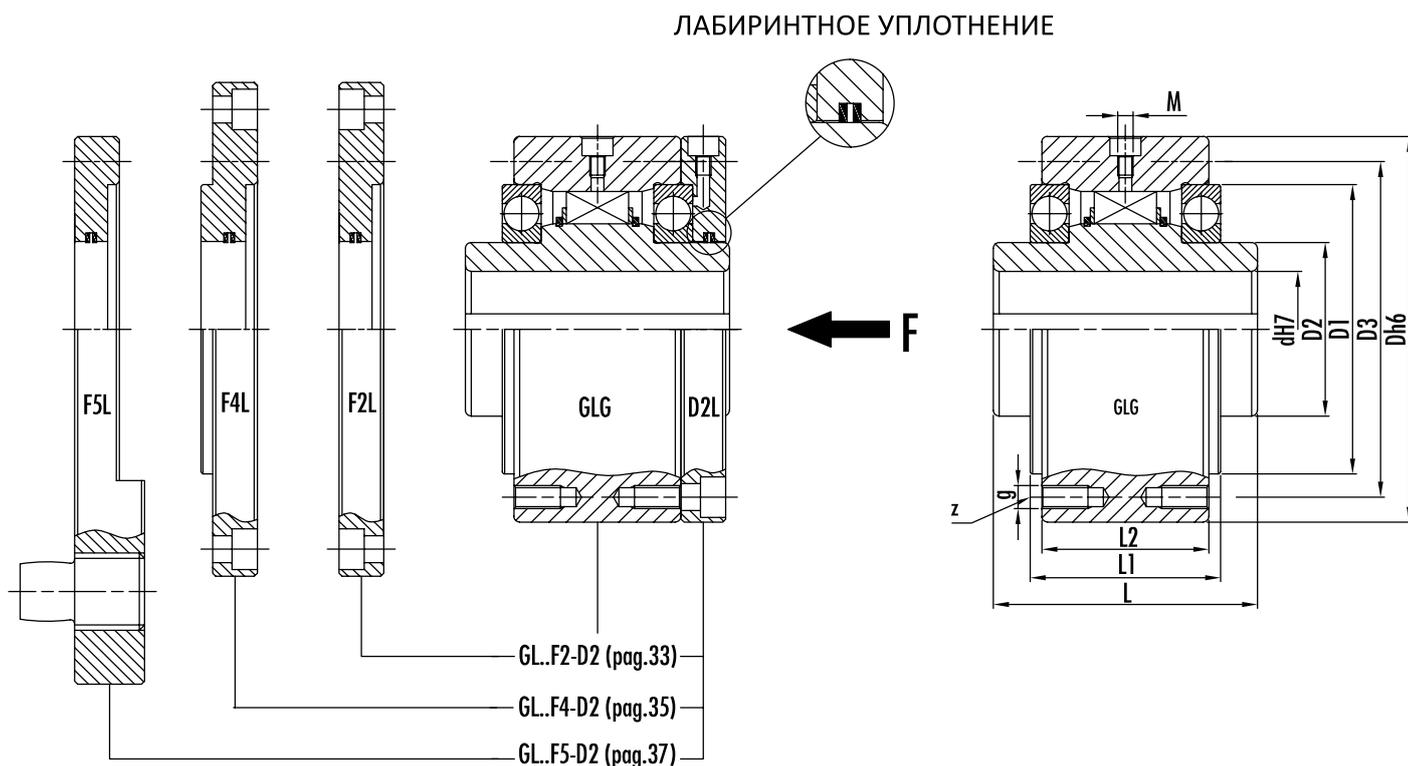
* внутреннее кольцо быстрее наружного

** наружное кольцо быстрее внутреннего

При заказе обгонной муфты в сборе, необходимо указать направление вращения при взгляде вдоль стрелки «F»:

R - наружное кольцо вращается по часовой стрелке

L - наружное кольцо вращается против часовой стрелки



**СЕРИЯ
GO**

Обгонные муфты серии GO имеют контактные тела и являются самоцентрирующимися на шариковых подшипниках.

Они имеют масляную смазку и водонепроницаемые уплотнения. Добавлением суффикса GR (GO-GR), муфты поставляются смазанными консистентной смазкой. Добавлением суффикса GRL (GO-GRL), муфты поставляются с лабиринтными уплотнениями и смазанными консистентной смазкой.

Допустимое отклонение диаметра посадочного места вала должно быть по **h6**.

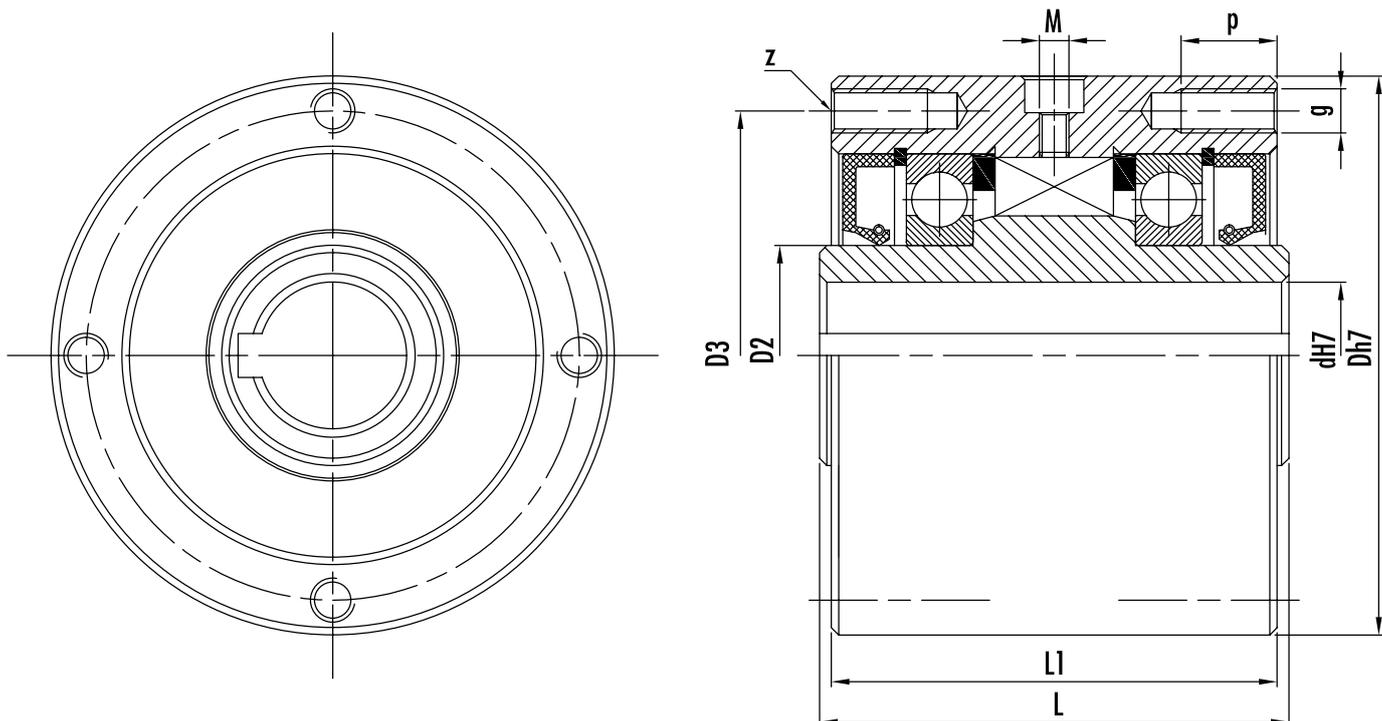
| | GO 300 | | GO 400 | | GO 500 | | GO 600 | | GO 700 | |
|-----------------------|----------|-------------------|----------|-------------------|--------------------------|---|--|-------------------|-------------------------------------|---|
| | d^{H7} | $b \times h^{3)}$ | d^{H7} | $b \times h^{3)}$ | d^{H7} | $b \times h^{3)}$ | d^{H7} | $b \times h^{3)}$ | d^{H7} | $b \times h^{3)}$ |
| Метрическое отверстие | 20 | 6x6 | 18 | 6x6 | 30 | 8x7 | 40 45 | 12x8 14x9 | 60/65 70 | 18x11 20x12 |
| Дюймовое отверстие | 3/4" | 3/16" x 3/16" | 3/4" | 3/16" x 3/16" | 1" 1"+1/8" 1"+1/4" | 1/4" x 1/4" 1/4" x 1/4" 1/4" x 1/4" | 1"+ 1/2" 1"+ 3/8" 1"+ 5/8" 1"+ 3/4" 1"+ 7/8" | 3/8" x 3/8" | 2" 2"+1/4" 2"+1/2" 2"+3/4" | 1/2" x 1/2" 1/2" x 1/2" 5/8" x 5/8" 5/8" x 7/16" |

| Модель | L , мм | L_1 , мм | d^{H7} , мм | D_2 , мм | D_3 , мм | z | g | p , мм | M | $n_{\text{внутр.}}^{1)}$ макс. об/мин | $n_{\text{внутр.}}^{2)}$ макс. об/мин | $n_{\text{внешн.}}^{3)}$ макс. об/мин | T_n , Н·м | Масса, кг |
|--------|----------|------------|---------------|------------|------------|-----|-----|----------|-----|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|-------------|-----------|
| GO 300 | 63,5 | 60,3 | 76,2 | 30 | 66,7 | 4 | M6 | 13 | M4 | 3000 | 3600 | 900 | 320 | 1,5 |
| GO 400 | 70,1 | 68,2 | 88,9 | 30 | 73 | 4 | M8 | 16 | M4 | 2800 | 3600 | 850 | 560 | 2,7 |
| GO 500 | 89,15 | 85,7 | 107,95 | 45 | 92,1 | 4 | M8 | 19 | M4 | 2600 | 3000 | 800 | 1590 | 4,7 |
| GO 600 | 95,5 | 92 | 136,52 | 60 | 120,6 | 6 | M8 | 19 | M4 | 2200 | 2400 | 750 | 3040 | 8 |
| GO 700 | 127 | 123,8 | 181 | 100 | 158,8 | 8* | M10 | 19 | M4 | 1600 | 2000 | 500 | 5800 | 19,8 |

Примечание:

$T_{\text{max}}=1,7 \times T_n$

- 1) Водонепроницаемые обгонные муфты смазанные маслом.
 - 2) Обгонные муфты с лабиринтным уплотнением смазанные консистентной смазкой
 - 3) $b \times h$ - размеры шпонки соответственно диаметру отверстия.
- * 6 отверстий с шагом 60° плюс 2 дополнительных отверстия под 180°



**СЕРИЯ
GM**

Серия GM это сепараторы с контактными элементами, подходящие для обгонных муфт с дорожками скольжения метрических размеров.

Небольшие размеры и высокий передаваемый крутящий момент – предлагают интересное техническое и экономическое решение.

Установка нескольких сепараторов друг за другом увеличивает крутящий момент.

Необходимо устанавливать один или два подшипника рядом с обгонной муфтой, чтобы обеспечить центровку наружного и внутреннего колец при вращении.

Когда дорожки скольжения протачиваются в корпусе или на валу, необходимо соблюдать следующие требования:

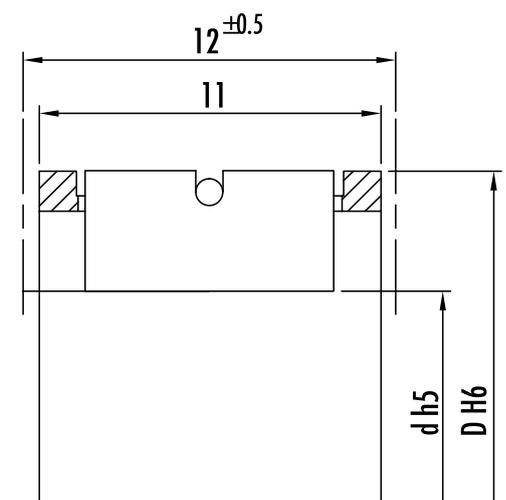
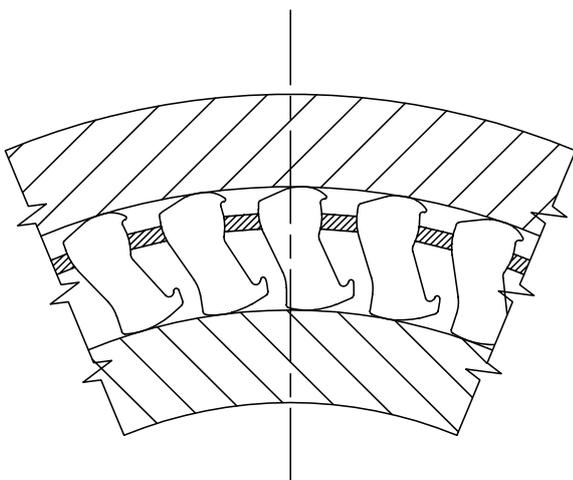
- 1) Твёрдость поверхностей 60-62 HRC.
- 2) Глубина закалки после шлифовки не менее 1 мм.
- 3) Гарантировать цилиндричность дорожки скольжения.
- 4) Смазывание в соответствии с применением.

Для дополнительной информации пожалуйста свяжитесь с нашим техническим отделом.

| Модель | d_{h5} ММ | d_{h6} ММ | T_n , Н·М | n_{MAX} об/мин |
|---------|----------------|----------------|----------------|---------------------|
| GM 0412 | 4 | 12 | 3 | 10000 |
| GM 0816 | 8 | 16 | 12 | 7500 |
| GM 1422 | 14 | 22 | 44 | 5300 |
| GM 1523 | 15 | 23 | 48 | 5200 |
| GM 1725 | 17 | 25 | 58 | 4700 |
| GM 1927 | 19 | 27 | 66 | 4400 |
| GM 2028 | 20 | 28 | 75 | 4200 |
| GM 2432 | 24 | 32 | 97 | 3700 |
| GM 2533 | 25 | 33 | 107 | 3600 |
| GM 2937 | 29 | 37 | 137 | 3200 |
| GM 3038 | 30 | 38 | 144 | 3100 |
| GM 3442 | 34 | 42 | 178 | 2800 |
| GM 3543 | 35 | 43 | 187 | 2700 |
| GM 4048 | 40 | 48 | 235 | 2500 |
| GM 4553 | 45 | 53 | 281 | 2200 |
| GM 5058 | 50 | 58 | 345 | 2000 |
| GM 5159 | 51 | 59 | 357 | 2000 |
| GM 5563 | 55 | 63 | 407 | 1900 |
| GM 6068 | 60 | 68 | 474 | 1750 |
| GM 6270 | 62 | 70 | 502 | 1700 |
| GM 6573 | 65 | 73 | 545 | 1600 |
| GM 7078 | 70 | 78 | 622 | 1500 |

Примечание:

$T_{max}=1,5 \times T_n$



**СЕРИЯ
GP**

Серия GP это сепараторы с контактными элементами, подходящие для обгонных муфт с дорожками скольжения в первую очередь дюймовых размеров.

Небольшие размеры и высокий передаваемый крутящий момент — предлагают интересное техническое и экономическое решение.

Установка нескольких сепараторов друг за другом увеличивает крутящий момент.

Необходимо устанавливать один или два подшипника рядом с обгонной муфтой, чтобы обеспечить центровку наружного и внутреннего колец при вращении.

Когда дорожки скольжения протачиваются в корпусе или на валу, необходимо соблюдать следующие требования:

- 1) Твёрдость поверхностей 60–62 HRC.
- 2) Глубина закалки после шлифовки не менее 1 мм.
- 3) Гарантировать цилиндричность дорожки скольжения.
- 4) Смазывание в соответствии с применением.

Для дополнительной информации пожалуйста свяжитесь с нашим техническим отделом.

| Модель | Tn, Н·м | n ¹⁾ n _{внутр.} макс. об/мин | n ²⁾ n _{внешн.} макс. об/мин | ∅d, мм | ∅D, мм | Ширина контактных тел, мм | C _т мм | ∅d1 _{макс.} мм | ∅D1 _{мин.} мм | Количество защелок | Количество контактных тел | Вес, кг |
|---------------|------------|---|---|-----------|-----------|------------------------------------|----------------------|----------------------------|---------------------------|-----------------------|---------------------------------|------------|
| GP2222G | 63 | 8600 | 4300 | 22,225 | 38,885 | 8,33 ^{±0,1} | 10,0 | 15 | 50 | - | 12 | 0,030 |
| GP2776 | 119 | 6900 | 3400 | 27,762 | 44,422 | 8,33 ^{±0,1} | 13,5 | 18 | 58 | - | 14 | 0,055 |
| GP3034 | 124 | 6300 | 3100 | 30,340 | 47,000 | 8,33 ^{±0,1} | 13,5 | 20 | 62 | - | 14 | 0,060 |
| GP3175(3C) | 159 | 6000 | 3000 | 31,750 | 48,410 | 8,33 ^{±0,1} | 13,5 | 21 | 63 | 3 | 16 | 0,060 |
| GP3809A | 275 | 5000 | 2500 | 38,092 | 54,752 | 8,33 ^{±0,1} | 16,0 | 25 | 71 | - | 18 | 0,085 |
| GP4127(3C) | 224 | 4600 | 2300 | 41,275 | 57,935 | 8,33 ^{±0,1} | 13,5 | 27 | 75 | 3 | 18 | 0,090 |
| GP4445A | 363 | 4300 | 2100 | 44,450 | 61,110 | 8,33 ^{±0,1} | 16,0 | 29 | 79 | - | 20 | 0,095 |
| GP4972(4C) | 306 | 3800 | 1900 | 49,721 | 66,381 | 8,33 ^{±0,1} | 13,5 | 33 | 86 | 4 | 22 | 0,100 |
| GP5476A | 525 | 3500 | 1700 | 54,765 | 71,425 | 8,33 ^{±0,1} | 16,0 | 36 | 92 | - | 24 | 0,110 |
| GP5476A(4C) | 525 | 3500 | 1700 | 54,765 | 71,425 | 8,33 ^{±0,1} | 16,0 | 36 | 92 | 4 | 24 | 0,130 |
| GP5476B(4C) | 769 | 3500 | 1700 | 54,765 | 71,425 | 8,33 ^{±0,1} | 21,0 | 36 | 92 | 4 | 24 | 0,180 |
| GP5476C(4C) | 990 | 3500 | 1700 | 54,765 | 71,425 | 8,33 ^{±0,1} | 25,4 | 36 | 92 | 4 | 24 | 0,200 |
| GP5776A | 604 | 3300 | 1600 | 57,760 | 74,420 | 8,33 ^{±0,1} | 16,0 | 38 | 98 | - | 26 | 0,110 |
| GP6334B | 806 | 3000 | 1500 | 63,340 | 80,000 | 8,33 ^{±0,1} | 21,0 | 42 | 104 | - | 26 | 0,175 |
| GP7221(5C) | 675 | 2600 | 1300 | 72,217 | 88,877 | 8,33 ^{±0,1} | 13,5 | 48 | 115 | 5 | 30 | 0,140 |
| GP7221B | 1279 | 2600 | 1300 | 72,217 | 88,877 | 8,33 ^{±0,1} | 21,0 | 48 | 115 | - | 30 | 0,185 |
| GP7221B(5C) | 1279 | 2600 | 1300 | 72,217 | 88,877 | 8,33 ^{±0,1} | 21,0 | 48 | 115 | 5 | 30 | 0,210 |
| GP7969C(5C) | 2038 | 2400 | 1200 | 79,698 | 96,358 | 8,33 ^{±0,1} | 25,4 | 53 | 124 | 5 | 34 | 0,280 |
| GP8334C | 2055 | 2300 | 1100 | 83,340 | 100,000 | 8,33 ^{±0,1} | 25,4 | 55 | 132 | - | 34 | 0,270 |
| GP8729A | 1250 | 2200 | 1100 | 87,290 | 103,960 | 8,33 ^{±0,1} | 16,0 | 58 | 134 | - | 34 | 0,165 |
| GP10323A(3C)* | 1612 | 1800 | 900 | 103,231** | 119,891 | 8,33 ^{±0,1} | 16,0 | 68 | 155 | 3 | 40 | 0,205 |
| GP12334C* | 4800 | 1500 | 750 | 123,340** | 140,000 | 8,33 ^{±0,1} | 25,4 | 80 | 184 | - | 50 | 0,400 |
| GP12388C(11C) | 4875 | 1500 | 750 | 123,881 | 142,880 | 9,50 ^{±0,1} | 25,4 | 80 | 186 | 11 | 44 | 0,400 |

Примечание:

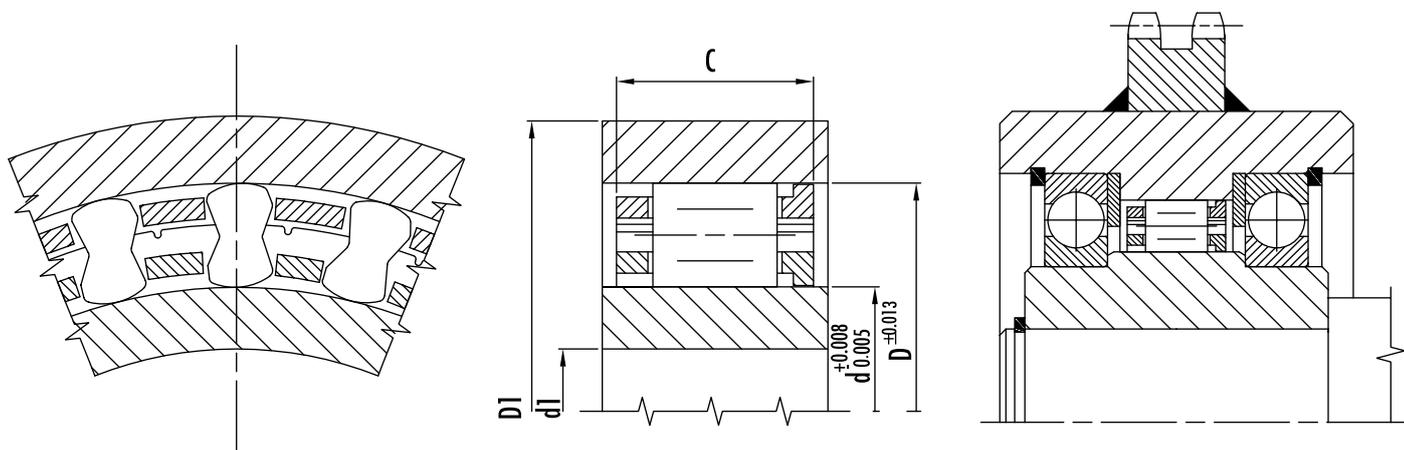
T_{max}=2 x T_n

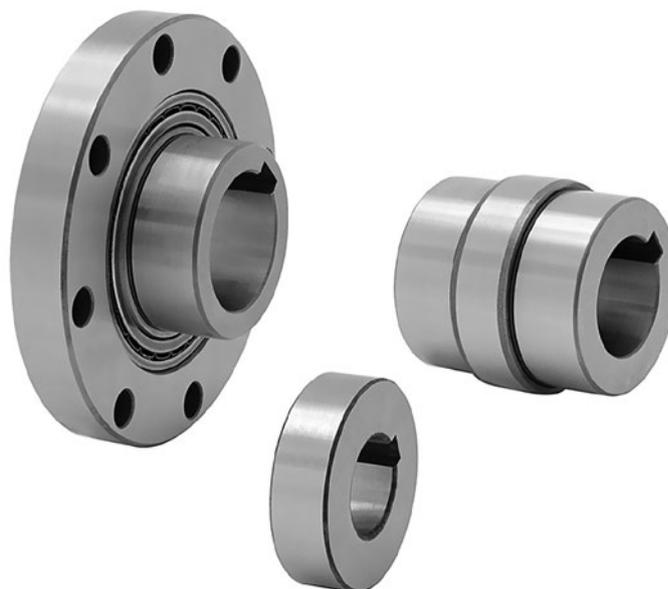
1) внутреннее кольцо быстрее наружного

2) наружное кольцо быстрее внутреннего

* внутренний центрирующий фланец сепаратора на противоположной стороне

** расширенное допустимое отклонение +/- 0,013



**СЕРИЯ
GP**

Кольца серии GP с метрическими размерами - стандартное решение, облегчающее использование сепараторов серии GP.

Внутренние кольца H и J уже готовы к установке с центрирующими подшипниками, которые всегда необходимы при использовании сепараторов серии GP.

Наружные кольца A и B должны вставляться на шпонки. Убедитесь, что посадочное место не деформировано после установки.

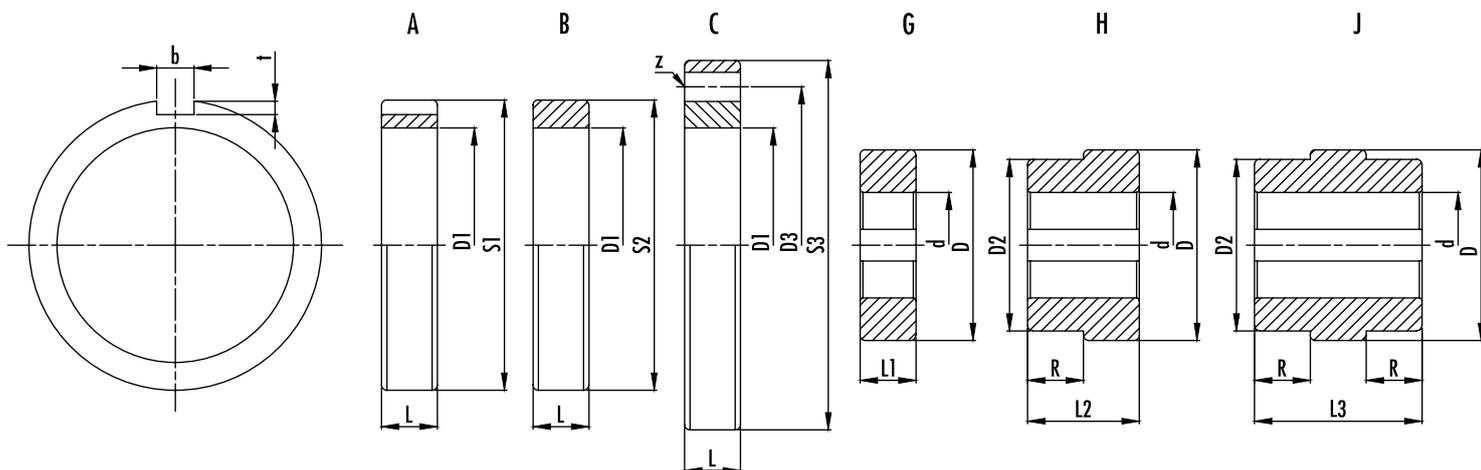
Мы рекомендуем Вам смазывать их должным образом, а так же применять соответствующие уплотнения.

Для дополнительной информации пожалуйста свяжитесь с нашим техническим отделом.

| Модель | d^{H7} , мм | L_1 , мм | L_2 , мм | L_3 , мм | $D_{2j6'}$, мм | R, мм | $D^{+0.008/-0.005}$, мм | L, мм | $S_{1n6'}$, мм | b^{P10^1} , мм | t, мм | $S_{2s6'}$, мм | $S_{3g6'}$, мм | $D^3 \pm 0.013$, мм | z | $D^1 \pm 0.013$, мм | Соответствующая модель GP | |
|-------------|------------------|---------------|---------------|---------------|--------------------|----------|-----------------------------|----------|--------------------|---------------------|----------|--------------------|--------------------|-------------------------|----------------------|-------------------------|---------------------------|---------------------------------------|
| GP 230A | | | | | | | | 16 | 72 | 6 | 3,5 | | | | | 54,752 | GP3809A | |
| GP 230B | | | | | | | | 16 | | | | 72 | | | | 54,752 | | |
| GP 230C | | | | | | | | 16 | | | | | 95 | 78 | 8 x $\varnothing 7$ | 54,752 | | |
| GP 230 G-10 | 10 | 16 | | | | | 38,092 | | | | | | | | | | | |
| GP 230 G-15 | 15 | 16 | | | | | 38,092 | | | | | | | | | | | |
| GP 230 G-20 | 20 | 16 | | | | | 38,092 | | | | | | | | | | | |
| GP 230 H-10 | 10 | | 33 | | 35 | 17 | 38,092 | | | | | | | | | | | |
| GP 230 H-15 | 15 | | 33 | | 35 | 17 | 38,092 | | | | | | | | | | | |
| GP 230 H-20 | 20 | | 33 | | 35 | 17 | 38,092 | | | | | | | | | | | |
| GP 230 J-10 | 10 | | | 50 | 35 | 17 | 38,092 | | | | | | | | | | | |
| GP 230 J-15 | 15 | | | 50 | 35 | 17 | 38,092 | | | | | | | | | | | |
| GP 230 J-20 | 20 | | | 50 | 35 | 17 | 38,092 | | | | | | | | | | | |
| GP 167A | | | | | | | | 16 | 90 | 10 | 5 | | | | | 71,425 | GP5476A GP5476A (4C) | |
| GP 167B | | | | | | | | 16 | | | | 90 | | | | 71,425 | | |
| GP 167C | | | | | | | | 16 | | | | | 110 | 95 | 8 x $\varnothing 9$ | 71,425 | | |
| GP 167 G-25 | 25 | 16 | | | | | 54,765 | | | | | | | | | | | |
| GP 167 G-30 | 30 | 16 | | | | | 54,765 | | | | | | | | | | | |
| GP 167 G-35 | 35 | 16 | | | | | 54,765 | | | | | | | | | | | |
| GP 167 H-25 | 25 | | 35 | | 50 | 19 | 54,765 | | | | | | | | | | | |
| GP 167 H-30 | 30 | | 35 | | 50 | 19 | 54,765 | | | | | | | | | | | |
| GP 167 H-35 | 35 | | 35 | | 50 | 19 | 54,765 | | | | | | | | | | | |
| GP 167 J-25 | 25 | | | 54 | 50 | 19 | 54,765 | | | | | | | | | | | |
| GP 167 J-30 | 30 | | | 54 | 50 | 19 | 54,765 | | | | | | | | | | | |
| GP 167 J-35 | 35 | | | 54 | 50 | 19 | 54,765 | | | | | | | | | | | |
| GP 168A | | | | | | | | 21 | 110 | 14 | 5,5 | | | | | 88,877 | | GP7221 (5C) GP7221B GP7221 (5C) |
| GP 168B | | | | | | | | 21 | | | | 110 | | | | 88,877 | | |
| GP 168C | | | | | | | | 21 | | | | | 140 | 120 | 8 x $\varnothing 11$ | 88,877 | | |
| GP 168 G-40 | 40 | 21 | | | | | 72,217 | | | | | | | | | | | |
| GP 168 G-45 | 45 | 21 | | | | | 72,217 | | | | | | | | | | | |
| GP 168 G-50 | 50 | 21 | | | | | 72,217 | | | | | | | | | | | |
| GP 168 H-40 | 40 | | 42 | | 65 | 21 | 72,217 | | | | | | | | | | | |
| GP 168 H-45 | 45 | | 42 | | 65 | 21 | 72,217 | | | | | | | | | | | |
| GP 168 H-50 | 50 | | 42 | | 65 | 21 | 72,217 | | | | | | | | | | | |
| GP 168 J-40 | 40 | | | 63 | 65 | 21 | 72,217 | | | | | | | | | | | |
| GP 168 J-45 | 45 | | | 63 | 65 | 21 | 72,217 | | | | | | | | | | | |
| GP 168 J-50 | 50 | | | 63 | 65 | 21 | 72,217 | | | | | | | | | | | |
| GP 235A | | | | | | | | 16 | 150 | 20 | 7,5 | | | | | 119,891 | GP10323A (3C) | |
| GP 235B | | | | | | | | 16 | | | | 150 | | | | 119,891 | | |
| GP 235C | | | | | | | | 16 | | | | | 190 | 170 | 8 x $\varnothing 11$ | 119,891 | | |
| GP 235 G-55 | 55 | 16 | | | | | 103,231 | | | | | | | | | | | |
| GP 235 G-60 | 60 | 16 | | | | | 103,231 | | | | | | | | | | | |
| GP 235 G-75 | 75 | 16 | | | | | 103,231 | | | | | | | | | | | |
| GP 235 H-55 | 55 | | 43 | | 100 | 27 | 103,231 | | | | | | | | | | | |
| GP 235 H-60 | 60 | | 43 | | 100 | 27 | 103,231 | | | | | | | | | | | |
| GP 235 H-75 | 75 | | 43 | | 100 | 27 | 103,231 | | | | | | | | | | | |
| GP 235 J-55 | 55 | | | 70 | 100 | 27 | 103,231 | | | | | | | | | | | |
| GP 235 J-60 | 60 | | | 70 | 100 | 27 | 103,231 | | | | | | | | | | | |

Примечание:

¹⁾ Шпоночный паз по DIN 6885 стр. 1



СЕРИЯ СВ



Обгонные муфты серии СВ-200 с ассиметричными роликами являются несамодцентрирующимися. Поэтому необходимо устанавливать один или два подшипника рядом с обгонной муфтой, чтобы обеспечить центровку наружного и внутреннего колец при вращении.

Подшипники, которые устанавливаются рядом с обгонной муфтой, указаны в таблице на следующей странице.

Крутящий момент передаётся от наружного кольца к корпусу через шпонку.

Допустимое отклонение диаметра посадочного места вала должно быть по **H7**.

Работа эксцентриковых контактных тел будет обеспечена, если соблюдать следующие указания:

- 1) Глубина цементации после шлифовки дорожки скольжения не менее 0,6 мм.
- 2) Твёрдость поверхности дорожки скольжения 58-62 HR.
- 3) Твёрдость сердцевины вала 35-45 HRC.
- 4) Шероховатость поверхности дорожки скольжения не более 6,3 мкм.
- 5) Конусность вала на длине 50 мм не более 0,01 мм.

Обгонные муфты серии СВ-200 могут смазываться как консистентной смазкой, так и маслом, но смазочные материалы не должны содержать EP-частицы.

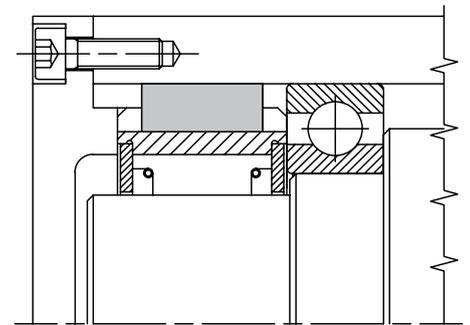
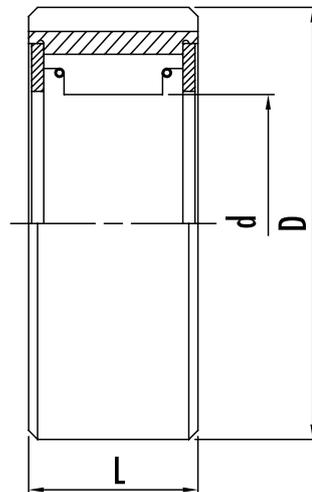
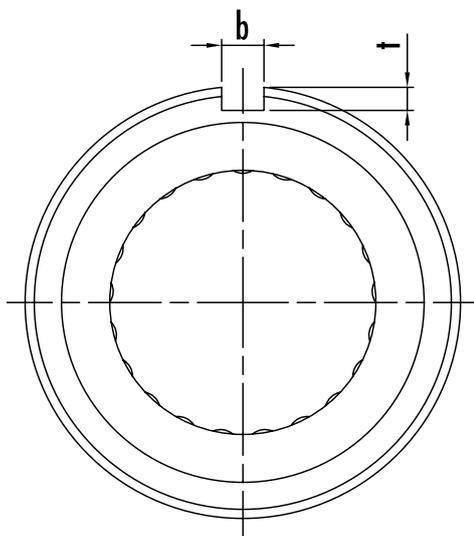
| Модель | d ^{+0,000} -0,025 мм | D, мм | L, мм | b, мм | t, мм | Подшипник | n ¹⁾ n _{макс} внутр. дорожка, об/мин | n ²⁾ n _{макс} внешн. дорожка, об/мин | Макс. частота прерывистой подачи, цикл/мин | Крутящий момент сопрот-я, Н·м | Tn, Н·м | Вес, кг |
|--------|-------------------------------------|--------------------------------|----------|----------|----------|-----------|--|--|---|--|------------|------------|
| СВ 203 | 16,510 | 40 ^{-0,014} -0,039 | 25 | 4 | 2,5 | 6203 | 2650 | 550 | 170 | 0,1 | 43,2 | 0,25 |
| СВ 204 | 18,796 | 47 ^{-0,014} -0,039 | 25 | 5 | 3 | 6204 | 2650 | 550 | 170 | 0,1 | 64,7 | 0,35 |
| СВ 205 | 23,622 | 52 ^{-0,017} -0,042 | 25 | 5 | 3 | 6205 | 2000 | 440 | 170 | 0,2 | 108 | 0,45 |
| СВ 206 | 32,766 | 62 ^{-0,017} -0,042 | 28 | 7 | 4 | 6206 | 2000 | 385 | 170 | 0,2 | 258 | 0,70 |
| СВ 207 | 42,088 | 72 ^{-0,017} -0,042 | 28 | 7 | 4 | 6207 | 2000 | 330 | 170 | 0,2 | 409 | 0,80 |
| СВ 208 | 46,761 | 80 ^{-0,017} -0,042 | 32 | 10 | 4,5 | 6208 | 2000 | 220 | 170 | 0,2 | 590 | 0,90 |
| СВ 209 | 46,761 | 85 ^{-0,020} -0,045 | 32 | 10 | 4,5 | 6209 | 2000 | 220 | 170 | 0,2 | 590 | 0,95 |
| СВ 210 | 56,09 | 90 ^{-0,020} -0,045 | 32 | 10 | 4,5 | 6210 | 1350 | 220 | 170 | 0,3 | 835 | 1,00 |

Примечание:

T_{max}=2 x T_n

¹⁾ внутреннее кольцо быстрее наружного

²⁾ наружное кольцо быстрее внутреннего



**СЕРИЯ
UK..ZZ /
UKC..ZZ /
UKCC..ZZ**



Обгонные муфты серии UK..ZZ соответствуют по размерам подшипникам 62 серии.

Это самоцентрирующиеся обгонные муфты, смазанные на весь срок службы и снабжены пылезащитными щитками.

Для моделей UK..ZZ передача крутящего момента осуществляется за счёт посадки с натягом. Допустимое отклонение диаметра посадочного места вала должно быть по **n6**, а корпуса – по **N6**.

Модели UKC..ZZ имеют шпоночный паз на внутреннем кольце и должны сажаться на вал с допуском на диаметр посадочного места по **k6**. Посадочное место в корпусе должно быть выполнено с допуском по **N6**, чтобы обеспечить посадку с натягом.

Модели UKCC..ZZ имеют шпоночный паз на внутреннем и наружном кольцах, поэтому допустимое отклонение диаметра посадочного места вала должно быть по **h6**, а корпуса по **H6**, для обеспечения плотной посадки.

Обгонные муфты серии UK..ZZ изготовлены с увеличенным внутренним радиальным зазором C5, который после монтажа становится нормальным.

Кольца могут быть приклеены к валу или корпусу. В таком случае зазор останется C5.

Рабочая температура: -10°C...+60°C. В случае иных значений свяжитесь с нами.

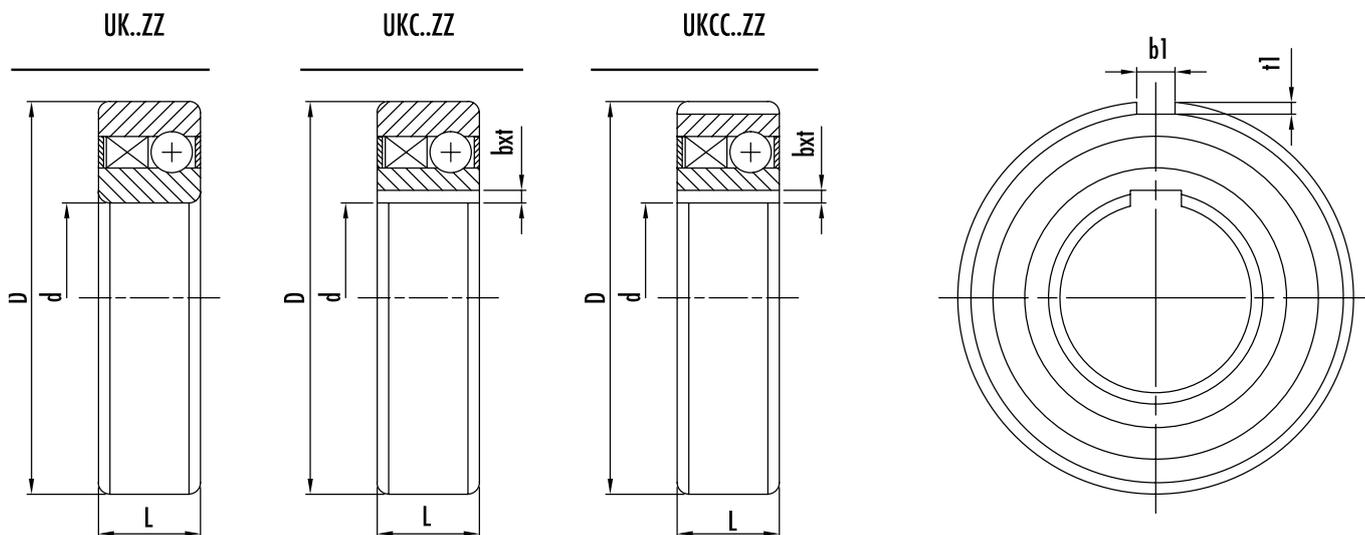
| Модель | d мм | D _{h5'} мм | L мм | b ^{JS10} мм | t ₁ мм | b1 ^{JS9} мм | t1 мм | Вес, кг | n _{max'} мин ⁻¹ | Грузоподъёмность | | Размер подшипника | Tп, Н·м | Крутящий момент сопрот-я, Н·м |
|------------|---------------------|------------------------|---------|-------------------------|----------------------|-------------------------|----------|------------|--|------------------|---------------|----------------------|------------|--|
| | | | | | | | | | | Динам., Н | Статич., Н | | | |
| UK 8 ZZ | 8 ^{-0,01} | 22 | 9 | | | | | 0,02 | 15000 | 3300 | 860 | - | 2,5 | 0,005 |
| UK 12 ZZ | 12 ^{-0,01} | 32 | 10 | | | | | 0,04 | 10000 | 6100 | 2770 | 6201 ZZ | 9,3 | 0,007 |
| UK 15 ZZ | 15 ^{-0,01} | 35 | 11 | | | | | 0,06 | 8400 | 7400 | 3400 | 6202 ZZ | 16,9 | 0,009 |
| UK 17 ZZ | 17 ^{-0,01} | 40 | 12 | | | | | 0,07 | 7350 | 7900 | 3800 | 6203 ZZ | 30,6 | 0,011 |
| UK 20 ZZ | 20 ^{-0,01} | 47 | 14 | | | | | 0,11 | 6000 | 9400 | 4450 | 6204 ZZ | 50 | 0,013 |
| UK 25 ZZ | 25 ^{-0,01} | 52 | 15 | | | | | 0,14 | 5200 | 10700 | 5450 | 6205 ZZ | 85 | 0,020 |
| UK 30 ZZ | 30 ^{-0,01} | 62 | 16 | | | | | 0,21 | 4200 | 11700 | 6450 | 6206 ZZ | 138 | 0,044 |
| UK 35 ZZ | 35 ^{-0,01} | 72 | 17 | | | | | 0,30 | 3600 | 12600 | 7250 | 6207 ZZ | 175 | 0,058 |
| UK 40 ZZ | 40 ^{-0,01} | 80 | 22 | | | | | 0,50 | 3000 | 15540 | 12250 | - | 325 | 0,070 |
| UKC 12 ZZ | 12 ^{H7} | 32 | 10 | 4 | 1,3 | | | 0,04 | 10000 | 6100 | 2770 | 6201 ZZ | 9,3 | 0,007 |
| UKC 15 ZZ | 15 ^{H7} | 35 | 11 | 5 | 1,2 | | | 0,06 | 8400 | 7400 | 3400 | 6202 ZZ | 16,9 | 0,009 |
| UKC 17 ZZ | 17 ^{H7} | 40 | 12 | 5 | 1,2 | | | 0,07 | 7350 | 7900 | 3800 | 6203 ZZ | 30,6 | 0,011 |
| UKC 20 ZZ | 20 ^{H7} | 47 | 14 | 6 | 1,6 | | | 0,11 | 6000 | 9400 | 4450 | 6204 ZZ | 50 | 0,013 |
| UKC 25 ZZ | 25 ^{H7} | 52 | 15 | 8 | 2 | | | 0,14 | 5200 | 10700 | 5450 | 6205 ZZ | 85 | 0,020 |
| UKC 30 ZZ | 30 ^{H7} | 62 | 16 | 8 | 2 | | | 0,21 | 4200 | 11700 | 6450 | 6206 ZZ | 138 | 0,044 |
| UKC 35 ZZ | 35 ^{H7} | 72 | 17 | 10 | 2,4 | | | 0,30 | 3600 | 12600 | 7250 | 6207 ZZ | 175 | 0,058 |
| UKC 40 ZZ | 40 ^{H7} | 80 | 22 | 12 | 3,3 | | | 0,50 | 3000 | 15540 | 12250 | - | 325 | 0,070 |
| UKCC 15 ZZ | 15 ^{H7} | 35 | 11 | 5 | 1,2 | 2 | 0,6 | 0,06 | 8400 | 7400 | 3400 | 6202 ZZ | 16,9 | 0,009 |
| UKCC 17 ZZ | 17 ^{H7} | 40 | 12 | 5 | 1,2 | 2 | 1 | 0,07 | 7350 | 7900 | 3800 | 6203 ZZ | 30,6 | 0,011 |
| UKCC 20 ZZ | 20 ^{H7} | 47 | 14 | 6 | 1,6 | 3 | 1,5 | 0,11 | 6000 | 9400 | 4450 | 6204 ZZ | 50 | 0,013 |
| UKCC 25 ZZ | 25 ^{H7} | 52 | 15 | 8 | 2 | 6 | 2 | 0,14 | 5200 | 10700 | 5450 | 6205 ZZ | 85 | 0,020 |
| UKCC 30 ZZ | 30 ^{H7} | 62 | 16 | 8 | 2 | 6 | 2 | 0,21 | 4200 | 11700 | 6450 | 6206 ZZ | 138 | 0,044 |
| UKCC 35 ZZ | 35 ^{H7} | 72 | 17 | 10 | 2,4 | 8 | 2,5 | 0,30 | 3600 | 12600 | 7250 | 6207 ZZ | 175 | 0,058 |
| UKCC 40 ZZ | 40 ^{H7} | 80 | 22 | 12 | 3,3 | 10 | 3 | 0,50 | 3000 | 15540 | 12250 | - | 325 | 0,070 |

Примечание:

Tmax=2 x Tп

Шпоночный паз UKC 15...UKC 35 по DIN 6885 стр. 3

Шпоночный паз UKC 40 по DIN 6885 стр. 1



СЕРИЯ UK..2RS / UKC..2RS



Обгонные муфты серии UK..2RS соответствуют по диаметрам подшипникам 62 серии.

Это самоцентрирующиеся обгонные муфты, смазанные на весь срок службы и снабжены водонепроницаемыми уплотнениями.

Для моделей UK..2RS передача крутящего момента осуществляется за счёт посадки с натягом. Допустимое отклонение диаметра посадочного места вала должно быть по **n6**, а корпуса – по **N6**.

Модели UKC..2RS имеют шпоночный паз на внутреннем кольце и должны сажаться на вал с допуском на диаметр посадочного места по **k6**. Посадочное место в корпусе должно быть выполнено с допуском по **N6**, чтобы обеспечить посадку с натягом.

Обгонные муфты серии UK..2RS изготовлены с увеличенным внутренним радиальным зазором C5, который после монтажа становится нормальным.

Кольца могут быть приклеены к валу или корпусу. В таком случае зазор останется C5.

Рабочая температура: -10°C...+60°C. В случае иных значений свяжитесь с нами.

| Модель | d мм | D _{н5'} мм | L, мм | b ^{JS10} , мм | t, мм | Вес, кг | n _{max} , мин ⁻¹ | Грузоподъёмность | | T _n , Н·м | Крутящий момент сопротив-я, Н·м |
|---------------|---------------------|------------------------|----------|---------------------------|----------|------------|---|------------------|---------------|-------------------------|--|
| | | | | | | | | Динам., Н | Статич., Н | | |
| UK 12 2RS * | 12 ^{-0,01} | 32 | 14 | | | 0,04 | 10000 | 6100 | 2770 | 9,3 | 0,007 |
| UK 15 2RS * | 15 ^{-0,01} | 35 | 16 | | | 0,06 | 8400 | 7400 | 3400 | 16,9 | 0,009 |
| UK 17 2RS ** | 17 ^{-0,01} | 40 | 17 | | | 0,07 | 7350 | 7900 | 3800 | 30,6 | 0,011 |
| UK 20 2RS ** | 20 ^{-0,01} | 47 | 19 | | | 0,11 | 6000 | 9400 | 4450 | 50 | 0,013 |
| UK 25 2RS ** | 25 ^{-0,01} | 52 | 20 | | | 0,14 | 5200 | 10700 | 5450 | 85 | 0,020 |
| UK 30 2RS ** | 30 ^{-0,01} | 62 | 21 | | | 0,21 | 4200 | 11700 | 6450 | 138 | 0,044 |
| UK 35 2RS * | 35 ^{-0,01} | 72 | 22 | | | 0,30 | 3600 | 12600 | 7250 | 175 | 0,058 |
| UK 40 2RS * | 40 ^{-0,01} | 80 | 27 | | | 0,50 | 3000 | 15540 | 12250 | 325 | 0,070 |
| UKC 12 2RS * | 12 ^{H7} | 32 | 14 | 4 | 1,3 | 0,04 | 10000 | 6100 | 2770 | 9,3 | 0,007 |
| UKC 15 2RS * | 15 ^{H7} | 35 | 16 | 5 | 1,2 | 0,06 | 8400 | 7400 | 3400 | 16,9 | 0,009 |
| UKC 17 2RS ** | 17 ^{H7} | 40 | 17 | 5 | 1,2 | 0,07 | 7350 | 7900 | 3800 | 30,6 | 0,011 |
| UKC 20 2RS ** | 20 ^{H7} | 47 | 19 | 6 | 1,6 | 0,11 | 6000 | 9400 | 4450 | 50 | 0,013 |
| UKC 25 2RS ** | 25 ^{H7} | 52 | 20 | 8 | 2 | 0,14 | 5200 | 10700 | 5450 | 85 | 0,020 |
| UKC 30 2RS ** | 30 ^{H7} | 62 | 21 | 8 | 2 | 0,21 | 4200 | 11700 | 6450 | 138 | 0,044 |
| UKC 35 2RS * | 35 ^{H7} | 72 | 22 | 10 | 2,4 | 0,30 | 3600 | 12600 | 7250 | 175 | 0,058 |
| UKC 40 2RS * | 40 ^{H7} | 80 | 27 | 12 | 3,3 | 0,50 | 3000 | 15540 | 12250 | 325 | 0,070 |

Примечание:

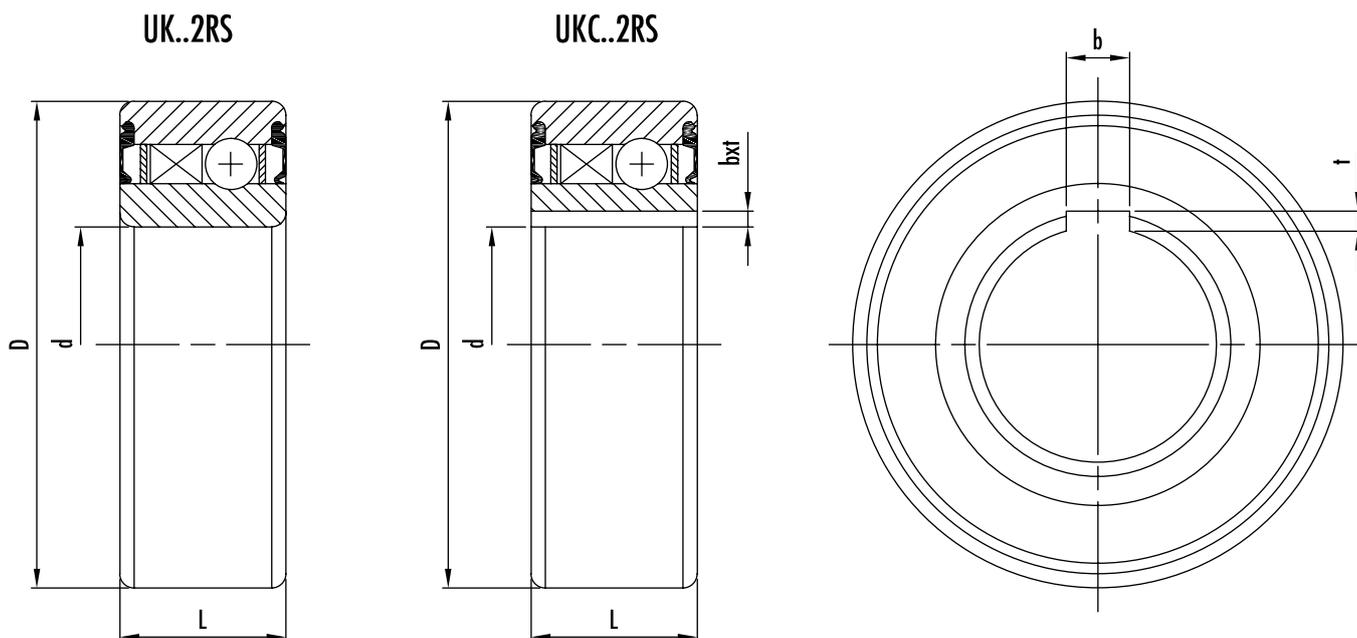
T_{max}=2 x T_n

Шпоночный паз UKC 15...UKC 35 по DIN 6885 стр. 3

Шпоночный паз UKC 40 по DIN 6885 стр. 1

* - производятся

** - планируются к производству



СЕРИЯ СКН..2RS



Обгонные муфты серии СКН соответствуют по размерам подшипникам 62 серии. Это самоцентрирующиеся обгонные муфты, смазанные на весь срок службы и снабжены водонепроницаемыми уплотнениями.

Эти муфты имеют шпоночный паз на внутреннем кольце и должны сажаться на вал с допуском на диаметр посадочного места по **k6**. Посадочное место в корпусе должно быть выполнено с допуском по **N6**, чтобы обеспечить посадку с натягом.

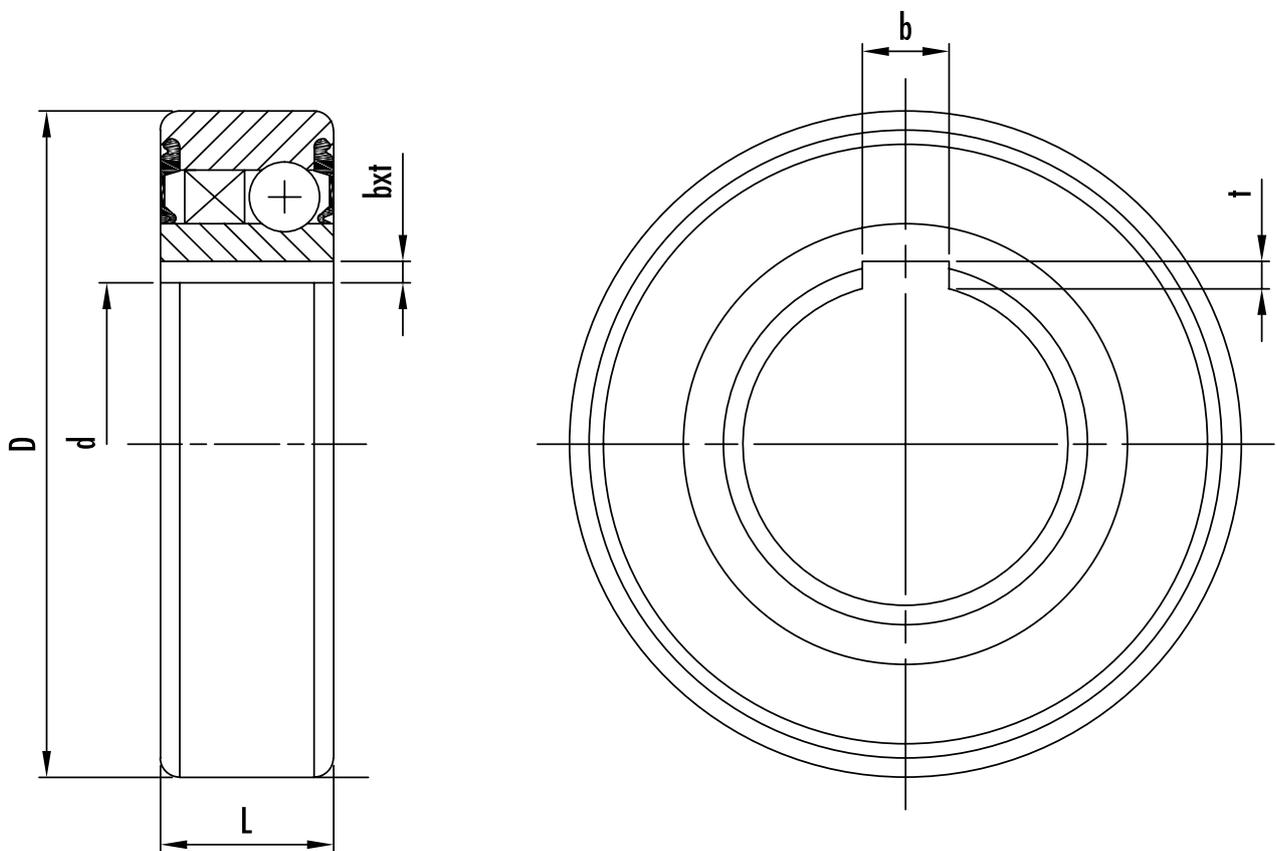
Данная серия изготавливается с увеличенным внутренним радиальным зазором C5, который после монтажа становится нормальным.

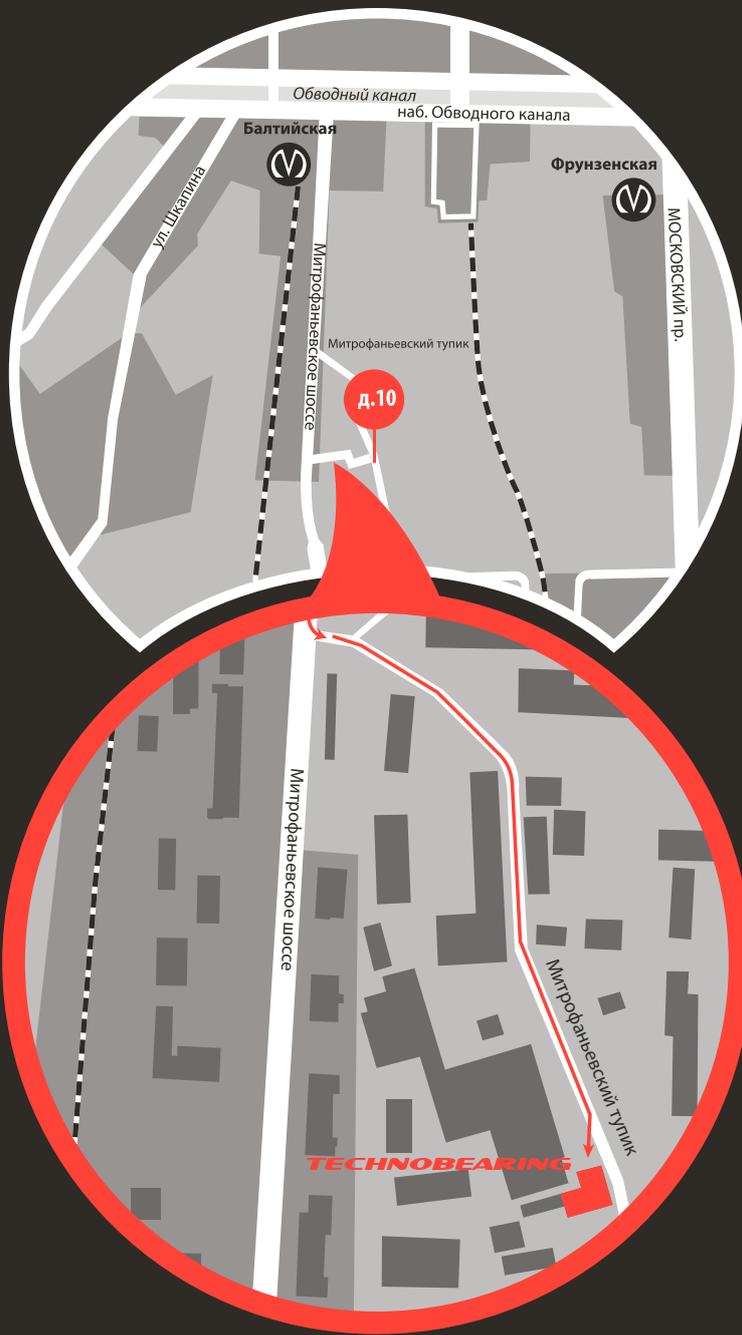
Кольца могут быть приклеены к валу или корпусу. В таком случае зазор останется C5.

| Модель | d мм | D _{h5'} мм | L, мм | b ^{JS10} , мм | t, мм | Вес, кг | n _{max'} мин ⁻¹ | Грузоподъёмность | | Размер подшипника | Tn, Н·м | Крутящий момент сопрот-я, Н·м |
|------------|------------------|------------------------|----------|---------------------------|----------|------------|--|------------------|---------------|----------------------|------------|--|
| | | | | | | | | Динам., Н | Статич., Н | | | |
| SKN 20 2RS | 20 ^{H7} | 47 | 14 | 6 | 1,6 | 0,11 | 6000 | 9400 | 4450 | 6204 2RS | 50 | 0,013 |
| SKN 25 2RS | 25 ^{H7} | 52 | 15 | 8 | 2 | 0,14 | 5200 | 10700 | 5450 | 6205 2RS | 93 | 0,020 |
| SKN 30 2RS | 30 ^{H7} | 62 | 16 | 8 | 2 | 0,21 | 4200 | 11700 | 6450 | 6206 2RS | 130 | 0,044 |

Примечание:

Tmax=2 x Tn





TECHNOBEARING



ООО «Техноберинг»

тел.: 8-800-700-72-07
sales@technobearing.ru