

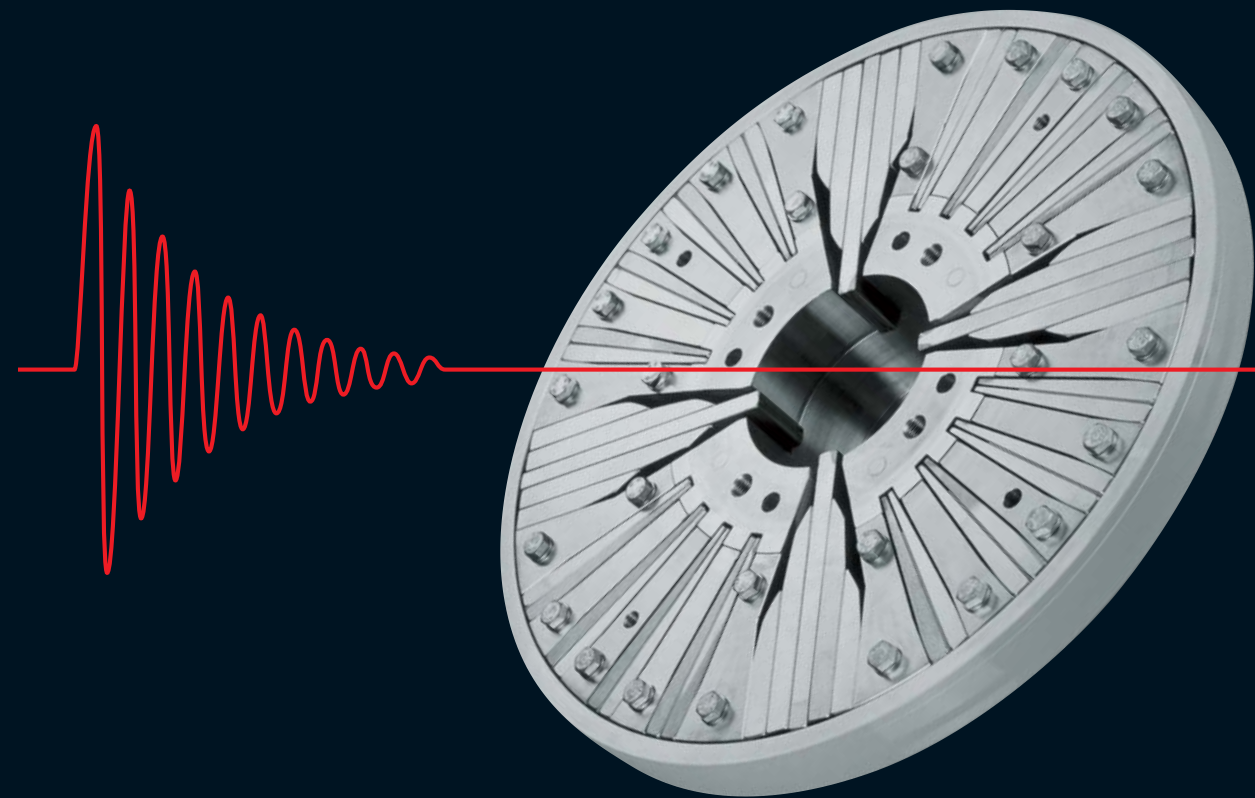
It's easy to show why Geislinger couplings and dampers are unsurpassed in the long run.

Alchiner, Clodi, GGK

NEW Geislinger Flydamp



Because they have an extremely long service life and especially long service intervals.



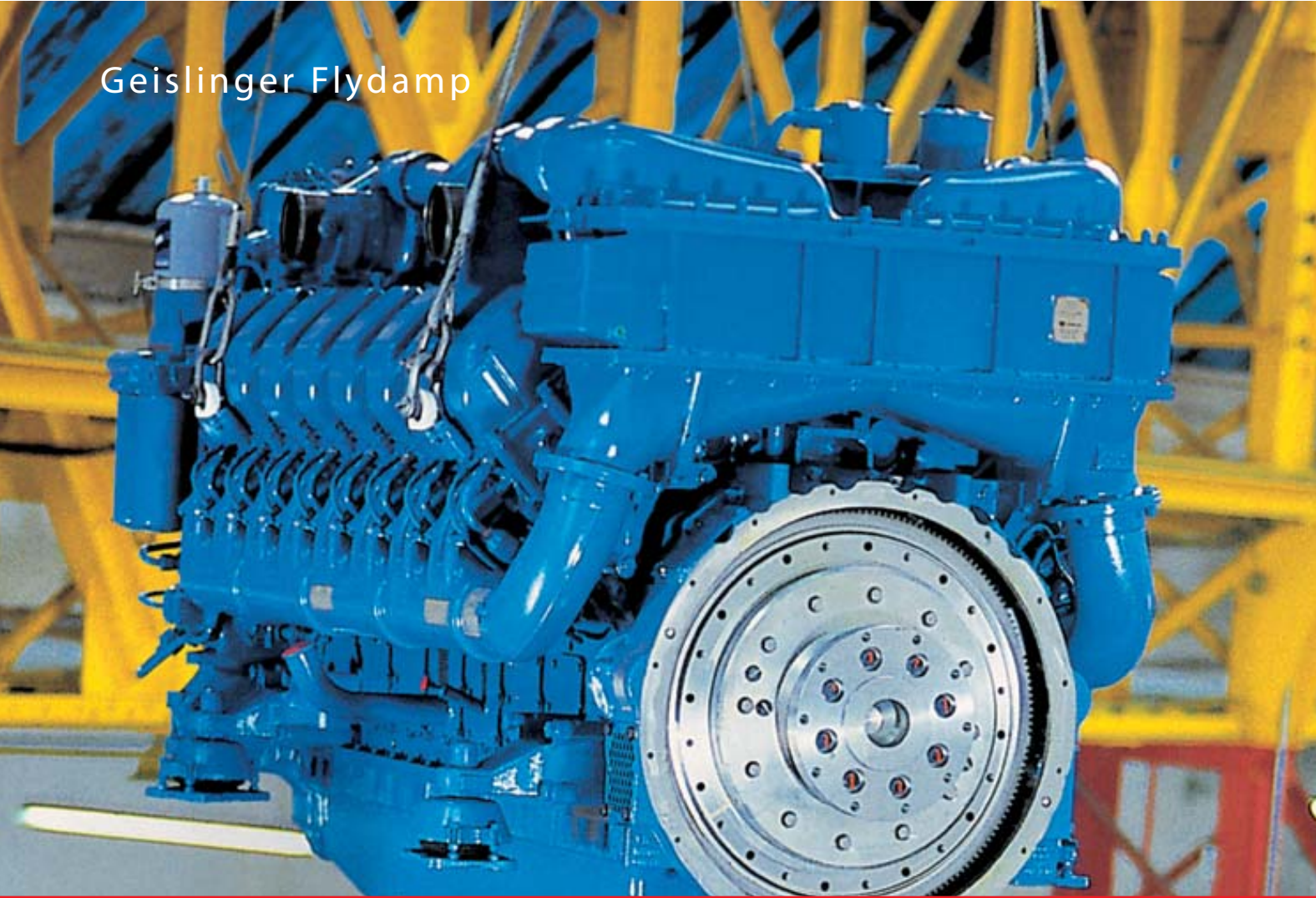
COUPLINGS AND DAMPERS. BUILT TO LAST.

COUPLINGS AND DAMPERS. BUILT TO LAST.

Geislinger GmbH
A-5300 Hallwang/Salzburg, Austria,
Hallwanger Landesstrasse 3
info@geislinger.co.at
www.geislinger.com

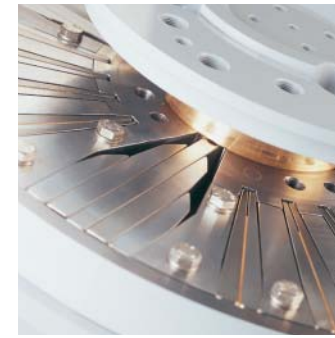
GEISLINGER

GEISLINGER

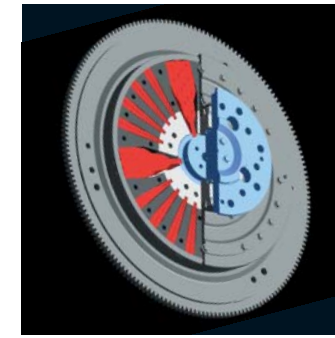


Torsional elastic, high damping steel spring coupling with integrated tuned torsional vibration damper.

Drehelastische, hochdämpfende Stahlfederkupplung mit integriertem federgekoppeltem Drehschwingungsdämpfer.



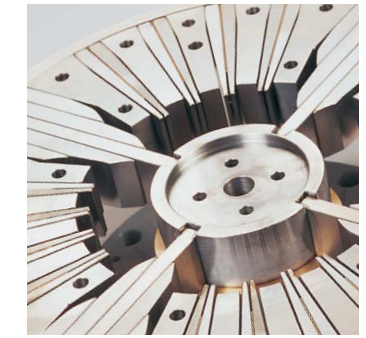
Fatigue resistant springs
Dauerfeste Federn



Most sophisticated engineering
Modernste Designtechnik



For each engine the smallest possible Flydamp
Für jeden Motor der kleinstmögliche Flydamp



Smaller and lighter than traditional products
Kleiner und leichter als herkömmliche Produkte

Description

The Flydamp consists of primary, secondary and tertiary sections. Between these, groups of leaf spring packs are arranged, which are clamped at their outer ends in the secondary section. The spring packs form together with the primary, secondary and tertiary sections chambers, which are filled with oil. If the secondary member vibrates in relation to the primary and tertiary member, the leaf springs are bent and press oil from one chamber to another retarding the relative movement of the three parts and thus damping the torsional vibrations. In order to protect the leaf springs against overloading, their deflection is limited by buffers. The elasticity is determined by careful selection of the leaf springs, the damping factors by gaps between primary, secondary and tertiary members.

Application

The Flydamp replaces conventional dampers, flywheels and torsional elastic couplings and is mounted instead of the original flywheel. The damper part reduces engine excited torsional vibrations in crankshafts of diesel and gas engines or reciprocating compressors. The coupling part displaces torsionally critical speeds and dampens unavoidable torsional vibrations in all types and sizes of machines.

General data

Transmitted Torque 1 – 6520 kNm.
Twist at nominal torque 50 – 200 mrad.

$$\text{Damping factor} = \frac{\text{damping torque}}{\text{elastic torque}} = 0.2 - 0.7$$

Permitted maximum ambient temperature 140 °C.
Practically no speed limit.

Advantages

- Simple installation as three conventional parts (damper, flywheel and coupling) can be replaced by the Flydamp
- Free end of crankshaft without torsional vibration damper and therefore free for any kind of accessory drive
- Includes starter ring or turnwheel
- Most cost effective selection as a result of Geislinger's torsional vibration calculation software
- Provides exact calculation and maintaining of spring characteristic and damping data
- Compact size and lightweight
- High permissible speed
- Geislinger quality
- Worldwide after sales service
- Exceptionally long service life and no aging

Beschreibung

Der Flydamp besteht aus einem Primär-, Sekundär- und einem Tertiärteil. Zwischen diesen sind Blattfederpakete angeordnet, welche an ihren äußeren Enden im Sekundärteil eingespannt sind. Die Federpakete bilden zusammen mit dem Primär-, Sekundär- und Tertiärteil Kammern, die mit Öl gefüllt sind. Schwingt der Sekundärteil gegenüber dem Primär- oder Tertiärteil, so wird infolge der Durchbiegung der Blattfedern Öl von einer Kammer in die andere verdrängt, wodurch die Relativbewegungen der drei Teile gebremst und die Drehschwingungen gedämpft werden. Die Elastizitätsabstimmung erfolgt durch geeignete Wahl der Federblätter, die Dämpfungsabstimmung durch geeignete Wahl der Spalte zwischen Primär-, Sekundär- und Tertiärteil.

Anwendung

Der Flydamp ersetzt den konventionellen Dämpfer, das Schwungrad und die drehelastische Kupplung und wird anstelle des ursprünglichen Schwungrads montiert. Der Dämpfer reduziert die vom Motor erregten Drehschwingungen in der Pleuellwelle von Diesel- und Gasmotoren oder Pleuellkompressoren. Der Kupplungsteil verlagert torsionskritische Drehzahlen und dämpft unvermeidbare Drehschwingungen in Maschinen jeder Art.

Allgemeine Daten

Übertragbares Drehmoment 1 – 6520 kNm.
Verdrehwinkel bei Nennmoment 50 – 200 mrad.

$$\text{Dämpfungsfaktor} = \frac{\text{dämpfendes Moment}}{\text{elastisches Moment}} = 0.2 - 0.7$$

Zulässige maximale Umgebungstemperatur 140 °C.
Praktisch keine Drehzahlbeschränkung.

Vorteile

- Einfache Installation, da drei konventionelle Teile (Dämpfer, Schwungrad und Kupplung) durch den Flydamp ersetzt werden können
- Das freie Ende der Pleuellwelle ohne Drehschwingungsdämpfer ist frei für jegliche Art von Hilfsabtrieb
- Beinhaltet Starterring oder Verzahnung für die Durchdrehvorrichtung
- Durch Geislinger Drehschwingungsberechnung kostengünstigste Auswahl
- Exakte Berechnung durch genaue Kenntnis von Drehsteifigkeit und Dämpfung
- Kompakte Bauweise und geringes Gewicht
- Hohe zulässige Drehzahl
- Geislinger Qualität
- Höchste Lebensdauer und keine Alterung