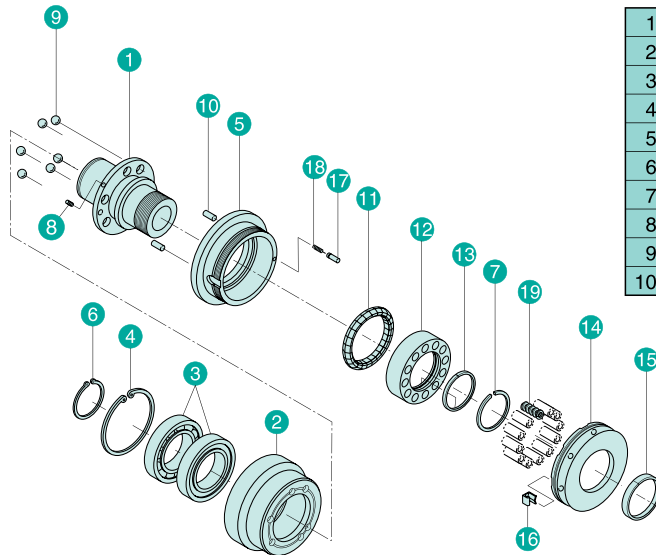


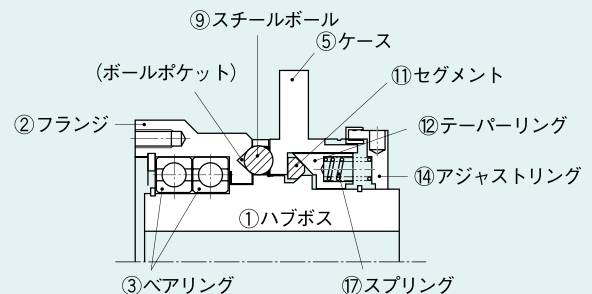
TY型トルクレリーサは、お客様の使い勝手を考慮して、A、D、AR型の3タイプがあります。基本的なクラッチ機構は同一構造ですので、ここでは、TY□Aタイプを例にして、構造と原理を説明します。



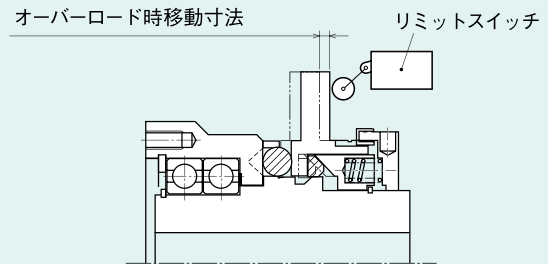
1	ハブボス	11	セグメント
2	フランジ	12	テーパリング
3	ベアリング	13	スライドリング
4	穴用C形止め輪	14	アジャストリング
5	ケース	15	メタル
6	軸用C形止め輪	16	クリップ
7	WR形止め輪	17	ピン
8	六角穴付止めねじ	18	スプリング
9	スチールボール	19	スプリング
10	平行ピン		

- (1) 通常運転時は、ハブボス①で保持されたスチールボール⑨がフランジ②のボールポケットにスプリング⑬の力で加圧、保持され、トルクはハブボス①からスチールボール⑨を介して、フランジ②に伝達されます。
- (2) オーバーロード時は、フランジ②のボールポケットの斜面でスチールボール⑨が押し出され、伝達トルクが遮断されます。同時に、セグメント⑪が、スプリング⑬の力に対抗しながらハブボス突起斜面を移動し、ケース⑤とテーパリング⑫とを押し拵げて、ハブボス突起頂点に至ります。これで、スチールボール⑨をフランジ②のボールポケットに押しつける力が働かなくなるためフランジ②はベアリング③上で、フリー回転できる状態となります。また、この時ケース⑤は軸方向(アジャストリング⑭側)へ移動しますので、この働きを利用して、リミットスイッチ、近接スイッチ等で、オーバーロードを検出する事ができます。
- (3) 再運転時は、機械のオーバーロードの原因を排除した後、トルクレリーサの入力側又は出力側のいずれかをハブボス①とフランジ②の合マークが合う位置になるまで回転させ、ケース⑤をフランジ②側に押し付ければ、リセットが行えます。

#### 通常運転時 (セット時)



#### オーバーロード時 (リリース時)



※記載寸法仕様は改良のため予告なく変更することがあります。