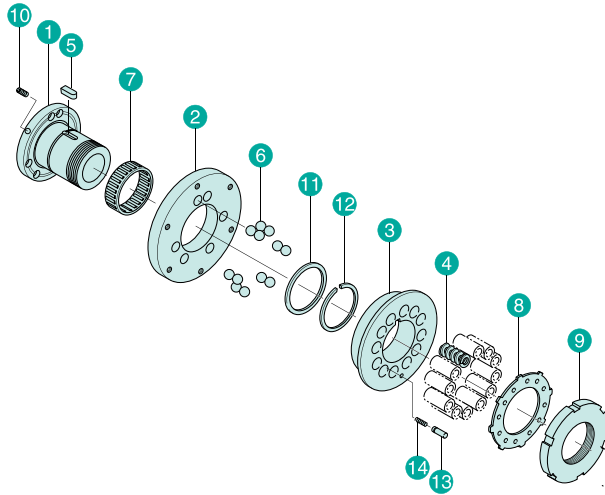


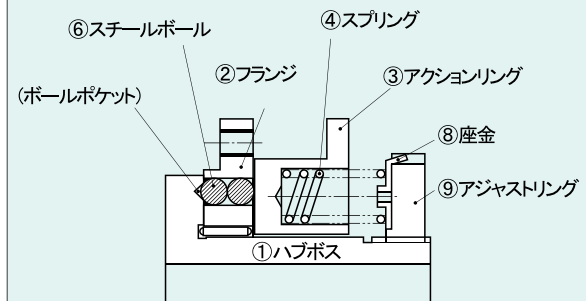
TX型トルクレリーサには、多様な用途に適用できるよう、B、D、E、R型の4タイプがあります。
基本的なクラッチ機構は同一構造ですので、ここではTX□Dタイプを例にして構造と原理を説明します。



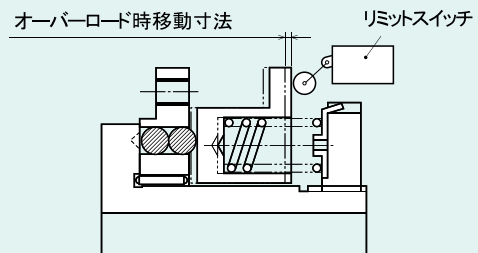
1	ハブボス	8	座金
2	フランジ	9	アジャストリング
3	アクションリング	10	六角穴付止めねじ
4	スプリング	11	リング
5	キー	12	WR形止め輪
6	スチールボール	13	ピン
7	ベアリング	14	スプリング

- 通常運転時はフランジ②で保持されたスチールボール⑥がハブボス①のボールポケットにスプリング④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⑥を介してフランジ②に伝達されます。
- オーバーロード時は、ハブボス①のボールポケットの斜面でスチールボール⑥が押し出され、伝達トルクは遮断されます。また、このときアクションリング③は軸方向(アジャストリング⑨側)へ移動しますので、この動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。
- 再運転時は、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または出力側を回転させます。スチールボールが規定のボールポケットの位置に来たとき(1回転で1ヶ所)、スプリング④の力で自動的にリセットされます。

通常運転時(セット時)

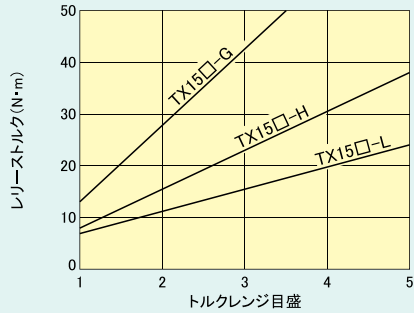


オーバーロード時(リリース時)

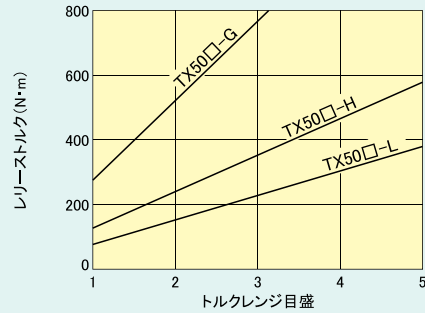


※記載寸法仕様は改良のため予告なく変更することがあります。

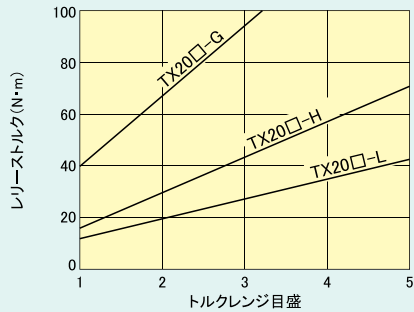
TX15□-□



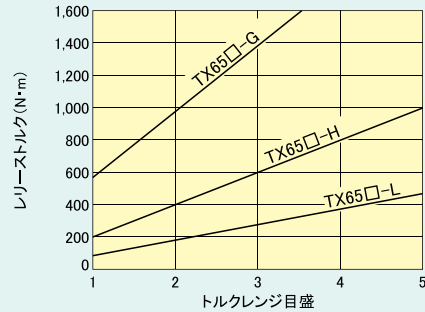
TX50□-□



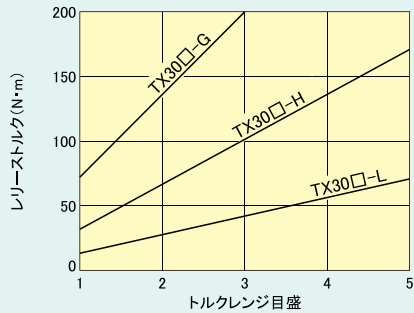
TX20□-□



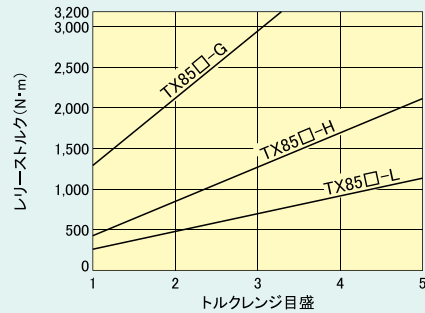
TX65□-□



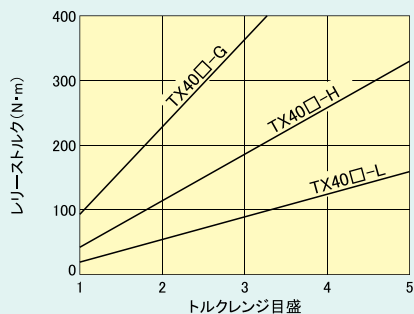
TX30□-□



TX85□-□



TX40□-□



スプリング本数に比例してトルクを变化する事が出来ます。
最少3本まで御使用出来ます。

※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。