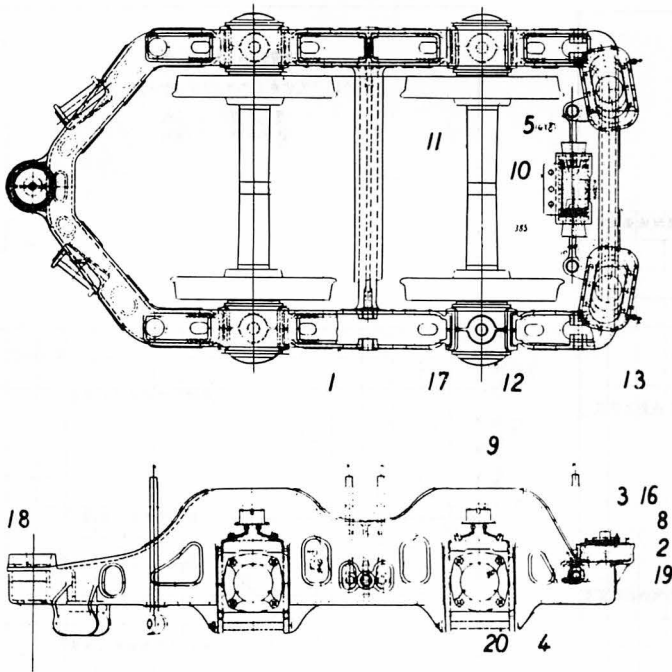
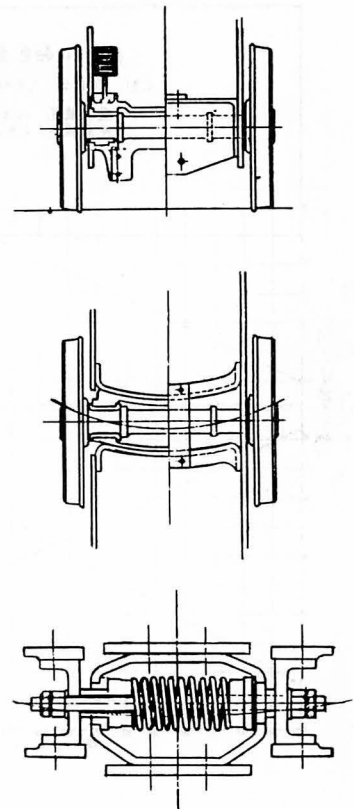


10. デルタ形従台車



11. 心向き軸箱台車



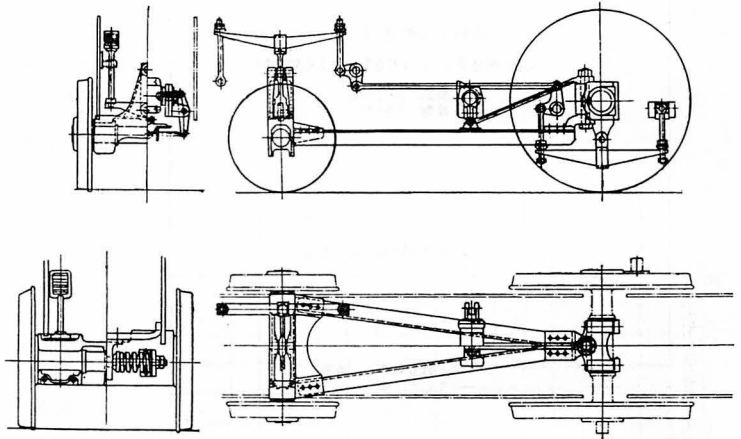
ができる。

ウ 2軸心向き台車(コイルばね式) 図-10は国鉄のD62形に使われているデルタ形従台車で、同形のもがC61, C62形などの大形機関車に多く用いられている。復元装置は一軸心向き台車と同じくコイルばね式であるが、台車の台車わくがばね上構造となっており、それだけレールをいためることも少ないわけである。

(6) 心向き軸箱台車 この台車は心向き棒を使用しないで、台車軸箱を心向き棒が描く円弧に等しい曲面をもった軸箱案内によって導き、その目的を達している。この台車を心向き軸箱台車またはアダムス台車(Adams)という。図-11は国鉄の2120形に使われているもので、復元装置は軸箱案内の下部にあり、コイルばね式である。軸箱案内の保守が困難であり、あまり使用されない。

(7) 島式心向き1軸台車(図-12)は国鉄の8620形のもので、この台車は1軸台車で2軸台車のような作用をする。この構造はドイツのクラウス・ヘルムホルツ式(Krauss-Helmholtz)またはイタリアのツアラ式(Zara)に類似しているが、先輪部にリンク式復元装置を有するとともに心向き棒の中間にも復元ばね装置(コイルばね)を設け、心向き棒の先端は第1動輪の車軸を抱いた中間軸箱にピンで連結されている。曲線通過の際、先輪は心向き棒の先端のピンを中心として転向して復元力を生じ、同時に復元ばね装置部を中心として心向き棒先端部は第1動輪を曲線外方に押すことにより、これにも復元力を与え(このため第1動輪には横動がつけてある)先輪と第1動輪はあたかも2軸台車のような作用をなし、曲線通過を容易にするもので、この式は動輪の数

12. 島式心向き1軸台車



を減らすことなく大きな粘着重量を有し、しかも1軸台車で2軸台車と同様な曲線誘導作用を有していることが特長である。当時工作課長であった島安次郎(後工作局長)の考案したもので、わが国独自のものである。

5 先従台車のレール面上圧力

先従台車のレール面上圧力は図-13, 14, 15でわかるように曲線通過に際しては、台車の移動に伴ない、外側レール面上圧力が内側レール面上圧力よりも大きくなる。曲線半径が小さい場合