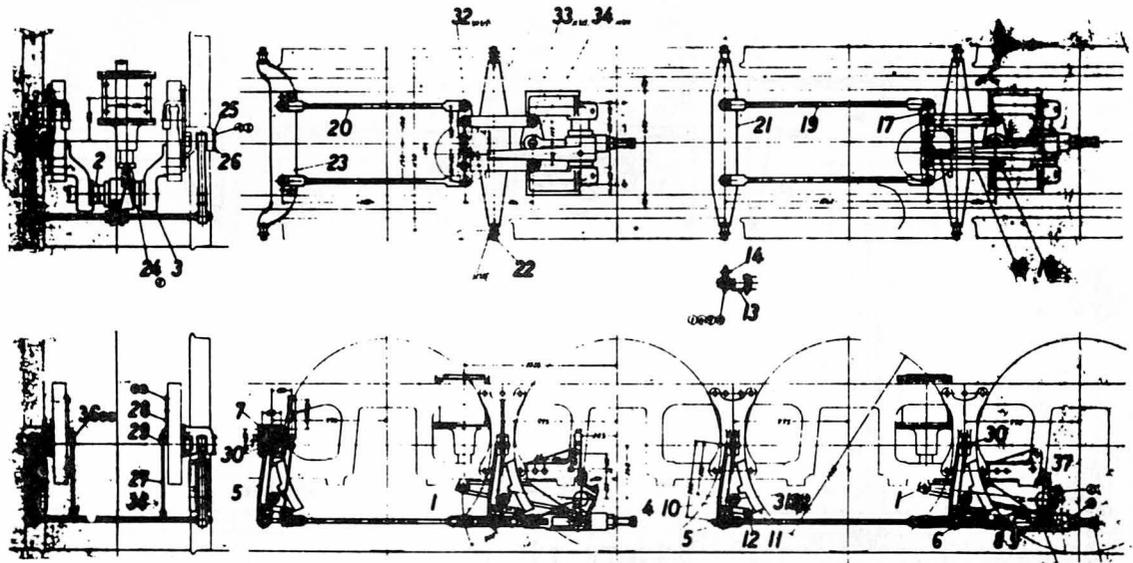
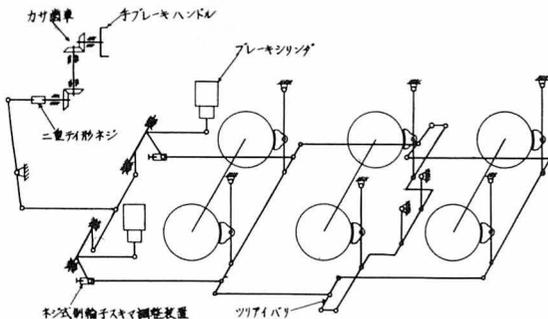


2. C 59 基礎 ブレーキ 装置



3. 電気機関車基礎ブレーキ装置



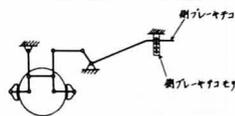
全然ない仮定すれば、非常に大きな倍率が得られるわけである。実際には摩擦損失が甚だ大であるのでその効率は低い。ねじには大きな力がかかるから、ねじを回すのに要するモーメントの少い梯(てい)形ねじが用いられ、また二重ねじが多く用いられる。その作用はハンドルを手力で回転すると心棒のねじが回転し、ブレーキてこを経て基礎ブレーキ装置に力を与えるようになってい

(3) 鎖ブレーキ 半径の大きいハンドルを回転し半径の小さいドラム(巻胴)に鎖を巻きつけてブレーキ引棒を引張り、手力を倍加する装置である。これだけでは所要のブレーキ倍率を得ることができない場合には、歯車をそう入して倍率を増大する。

このブレーキでは手を休めたり、放したりすれば、もどしばねによってハンドルは高速に逆転し危険であるから、ハンドル心棒の根元に爪(つめ)車を付けて逆転を防止し、ブレーキを保持するようになっている。

(4) 側ブレーキ (side brake, 図-4) 貨車の入換用として車体の側面に設けられた足踏式のブレーキ装置。入換のとき連結手が飛び乗って、ブレーキてこを足で踏んで所定の位置に停車させるものである。これを使用して強いブレーキ力を得るために、連結手は熟練によって体重よりも遙

4. 側ブレーキ装置



かに大きい力を、身体の動作により瞬間的に加えられるものであるから、長く継続することはできない。この力を長く継続するために連結手がてこを強く踏んだ瞬間に、てこもりに多数あけられた穴にピンを手早く挿入して、てこがもどらないようにする。この装置を側ブレーキてこ止装置という。この操作はきわめて危険であり、熟練を要するので、この欠点を除去し一層強力なブレーキ力が楽な姿勢で掛けられ、ブレーキ距離(ブレーキを掛けてから車両が停止するまで走る距離)を短縮する目的で工夫されたものがブレーキ・イージーである。これはてこもりに歯形を切り、てことともに上下するつめ装置をこの歯にかみ合わせて、単にてこを足で踏みさえすればてこはもどらないようにしたものである。

(5) 制輪子加減装置 一般に制輪子は一様に減らないで偏耗し、タイヤとのすきまが上部と下部とで違ってくるから、このすきまを一様にして*制輪子の全面がタイヤに接触するようにする装置。甲形制輪子では制輪子加減棒が使われ、乙形制輪子では制輪子頭に取付けた図-2 照号 13, 14 および図-5 照号 39 のようなものが使われている。

(6) 制輪子すきま調整装置 制輪子およびタイヤが摩耗してくるとそのすきまは次第に増大し、ブレーキシリンダのピストン行程(手ブレーキではハンドルの回転数)が増加して不都合を生ずるから、このすきまを調整するために設けられたもの。これには図-2 照号 8, 9, 15 に示すような加減ねじ式と、図-5 照号 13 に示すようなターンバックル式とがあり、これを調整して引棒の長さを加減する。図-5 ではターンバックルで小さい調整を行い、大きい調整は押棒(照号 14)で行うようにしてある。以下はいずれも人為的な調整を要するものであるが自動的すきま調整装置もある。

図-5 は炭水車の手ブレーキの一例で、ハンドルを回転すると歯車箱(照号 40)の中にあるかさ歯車によって手ブレーキ心棒(照号 30)下部のねじが回され、これにはまっているブレーキ心棒ナット(照号 31)が引上げられ、ブレーキリンク(照号 27)、手ブレーキ腕(照号 25)を経て手ブレーキ引棒(照号 11)を引張る。このブレーキ引棒は空気ブレーキと兼用のブレーキてこ(照号 1)と結合されているから、空気ブレーキの作用と