

受けて助役、送電分区長、事務掛、用品掛、技術掛、電機掛、電機手、電力工手長、電力工手副長、電力工手、自動車運転士、技工、用品手および雑務手を指揮監督し、給電区に属するいっさいの業務を処理している。これらの職員を給電区従事員といい、約480人いる。(宮坂正直)

**きゅうどうくうきだめ 急動空気だめ** (英) quick action chamber 空気ブレーキ装置用制御弁に急動作用を起させるための空気源となる小形の空気だめ。容積が小さいので弁の管取付座鉤物中にこの室を作る場合と、鋼板製の空気だめとして管座外におき、これに配管する場合とがある。→空気ブレーキの作用。(高桑五六)

**きゅうゆせつび 給油設備** (英) oiling facilities ここでは気動車運転用燃料補給のための貯油槽(そう)・油ろ過装置・給油装置等の総称として述べる。

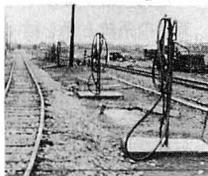
ディーゼル動車の軽油消費量は各線区の線路状況により異なるも、だいたい1km当りの消費は0.4~0.5lである。給油設備を大別すれば、

1 貯油槽

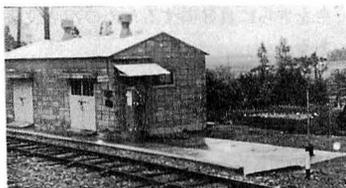
燃料油槽は防火上だいたい地下埋設タンクを原則とし、その構造は付図に示すように標準型はコンクリートのケーシングの内に鉄槽を設けたもので、簡易なものとしてはコンクリート槽内に油漏洩(ろうえい)防止上3~5mmくらいの鉄板を張る場合もあるが、いずれの場合も

排気・油漏洩にとくに留意することである。その容量は配属気動車全体の1日消費量の7日分くらいを標準とする。ただし油輸送にタンク車

を使用する場合、だいたい12~15t車が多いため $\frac{1}{3}$ を残存補給とすれば15~20tタンクが経済的で、ごく少量の場合はドラム



1. 給油設備



2. 給油設備

3. 給油装置

かん輸送による補給も考えられる。

2 油ろ過装置およびろ過槽

タンク車またはドラム車で輸送されてきた油は、有機物または水分を混入している場合があるのでろ過を必要とする。ろ過は遠心分離機により水分その他を分離し、ろ過済の油はろ過槽に貯える。また使用量の少ない所は遠心分離機で清浄したものを輸送し、フィルターで清浄する方が経済的である。ろ過槽はだいたい鉄製で地上の場合も多く、その容量は1日使用量の3倍を標準とし、分離機はポンプとともに不燃性建物内に入れる。寒冷地においては地下貯油槽またはろ過タンクの配管等が、寒気のため油の粘度を増加させるため、ヒーターまたはスチーム等の暖房施設を設けることが肝要である。

3 給油装置

気動車に給油するにはろ過槽より配管して、給油線に電動ポンプでスタンドまで圧送するか、または計量器付の電動ポンプならびに予備用手動ポンプ付スタンドを備える。また簡易なものとしては移動式の可搬式計量器付スタンド等を設ける。電動ポンプには必ず予備のガソリンエンジンを一般に併置する。

4 給油線

出入区線に直接連絡できる配線とし、編成両数に応じ1両分ごとに給油・給水取出口を設ける。(宇野浩彰)

**きゅうゆほう 給油法(車両の)** 車両給油(燃料用以外の潤滑油)はつぎのように行われている。

1 蒸気機関車

蒸気機関車の給油作業は仕業給油、細密給油、丙修給油および特殊調整の4つに分れている。

(1) 仕業給油 機関車の使用状況に応じて定められた運転キロまたは日数を経過した場合に、各部分の給油状態や発熱の有無を調査して行うものであり、さらに給油箇所別の油の所要量にしたがい、つぎの5種類に分けている。

- ア 毎日給油箇所 加減リンク・スベリ子、油つぼのない弁装置等
- イ 2日給油箇所 スベリ棒、主クランクピン、油ポンプ等
- ウ 4日給油箇所 各クランクピン、ピストン棒、同先棒等
- エ 8日給油箇所 発電機、逆転装置、給水ポンプ等

