

40,000V級のもの。

(3) X線に用いられる20KV~230KV級のもの。

3 ガスまたは蒸気入熱電子管型整流器

電子発生源として熱陰極を有する極管で、排気した後ネオン・アルゴン等のガスまたは水銀・セシウム等の蒸気を封入したものである。

4 機械的整流器

(1) 同期電動機型整流器 交番電圧に応じて負荷側の極性を、同期的に転換しさえすれば整流電圧が簡単に得られる。

(2) その他 振動型整流器、水銀ゼット波型整流器等がある。

5 乾式整流器 金属接触整流器とも称せられているもので、主として導体と半導体との接触によって起る整流作用を利用したものである。酸化銅整流器、セレンウム整流器はこれに属するのである。

6 単極水銀整流器

陰極1個に対して陽極1個を有する整流器で、電鉄ではこれを6管または12管合わせて用いる。これは\*エキサイトロンと\*イグナイトロンとに分けられる。(村田良二郎)

せいりんし 制輪子

(英) brake block 走行中の鉄道車両を停止あるいは減速させるために、車輪路面にブレーキ力を働かせるブロックで、その摩擦係数と摩耗状態および熱伝導度はブレーキ効果の良否のみでなく、車両の保修、制輪子の消費量に関係し、鉄道車両の運転上きわめて重要なものである。制輪子にはその材質に、金属性・非金属性があり、形状なども各種のものが考案されているが、タイヤに対する関係およびブレーキ効果などから、一般向きには鋳

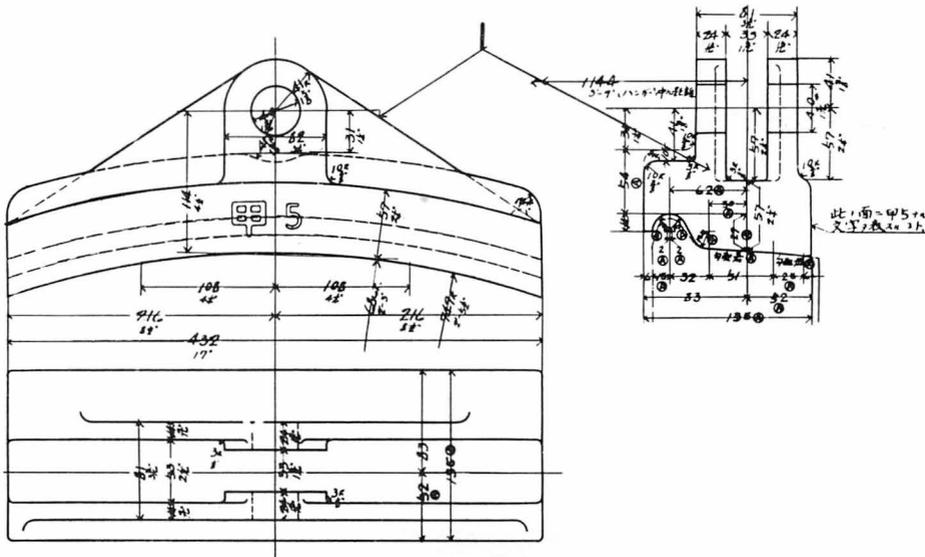
鉄制輪子を用いられている。国鉄においては昭和24年から、タイヤフランジと制輪子の摩耗防止およびタイヤ踏面の状態をよくするため炭素片埋込制輪子を試験してきたが、その効果が良いので、制輪子の消費量の多い電車などに使用している。なお最近米国において使用しているものもこれと同様なものである。制輪子と車輪との摩擦面では熱が発生するから、この熱にたえ、制動に必要な摩擦力が得られ、車輪をきずつけたり、はなはだしく摩耗させたりせず、制輪子自身の摩耗も少なく、寿命の長いものがよい。

制輪子はブレーキでここにピンで取付けるのであるが、図-1に示すように一体となっているものを甲型制輪子といい、ブレーキでここにピンで取付ける制輪子頭の制輪子取付面のくぼみに、制輪子の背のくさび穴付突出部を入れ、くさびで締めて取付けるものを乙型制輪子と称えている(図-2)。

甲型にも乙型にも車輪の直径および取付方によって形の変っているものがあるが、これらはそれぞれ甲型1号、2号、……乙型1号、2号、……と称えている。また従来客貨車や電車の付随車に用いるもの、およびタイヤのブレーキパン防止などの目的で、タイヤフランジ部にかかる部分のないもの、ならびにフランジのかかるところの形を変えたものなど用いられているが、このような形の上では別に特別の称え方はしていない。ブレーキがゆるめられているとき、制輪子と車輪路面とのすきまを等しくするようにするため、制輪子加減装置を用いるが、これには制輪子頭または制輪子の端部とブレーキでことの間に、ばねのついているリンクを用いている。図-3は電気機関車に用いられている制輪子加減装置である。

蒸気機関車では車輪の回転が一方方向のみ限られることが多いため、偏心制輪子を用いて偏摩耗を防いでいる。制輪子が折

1. 甲型制輪子



2. 乙型制輪子と制輪子頭

