

デフロスタ

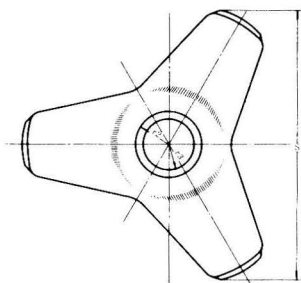
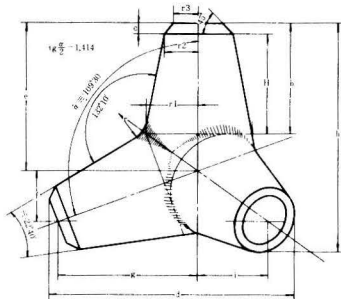
て防波堤・護岸・防潮堤などの海岸構造物あるいは、河川の水制工、床固め工、橋脚の根固め工として広い範囲に利用されている。



テトラポッド護岸

その形状は、四つの脚を持った主体からなり、足の形が大体、截頭円錐形であり、足の軸が等しい角をなしている。水の中の構造物は波の力を直接受けるので、その外側は、波のエネルギーをある程度分散させて安定させるものでなければならない。また、時とところの変化によって、はげしく左右されてはならない。したがって、その条件をあらかじめ知って水を制することをやはり背後が常にその力に破壊されないように防護する必要がある。

テトラポッド



浜の砂は、漂砂となって浸食、たい(推)積を繰り返しているが、潮流の影響で浸食がはなはだしいときも、このような消波作用の著しい構造物によって海岸の維持も可能である。

なお、これはフランス・ネイルビック社の発明になる特許工法である。(山本邦一)

デフロスタ (英) defroster 機関車・電車・ディーゼル動車の乗務員室前面ガラスが冬期凍結すると視界を妨げ 運転に支障するので、これを防止する目的の装置で、昭和30年ごろから使用されている。国鉄では、現在電熱式デフロスタが主として用いられているが、さらに高級な**電熱送風式(温気式)**デフ

ロスタも開発され、特急電車・新幹線電車などに使用されている。

図-1 電熱式デフロスタ

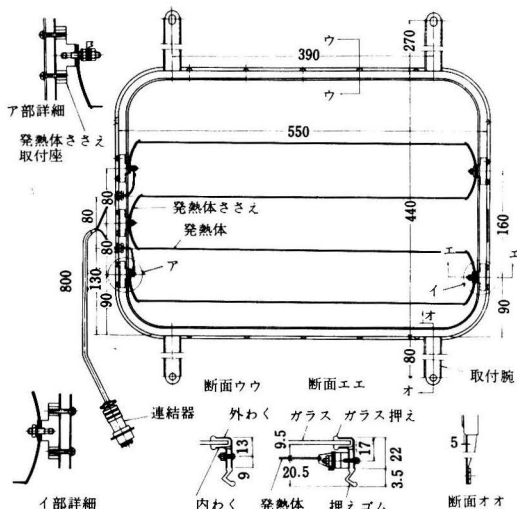
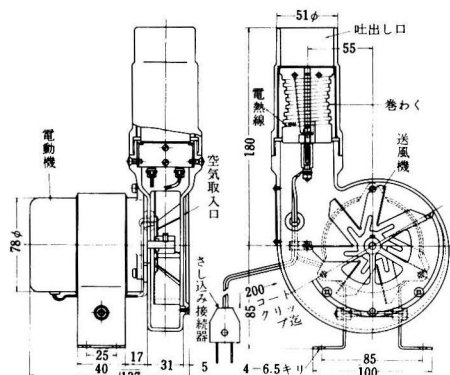


図-2 電熱送風式デフロスタ



電熱式デフロスタの構造の一例は図-1に示すように、わく・押えゴム・ガラス・発熱体・つなぎ線および取付け腕から成り、押えゴムを前面ガラスに密着させて取り付ける。電熱送風式(温気式)デフロスタの構造の一例は、図-2に示すように、送風機、電動機および電熱器からできており、電動機により直結された送風機を駆動する。空気取入れ口から吸い込まれた空気は、送風機によって上部吐出し口から送り出されるが、その間電熱器によって加熱される。暖められた空気は運転室の窓ガラスに直接吹き付けられる。電熱器は巻わくにコイル状の電熱線を巻き付けてある。電熱器の取りはずしを容易にするために電線接続部はプラグイン式としてある。なお、温気式の一つとして、特急用ディーゼル動車の場合、エンジンの冷却水を利用して、専用のラジエタとファンにより温風を窓ガラスに吹き付ける方法をとっている。温気式は視野をささげる取付物がなく、また電熱式のわくを沿えにくい曲面ガラスの場合にも適用できる特徴がある。(島 隆)

でんきかい ろ 電気回路 (新幹線旅客電車の) 大別し
て主回路(図-1)・制御回路・交流補助回路・直流低圧補助回路・
表示燈回路および各付属回路より構成され、2両を1組として
ユニットを形成している。ユニットはM形式およびM'形式の