

対数増幅器、FTC—微分回路—などを選択して中心付近の感度を低減させ、あるいは円偏波を利用するなどして目標の弁別を計る)、ジャイロ・コンパスとの連動、非連動の選択(ジャイロ・コンパスと連動させると映像の上方は真北に保持され、船の旋回に無関係に映像が回転しなくなるので、映像が乱れない)などがある。2次調整器は指示器の前面にあり、起動時または状況の大幅な変化があったときのみ操作するもので、起動スイッチ、感度調整、同調、輝度調整、焦点調整などを行なう。

トルー・トラッキング装置は、映像上の自船位置(掃引の中心で通常は画面の中心)を自船の航行に応じて移動させる専用のアナログ計算器で、この装置を使用すれば映像は絶対指示となり、自船および移動目標はそれぞれ真速度に応じて画面上を移動するが、陸地や島などの静止目標は画面上でも移動しないので、狭水路での操船や、回航・反航の判定などに有効である。またブラウン管の上部には光学的プロッターが組み込まれており、特殊色鉛筆(チャイナ・ペンシル)で映像をプロッターのガラス面に視差なく転写しておくので他船の動向などを確実にあてることができる。この記録は布などで容易にふきとることができ、何回でも使用できる。(泉 益生)

れっしゃいちキロあたりけいしゅうりょう 列車1キロ当り軽油使用量 営業線路上を運転する列車が1km走るに使用する軽油の量。これは燃料の消費成績を表わす一つの方法として現在利用されているが、列車のけん(牽)引動力車別の仕事量に対する消費成績を判定するときは、けん引車数について考えられていないため適当ではない。列車1キロ当り軽油使用量は次の方法で求められる。

$$A=B/C$$

- A: 列車が1km走るに使用する軽油の量 (l)
 B: 列車がある区間運転した場合に消費した軽油使用量 (l)
 C: 列車がある区間運転して走行した距離 (km)

なお、昭和38年度国鉄平均列車1キロ当り軽油使用量はディーゼル機関車でけん引される列車は4.13l、気動車列車は1.79lである。→運転用燃料油。換算車両100キロ当り軽油使用量。機関車1キロ当り軽油使用量。動車1キロ当り軽油使用量。(岩田利幸)

れっしゃいちキロあたりでんりょくしゅうりょう 列車1キロ当り電力使用量 営業線路上を運転する列車が1km走るに使用する電力消費量。これは、電気機関車でけん(牽)引される列車および電車列車の電力消費成績を表わす一つの方法として現在利用されているが、仕事量に対する消費成績を判定するときは、けん引車数について考えられていないため適当ではない。列車1キロ当り電力使用量は、次の式で求められる。

$$A=B/C$$

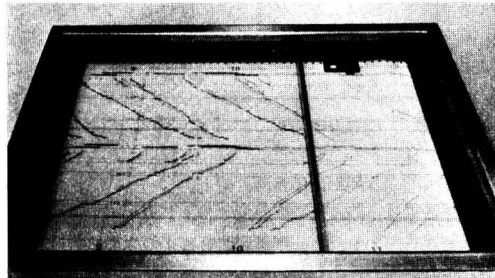
- A: 列車が1km走るに使用する電力の使用量 (KWH)
 B: 列車がある区間運転した場合に消費した電力使用量 (KWH)
 C: 列車がある区間運転して走行した距離 (km)

なお、昭和38年度国鉄平均列車1キロ当り電力使用量は、電気機関車でけん引される列車、12.13 KWH、電車列車12.76 KWHである→運転用電力。換算車両100キロ当り電力使用量。機関車1キロ当り電力使用量。(岩田利幸)

れっしゃいちひょうじ 列車位置表示 列車位置表示は列車がどこを進行しているかを表示するもので、新幹線では駅中間は各閉そく区間ごとに、駅構内は各軌道回路ごとに列車の有無を表示している。閉そく区間とは列車が専有できる一定の

区域をいい、新幹線では2~3の軌道回路をもって構成されている。軌道回路とはレールを電気回路の一部として使用し、列車の進入する始端に受信機、終端に送信機を接続し、その区間に列車が進入すると送信機より送り出された信号電流は、車軸により短絡されて受信機に到達できない、よって受信機はその電流を受信するかしないかによってその区間の列車の有無を検知する。軌道回路長は最大約1.5kmで、各軌道回路は軌条絶縁により電氣的に絶縁されている。新幹線の指令室の表示盤に表示する列車位置表示は、この受信機の検知内容を中央(東京)までC.T.C.回線により伝送して表示している。(長嶋 隆)

れっしゃんこうきろくそうち 列車運行記録装置 列車運行記録装置は、列車の運行状態を自動的に記録するもので、中央の運転司令室の制御盤のところに併設してあり、東京・新大阪間を4区に分け、各区間ごとに4台で記録している。



列車運行記録記盤面

記録紙は幅381mmで170mm/hの速度で左に移動する。記録紙の下部には長さ2.5mmのタイプバーが130個、縦1列に配置され、それぞれ各軌道回路に対応し、軌道回路の「列車あり」の表示を入力情報として、列車の存在するときだけ励磁される。タイプバーには10秒ごとに印字指令が出され、そのときだけ励磁されているタイプバーが打点する。そして列車が移動するに従い、打点するタイプバーが移動するから列車の運行状態が自動的に記録されてゆく。この記録紙には、あらかじめ列車運行ダイヤが印刷されているので、それと記録内容とを比較することにより、実際の運行がどの程度予定ダイヤから偏移しているかを知ることができる。記録は1日単位とし記録紙は毎日交換する。(長嶋 隆)

れっしゃけんさ 列車検査 貨物列車の始発および終着ならびに運行途中において、要部の状態および作用について行なう検査であって、始発検査、終着検査および途中検査の3種に分類される。始発および終着検査は、貨物列車の運転キロが、おおむね100km以上の場合、その都度行なうが、それ以外の場合は始発または終着検査のどちらかを省略することができる。途中検査は、列車の運転途中において解結がない場合は、前回列車検査後の運転キロが、おおむね250kmに達する場合、また列車の運転途中において解結が行なわれる場合は、前回列車検査後の運転キロがおおむね150kmに達する場合に行なうものである。従来はこれらのほか、滞留検査と呼ばれる「貨車の要部の状態・作用について、駅に滞留中行なう検査」が含まれていたが、昭和36・10客貨車検査規程の全面改正の際に削除され、その代りとして列車検査とは別に、*運用検査および*出入検査が新しく設けられた。(清水次郎)

れっしゃけんちき 列車検知器(HF形・OS形) 高周波無絶縁短軌道回路によって列車通過を検知する装置。

1 列車検知器(HF形)

小規模な一種の*軌道回路送受信機で、列車が通過するとき