

鉄道用車両エンジン搭載を振り返って(後編)

皆さん、こんにちは。

前号に続いて、当社が生産したシリンダーヘッドガスケットを組み付けた国鉄のディーゼルエンジンについて紹介していきます。

昭和33年10月のダイヤ改正で、昭和24年から運転していた昼行急行「みちのく」を蒸気機関車で「はつかり」に格上げし常磐線を経由した上野－青森間に特急列車「はつかり」1往復が新設されました。

その後、昭和35年に日本初のディーゼルエンジン搭載の特急形気動車キハ81系が投入され、最初に投入された列車名にちなみ「はつかり形」と呼ばれたエンジン DMF17 形に当社のシリンダーヘッドガスケットが組み付けられました。

ガスケットの中でも、特にディーゼル用のものは高度な技術を要しますが、国鉄車両のディーゼルエンジン用のものを受注した事でその技術に一段と磨きをかけ、ディーゼル車用ガスケットメーカーの基盤を確立する事になり、これをきっかけに昭和36年、三菱自動車工業が自動車メーカーのOEMの第1号となり、続いていすゞ自動車にOEMとしてガスケットを直納するようになりました。

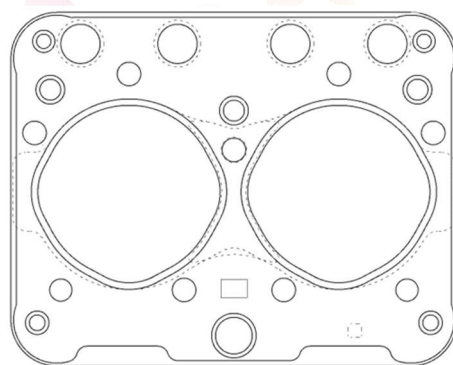
◎DMH17系エンジン

形式名 DMF17 の末尾Hは水平シリンダー (Horizontal)を意味します。

DMF17 形エンジンは、定格出力150PSの縦形シリンダーであったが、キハ81系の開発にあたり低床化と騒音・油臭対策が必要とされたため横形(水平シリンダー形)に再設計(DMF17)されました。

当初はシリンダーを水平にレイアウトしたことが原

因の不具合を多発しましたが、対策を講じたことで安定して運行されるようになりました。



DMH17H シリンダーヘッドガスケット

尚、DMF17 系エンジンを搭載した車両は千葉県の小湊鐵道で現在も現役で活躍しています。

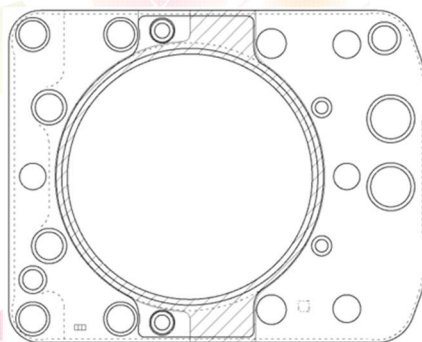
「はつかり_(列)」『フリー百科事典 ウィキペディア日本語版』(<http://ja.wikipedia.org/>)。2024年1月9日15時(日本時間)現在での最新版を取得。

当社が生産したシリンダーヘッドガスケットが組み付けられたその他の国鉄のディーゼルエンジンについて紹介致します。

◎DML61Sエンジン

DML61S の主な搭載車両 ……DD51 形ディーゼル機関車

DML61S 形エンジンは、DMF31 形をベースにして気筒の数を直列6気筒からV形12気筒化し、ターボチャージャーとインタークーラーを装備していました。



DML61S シリンダーヘッドガスケット

DD51形ディーゼル機関車

DD51 形は DF50 形機関車に代わる本格的な幹線用主力機として開発されたディーゼル機関車であり、速度面では旅客列車用大形蒸気機関車 C61 形を、牽引力では、貨物列車用大型蒸気機関車 D51 形を上回る性能をもつように設計されました。

DD51 形ディーゼル機関車は、幹線から蒸気機関車を廃する「無煙化」を推進するため、昭和37年から昭和53年までの16年間に 649 両が製造されました。

外観は幹線用の大型機関車としては珍しく、凸型となるセンターキャブ形状で前後に合計2基のエンジンと変速機を搭載した大型機関車でした。

「国鉄 DD51 形ディーゼル機関車」『フリー百科事典 ウィキペディア日本語版』(<http://ja.wikipedia.org/>)。2024年1月9日15時(日本時間)現在での最新版を取得。