

【公報種別】特許法第17条の2の規定による補正の掲載

【部門区分】第7部門第1区分

【発行日】平成31年2月7日(2019.2.7)

【公開番号】特開2018-49764(P2018-49764A)

【公開日】平成30年3月29日(2018.3.29)

【年通号数】公開・登録公報2018-012

【出願番号】特願2016-184980(P2016-184980)

【国際特許分類】

H 01 H	33/666	(2006.01)
H 01 H	33/662	(2006.01)
H 01 H	33/66	(2006.01)
B 60 L	5/00	(2006.01)
B 60 L	3/00	(2019.01)
B 60 L	9/24	(2006.01)
H 01 H	33/42	(2006.01)

【F I】

H 01 H	33/666	L
H 01 H	33/662	R
H 01 H	33/66	S
H 01 H	33/66	Q
H 01 H	33/662	G
B 60 L	5/00	Z
B 60 L	3/00	B
B 60 L	9/24	Z
H 01 H	33/42	J

【手続補正書】

【提出日】平成30年12月20日(2018.12.20)

【手続補正1】

【補正対象書類名】特許請求の範囲

【補正対象項目名】全文

【補正方法】変更

【補正の内容】

【特許請求の範囲】

【請求項1】

固定電極と可動電極を接離する開閉器と、  
 前記固定電極と電気的に接続された第一のブッシング導体と、  
 前記可動電極と電気的に接続された第二のブッシング導体と、  
 前記開閉器に駆動力を供給する操作機構と、  
 前記開閉器、前記第一のブッシング導体、および、前記第二のブッシング導体を覆う絶縁ケースと、  
 を具備する開閉器ユニットであって、  
 前記可動電極の可動方向と前記操作機構を略直線状に配置したことを特徴とする開閉器ユニット。

【請求項2】

請求項1に記載の開閉器ユニットにおいて、  
 前記第一のブッシング導体と前記第二のブッシング導体は、前記絶縁ケースの側方に設けられていることを特徴とする開閉器ユニット。

【請求項3】

請求項 1 または 2 に記載の開閉器ユニットにおいて、  
前記開閉器、前記第一のブッシング導体、および、前記第二のブッシング導体は、略同一平面内に配置されることを特徴とする高圧引き通しケーブル用開閉器。

【請求項 4】

請求項 1 ないし 3 の何れか一項に記載の開閉器ユニットにおいて、  
前記絶縁ケースには、さらに、  
前記第一のブッシング導体に接続された第三のブッシング導体、または、  
前記第二のブッシング導体に接続された第四のブッシング導体を有することを特徴とする開閉器ユニット。

【請求項 5】

請求項 1 ないし 4 の何れか一項に記載の開閉器ユニットにおいて、  
前記可動電極と前記操作機構は同軸に配置されており、それらと同軸に設けられた絶縁操作ロッドを介して駆動力が供給されることを特徴とする開閉器ユニット。

【請求項 6】

請求項 1 ないし 4 の何れか一項に記載の開閉器ユニットにおいて、  
前記可動電極と前記操作機構は異なる高さに配置されており、前記可動電極と同軸に設けられた絶縁操作ロッド、および、該絶縁操作ロッドと前記操作機構を接続するリンクを介して駆動力が供給されることを特徴とする開閉器ユニット。

【請求項 7】

請求項 5 または 6 に記載の開閉器ユニットにおいて、  
絶縁ガスが封入された前記絶縁操作ロッドの周囲空間は、前記開閉器側に設けた第一のベローズと、前記操作機構側に設けられた第二のベローズで挟まれてあり、  
前記絶縁操作ロッドが移動するときの、前記第一のベローズの容積変化量と、前記第二のベローズの容積変化量が略一致することを特徴とする開閉器ユニット。

【請求項 8】

鉄道車両であって、  
請求項 1 ないし 7 の何れか一項に記載の開閉器ユニットを、前記可動電極の可動方向と前記鉄道車両の進行方向が略一致するように屋根上に設置するとともに、  
前記第一のブッシング導体に接続した第一のケーブルヘッドと、前記第二のブッシング導体に接続した第二のケーブルヘッドの接続を接離できることを特徴とする鉄道車両。

【請求項 9】

請求項 8 に記載の鉄道車両において、  
さらに、前記開閉器ユニットの側方と上方を覆うとともに、前記第一のケーブルヘッドに接続された第一のケーブル、および、前記第二のケーブルヘッドに接続された第二のケーブルを機械的に保持する外装ケースを有することを特徴とする鉄道車両。