

被牽引自動車の連結仕様検討書【A】(慣性ブレーキ無)

本検討は、次の組合せに適用する。

1. 牽引自動車が高速ブレーキ適用以前の製作車+全被牽引自動車
2. 全牽引自動車+平成11年7月1日以前製作の被牽引自動車

牽引自動車		被牽引自動車	
車名		車名	
型式		型式	
用途		形状	
車両重量 (w)	kg	車台番号	
車両総重量 (W)	kg	車両重量 (w1)	kg
駆動軸重(4WD車は車両総重量) (WD)	kg	車両総重量 (W1)	kg
主ブレーキ制動力 (FM)	kg	【被牽引自動車の主制動装置(慣性)の省略検討 $(w + 55) / 2 \geq W1$ $\boxed{} \geq \boxed{}$ 牽引車の停止距離: Sa m (km/h)	
駐車ブレーキ制動力 (FS)	kg		
最高出力 (KW・PS)	KW		
制動停止距離(50km/h) (Sa)	m		
制動停止距離(80km/h) (Sb)	m		
制動停止距離(100km/h) (Sc)	m		
平均飽和減速度 (dM)	m/s ²		
			<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">制動能力検討可</div>

【連結状態の主ブレーキ制動能力検討】

1. 諸元表に記載されている牽引車の制動停止距離(S)から算出する場合は、次式に適合していること。

$$LT = S \times (W+W1) / W$$

$$= \leq 22m$$

適

2. 諸元表に記載されている牽引車の主ブレーキ制動力(F)から算出する場合は、次式に適合していること。

(注) 普通トラックは0.05を0.07とする。

※(FM)がN(ニュートン)の場合は、次の式によりKgに換算。(N)÷9.8=(Kg)

$$S = (V \times V) / 254 \times (W + (W \times 0.05)) / F + V / 36$$

$$= (50 \times 50) / 254 \times (+ (\times 0.05)) / + 50 / 36 =$$

$$LT = S \times (W+W1) / W$$

$$= \leq 22m$$

3. 諸元表に記載されている牽引車の平均飽和減速度(dM)から算出する場合は、次式に適合していること。

$$S = 0.1 \times 100 + ((1 \div (25.92 \times dM)) \times 100 \times 100)$$

$$= (100km/h)$$

$$= (50km/h)$$

$$LT = S \times (W+W1) / W$$

$$= \leq 22m$$

【連結状態の駐車ブレーキ制動能力検討】

連結状態の駐車ブレーキは、次式に適合していること※(FS)がN(ニュートン)の場合は、次の式によりKgに換算。

$$(N) \div 9.8 = (Kg)$$

1. 牽引自動車が高速ブレーキ適用車でない場合又は、被牽引自動車が平成11年6月30日以前製作車の場合(但し、牽引自動車が乗車定員10人未満(平成15年12月31日以前製作車又は平成15年12月31日以前の型式指定車は定員11人未満)の乗用である高速ブレーキ適用車は除く。)

$$Fw = (w+w1) \times 1/5 \leq FS$$

$$= \leq$$

適

2. 高速ブレーキ適用の乗車定員10人未満(平成15年12月31日以前製作車又は平成15年12月31日以前の型式指定は定員11人未満)の乗用が牽引自動車であって、被牽引自動車が平成11年6月30日以前製作車の場合

$$Fw = (w+w1) \times 3/25 \leq FS$$

$$= \leq$$

適

【連結状態の走行性能検討】

昭和49年4月1非以降に新規検査を行ったけん引車のけん引重量は、次式の(1)及び(2)のいずれにも適合していること。

$$GCW = W+W1 = \boxed{}$$

$$(1) GCW \leq 164.51 \times KW [121 \times PS] - 1900$$

$$\leq$$

$$(2) GCW \leq 4 \times WD$$

適