



| | | | | | | |
|----|-------|--------|-----------------|------|----|---------------|
| 訂注 | 承認 | 田中 | 尺度 | 1/40 | 重量 | 客用車輛製造株式会社 |
| 製図 | 梅井 | 担当 | 重機TD 302A-143 型 | | | D5203-2828-0A |
| | 5-9-3 | 5-9-10 | 等レール全株図 | | | |

東急車輛製造株式会社 殿

第 号
平成 年 月 日

改造自動車等審査結果通知書

指示事項:

主要諸元比較表 (改造、(試作)組立)

| 届出者の氏名又は名称 | | | | 東急車輛製造株式会社 | | | | 種別用途 | | 普通貨物 | |
|--------------|------|---------------------|-------------------|------------|-----|---|--------------|------|--|------|--|
| 項目 | 標準車 | 改造車 | 基準 | 項目 | 標準車 | 改造車 | 基準 | | | | |
| 車両重量 kg | | 9610 | — | 車名 | | 車名 | — | | | | |
| 乗車定員 人 | | — | — | 型式 | | TD307A-143 | — | | | | |
| 最大積重量 kg | | 30000 | — | 形状 | | セミトレーラ | — | | | | |
| 車両総重量 kg | | 39610 | ≦ 20 t | 原動機の型式 | | — | — | | | | |
| 長さ m | | 9900 | ≦ 12 | 総排気量 l | | — | — | | | | |
| 幅 m | | 2990 | ≦ 2.5 | 燃料の種類 | | 第5輪から | — | | | | |
| 高さ m | | 1680 | ≦ 3.8 | 軸距 m | | 7200+1200 = 8400 | — | | | | |
| 室内又は荷台の内側の寸法 | 長さ m | 4200 | — | 最小回転半径 m | | ※10.0 | ≦ 12 | | | | |
| | 幅 m | 2990 | — | オーバーハング | | 1050 | — | | | | |
| 空車時 | 前 | 2690 | — | ボデー後端まで | | 3200 | — | | | | |
| | 後 | 3460 | — | 荷台オフセット m | | — | — | | | | |
| 積車時 | 前 | 14995 | ≦ 10 t | タイヤ 前 | | — | — | | | | |
| | 後 | 12310 | ≦ 10 t | タイヤ 後 | | 8.25R16-14PR | — | | | | |
| 積載時前輪荷重割合 % | 前 | 2430 | — | サイズ 後 | | 8.25R16-14PR | — | | | | |
| | 後 | 12305 | — | 積車時 | | — | — | | | | |
| 荷重割合 % | 前 | — | ≧ 18 | タイヤ | | — | — | | | | |
| | 後 | — | ≧ 20 | 荷重割合 % | | 82.1 | ≦ 100 | | | | |
| 傾斜角度 | 左 | — | — | 最大安定 | | ※ | — | | | | |
| | 右 | — | — | 傾斜角度 | | 55 | 一般 ≧ 35 (30) | | | | |
| 車軸強度 | 前 | — | — | 車軸強度 | | 55 | — | | | | |
| | 後 | 2430 | — | 車軸強度 | | 55 | — | | | | |
| 制動能力 | 踏力 | kg | 35 | 踏力 | | kg | 35 | | | | |
| | 空気圧 | kg/cm ² | 7 | 踏力 | | kg | 35 | | | | |
| 推進力 | 回転数 | Nc/Nm | — | 車軸強度 | | 9.8/9 = 9000 / 91825 = 20 / 131.1 > 1.6 | — | | | | |
| | 強度 | σ _b /τ = | — | 車軸強度 | | " = 4900/69125 = 7.0 " | — | | | | |
| その他 | 換機装置 | " = | — | 換機装置 | | " = | — | | | | |
| | 懸架装置 | " = | 7000/124725 = 2.2 | 懸架装置 | | " = | — | | | | |
| その他 | 制動装置 | " = | 4500/1276 = 3.5 | 制動装置 | | " = | — | | | | |
| | 連結装置 | " = | — | 連結装置 | | 東急 TL 2555 型 トレーラ と 同 | — | | | | |

注1. 主要諸元比較表右肩()内の改造、試作、組立は該当するものを○で囲むこと。
注2. 能力強度等検討欄に必要としないものは、省略したものは×を記入すること。

日 野
注 ※印はW-SS2VJBA型トラクターと連結時の計算値を示す

試作
改造概要説明書

| | |
|--------|---|
| 目的 | 当該車両は建設機械の安全輸送を計る為に新たに製作したものである。 |
| 車体 | |
| 軸距 | 重量配分の適正化を計るために第5輪から 7200 + 1200 = 8400 mm とした。 |
| 輪距 | 2430 mm とした。 |
| 原動機 | |
| 動力伝達装置 | |
| 走行装置 | 主レール後部下面にトラニオンブラケットを取付けそれにトラニオン軸を通しその軸を中心にして上下に揺動するウオーキングビームを取付け、その両端に取付けられた車軸にテーパローラベアリングをはめ合せて車輪のホイールを支える。 |
| 操縦装置 | |
| 制動装置 | (主ブレーキ) 気圧・内部拡張式ブレーキシューアンカーピン形式 (駐車ブレーキ) フレームの側レールに取付けられた、ノブを押すと、スプリングブレーキが作動する。牽引車と分離した時、制動のかかる非常中継弁を取付けている。ブレーキ配管内の水及びゴミの蓄積防止の為エアフィルターを設ける。 |
| 懸架装置 | ウオーキングビーム方式 トラニオン軸を中心にして前後に揺動し、ウオーキングビームのスピンドルを中心に左右に揺動する構造である。 |
| 連結装置 | 東急 TL 2555 型セミトレーラ (55 自車第 743 号新型自動車 第 10999 号) と同一のものを使用している。 JIS-D-6602.6603 に準じて製作してある。 |
| 車わく | 全体の構造は梯子型で、主レールとアウトリガー及びクロスメンバーとは電気溶接で組まれており、前部の下面にキングピン、後部に車軸取付の装置を付けている。 |
| その他 | 使用牽引車 日野 W-SS2VJBA 型三菱 W-FV414JR 型 |

(A列3番)