

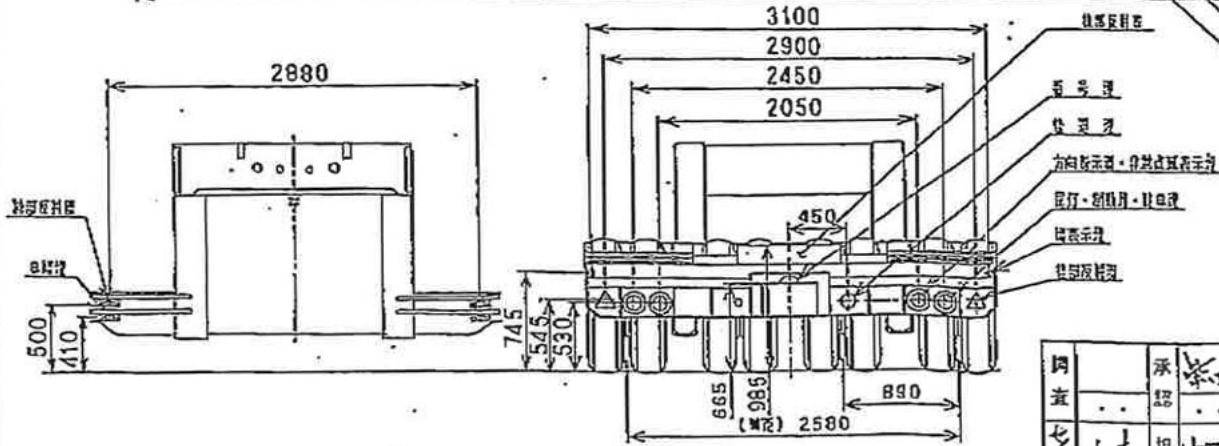
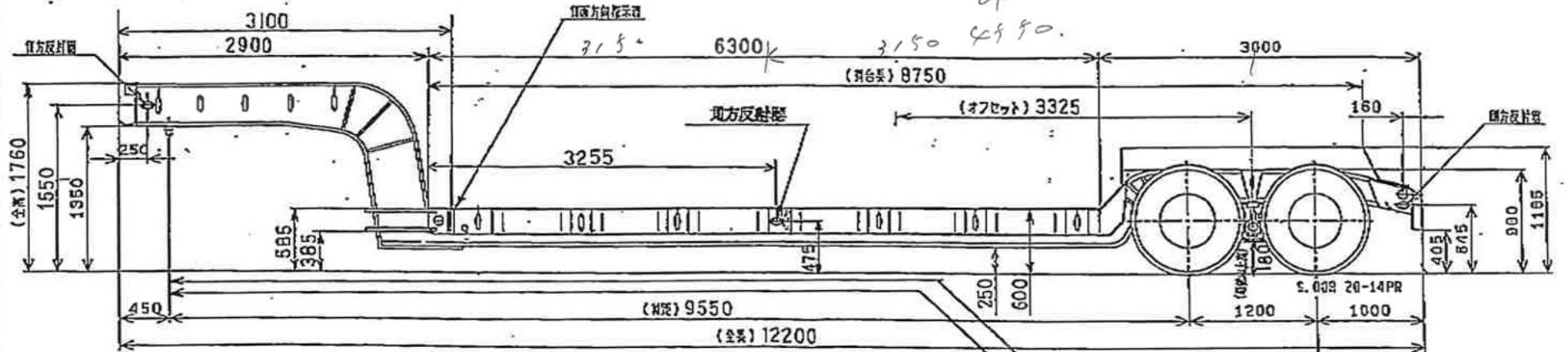
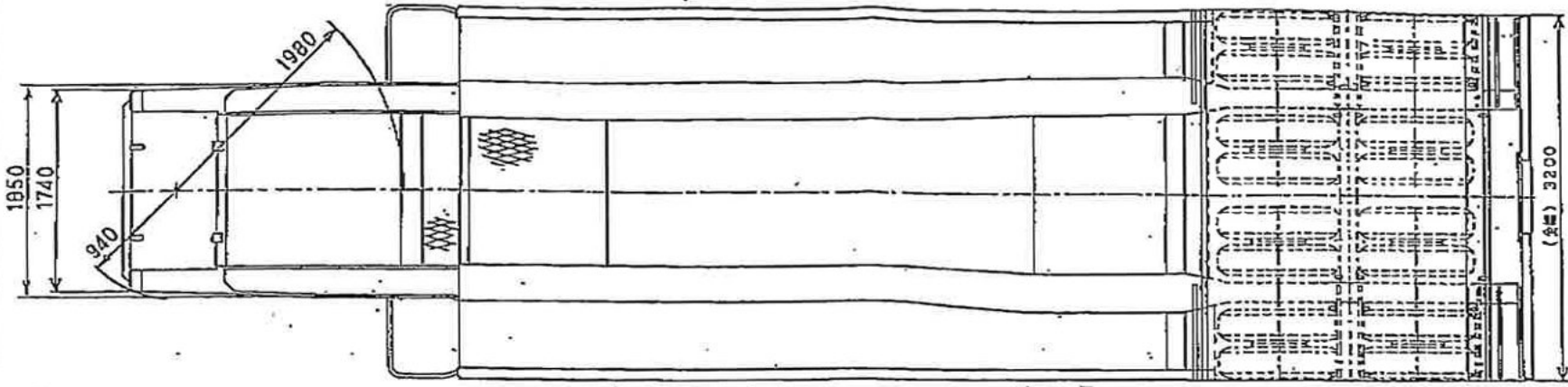






MP 130  
886

886



同直	承認	新	尺	重	東急車輛製造株式会社
山本	担当	中野	東急 TD 352 - 136 型		D5203-5413-0A
7.2.16		7.2.16	セミトレーラ全体図		

ス～

886

積車状態図

トレーラ 東急 TD352-136

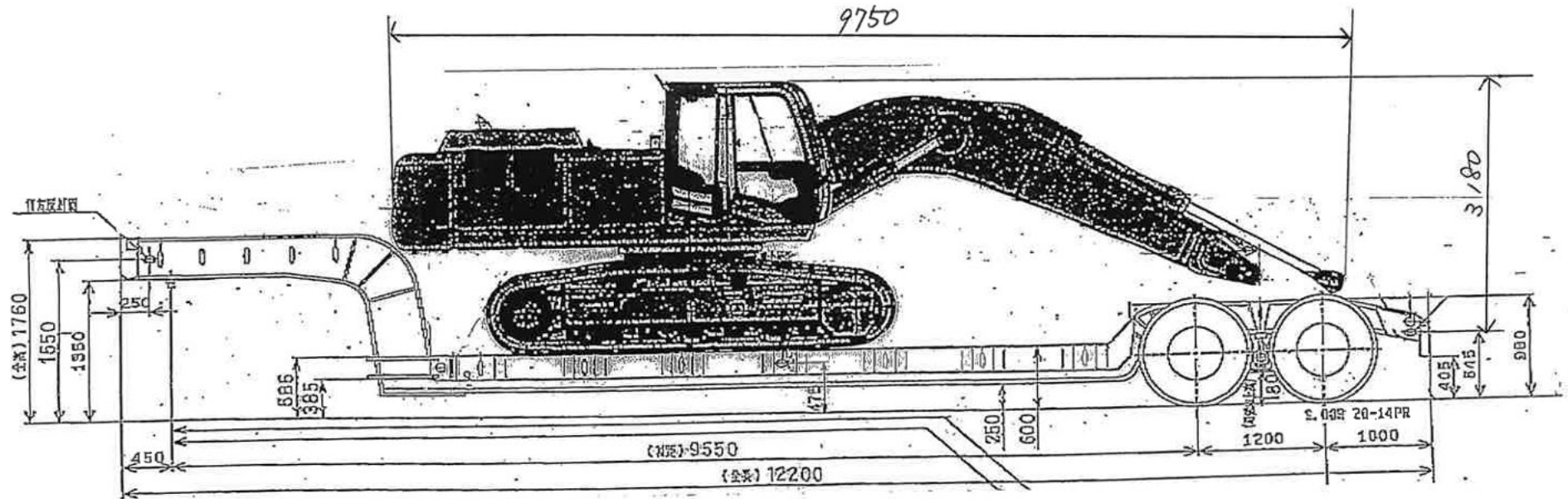
建設機械 ZX330-3

長さ 9.750m

幅 3.190m

高さ 3.18m

重量 28,964kg



東急車輛製造株式会社 股

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、既得、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	標準率	改造率	基準	項目	標準率	改造率	基準	
車両重量 kg	—	14020	—	車名	—	東急	—	
乗車定員人	—	—	—	型式	—	TP352-136	—	
最大積重量 kg	—	35000	—	形状	—	セミトレーラ	—	
車両総重量 kg	—	49020	≤28t ( )	原動機の型式	—	—	—	
長さ m	—	12.200 (11.250)	( ≤18 )	燃料の種類	—	—	—	
幅 m	—	3.200	≤2.5	軸距 m	—	第5軸から 9.550+7.200 = 10.250	—	
高さ m	—	1.700	≤3.8	車台幅 m	—	※ 12.2	≤12	
室内又は荷台の内幅	長さ	8.250	—	後端まで m	—	1.000	—	
側寸	幅	3.200	—	荷台幅 m	—	3.325	—	
高さ	高さ	—	—					
空車時荷重分布 kg	前	4360	—	タイヤ 前	—	—	—	
	後	4830	—	サイズ 後	—	900R20-14PR 900R20-14PR	—	
積車時荷重分布 kg	前	15825	≤10t ( )	積車時 前	—	—	—	
	後	16100	≤9t ( )	タイヤ 後	—	—	—	
積載時前輪荷重割合 %		16585	≥18 ( )	荷重割合 後	—	—	≤100	
		—	≥20					
軸距 m	前	—	—	最大安定傾斜角度 右	—	※ 56	一般 ≥35 (30)	
	後	2.580	—	左	—	※ 56		
制動能力	踏力 - kg/35km/h/9.2"		車わく強度		$\sigma_s/\sigma = \frac{5000}{723 \times 2.5} = 2.7 > 1.5$			
	空気圧 7 kg/cm <sup>2</sup>				$\sigma_t/\sigma = \frac{3200}{723 \times 2.5} = 1.7 > 1.3$			
推進軸	回転数	Nc/N = / =	車輪強度		$\sigma = 7000 / 771 \times 2.5 = 2.8 > 1.6$			
	強度	$\sigma_s/\sigma = / =$	操縦装置		$\sigma = 7000 / 464 \times 2.5 = 1.8$			
			懸架装置		$\sigma = 4500 / 1127 \times 2.5 = 3.5$			
			制動装置		$\sigma = 4500 / 1127 \times 2.5 = 3.5$			
			連結装置		$\sigma = 4500 / 1127 \times 2.5 = 3.5$			

注1. 主要諸元比較表右欄0内の改造、試作、組立は該当するものを○で囲むこと。  
 注2. 制動強度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。  
 注3. ※印は三菱 M-FV414JR 型トラクターと連結時の計算値を示す。

製作概要説明書

目的	当該車両は分割不可能なる重量物の安全輸送を計るために新たに制作したものである。
車体	
軸距	重量配分の適正化を計るために第5軸から $9550 + 1200 = 10750mm$ とした。
輪距	2580 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ォーキングビームを取付け、その両端に取付けられた車輪にテーパーローラーベアリングをはめ合せて車軸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。 (従車ブレーキ) フレームの制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。
懸架装置	ウォ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、ウォ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 TL2555 型セミトレーラ (6 自第 184 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 三菱 M-FV414JR 型、P-FV414JR 型 三菱 M-FV414JR 型、P-FV414JR 型 三菱 M-FV414JR 型、P-FV414JR 型

(A列3号)

(社団法人 日本自動車専従工業会)