

東急車輛製造株式会社 殿

改造概要等説明書 (改造自動車等審査結果通知書)

指示事項

主要諸元比較表

(試作車・組立車)

項目	標準車	改造車	基準	項目	標準車	改造車	基準
車名		東急	—	乗車定員 人			—
型式		TE36F0C3S	—	最大積載量 kg		28300	—
自動車の種別		普通	—	前前軸重		11200	—
用途		貨物	—	車両前後軸重			—
車体の形状		セミトレーラ	—	総重量		8280	≦10t
燃料の種類			—	kg		8280	≦10t
原動機型式			—	後中軸重		8280	≦10t
総排気量 cc			—	後後軸重		8280	≦10t
長さ m		9 040 (8 450)	≦12 m	最大安定傾斜角度		※ 48	一般≦35° その他≦30°
幅 m		2 490	≦2.5m	前前軸			—
高さ m		2 560	≦3.8m	前後軸			—
軸距 m		4.700 + 1.300 = 6.000	—	タイヤ		11R22.5-14PR	—
軸距 m	前前軸		—	サイズ	後前軸	11R22.5-14PR	—
	前後軸		—		後中軸	11R22.5-14PR	—
	後前軸	1.850	—		後後軸	11R22.5-14PR	—
	後中軸	1.850	—		積車時	前前軸	
室内又は荷台の内側の寸法	長さ m	8.900	—	タイヤ	前後軸		—
	幅 m	2.490	—	荷重割合	後前軸	82.6	≦100
	高さ m		—	%	後中軸	82.6	≦100
車両重量 kg	前前軸重	1770	—	積車時前輪荷重割合			≦18.20%
	前後軸重		—	リア・オーバーハング		1.150	≦(1/2) 11/20.2/3L
	後前軸重	1970	—	荷台オフセット m		2.000	—
	後中軸重	1970	—	最小回転半径 m		※ 8.1	≦12 m
	後後軸重	1970	—				

能力強度等検討

制動能力	踏力	kg	60	km/h	39	車輪強度	$\sigma_3/\sigma = 4078 / 599.6 \times 2.5 = 2.7 > 1.6$
	空気圧	kPa	637			車軸強度	東急 TF50H4C3 型セミトレーラと同一
推進軸	回転数	N C / N	/			操縦装置強度	
			/			緩衝装置強度	東急 TF50H4C3 型セミトレーラと同一
	強度	$\sigma B / \sigma$	/			制動装置強度	東急 TF50H4C3 型セミトレーラと同一
			/			連結装置強度	東急 TF50H4C3 型セミトレーラと同一

注1. (試作車・組立車)の欄には、該当するものを○で囲むこと。

注2. 能力強度等検討欄は、該当しないものは、省略したものは×を記入すること。

注3. ※印は、ニッパディセル 3L-CK482DAT 型トラクタと連結時の計算値を示す。

構造等の概要

目的	分割可能な貨物の安全輸送をはかるため、(スタンション型)セミトレーラとして新たに製作されるものである。
車枠及び車体	全体の構造は梯子型で主レールとアウトリガーおよびクロスメンバとは電気溶接で組まれており前部下面にキングピンを、後部に車軸装置を取り付けている。突入防止装置は届出済みの2Q3を取り付ける。
原動機	
動力伝達装置	
走行装置	東急 TF50H4C3 型セミトレーラと同一。(12自審第104号 新型自動車第13884号) 車軸は高炭力鋼で中空角形断面チューブの両端にスピンドルを溶接した構造である。
操縦装置	
制動装置	東急 TF50H4C3 型セミトレーラと同一。(12自審第104号 新型自動車第13884号) (主ブレーキ)気圧内部拡張式 (駐車ブレーキ)スプリング式 ABS装置一式
緩衝装置	東急 TF50H4C3 型セミトレーラと同一。(12自審第104号 新型自動車第13884号) イコライゼ付トリプルスプリングサスペンションの半だ円兼ねばねば型である。但し、ばねは 東急 TF28H8C21 型セミトレーラと同一。(11自審第1387号 新型自動車第17005号)
連結装置	東急 TF50H4C3 型セミトレーラと同一。(12自審第104号 新型自動車第13884号) 第5輪方式
燃料装置	

注 変更のない事項については、斜線を記入すること。