

## 別添 93 連結車両の制動作動おくれ防止の技術基準

### 1. 適用範囲

この技術基準は、牽引自動車及び被牽引自動車（被牽引自動車の制動装置であつて当該被牽引自動車を牽引する牽引自動車と接近することにより作用する構造であるもの（「慣性制動装置」という。）を除く。）の主制動装置に適用する。

### 2. 試験方法

試験は、牽引自動車（ダミー回路1（注1）付）及び被牽引自動車（ダミー回路2（注2）付）について単独で行うこととするが、必要により牽引自動車と被牽引自動車とを連結した状態で行っても差し支えない。

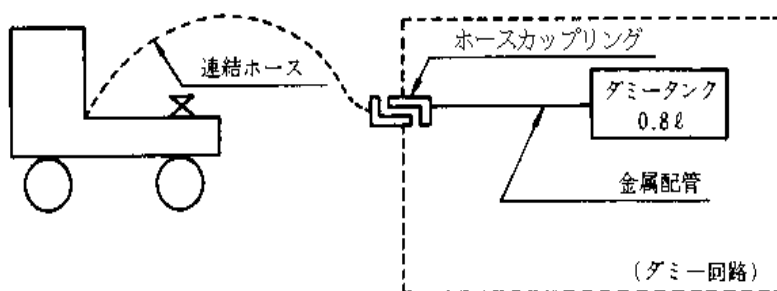
（注1） ダミー回路1とは、容量0.8ℓのダミータンクに内径8mmで長さ0.5m以下の金属配管を連結したものをいう。

（注2） ダミー回路2とは、サービスマイン（内径8mm、長さ2mの金属配管、ブレーキペダルを有するブレーキバルブ及び内径13mm、長さ3mのフレキシブル配管を有するもの）、エマージェンシライン（内径8mm、長さ2mの金属配管及び内径13mm、長さ3mのフレキシブル配管を有するもの）及び容量36ℓのダミータンクからなるものをいう。

#### 2.1. 牽引自動車（ダミー回路1付）単独試験

- 試験に使用するダミー回路1を試験自動車のホースカップリングに取り付ける。（図1参照）

図1



- エアタンクの圧力を正規の圧力まで上昇させたのち、原動機を停止させ、ブレーキペダルを急速に最大ストロークまで踏み込み、ペダルの作動開始時からの各車軸のブレーキチャンバ（又はホイールシリンダ）圧力及びダミータンク圧力の変化を測定する。

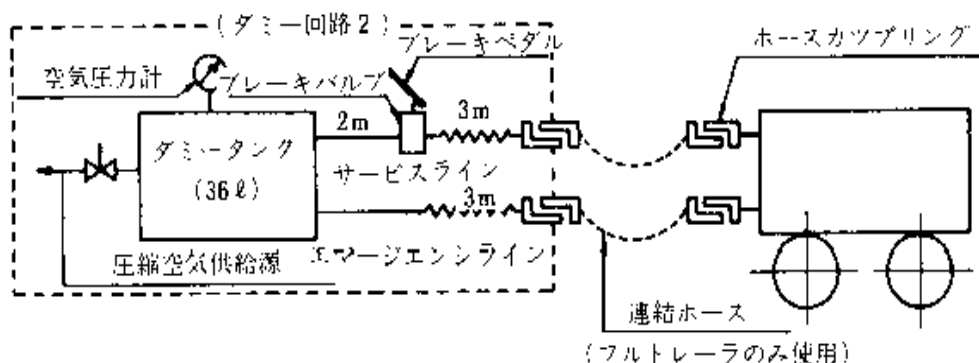
#### 2.2. 被牽引自動車（ダミー回路2付）単独試験

- ダミー回路2を試験自動車のホースカップリングに取り付ける。ただし、試験

自動車フルトレーラの場合には、連結ホースを介して取り付けることとする。

(図2参照)

図2



(2) ダミータンクの圧力を圧縮空気供給源により 0.7MPa に上昇させたのち、供給回路をしゃ断し、ブレーキペダルを急速に最大ストロークまで踏み込み、ペダルの作動開始時からの各車軸のブレーキチャンバ（又はホイールシリンダ）圧力の変化を測定する。

### 2.3. 連結状態試験

けん引自動車のエアタンクの圧力を正規の圧力まで上昇させたのち、原動機を停止させ、ブレーキペダルを急速に最大ストロークまで踏み込み、ペダルの作動開始時からのけん引自動車及び被けん引自動車の各車軸のブレーキチャンバ（又はホイールシリンダ）圧力の変化を測定する。

### 3. 判定基準

3.1. 2.1. の試験を行ったとき、ブレーキペダルの作動開始時からブレーキチャンバ圧力（又はホイールシリンダ圧力）及びダミータンク圧力が最終到達圧力の 60% に達するまでの時間がいずれも 0.5 秒以内であること。

3.2. 2.2. の試験を行ったとき、ブレーキペダルの作動開始時からブレーキチャンバ圧力（又はホイールシリンダ圧力）が最終到達圧力の 60% に達するまでの時間が 0.5 秒以内であること。

3.3. 2.3. の試験を行ったとき、ブレーキペダルの作動開始時からけん引自動車及び被けん引自動車のブレーキチャンバ圧力（又はホイールシリンダ圧力）が、最終到達圧力の 60% に達するまでの時間がいずれも 0.7 秒以内であること。