

トラック・バス常用ブレーキ強度実車試験方法

Truck and bus—Service brake structural integrity test procedure

1. 適用範囲 この規格は、トラック・バスの正常に作動する常用ブレーキの実車による強度試験方法について規定する。

なお、トラックについては、トラクタを含むが、トレーラは含まない。

2. 引用規格 次に掲げる規格は、この規格に引用されることによって、この規格の一部を構成する。これらの引用規格のうちで、発効年を付記してあるものは、記載の年の版だけがこの規格の規定を構成するものであって、その後の改正版・追補には適用しない。

JIS D 0210:1995 自動車ブレーキ試験方法通則

3. 定義 この規格で用いる主な用語の定義は、**JIS D 0210** の **2.** (用語の定義) の規定によるほか、次のとおりとする。

3.1 制動前ブレーキ温度 制動開始前、15 秒以内の時点で読み取ったブレーキ温度。規定のある場合の制動前ブレーキ温度は、各輪の制動前ブレーキ温度の車軸ごとの平均値のうち、最も高い軸の値。

3.2 スパイク制動 ブレーキ強度を試験する目的で行う特別に強力な制動操作のことで、ペダル踏力—時間特性が次の規定を満足するもの(付図 1 参照)。

a) ペダル踏力立ち上がりこう配は、10 kN/s を目標とし、5~20 kN/s の範囲内にあるものとする。ただし、ペダル踏力立ち上がりの時点から 0.03 秒以内、ペダル踏力 0.3 kN 以下の範囲は、規定の対象とはしない。ペダル踏力立ち上がりこう配 α は、式(1)で表すことができる。

$$\alpha = F / t \dots \dots \dots (1)$$

ここに、 α : ペダル踏力立ち上がりこう配 (kN/s)

F : ペダル踏力 (kN)

t : ペダル踏力立ち上がり始めからの経過時間 (s)

b) ペダル踏力は、上記こう配の範囲内で、1 kN (0.7 kN) に達することを目標とし、0.8~1.2 kN (0.5~0.9 kN)の範囲に到達しなければならない。その後は、完全停止までその踏力を維持する。ただし、ホイールロックの状態又はアンチロック装置の作動している状態が維持されている限り、ペダル踏力は低下しても差し支えない。

なお、ペダル踏力最大値は、全域にわたり 1.2 kN (0.9 kN) を超えてはならない。

備考 丸括弧が付いていないものは前進時、丸括弧の付いているものは後進時に適用する。

c) エアブレーキ(複合ブレーキを含む)では、ブレーキペダルが全ストロークするまでの時間が 0.2 秒以内にペダルを踏み込むものとする。

3.3 ライン圧力 ホイールシリンダ又はブレーキチャンバの近傍で測定した液圧又は空気圧。

4. 試験条件

4.1 車両区分 試験用車両は、乗車定員及び車両総質量によって区分する。

なお、区分名称は次のとおりとし、参考として () 内にトラック及びバスの制動装置の技術基準での名称を示す。

区分 M2 (第 1 種バス)	乗車定員が 10 人以上で、車両総質量が 5 t 以下のバス
区分 M3 (第 2 種バス)	乗車定員が 10 人以上で、車両総質量が 5 t を超えるバス
区分 N1 (第 1 種トラック)	車両総質量が 3.5 t 以下のトラック
区分 N2 (第 2 種トラック)	車両総質量が 3.5 t を超え、12 t 以下のトラック
区分 N3 (第 3 種トラック)	車両総質量が 12 t を超えるトラック

4.2 車両の状態 試験時の車両の状態は、**JIS D 0210** の **4.1** (車両の状態) の規定によるほか、次のとおりとする。

a) 計測器は、原則として次のものを搭載する。計測器は、校正されたものを使用する。

温度計

減速度計

ペダル踏力—時間 記録計 (30 Hz 以上測定可能のもの)