

<技術資料>

라디알 튜우브레쓰 發熱實車試驗結果

(社) 日本自動車타이어協會

타이어協會試驗委員會에서는 1970年 2회에 걸쳐 發熱 테스트를 實施하여 그 試驗報告書가 요즈음 取繼되었는데 그 概略은 다음과 같다.

試驗의 目的, 概要

高速道路의 整備에 隨伴하여 自動車의 高速性能은 날로 強化되어 가고 있으며 車의 발이라고도 할 수 있는 타이어의 高速安全性 問題도 한層 重要視되게끔 되었다.

高速安全性의 높은 타이어로서는 튜우브레쓰타이어, 라디알타이어를 들 수 있으나 이들 新種타이어의 高速安全性을 實車에 依해서 究明하고 이들의 타이어 性能向上에 資함과 함께 이의 管理, 使用面의 知識을 널리 一般에게 啓蒙하여 自動車交通의 安全性을 確保코자 實車發熱 테스트를 1970年 7月 27日~8月 1日, 1970年 8月 25日~8月 26日의 2회에 亶해서 實施했다.

試驗은 走行速度와 發熱의 關係를 타이어 種類마다 測定, 比較檢討함을 目的으로 하여 行해졌는데 自動車타이어協會 試驗委員會가 그 實施를 擔當했다.

試驗參加者名

- 이 試驗實施에 參加者名은 다음과 같다.
- 迎 恒 夫(브릿지스톤타이어 株式會社)
 - 下田 哲 夫(橫濱고무 ")
 - 長 友 忠 敏(東洋고무工業 ")
 - 福 島 祥 文(住友고무工業 ")
 - 射 出 矢 滋(大津타이어 ")
 - 內 山 寅 夫(日東타이어 ")
 - 蓮沼一太郎((社) 日本自動車타이어協會)

高速走行에 優秀性

試驗測定值에 다시 補正을 行하여 報告로서 요즈음 提出된 發熱試驗 結果에 依하면 乘用車用타이어(以下 PC)트릭 및 버스用타이어(以下 TB) 共히 라디알 프라타이어가 高速走行에 있어서 그 優秀性을 顯著히 나타냈다. 튜우브레쓰 타이어에 對해서는 PC는 그다지 差가 안보였으나 TB에서는 약간 良이라는 好結果가 나타나고 있다.

그 結果를 考察하면 다음과 같다.

乘用車用 타이어

- ① 튜우브레쓰는 튜우브 타일과 比較하면 쇼울더部에서 溫度差는 없고 크라운部에서 約 5~8度 올라가 있다.
- ② 라디알 프라타이어는 바이어스프라이타이어(튜우브레쓰, 튜우브타일과 比較하면 쇼울더部에서 約 20度C 낮고 크라운部에서는 거의 同等하다.
- ③ 라디알프라이 타이어에선 쇼울더部와 크라운部の 溫度差가 거의 없다.
- ④ 速度에 對한 溫度上昇度는 三者共히 2~3度 C/km/h로 얼마 안된다.

트릭 및 버스用 타이어

- ① 前後輪의 差는 今回의 條件으로는 거의 發熱의 差란 것은 볼 수 없다.
- ② 튜우브레쓰는 튜우브타일에 比較하면 쇼울더部에서 10度C 낮고 크라운部에서도 約 4度 낮게되어 있다.
- ③ 라디알프라이 타이어는 바이어스 프라이 타이어(튜우브타이어) 보다 쇼울더部에서 約 35度C, 크라운 4分の 1部에서도 約 10度C 낮고, 크라운部에선 거의 同等이란 結果로 되어 있다.
- ④ 튜우브레쓰, 튜우브타일 共히 最高溫度 位置는 쇼울더部이다.
- ⑤ 라디알프라이 타이어는 쇼울더部 크라운 4分の 1 및 크라운部에서 溫度差가 거의 없다.
- ⑥ 速度에 對한 溫度上昇率은 圖表와 같다.

結果를 考察하면

今回의 TB 타이어 테스트의 荷重設定은 後輪에 對해서는 運輸省保安基準에 基因하는 軸 最高荷重으로부터 每 타이어當의 荷重을 決定하고 前輪에 對해서

TB 溫度 上昇率

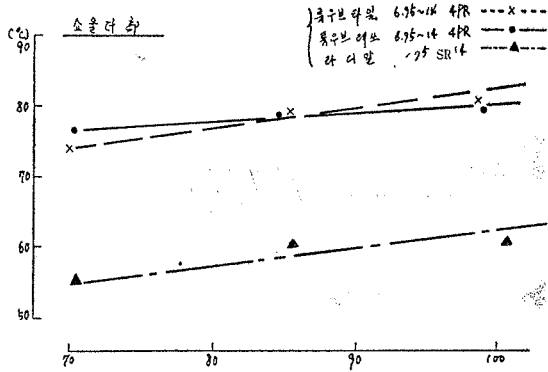
(C°/10 km/h)

	마 이 어 스		라 디 알	
	前 輪	後 輪	前 輪	後 輪
쇼 울 더	9	5	4	5
크 라 운 1/4	5	3	4	5
크 라 운	5	3	4	5

는 新 JIS 最大荷重으로 할 豫定이었으나 試驗車의 形便上 前述의 荷重과 같이 되고 新 JIS 로부터 그에 적응한 空氣壓으로 했다.

② TB 타이어 테스트結果로 後輪右外側의 타이어가 大

平均車速과 타이어溫度(P C)



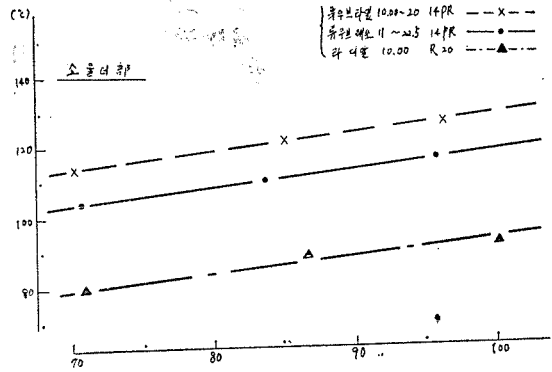
平均車速(km/h)

體로 發熱이 낮았는 것은 道路의 曲率에 依한 走行中의 荷重分析의 影響이 나타난 것으로 思料된다. (끝)

<編譯者 會誌課註: 71年 10月號月刊

自動車타이어誌에서>

平均車速과 타이어溫度(T B後輪)



(平均車速km/h)

○ 國家非常事態宣言 <全文> ○

最近 中共의 「유엔」 加入을 비롯한 諸國際情勢의 急變과 이의 韓半島에 미치는 影響 및 北韓傀儡의 南侵準備에 狂奔하고 있는 諸樣相들을 政府는 銳意注視 檢討해본 結果 現在 大韓民國은 安全保障上 重大한 次元의 時點에 處해있다 고 斷定하기에 이르렀다.

따라서 政府는 國家非常事態를 宣言하여 온 國民에게 이 事實을 알리고 다음과 같이 政府와 國民이 渾然一體가 되어 이 非常事態를 克服할 決意를 새로이 할 必要를 切感하여 이에 宣言한다.

1. 政府의 施策은 國家安保를 最優先으로 하고 早速히 萬全의 安保態勢를 確立한다.
2. 安保上 脆弱點이 될 一切의 社會不安을 容納하지 않으며 또 不安要素를 排除한다.
3. 言論은 無責任한 安保論議를 삼가해야 한다.
4. 모든 國民은 安保上 責務遂行에 自進誠實 하여야 한다.
5. 모든 國民은 安保爲主의 새 價値觀을 確立 하여야 한다.
6. 最惡의 境遇 우리가 享有하고 있는 自由의 一部도 留保할 決意를 가져야 한다.

1971年 12月 6日

大統領 朴正熙

○ 答 化 문 ○

민방공 훈련실시에 즈음하여

우리는 민방공태세를 한층더 정비강화하여 적의 공중기습으로부터 우리의 생명과 재산을 보호하기 위하여 이번 정부에서는 오는 12월 10일을 기하여 전국적으로 민방공 훈련을 실시하게 되었습니다.

국민여러분은 실제 행동을 취하지 않고 단지 경보식별과 전파 요령만 이해하여 주시면 되겠습니다. 다만 한수이북 접적지역에 있는 서울, 인천, 춘천등 도시의 관공서및 직장방공단에 한하여 실제 방공훈련을 실시하게 됩니다. 아울러 각종 경보의 종류를 말씀 드리면 첫째...경계경보(황색경보)적기의 공습이 예상될때 『싸이렌』을 3분간 길게 취명 둘째...공습경보(적색경보)적기의 공습이 있을때 『싸이렌』을 3분간 파상으로 취명 셋째...화생방경보(적의 화생방 공격이 있을때 『싸이렌』을 짧게 간격을 두고 3회파상 취명) 넷째...해제경보(「백색경보」적기의 공습이 끝났을때 『스피카』나 방송으로 알림)등 입니다.

국민 여러분께서는 급변하는 경제속에서 민방위의 중요성을 깊이 이해하시고 각자가 처해있는 위치에서 적극적인 참여와 협조가 있으시기를 바라마지 않습니다.

1971년 12월 1일

민 방 공 총 사 령 관

내무부장관 김 현 옥