

<리포트>

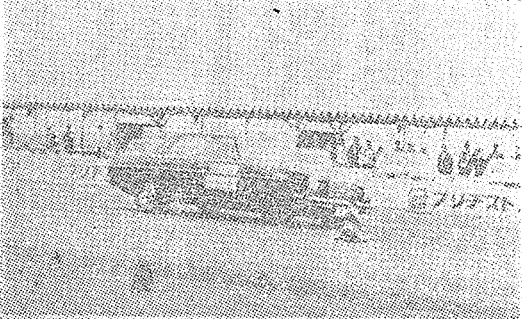
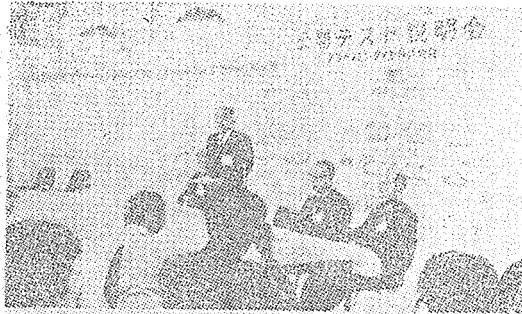
BS의 트립과아드 시스템

公開 테스트를 實施

報道關係者 等 150名이 參會. 試乘

評價 높고 最上의 成果

브릴지스톤타이어(株)는 타이어 팽구 때의 危險防止와 스페어 타이어 交換이라고 하는 不便性을 解消하는 「트립과아드 시스템」을 開發했으나 그 公開 테스트를 10月 15日에 富士(Fuji)스피드웨이에서 實施했다.



BS의 트립과아드 시스템 公開테스트
(위에서부터 說明會, 바아스트테스트, 試乘會)

當日은 關係官廳, 國體, 專門紙(誌), 스포오츠紙(誌)의 報道關係者 等 150名을 現地에 招待하여 同社側에서는 柴本重理社長, 平川健一郎常務以下 多數出席. ชม구름이 끼었으나 淸澄한 날씨인 테스트코스에서 各種의 테스트가 公開되었는데 어느 것이나 成功裡에 끝나 參會者의 높은 評價를 얻었다.

會場에선 테스트에 앞서 午後 0時 10分부터 說明會가 行해져 于先 柴本社長으로부터 「타이어는 空氣로 支撐한다고 하는 지금까지의 概念을 一掃한 트립과아드시스템을 今日 實地로 公開테스트하기로 되었으므로 觀覽後試乘하여 몸으로 그 매릿트를 確認해 주시기 바란다」고 人事, 이어서 平川타이어 生特技術擔當常務 開發室長에 依한 技術, 設計面의 說明, 吉本타이어 技術開發部長에 依한 警報裝置等實物의 說明, 松谷弘報課長의 스케줄說明이 있고서 1時부터 公開테스트트 들어갔다.

테스트는 ① 바아스트→브레이크 테스트 ② 렌헨지 테스트 ③ 스타로움테스트의 3種類이며 테스트車는 BMW 2002 T II (中小型乘用車 185/70 SR 13 TGS—1 타이어使用)와 벤츠 250 (大型乘用車用 195/70 SR 14 TGS—2 타이어使用)의 2臺, 어느것이든 觀覽席앞의 直線코오스를 使用.

바아스트→브레이크 테스트

이것은 時速 150km로 疾走하는 BMW와 벤츠의 右前輪타이어를 突然 다이내마이트로 破裂시키는 테스트, 于先 스타드에서 보아서 直線코오스 左端에 BMW의 라이트가 보이기 始作하여 直時로 스타드前面에 當到하던 轟音과 함께 타이어가 팽구, 車는 急브레이크를 걸어서 約 250m 前方에서 安全하게 停止했다.

이 사이 드라이버가 헬들을 때갓긴 일은 全然없다. 이어서 벤츠가 疾走하여 왔으나 이것도 同樣, 停止後

빵꾸타이어를 보니 6,7cm 가량 바아스트되어 있었다 (테스트時間 午後 1時~1時15分).

다음의 렌첸지 테스트의 準備의 사이에 警報裝置의 作動狀況을 實地로 보인다. 타이어에 도릴로 구멍을 내어서 빵꾸시키면 約 1分後에는 警報器가 울기 始作한다.

렌첸지 테스트

觀覽席 앞의 코오스의 中央에 7個의 파이론을 等間隔으로 車의 進行方向에 따라 늘어 놓고 있다. 빵꾸타이어를 左前輪에 裝置한 車가 스타아트 地點으로부터 時速 100km로 疾走하여 1,2番째의 파이론의 右側을 直進해서 3番째의 파이론의 直前에서 左로 急커어브, 3,4,5番째의 파이론의 左側을 直進走行後 이번은 6番째의 파이론의 앞에서 右로 커어브해서 6,7番의 파이론의 右側을 直進하여 되돌아 오는 地點에 이르러 U타안, 再次 同커어브를 反復하면서 스타아트 地點에 돌아온다. 이사이 同一速度, 이 테스트는 BMW, 벤츠 共히 2往復했으나 엉덩이를 흔들도없이 빵꾸나 있지 않은 타이어를 裝着한 境遇의 走行과 다름이 없었다 (테스트 時間은 1時15分~1時20分).

스라로움 테스트

이것은 커어브가 많은 道路를 走行中에 빵꾸난 경우를 想定한 테스트로서 左前輪에 빵꾸타이어를 裝着해서 스타아트 地點으로부터 時速 80km로 疾走하는 車가 그대로의 速度로 前記 7本の 파이론의 사이를 지그재그狀으로 通過해서 各己 2往復하는 것이지만 이

테스트도 2臺 共히 普通走行과 不變한 狀態로서 極히 安全하게 走行했다(테스트 時間은 1時20分~1時35分).

以上으로서 테스트를 完了하고 빵꾸타이어 裝着車의 試乘會로 들어갔으나 運轉資格이 있는 參會者는 스스로 運轉 其外는 브린지스톤 타이어의 드라이버의 運轉에 依해서 各各 4.3km 周路를 時速 80km로 1周(約 5分間)한 結果는 어느것이나 빵꾸타이어 裝着車라고는 生覺이 안되는 快適한 乘車感이었다는 感想을 말하고 있었다.

또한 今後 2時50분부터 約 20分間 說明會場에서 質疑應答이 行해졌으나 主된 內容은 다음과 같다.

(問) 빵꾸後 走行中에 二重 타이어의 內側의 타이어가 發熱하는 일은 없는가.

(答) 普通은 外側의 타이어가 外部熱을 遮斷하고 있으며 빵꾸後도 內側과 外側의 타이어가 接觸안되게끔 特殊한 液體가 流出하여 이것이 熱을 받는다.

(問) 타이어의 무게는 從來品과 不變인가.

(答) 2~30% 무거워진다.

(問) 2輪車用이나 트럭, 버스用에도 이 시스템이 利用되는가.

(答) 可能性은 充分히 있다.

(問) 走行中 긴 못이 박혀 內側타이어에 到達하지는 않는가.

(答) 2寸못 以下 면外側타이어에 박혀도 貫通後 옆으로 넘어지게끔 組立되어 있으므로 內側타이어에는 到達되지 않는다.

(問) 시스템, 타이어 共히 素人이라도 簡單히 장착할 수 있는가.

(答) 企業化때까지는 末端에서도 簡單히 장착할 수 있게끔 할 目標를 갖고 있다.

(73. 10. 22 日本 고무타임즈紙)

(14 p에서 계속)

組織改編

73. 12. 1자로 다음과 같은 一部組織改編이 있었음

- ① 社長直屬下에 企劃擔當室을 新設
- ② 經理部內에 株式課를 新設
- ③ 業務部內資材課를 資材 1.2課로 分離新設
- ④ 技術擔當常務理事直屬下에 特殊開發部를 新設
- ⑤ 生産部를 工場으로 改稱하고 工場傘下에 光州工

場과 生産 1.2課, 生産管理課, 整備課를 新設

⑥ 工務部를 廢止하고 施設部를 新設

⑦ 技術管理室을 廢止하고 技術部內에 品質管理課를 新設

記事訂正

1973年 10月號 37p 本欄의 錦湖實業(株)의 販賣 2部(特販) 및 石油事業部常務理事 정승민은 정순민의 誤植이었아옴기에 訂正하오며 謝過를 드립니다