

K=制動係数 (Sが9.6mのとき0.030)

P=制動圧力 (t)

S=制動を受ける有効長 (9.6mまたは13.2m)

この式による実際計算値の例をあげるとつぎのとおり。

15 t 無 が い 車 (トム形式)

ノ	ッ	チ	1	2	3	4	5
制 動 量 (t-m)	長けたのとき		8.8	17.2	26.1	34.5	46.9
	短けたのとき		6.4	12.5	19.0	25.1	34.1

30 t 無 が い 車 (トキ形式)

ノ	ッ	チ	1	2	3	4	5
制 動 量 (t-m)	長けたのとき		12.7	24.7	37.7	49.4	67.0
	短けたのとき		9.2	17.9	27.2	35.9	48.7

また貨車が制動を受ける前後の速度の関係式は近似的に次式

で表わせる。

$$V_2 = \sqrt{V_1^2 + \frac{2gH}{1+\eta} - \frac{2gE}{W(1+\eta)}}$$

V_2 =減速度 m/sec

V_1 =初速度 m/sec

g=重力加速度 9.8m/sec²

H=カーリターダの両端より軸距の $\frac{1}{2}$ だけ離れた2点間の落差 (m)

E=制動量 (t-m)

W=貨車の重量(t) トム=23.8 t トキ=51 t

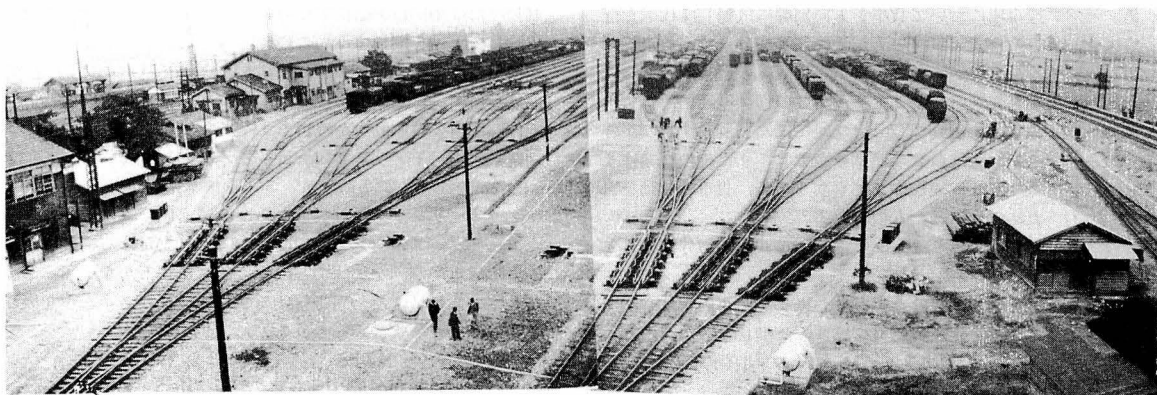
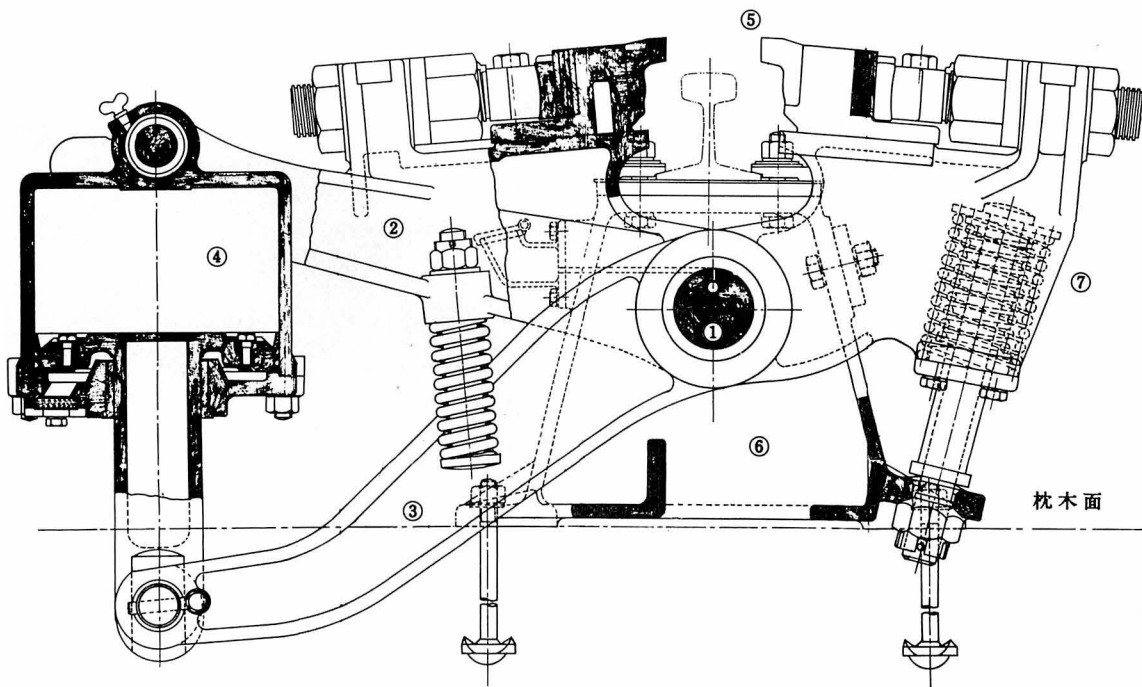
η =車両の回転部に対する補正 トム=0.0448

トキ=0.0395

(3) リターダ操車場のハンプの勾配(こうばい)

リターダヤードにおいては人為的に貨車に制動をかけないから、一度リターダを離れた貨車は制御する方法がない。したが

4. カ ー リ タ ー ダ 断 面 図



5. カ ー リ タ ー ダ (吹田操車場)