

## 航空機用タイヤ

制定 昭和52年 1月 6日

改正 令和 6年 2月 1日

(TIRE, PNEUMATIC)

## 1 総則

## 1.1 適用範囲

この仕様書は、防衛省において使用する航空機用タイヤ（以下、タイヤという。）について規定する。

## 1.2 用語及び定義

この仕様書で用いる用語及び定義は、次による。

## 1.2.1

## プライレーティング

プライレーティングとは、タイヤを所定の条件で使用する場合にその最大荷重を示すために用いる。プライレーティングは、タイヤの強度を示す指数のようなもので、必ずしも実プライ数を表すものではない。

## 1.2.2

## リブ型トレッド模様

リブ型トレッド模様とは、2本以上の連続した周方向の溝を有する模様とする。

## 1.2.3

## 溝深さ

溝深さとは、金型（モールド）の中心線が一番近い溝のモールド溝深さをいう。溝深さは、溝断面の中心線に沿って測定し、トレッド外側断面を含む線から溝底を含む線までのラジアル方向の距離とする。

## 1.2.4

## カーカス

カーカスとは、タイヤの骨格部分をいう。

## 1.2.5

## レインフォースドトレッド

レインフォースドトレッドとは、1枚又は複数枚のファブリックプライを最外層のカーカスプライとトレッド溝底の間に配置して補強したトレッド構造をいう。

## 1.2.6

## ファブリックトレッド

ファブリックトレッドとは、1枚又は複数枚のファブリックプライをトレッド溝底の上側のトレッドリブ部に配置して補強したトレッド構造をいう。

## 1.2.7

## ゴムトレッド

ゴムトレッドとは、トレッド部をファブリックプライで補強せず、ゴムだけで構成したトレッド構造をいう。

## 1.2.8

## 標準内圧

標準内圧とは、タイヤのレイテッドロードに対応する規定の内圧をいう。

### 1.2.9

#### 最大静荷重

最大静荷重とは、標準内圧における最大許容荷重をいう。最大静荷重はTRAによって確立され、標準化される。最大静荷重はTRAによって確立され、標準化される。標準内圧に連結された最大静荷重は、ある航空機に合ったタイヤを選定するときや本仕様書の要求性能を試験するときに使用される。

### 1.2.10

#### リトレッドバフライン

リトレッドバフラインとは、トレッドの溝底下側部のショルダーからショルダーに到る1.6 mm (0.06 in) 以上の厚さで、かつ周方向に連続した、明瞭なゴム層をいう。

### 1.2.11

#### 最大摩耗限度

最大摩耗限度とは、摩耗により消失してもよい最大カーカスプライ位置をいう。最大摩耗限度の示し方には、最大摩耗限度の位置に赤色のプライを備える方法と外側から数えて何プライまで摩耗してもよいかプライ枚数を表示する方法の2種類の方法がある。ウェアインジケータ用ホール・スロットを併用してもよい。

### 1.3 種類

種類は、サイズ（外径、タイヤ幅及びリム径）、プライレーティング及びチューブの有無を組み合わせたものとし、付表5による。

### 1.4 製品の呼び方

製品の呼び方は、規格又はサイズによる。サイズは、記号を用いてもよい。この場合、記号は次による。

- a) プライレーティングは、PRとする。
- b) チューブタイプタイヤはTTとし、チューブレスタイヤはTLとする。

#### 例1 規格による場合

W 2001-005D

#### 例2 サイズによる場合（バイアスタイヤ）

（タイヤ幅）－（リム径）（プライレーティング）（チューブレス）

12.50   －  16                   12PR                   TL

（外径）×（タイヤ幅）（プライレーティング）（チューブレス）

40   ×  14                   28PR                   TL

（外径）×（タイヤ幅）－（リム径）（プライレーティング）（チューブレス）

30   ×  11.5   －  14.5                   24PR                   TL

（文字“H”）（外径）×（タイヤ幅）－（リム径）（プライレーティング）（チューブレス）

H       46   ×  18.0   －  20                   32PR                   TL

#### 例3 サイズによる場合（ラジアルタイヤ）

（外径）×（タイヤ幅）（文字“R”）（リム径）（プライレーティング）（チューブレス）

27.75 × 8.75                   R                   14.5                   24PR                   TL

### 1.5 通則及び個別仕様

タイヤの共通事項は本文（以下、通則という。）に規定する。タイヤの種類によって異なる個別仕様及び動的試験に関する詳細な規定は付表1（航空機用タイヤ個別仕様一覧表）及び付表2（動的試験表）による。付表と通則との間に相違がある場合は、付表を優先する。

1.5.1 付表1は、タイヤの種類によって仕様内容が異なる事項、引用規格の優先順位及び特別要求事項について規定する。

1.5.2 付表2は、動的試験の要求事項が通則の要求事項と異なる場合に適用する。

## 1.6 引用文書等

### 1.6.1 引用文書

この仕様書に引用する次の文書は、この仕様書に規定する範囲内において、この仕様書の一部をなすものであり、入札書又は見積書の提出時における最新版とする。

#### a) 規格

J I S K 6 2 6 1 - 2	加硫ゴム及び熱可塑性ゴム—低温特性の求め方—第2部：低温衝撃ぜい化試験
J I S Z 1 5 1 6	外装用段ボール
J I S Z 9 0 1 5 - 1	計数值検査に対する抜取検査手順—第1部：ロットごとの検査に対するAQL指標型抜取検査方式
T R A	The Tire and Rim Association, Inc.
T S O - C 6 2 b	Technical Standard Order-Aircraft Tires
T S O - C 6 2 c	Technical Standard Order-Aircraft Tires
T S O - C 6 2 d	Technical Standard Order-Aircraft Tires
A S T M D 7 4 6	Standard Test Method for Brittleness Temperature of Plastics and Elastomers by Impact

#### b) 仕様書

D S P Z 9 0 0 8 品質管理等共通仕様書

### 1.6.2 関連文書

M I L - T - 5 0 4 1 D	TIRES, PNEUMATIC, AIRCRAFT
M I L - T - 5 0 4 1 E	TIRES, PNEUMATIC, AIRCRAFT
M I L - T - 5 0 4 1 F	TIRES, PNEUMATIC, AIRCRAFT
M I L - T - 5 0 4 1 G	TIRES, PNEUMATIC, AIRCRAFT
M I L - T - 5 0 4 1 H	TIRES, PNEUMATIC, AIRCRAFT
M I L - P R F - 5 0 4 1 J	TIRES, RIBBED TREAD, PNEUMATIC, AIRCRAFT
M I L - P R F - 5 0 4 1 K	TIRES, RIBBED TREAD, PNEUMATIC, AIRCRAFT
A S T M D 4 1 3	Standard Test Methods for Rubber Property—Adhesion to Flexible Substrate

## 2 製品に関する要求

### 2.1 一般要求事項

タイヤは、航空機に装着し、その機種の仕様に見合う規定内圧、荷重及び離着陸速度で、舗装又は非舗装の滑走路、船舶のデッキなどに離着陸することに適したものとする。

### 2.2 使用材料

使用材料は、2.1の規定を満足し、老化による支障がないものを用いる。また、毒性のある化学物質、オゾン層破壊化学物質などの使用は、可能な限り避けなければならない。

### 2.3 設計・構造

設計・構造は、次によるほか、タイヤの寸法、構造、質量などの特性値は、付表1に規定された要求を満足しなければならない。

#### 2.3.1 ヘリコプターに使用する場合

飛行機用タイヤをヘリコプターに使用する場合は、次の規定を満足するものとする。

a) 最大荷重は、飛行機用タイヤの最大静荷重及び最大動荷重のそれぞれに、タイヤの外径により表1のいずれかの

係数を乗じて求めるものとする。

表 1－最大荷重係数

外径	係数
660.4 mm (26 in) 以下のタイヤ	1.67
660.4 mm (26 in) を超えるタイヤ	1.50

- b) 内圧は、ヘリコプター用としての最大荷重が加わる場合、飛行機用標準内圧の約1.50倍としなければならない。許容される最高の内圧は、飛行機用標準内圧の1.80倍又は飛行機用破壊圧の規格値の45 %のいずれかの低い方の値とする。
- c) タイヤ寸法は、飛行機用標準内圧の1.80倍まで内圧を充てんした場合、タイヤ寸法（断面高さ、タイヤ幅及びショルダー寸法）の増加が4 %を超えてはならない。
- d) 走行速度は、a)及びb)で規定された内圧及び荷重において65 km/h (35 knot) の速度で走行できる性能を有していなければならない。ただし、特に指定のある場合は、111 km/h (60 knot) の速度で走行できる性能を有していること。

### 2.3.2 ビード幅

タイヤのビード幅は、付表 1 及び T R A に規定された要求を満足しなければならない。

### 2.3.3 タイヤ寸法

タイヤ寸法は、3.1.2の規定により測定したとき、付表 1 及び T R A に規定された要求を満足しなければならない。タイヤ寸法は、タイヤについている文字、模様などを全て含めた値とし、ショルダー寸法の定義は、T R A によるものとする。

### 2.3.4 適用リム

タイヤは、付表 1 及び T R A に指定されたリムに適合しなければならない。

### 2.3.5 トレッド

トレッドは次による。

- a) トレッドは、152 mm (6 in) を超える幅のタイヤでは最低 3 本、152 mm (6 in) 以下の幅のタイヤでは最低 2 本のリップを持つトレッド模様でなければならない。溝は円周上で連続したもので、溝深さは付表 1 に規定されたモールド溝深さによる。
- b) レインフォースドトレッドのファブリックは、トレッド故障を引き起すようなものであってはならない。
- c) ファブリックトレッドのファブリックは、トレッド故障を引き起すようなものであってはならない。

### 2.3.6 サイドウォール

サイドウォールは、カーカスを摩擦及び外気による損傷から保護するものとし、ベンディングは、次による。

- a) チューブタイプタイヤで、内圧が700 kPa (100 psi) を超えるものは、空気膨れを防ぐために適当なベンディングを施すものとし、両側サイドウォールに少なくとも 8 箇所、リムフランジのすぐ上にベンディングを行わなければならない。ベンディングをした全ての穴は銀色又は白色の点で表示する。タイヤ表面及び内面に加硫時の空気抜き突起又は溝が付いている場所には、ベンディング穴及びベンディングマークはなくてもよい。
- b) チューブレスタイヤは、空気膨れを防ぐために適当なベンディングを施すものとし、ベンディング穴は全部鮮やかな緑の点で表示する。ベンディング穴は、インナーライナを貫通してはならない。

### 2.3.7 ビード

ビードは、次による。

- a) **ビードかん合** 3.1.7の規定によって試験したとき、付表 1 で指定された範囲内の圧力でかん合する構造であること。
- b) **リムずれに対する抵抗性** タイヤは、使用に際してリムずれを防ぐため、ビード部を保護する構造を備えていること。チューブレスタイヤのビード部の保護材料は、空気又は窒素に対して不浸透性とする。

### 2.3.8 ウェアインジケータ用ホール・スロット

付表 1 で最大摩耗限度を示すことが要求されているタイヤのウェアインジケータ用ホール・スロットは、表 2 による。

表2－ウェアインジケータ用ホール・スロット

単位 mm (in)

タイヤ外径	長円形の場合		円形の場合	深さ
	長さ	幅	直径	
558.8 (22) 以下	11.1 ( $\frac{7}{16}$ )	3.2 ( $\frac{1}{8}$ )	11.1 ( $\frac{7}{16}$ )	溝の深さの 125 %
558.8 (22) を超え 1 092.2 (43) まで	19.1 ( $\frac{3}{4}$ )	4.8 ( $\frac{3}{16}$ )	11.1 ( $\frac{7}{16}$ )	
1 092.2 (43) を超えるもの	25.4 (1)	6.4 ( $\frac{1}{4}$ )	15.9 ( $\frac{5}{8}$ )	

## 2.3.9 カット限界

付表1でカット限界を有することが要求されているタイヤのカット限界の値は、最外カーカスプライ又はベルトに最も近いトレッド溝底から、表3に規定したプライ又はベルトまでの深さと同一の値とする。カット限界の値は、X/32単位で表示し、1/32 inより小さい端数は切り上げるものとする。

表3－カット限界

バイアスタイヤ				ラジアルタイヤ	
258 km/h 以下 <sup>a)</sup> のタイヤ		258 km/h を超える <sup>a)</sup> タイヤ		ベルト枚数	カットされてもよい ベルト枚数
カーカス枚数	カットされてもよい カーカス枚数	カーカス枚数	カットされてもよい カーカス枚数		
2	0	2	0	2	0
4	1	4	0	4	1
6	1	6	1	6	1
8	2	8	1	8	2
10	3	10	2	10	2
12	3	12	2	—	—
14	4	14	2	—	—
16	5	16	3	—	—
18	5	18	3	—	—
20	6	20	4	—	—
22	7	22	4	—	—
24	7	24	4	—	—
26	8	26	5	—	—
28	9	28	5	—	—
30	9	30	6	—	—

注<sup>a)</sup> 付表1に規定された試験速度

## 2.3.10 再生性

付表1で再生能力を有することが要求されているタイヤについては、リトレッドバフラインを備えていること。

## 2.4 性能

## 2.4.1 タイヤとリムの滑り

タイヤとリムの滑りは、タイヤをリムに装着し、3.1.10の規定によって試験したとき、チューブタイプタイヤではチューブ及びバルブを損ない、チューブレスタイヤでは気密を損なうような、タイヤとリムとの間の滑りを起こしてはならない。

## 2.4.2 耐寒性

耐寒性は、トレッド、カーカス（ラジアルタイヤは、ベルトが追加される。）、及びチューブレスタイヤのイン

ナーライナの主ゴムは3.1.6の規定によって試験したとき、試験片が破壊されてはならない。

#### 2.4.3 チューブレスタイヤの空気漏れ

チューブレスタイヤの空気漏れは、3.1.8の規定によって試験したとき、内圧の低下率が5%を超えてはならない。

#### 2.4.4 破壊圧

破壊圧は、3.1.9の規定によって試験したとき、付表1に規定された最小破壊圧の値を満足すること。

#### 2.4.5 バランス

バランスは、タイヤ単体でのアンバランス量が付表1に規定された静的アンバランス限界値内にあること。また、アンバランス量が限界値を超える場合は、バランスパッチをタイヤの内側に剥がれないように貼り付けて限界値内に入るように修正する。バランスパッチは、カーカスあるいはインナーライナを傷つけることなく取り外すことができるものとする。また、チューブタイプタイヤの場合は、チューブを傷つけないものとする。接着力は3.1.5に規定した方法で試験したとき、表4に示す値とする。

表4－接着力

区分	接着力
チューブレスタイヤ	35 N/25.4 mm (8 lbf/in) 以上
チューブタイプタイヤ	7 N/25.4 mm (1.5 lbf/in) 以上

#### 2.4.6 動的性能

動的性能は、3.1.10の規定によって試験したとき、次による。

- a) レインフォースドトレッド及びファブリックトレッドのタイヤのコード切れは、最外部のファブリックだけとする。
- b) 1箇所におけるトレッドの欠けは、面積で6.4 cm<sup>2</sup> (1 in<sup>2</sup>) 及び深さで金型溝深さの75%のいずれも超えてはならない。トレッド欠けの数は、欠けた面積が3.3 cm<sup>2</sup>~6.4 cm<sup>2</sup> (1/2 in<sup>2</sup>~1 in<sup>2</sup>) の場合 3個以下、また、合計した面積が25.8 cm<sup>2</sup> (4 in<sup>2</sup>) を超える場合は、10個以下とする。摩耗限度表示の周囲の欠けは、その面積が6.4 cm<sup>2</sup> (1 in<sup>2</sup>) 以下は計算に入れない。
- c) ゴムトレッド、レインフォースドトレッド及びファブリックトレッドのタイヤのグループクラックは、次による。
  - 1) ゴムトレッドのタイヤは、クラックが発生してはならない。
  - 2) レインフォースドトレッド及びファブリックトレッドのタイヤは、標準内圧を充てんして測定したとき、クラックが、最外部のファブリックの下まで達してはならない。また、リブのつけ根からリブの中央へ進むクラックがあってはならない。
- d) ビード束とカーカスの間でセパレーションがあってはならない。束の中のワイヤーにセパレーション、よじれ、破損又は露出があってはならない。
- e) 付表1でケーブル損傷性が要求されているタイヤは、ケーブル上で最低負荷をかけたとき内圧を失うことなく耐えうること。
- f) TSO-C62c及びTSO-C62dに基づく動的試験においては、150%荷重の離陸試験を完走してから24時間経過時の内圧が試験開始時の内圧に比べて10%以内であれば試験は合格であり、上記の要求は適用されない。

#### 2.5 バランスマーク

バランスマークは、タイヤの軽点をビードのすぐ上のサイドウォールに赤丸で表示し、タイヤの寿命まで消えないものとする。

#### 2.6 製品の表示

特に指定しない限り、カーカスの耐用期間を通じ、以下の情報について、サイドウォールに明瞭かつ永続的に表示するものとする。付表1で再生能力を有することが要求されているタイヤについては、サイドウォールの表示位置は、再生パフの際消えることのない場所とする。

- a) サイズ
- b) チューブタイプタイヤは，“TUBE TYPE”と表示し、チューブレスタイヤは，“TUBELESS”と表示する。
- c) プライレーティングは，“PLY RATING”又は“PR”とする。
- d) レインフォースドトレッドのタイヤは，“REINFORCED TREAD”と表示する。
- e) ファブリックトレッドのタイヤは，“FABRIC TREAD”と表示する。
- f) 製造符号（1本ごとに異なる番号とする。）
- g) 製造年月
- h) 製造社名，商標又はその両方
- i) 製造者の国名
- j) 製造者の金型番号
- k) カット限界深さ（2.6.2による。）
- l) 最大摩耗限度表示（2.6.1による。）
- m) ベントホールのある点
- n) 付表1で要求する追加 Marking 事項
- o) その他必要事項

#### 2.6.1 最大摩耗限度表示

付表1で最大摩耗限度を示すことが要求されているタイヤの最大摩耗限度表示は、次による。

- a) 最大摩耗限度表示は、外径が26 inを超えるタイヤの場合は、タイヤの各サイドウォールに等間隔で最低2箇所設けなければならない。外径が26 in以下のタイヤの場合は、付図1に示すように、各サイドウォールに1箇所ずつ設けなければならない。（カット限界表示の180度反対側とし、各サイドウォールの表示は、それぞれ180度ずらすものとする。）
- b) 最大摩耗限度表示は、最大摩耗限度を赤色のプライを備える方法で示している場合は“MWL-RC”と、摩耗してもよいプライ枚数を表示する方法で示している場合は“MWL-#”と、個別のモールドで表示しなければならない。文字の高さは0.375 in以上、四角形の寸法は0.5 in×1.25 in以上でなければならない。ただし、タイヤが小さくこの寸法で表示が困難な場合は縮小してもよい。

#### 2.6.2 カット限界表示

付表1でカット限界を有することが要求されているタイヤのカット限界表示は、次による。

- a) カット限界表示は、外径が26 inを超えるもの場合は、タイヤの各サイドウォールに等間隔で最低2箇所設けなければならない。外径が26 in以下のもの場合は、付図1に示すように、各サイドウォールに1箇所ずつ設けなくてはならない。（最大摩耗限度表示の180度反対側とし、各サイドウォールの表示は、それぞれ180度ずらすものとする。）
- b) 文字の高さは0.25 in以上、円の直径は1 in以上でなくてはならない。ただし、タイヤが小さくこの寸法で表示が困難な場合は縮小してもよい。

#### 2.7 納入時期

タイヤの製造から納入までの期限は、製造日から36か月を超えてはならない。

#### 2.8 品質管理

品質管理は、DSP Z 9008によるものとし、要求事項は、DSP Z 9008の表1のaによる。

### 3 品質保証

#### 3.1 試験

##### 3.1.1 製品の表示

製品の表示は、タイヤの表示が要求を満足しているかを目視で調べる。

### 3.1.2 寸法測定

寸法測定は、タイヤをリムに装着し、標準内圧で充てんして室温で12時間以上放置後、成長による内圧低下を補い標準内圧に調整し、その後タイヤ寸法を測定する（付図2による。）。

- a) 外径 外径は、テープメジャーで測定したタイヤ外周を3.141 6で除して求める。
- b) 幅 幅は、文字を含む最大幅部をノギスで測定する。
- c) ショルダー幅及びショルダー径 ショルダー幅及びショルダー径を測定する点は、付図2に規定する弧（X）及び孤（Y）の線上又はその内側とする。

なお、二つの弧の中心を求める方法は、TRAのGENERAL NOTES FOR USE OF AIRCRAFT DATAによる。ショルダー寸法を確認する方法は、次のいずれかによる。

- 1) ショルダー形状が円弧のタイヤの場合は、最大ショルダー径のショルダー幅を測定し、その値がショルダー幅の要求値以内であることを確認する。
- 2) スクエアショルダー形状（角張った形状）の場合は、その角張った点がショルダー幅及びショルダー径の要求値以内であることを確認する。
- 3) 石こう型を取り、その型がショルダー幅及びショルダー径の要求値以内であることを確認する。

### 3.1.3 タイヤ質量

タイヤ質量は、タイヤ単体をはかりに載せ測定する。

### 3.1.4 バランス

バランスは、バランス試験機（縦型・横型いずれでもよい）を用いて測定する。静的バランスに必要なモーメントが付表1に規定する限界値内であることを確認しなければならない。

### 3.1.5 バランスパッチの接着力

- a) 試験片 試験片は、幅 $25.0^{+3}_0$  mm ( $1.00^{+0.125}_0$  in) 及び長さ100 mm (4 in) 以上を剥離できる長さとする。ただし、長さが100 mm以上取れないものは、採取可能な最大長さとする。剥離される層の厚さは、剥離層より厚く、6.5 mm (0.25 in) 以内とする。
- b) 試験片の作製 試験片の作製は、 $25.0^{+3}_0$  mm ( $1.00^{+0.125}_0$  in) の均一な幅をもつように切り込みを入れる。この場合25 mm (1 in) 幅の両側に残っている部分の層は、剥離中に端の圧縮を避けるようにする。切り込みを容易にするためにナイフの刃は、0.5 %クロム酸ソーダ又はシリコン離型エマルジョンのような潤滑剤及び過食防止剤を含む水で潤滑してよい。
- c) 試験装置 試験装置は、次による。
  - 1) 試験機は、つかみを備え、引張荷重と剥離距離との自動記録装置を取り付けたもので、指針が荷重の変化にともなって自由に動く状態で、一方の軸に剥離した距離を、他の軸に引張荷重を示す図を記録できるものを用いる。
  - 2) 試験機の容量は、試験時の引張荷重が、容量の15 %～85 %の範囲内にあるものを用いる。
  - 3) 引張速さ（試験片のつかみの移動速さ）は、均一に50.0 mm/min±3.1 mm/min (2 in/min±0.125 in/min) とする。
- d) 試験方法 試験方法は、試験片の一端を手で剥離させて試験機のかみに取り付ける。この場合、剥離するときの力が一様にかかるように注意しなければならない。剥離される層と剥離する層とは、約180度とする。自動記録装置は、零点に合わせ試験機を作動する。試験片つかみの移動速度は、50.0 mm/min±3.1 mm/min (2 in/min±0.125 in/min) とし、剥離は少なくとも長さ100 mm (4 in) とする。ただし、長さが100 mm 以上取れない試験片は、この限りでない。平均荷重は、荷重曲線の有効範囲前後5 %を除き、剥離長さの軸に平行な図上の最高と最低の荷重間のできるだけ中間の線から求める。試験中に剥離でなく、ゴムの引裂きが起きたときは小刀で切り傷を入れてから再び試験を続ける。再び引裂きが起きたときは引裂きが生ずる平均荷重を記録する。剥離強さは、図から読んだ値を幅25 mm (1 in) 当り2.0 N (0.5 lbf) まで表す。

### 3.1.6 低温試験

試験方法は、JIS K 6261-2の規定により最小10個の試験片について、ASTM D 746の規定により-50<sub>-2.0</sub> °C（個別仕様で異なる温度を要求している場合は、要求温度0<sub>-2.0</sub> °C）の温度で行う。トレッド、カー

カス、ベルト、及びインナーライナそれぞれを主に構成するゴム1種で実施する。ただし、試験片、試験片つかみ及び打撃具については、次のとおりとする。

- 試験片は、幅 $6.35\text{ mm}\pm 0.51\text{ mm}$  ( $0.25\text{ in}\pm 0.02\text{ in}$ )、厚さ $1.91\text{ mm}\pm 0.13\text{ mm}$  ( $0.075\text{ in}\pm 0.005\text{ in}$ )及び長さ $31.75\text{ mm}\pm 6.35\text{ mm}$  ( $1.25\text{ in}\pm 0.25\text{ in}$ )以上を加えたものとする。
- 試験片つかみは、試験片を片持りとして強固に保持することができ、 $6.4\text{ mm}$  ( $0.25\text{ in}$ )以上の長さを加えたものとする。
- 打撃具は、先端の半径 $1.6\text{ mm}\pm 0.1\text{ mm}$  ( $0.062\text{ in}\pm 0.005\text{ in}$ )とし、試験片に打撃を与えるとき及びその後 $6.4\text{ mm}$  ( $0.25\text{ in}$ )の走行距離の間毎秒 $1.8\text{ m}\sim 2.2\text{ m}$  ( $6.0\text{ ft}\sim 7.0\text{ ft}$ )の範囲内の線速度で作動しなければならない。この速度を一定に保つためには、同時に行う試験片の数を制限してもよい。
- 打撃具とつかみとの関係位置は、**図1**のとおりとする。

単位 mm (in)

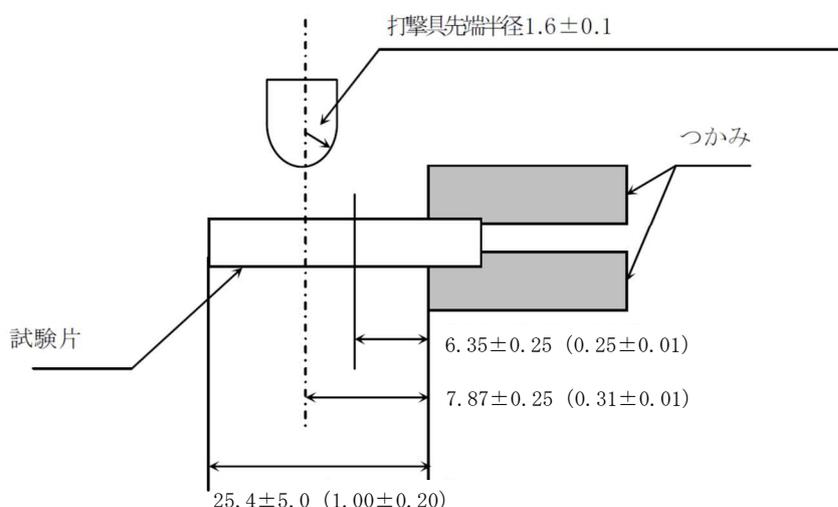


図1—打撃具とつかみとの関係位置

### 3.1.7 ビードかん合圧

ビードかん合圧は、次の方法又は契約担当官等の認める他の方法による。

- タイヤに空気を充てんしてゆき、ビードヒールがリムフランジの垂直部分に当たったときの内圧をいう。ビードかん合圧の試験は、2枚の薄い紙の間にカーボン紙、又は、感圧紙をはさみ、これをホイールのリムフランジとタイヤのビードとの間に置いて薄い紙にカーボンがついているか、又は、感圧紙が変色しているか否かを調べる。この場合、ビード及びリムに潤滑剤を塗ってはならない。上記方法に加えビードがリムフランジに接触したとき、電氣的に感知する方法が確立できればその方法でも実施できる。
- ビードかん合圧試験に鋼鉄リム又は航空機用以外のリムを用いた場合には試験結果にその旨を記録する。

### 3.1.8 チューブレスタイヤの空気漏れ

チューブレスタイヤの空気漏れは、タイヤをリムに装着し、標準内圧で充てんして室温で12時間以上放置後、成長による内圧低下を補い標準内圧に調整し、更に室温で24時間放置後、内圧を測定し低下率を算出する。周囲温度による圧力変化の影響を補正するために試験開始時の温度及び終了時の温度を測定する。

### 3.1.9 破壊圧

破壊圧は、付表1に規定された最小破壊圧を、リム組みしたタイヤに加えて最低3秒間保持し、この内圧でタイヤが破壊しないことを確認する。試験機的能力がある場合は、タイヤが破壊するまで、又は試験機の最高圧まで内圧

を上げる。チューブレスタイヤの破壊試験は、チューブタイプタイヤと同じようにチューブを入れて実施してもよい。タイヤが破壊した場合は、破壊箇所がクラウン部、サイド部又はビード部のいずれであるかを調べる。

3.1.10 動的試験

動的試験は、タクシ、テイクオフ及びランディングによりタイヤ性能を満足していることを実証する。タクシ、テイクオフ及びランディングの条件は、付表1及び付表2による。

- a) **試験温度** タクシ、テイクオフ及びランディング回数の80%について、各サイクルの開始時点でのタイヤ内部ガス温度又はケーシング最高温度は、41℃±3℃ (105°F±5°F) の範囲内である。
- b) **試験内圧** 試験時のタイヤ内圧は、付表1の標準内圧に試験ドラムの曲率に応じて図2から得られる比率を乗じて設定する。ドラム試験中に内圧を調整する場合は、5回の着陸サイクルごとに点検し、調整する。この場合、タイヤに負荷をかけない状態で内圧を点検する。試験内圧は、タイヤ温度に合わせて換算するか、又はあらかじめタイヤ温度上昇時に測定して決めておいた値にする。
- c) **ケーブル損傷試験** 付表1でケーブル損傷試験の要求があるタイヤは、特に指定しない限りタイヤを規定内圧の1.3倍まで充てんし、直径1.625 inの丸棒又は同等の径を有するケーブルに対し垂直に付表1に規定する最大静荷重をかける。  
この荷重を解放した後、直ちに最初の荷重負荷ポイントから180度回転した位置に同じ条件で最大静荷重をかける。
- d) **動的試験タイヤの検証** 動的試験終了時に、コード切れ、トレッド欠け、グルーブクラック及びビードセパレーションの要求を満足していることを確認する（カットサンプルでの確認も含む。カットサンプルは、タイヤ断面全体が見られるもので幅約50 mm (2 in) とし、最も悪い部分を示しているものとする。）。ただし、TSO-C62c及びTSO-C62dに基づく動的試験においては、150%荷重の離陸試験を完走してから24時間経過時の内圧が試験開始時の内圧に比べて10%以内であればよい。

単位 mm (in)

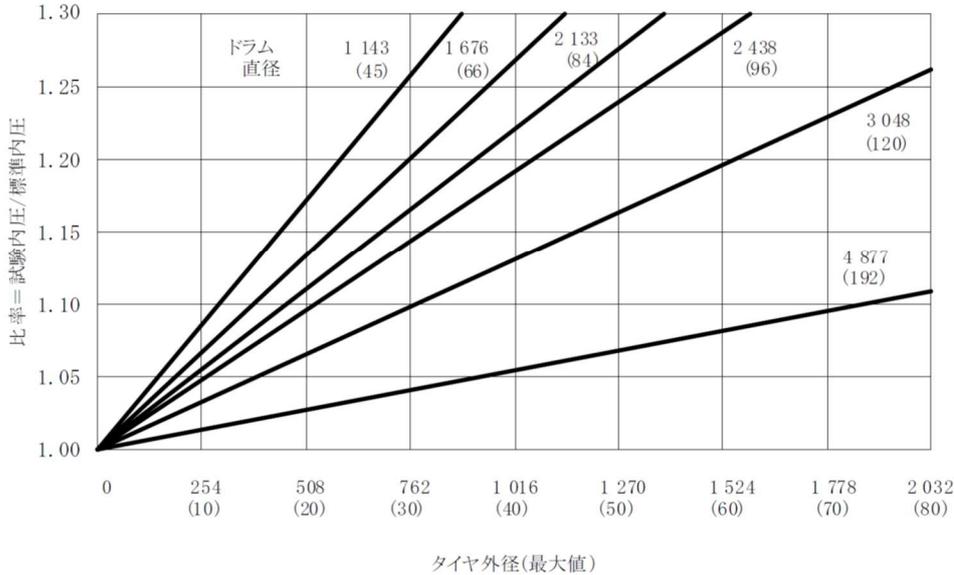


図2—ドラムの曲率による試験内圧の調整図

- e) **ビードセパレーション試験** カットサンプルでビード束又はワイヤーの周りに剥離が認められた場合、そのセパレーションがカットサンプル作成によるものか、動的耐久試験の間に発生したのかを見極めるために、ビード

束の周りを1 in以上剥がす。剥がした部分にセパレーションが認められない場合、ビードワイヤー部は、要求を満たしている。

- f) **動的試験後のタイヤ** 新設計タイヤの場合は、タイヤ断面全体及び各部位が明瞭に分かるように十分にコントラストをつけて断面に垂直に写した写真を提出する。写真は白い無地をバックとし、カットサンプルのビードホール間隔をフランジ間隔と等しくなるようにし、ビード部の下に直尺を置いて画面一杯に写すものとする。この写真を試験結果表に添付し提出する。カットサンプルの写真提出は、動的試験を行ったタイヤ全てに適用する。切断したタイヤの残りは、検査に合格するまで保管しなければならない。

### 3.1.11 再生性可能試験

3.1.10d)の動的試験タイヤの検証時に、リトレッドバフラインの存在の有無を確認する。

### 3.1.12 最大摩耗限度表示試験

最大摩耗限度を赤色のプライを備える方法で示している場合は、3.1.10d)の動的試験タイヤの検証時に、その存在の有無を確認する。

### 3.1.13 リム滑り

リム滑りの試験は、動的試験前に、リム及びタイヤサイド部に基線を引き、そのズレを測定する。動的試験にて最初の5回の試験中にリムベースの滑りがないことを確認する。

### 3.1.14 適合性の検証

適合性の検証はサイズ、材料、寸法、質量、ビード幅、トレッド模様、サイドウォール、空気漏れ、ベンディング数、表示及び製造時の検査項目に関して、本仕様書にタイヤ及び関連社内検査規定書の要求事項が合致していることを確認する。

### 3.1.15 試験結果表

試験結果表は、付表3及び付表4による。

## 3.2 検査

### 3.2.1 検査の分類

検査は次のように分類される。

タイヤは次のいずれかの検査を契約担当官等の定める監督及び検査要領に基づき行う。

- a) 1回目の検査
- b) 2回目以降の検査

### 3.2.2 検査項目・方法及び判定基準

検査の項目・方法及び判定基準は、表5による。

- a) **1回目の検査** 表5による1回目の検査の項目について検査を行う。契約の相手方が初めて納入するとき、又は過去に納入経験があるか認定試験の承認を受けていたもので、製品の性能に著しい影響を及ぼすような材料、部品、設計、加工方法などの変更を行った場合には1回目の検査を適用する。
- b) **2回目以降の検査** 表5による2回目以降の検査の項目について検査を行う。1回目の検査が適用されない場合(国土交通省の装備品等仕様承認済みのものを含む。)は2回目以降の検査を適用する。

なお、変更の範囲が狭く、かつ他の項目に影響を及ぼさないときは、2回目以降の検査に関連する項目を加えて実施する。

### 3.2.3 検査の抜き取り条件

検査の抜き取り条件は次による。

#### a) 高速タイヤの場合 (174 knot 以上の場合)

- 1) 一連の生産数が100本以下の場合、試料の抜き取りは1本とする。
- 2) 一連の生産数が100本を超える場合は、最初の試料の抜き取りはJIS Z 9015-1のなみ検査から行う。ただし、その前の10回以上の検査(当該タイヤ又は類似種類のタイヤ)でロット不合格が発生していないときは、試料の抜き取りをゆるい検査に変えてよい。ゆるい検査でロット不合格が発生した場合はなみ検査に戻す。
- 3) 新設計タイヤの試料の抜き取りを開始する場合、類似種類のタイヤで、その前の10回以上の検査でロット不合格が発生していないときは、ゆるい検査から始めてよい。

4) 試料の抜き取りは、最初に製造された100本のタイヤから1本抜き取り、その後は本数が一定間隔になるようにする。

5) 検査ロットの構成は、同一製造者及び同一種類のものとする。

なお、6か月以上生産を中断し、生産を再開する場合、生産が6か月以上にわたる場合、又は本仕様書により要求された試料の抜き取りを満足しない場合は別ロットとし、そのロットの中から試料を選ぶものとする。

#### 6) 検査後の処理

6.1) 試料が要求された試験に不合格となったロットは、出荷を停止し、そのロットが追加試験されるまで保留し、不合格の原因が分かり是正処置が取られるまで出荷してはならない。

6.2) 追加試験のために選ぶタイヤは、無作為に選ぶものとする。

6.3) 故障原因の解析及び修正処置は、契約担当官等の定める監督及び検査要領に基づき審査して承認を受けるものとする。

#### b) 低速タイヤの場合（174 knot未満の場合）

1) 一連の生産数が50本以下の場合、製造者がこの規定に適合している旨の試験成績表を提出することにより、試験を省略してもよい。

2) 生産数が51本から500本までの場合は、試料の抜き取りはその範囲の中から1本とする。生産数が501本を超える場合は、その後1000本又は端数ごとにそれぞれ1本を無作為に抜き取るものとする。

#### 3) 検査後の処置

3.1) 試料が要求された試験に不合格となったロットは、出荷を停止し、そのロットが追加試験されるまで保留し、不合格の原因が分かり是正処置が取られるまで出荷してはならない。

3.2) 追加試験のために選ぶタイヤは、無作為に選ぶものとする。

3.3) 故障原因の解析及び修正処置は、契約担当官等の定める監督及び検査要領に基づき審査して承認を受けるものとする。

表5－検査項目表

検査項目 (◎ :全数検査項目, ○ :抜取検査)				試験方法	判定基準
検査項目	1回目 の検査	2回目以降の検査			
		低速タイヤ	高速タイヤ		
製品の表示	◎	◎	◎	3.1.1による。	2.6による。
バランス	◎	◎	◎	3.1.4による。	2.4.5及び付表1による。
寸法	○	○	○	3.1.2による。	2.3.3及び付表1による。
質量	○	○	○	3.1.3による。	2.3及び付表1による。
空気漏れ	○	○	○	3.1.8による。	2.4.3による。
破壊圧	○		○	3.1.9による。	2.4.4及び付表1による。
バランスパッチの接着力	○		○	3.1.5による。	2.4.5による。
ビード幅	○	○	○	ノギス又はスケール	2.3.2及び付表1による。
ビードかん合圧	○			3.1.7による。	2.3.7及び付表1による。
モールド溝深さ	○			ゲージ、ノギス又はルーペ	2.3.5及び付表1による。
動的性能	○			3.1.10による。	2.4.6, 付表1及び付表2による。
ベンディング数	○			3.1.14による。	2.3.6による。
耐寒性	○			3.1.6による。	2.4.2による。
再生性	○			3.1.11による。	2.3.10による。
その他の項目	○			付表1及び付表2による。	付表1及び付表2による。
適合性の検証	○	○	○	3.1.14による。	3.1.14による。

#### 4 出荷条件

##### 4.1 個装

個装は、行わない。

##### 4.2 外装

外装は、特に調達要領指定書によって指定する場合を除き、表 6 から調達要領指定書によって指定する。

表 6－外装

番号	外装の種類
1	タイヤコンテナ
2	すかし木箱
3	包装しない

##### 4.2.1 タイヤコンテナ

a) タイヤコンテナに収納する場合は、努めて製造年月日ごとに行う。

なお、タイヤコンテナは、貸し付けるものとし、貸し付け数量及び場所等については、調達要領指定書によって指定する。

b) **包装の表示** 包装の表示は、次の事項を表示する。

- 1) 物品番号
- 2) 品名
- 3) 質量
- 4) 数量
- 5) 容積又は外側寸法
- 6) 製造年月
- 7) 契約相手方の名称又はその略号
- 8) 契約番号又は調達要求番号
- 9) 納入年月

##### 4.2.2 すかし木箱

a) すかし木箱の標準形状は、付図 3 を参考とし、納地までの輸送、使用部隊までの転送及び 4 段までの積み重ねに耐えられる程度のものをなるべく簡易に製作する。

b) 収納個数及び寸法は、付表 6 による。ただし、標準収納個数に満たない端数を生じた場合は、個数に応じてすかし木箱の寸法を加減する。

c) タイヤ開口部に面したすかし木箱両面内側に J I S Z 1 5 1 6 による両面段ボール 1 種以上の段ボールを挿入する。すかし木箱を補強するため、付図 3 を参考とし、外枠を締め付けるために帯鋼を用いる。

d) 包装の表示は、タイヤコンテナの表示による。

##### 4.2.3 包装しない

a) 包装しない場合は、輸送時にタイヤが傷つかないように注意して行う。

b) 製品の表示は、タイヤコンテナの表示による。ただし、調達要領指定書によって指定する場合を除き物品番号及び製造年月日ごとの一部とする。

付表 1 - 航空機用タイヤ個別仕様一覧表

番 号		1	2	
規 格		W 2001-005 D	W 2001-007 D	
No.	要求項目	内 容		
1	サイズ	5.00-5	6.00-6	
2	プライレーティング	4PR	8PR	
3	チューブの有無	TT	TL	
4	トレッド構造	-	-	
5	トレッド模様	R	R	
6	最大静荷重	3.58 kN ( 800 lbf)	10.44 kN ( 2 350 lbf)	
7	標準内圧	210 kPa ( 30 psi)	380 kPa ( 55 psi)	
8	静的アンバランスモメント[最大]	10.6 N・cm ( 15 oz・in)	12.0 N・cm ( 17 oz・in)	
9	ビードかん合圧[最小]	180 kPa ( 25 psi)	180 kPa ( 25 psi)	
10	ビードかん合圧[最大]	270 kPa ( 40 psi)	370 kPa ( 55 psi)	
11	ビード幅[最大]	17.7 mm ( 0.70 in)	22.8 mm ( 0.90 in)	
12	破壊圧[最小]	830 kPa ( 120 psi)	1 520 kPa ( 220 psi)	
13	外径[最小]	346.8 mm ( 13.65 in)	426.8 mm ( 16.80 in)	
14	外径[最大]	360.6 mm ( 14.20 in)	444.5 mm ( 17.50 in)	
15	タイヤ幅[最小]	118.2 mm ( 4.65 in)	149.9 mm ( 5.90 in)	
16	タイヤ幅[最大]	125.7 mm ( 4.95 in)	160.0 mm ( 6.30 in)	
17	ショルダー径[最大]	318.7 mm ( 12.55 in)	392.4 mm ( 15.45 in)	
18	ショルダー幅[最大]	106.6 mm ( 4.20 in)	135.8 mm ( 5.35 in)	
19	モールド溝深さ[最小]	2.80 mm ( 0.11 in)	2.80 mm ( 0.11 in)	
20	タイヤ質量 [最大]	2.26 kg ( 5.0 lb)	4.76 kg ( 10.5 lb)	
21	動的性能	通則 2.4.6 による。	通則 2.4.6 による。	
22	試験速度	-	-	
23	製品の表示	通則 2.6 による。	通則 2.6 による。	
24	追加 Marking	-	-	
25	空気漏れ	-	通則 2.4.3 による。	
26	トレッドパターン	-	-	
27	最大摩耗限度	-	-	
28	カット限界	-	-	
29	再生性	-	-	
参 考	リム	サイズ	5.00-5 AND10578	6.00-6 AND10561
		リム径	127.00 mm ( 5.000 in)	152.40 mm ( 6.000 in)
		フランジ幅	88.90 mm ( 3.500 in)	127.00 mm ( 5.000 in)
		フランジ高さ	19.05 mm ( 0.750 in)	19.05 mm ( 0.750 in)
	参考規格	M I L - T - 5 0 4 1 D 53D917		M I L - T - 5 0 4 1 D
注記	適用機種	T-5 のノーズタイヤ		

付表1－航空機用タイヤ個別仕様一覧表（続き）

番 号		3	4	
規 格		W 2001-008 D	W 2001-009 D	
No.	要求項目	内 容		
1	サイズ	6.50-8	6.50-10	
2	プライレーティング	6PR	6PR	
3	チューブの有無	TT	TL	
4	トレッド構造	-	-	
5	トレッド模様	R	R	
6	最大静荷重	10.25 kN ( 2 300 lbf)	12.36 kN ( 2 770 lbf)	
7	標準内圧	320 kPa ( 47 psi)	410 kPa ( 60 psi)	
8	静的アンバランスメント[最大]	12.0 N・cm ( 17 oz・in)	12.0 N・cm ( 17 oz・in)	
9	ビードかん合圧[最小]	180 kPa ( 25 psi)	180 kPa ( 25 psi)	
10	ビードかん合圧[最大]	320 kPa ( 47 psi)	410 kPa ( 60 psi)	
11	ビード幅[最大]	19.0 mm ( 0.75 in)	22.8 mm ( 0.90 in)	
12	破壊圧[最小]	1 300 kPa ( 188 psi)	1 660 kPa ( 240 psi)	
13	外径[最小]	486.5 mm ( 19.15 in)	542.3 mm ( 21.35 in)	
14	外径[最大]	504.1 mm ( 19.85 in)	561.3 mm ( 22.10 in)	
15	タイヤ幅[最小]	166.4 mm ( 6.55 in)	158.8 mm ( 6.25 in)	
16	タイヤ幅[最大]	176.5 mm ( 6.95 in)	168.9 mm ( 6.65 in)	
17	ショルダー径[最大]	449.5 mm ( 17.70 in)	505.4 mm ( 19.90 in)	
18	ショルダー幅[最大]	149.8 mm ( 5.90 in)	143.5 mm ( 5.65 in)	
19	モールド溝深さ[最小]	2.54 mm ( 0.10 in)	2.80 mm ( 0.11 in)	
20	タイヤ質量 [最大]	6.35 kg ( 14.0 lb)	6.80 kg ( 15.0 lb)	
21	動的性能	通則 2.4.6 による。	通則 2.4.6 による。	
22	試験速度	-	193 km/h ( 104 knot)	
23	製品の表示	通則 2.6 による。	通則 2.6 による。	
24	追加 Marking	-	-	
25	空気漏れ	-	通則 2.4.3 による。	
26	トレッドパターン	-	-	
27	最大摩耗限度	-	-	
28	カット限界	-	-	
29	再生性	-	-	
参考	リム	サイズ	6.50-8	6.50-10 AND10562
		リム径	203.20 mm ( 8.000 in)	254.00 mm ( 10.000 in)
		フランジ幅	139.70 mm ( 5.500 in)	120.65 mm ( 4.750 in)
		フランジ高さ	20.62 mm ( 0.812 in)	20.62 mm ( 0.812 in)
	参考規格		<b>M I L - T - 5 0 4 1 D</b> 53D916	<b>M I L - T - 5 0 4 1 D</b>
注記	適用機種	T-5 のメインタイヤ	TC-90 及び LC-90 のノーズタイヤ	

付表 1 - 航空機用タイヤ個別仕様一覧表 (続き)

番 号		5	6	7	
規 格		W 2001-011 D	W 2001-012 D	W 2001-013 D	
No.	要求項目	内 容			
1	サイズ	8.50-10	8.50-10	12.50-16	
2	プライレーティング	8PR	10PR	12PR	
3	チューブの有無	TL	TL	TL	
4	トレッド構造	-	-	-	
5	トレッド模様	R	R	R	
6	最大静荷重	19.56 kN ( 4 400 lbf)	24.47 kN ( 5 500 lbf)	56.93 kN ( 12 800 lbf)	
7	標準内圧	380 kPa ( 55 psi)	480 kPa ( 70 psi)	520 kPa ( 75 psi)	
8	静的アバランスマーメント[最大]	12.0 N・cm ( 17 oz・in)	12.0 N・cm ( 17 oz・in)	24.7 N・cm ( 35 oz・in)	
9	ビードかん合圧[最小]	180 kPa ( 25 psi)	180 kPa ( 25 psi)	180 kPa ( 25 psi)	
10	ビードかん合圧[最大]	370 kPa ( 55 psi)	480 kPa ( 70 psi)	510 kPa ( 75 psi)	
11	ビード幅[最大]	30.5 mm ( 1.20 in)	34.2 mm ( 1.35 in)	52.0 mm ( 2.05 in)	
12	破壊圧[最小]	1 520 kPa ( 220 psi)	1 930 kPa ( 280 psi)	2 070 kPa ( 300 psi)	
13	外径[最小]	627.4 mm ( 24.70 in)	627.4 mm ( 24.70 in)	948.7 mm ( 37.35 in)	
14	外径[最大]	651.5 mm ( 25.65 in)	651.5 mm ( 25.65 in)	976.6 mm ( 38.45 in)	
15	タイヤ幅[最小]	208.3 mm ( 8.20 in)	208.3 mm ( 8.20 in)	304.8 mm ( 12.00 in)	
16	タイヤ幅[最大]	220.9 mm ( 8.70 in)	220.9 mm ( 8.70 in)	323.8 mm ( 12.75 in)	
17	ショルダー径[最大]	579.1 mm ( 22.80 in)	579.1 mm ( 22.80 in)	873.7 mm ( 34.40 in)	
18	ショルダー幅[最大]	187.9 mm ( 7.40 in)	187.9 mm ( 7.40 in)	275.5 mm ( 10.85 in)	
19	モールド溝深さ[最小]	3.05 mm ( 0.12 in)	3.05 mm ( 0.12 in)	11.43 mm ( 0.45 in)	
20	タイヤ質量 [最大]	11.79 kg ( 26.0 lb)	12.24 kg ( 27.0 lb)	38.00 kg ( 83.8 lb)	
21	動的性能	通則 2.4.6 による。	通則 2.4.6 による。	通則 2.4.6 による。	
22	試験速度	193 km/h ( 104 knot)	193 km/h ( 104 knot)	193 km/h ( 104 knot)	
23	製品の表示	通則 2.6 による。	通則 2.6 による。	通則 2.6 による。	
24	追加 Marking	-	-	-	
25	空気漏れ	通則 2.4.3 による。	通則 2.4.3 による。	通則 2.4.3 による。	
26	トレッドパターン	-	-	-	
27	最大摩耗限度	-	-	-	
28	カット限界	-	-	-	
29	再生性	-	-	-	
参考	リム	サイズ	8.50-10 AND10562	8.50-10 AND10562	12.50-16
		リム径	254.00 mm ( 10.000 in)	254.00 mm ( 10.000 in)	406.40 mm ( 16.000 in)
		フランジ幅	158.75 mm ( 6.250 in)	158.75 mm ( 6.250 in)	254.00 mm ( 10.000 in)
		フランジ高さ	20.62 mm ( 0.812 in)	20.62 mm ( 0.812 in)	31.75 mm ( 1.250 in)
	参考規格	M I L - T - 5 0 4 1 D T S O - 6 2 b	M I L - T - 5 0 4 1 D T S O - 6 2 b	M I L - T - 5 0 4 1 D N A M C - 0 1 - 4 1 0 0 1 T S O - C 6 2 c	
注記	適用機種	TC-90 及び LC-90 のメインタイヤ		YS-11 のメインタイヤ	

付表 1 - 航空機用タイヤ個別仕様一覧表 (続き)

番 号		8	9	
規 格		W 2001-014 D	W 2001-015 D	
No.	要求項目	内 容		
1	サイズ	28×9.00-12	35×10.7-16	
2	プライレーティング	12PR	12PR	
3	チューブの有無	TL	TL	
4	トレッド構造	-	-	
5	トレッド模様	R	R	
6	最大静荷重	36.48 kN ( 8 200 lbf)	51.63 kN ( 11 600 lbf)	
7	標準内圧	620 kPa ( 90 psi)	620 kPa ( 90 psi)	
8	静的アンバランスメント[最大]	3.5 N・cm ( 5 oz・in)	19.0 N・cm ( 27 oz・in)	
9	ビードかん合圧[最小]	180 kPa ( 25 psi)	180 kPa ( 25 psi)	
10	ビードかん合圧[最大]	620 kPa ( 90 psi)	620 kPa ( 90 psi)	
11	ビード幅[最大]	50.8 mm ( 2.00 in)	45.7 mm ( 1.80 in)	
12	破壊圧[最小]	2 490 kPa ( 360 psi)	2 490 kPa ( 360 psi)	
13	外径[最小]	698.5 mm ( 27.50 in)	866.2 mm ( 34.10 in)	
14	外径[最大]	718.8 mm ( 28.30 in)	889.0 mm ( 35.00 in)	
15	タイヤ幅[最小]	226.1 mm ( 8.90 in)	256.6 mm ( 10.10 in)	
16	タイヤ幅[最大]	240.0 mm ( 9.45 in)	275.0 mm ( 10.83 in)	
17	ショルダー径[最大]	643.8 mm ( 25.35 in)	802.6 mm ( 31.60 in)	
18	ショルダー幅[最大]	191.7 mm ( 7.55 in)	231.1 mm ( 9.10 in)	
19	モールド溝深さ[最小]	9.15 mm ( 0.36 in)	7.88 mm ( 0.31 in)	
20	タイヤ質量 [最大]	16.55 kg ( 36.5 lb)	24.49 kg ( 54.0 lb)	
21	動的性能	付表 2 による。	付表 2 による。	
22	試験速度	298 km/h ( 185 mph)	298 km/h ( 185 mph)	
23	製品の表示	通則 2.6 による。	通則 2.6 による。	
24	追加 Marking	-	-	
25	空気漏れ	通則 2.4.3 による。	通則 2.4.3 による。	
26	トレッドパターン	-	-	
27	最大摩耗限度	-	-	
28	カット限界	-	-	
29	再生性	-	-	
参 考	リム	サイズ	28×9.00-12 KHI 21-97474	34×9.9 AND10573
		リム径	304.80 mm ( 12.000 in)	406.40 mm ( 16.000 in)
		フランジ幅	168.28 mm ( 6.625 in)	203.20 mm ( 8.000 in)
		フランジ高さ	19.05 mm ( 0.750 in)	31.75 mm ( 1.250 in)
	参考規格		M I L - T - 5 0 4 1 D KHI 21-97476 (B)	M I L - T - 5 0 4 1 E KHI 21-97475 (B)
注記	適用機種	C-1 のノーズタイヤ	C-1 のメインタイヤ	

付表 1 - 航空機用タイヤ個別仕様一覧表 (続き)

番 号		10	11	
規 格		W 2001-021 D	W 2001-022 D	
No.	要求項目	内 容		
1	サイズ	18×5.5	24×7.7	
2	プライレーティング	14PR	10PR	
3	チューブの有無	TL	TL	
4	トレッド構造	Fabric Tread	-	
5	トレッド模様	R	R	
6	最大静荷重	27.61 kN ( 6 200 lbf)	22.70 kN ( 5 100 lbf)	
7	標準内圧	1 480 kPa ( 215 psi)	590 kPa ( 85 psi)	
8	静的アンバランスメント[最大]	7.1 N・cm ( 10 oz・in)	12.0 N・cm ( 17 oz・in)	
9	ビードかん合圧[最小]	350 kPa ( 50 psi)	180 kPa ( 25 psi)	
10	ビードかん合圧[最大]	1 370 kPa ( 200 psi)	580 kPa ( 85 psi)	
11	ビード幅[最大]	38.1 mm ( 1.50 in)	35.5 mm ( 1.40 in)	
12	破壊圧[最小]	5 200 kPa ( 753 psi)	2 340 kPa ( 340 psi)	
13	外径[最小]	439.5 mm ( 17.30 in)	584.2 mm ( 23.00 in)	
14	外径[最大]	454.6 mm ( 17.90 in)	603.2 mm ( 23.75 in)	
15	タイヤ幅[最小]	135.9 mm ( 5.35 in)	182.9 mm ( 7.20 in)	
16	タイヤ幅[最大]	144.7 mm ( 5.70 in)	194.3 mm ( 7.65 in)	
17	ショルダー径[最大]	411.4 mm ( 16.20 in)	540.5 mm ( 21.28 in)	
18	ショルダー幅[最大]	127.0 mm ( 5.00 in)	171.4 mm ( 6.75 in)	
19	モールド溝深さ[最小]	4.32 mm ( 0.17 in)	8.10 mm ( 0.318 in)	
20	タイヤ質量 [最大]	7.93 kg ( 17.5 lb)	12.80 kg ( 28.2 lb)	
21	動的性能	付表 2 による。	通則 2.4.6 による。	
22	試験速度	443 km/h ( 239 knot)	193 km/h ( 104 knot)	
23	製品の表示	通則 2.6 及び No. 24 による。	通則 2.6 による。	
24	追加 Marking	66D1895 239 knots	-	
25	空気漏れ	通則 2.4.3 による。	通則 2.4.3 による。	
26	トレッドパターン	-	-	
27	最大摩耗限度 [Wear Indicator (Hole 又は Slot) ]	最大摩耗限度を有すること。 要求は次のいずれかによる。 位置・個数：少なくとも 8 個の Hole 又は Slot を 45° を超えない角度をもって等 間隔に設ける。 深さ：モールドスリット深さの 1.25 倍以上 大きさ：Hole min 11.1 mm Dia (7/16 in Dia) Slot min 3.2 mm×11.1 mm (1/8 in×7/16 in)	-	
	[Colored Wear Indicator]	位置：モールドスリット深さの 1.15 倍以上 厚さ：0.51 mm (0.02 in) 以上 幅：最大タイヤ幅の 60 % 倍以上 材質：レッドナイロンコート		
	[プライ枚数]	通則 2.6.1 による。		
28	カット限界	-	-	
29	再生性	-	-	
参考	リム	サイズ	18×5.5 USAF DWG 66D1895	24×7.7
		リム径	203.20 mm ( 8.000 in)	254.00 mm ( 10.000 in)
		フランジ幅	107.95 mm ( 4.250 in)	139.70 mm ( 5.500 in)
		フランジ高さ	22.23 mm ( 0.875 in)	23.01 mm ( 0.906 in)
	参考規格	M I L - T - 5 0 4 1 E USAF DWG 66D1895	M I L - T - 5 0 4 1 D NAMC-01-42001	
注記	適用機種		YS-11 及び YS-11E のノーズ タイヤ	

付表 1 - 航空機用タイヤ個別仕様一覧表 (続き)

番 号		12	13	
規 格		W 2001-023 E	W 2001-032 D	
No.	要求項目	内 容		
1	サイズ	25×6.75	40×14	
2	プライレーティング	18PR	22PR	
3	チューブの有無	TL	TL	
4	トレッド構造	Fabric Tread	-	
5	トレッド模様	R	R	
6	最大静荷重	57.86 kN ( 13 000 lbf)	111.21 kN ( 25 000 lbf)	
7	標準内圧	2 070 kPa ( 300 psi)	1 070 kPa ( 155 psi)	
8	静的アンバランスメント[最大]	12.0 N・cm ( 17 oz・in)	27.5 N・cm ( 39 oz・in)	
9	ビードかん合圧[最小]	350 kPa ( 50 psi)	350 kPa ( 50 psi)	
10	ビードかん合圧[最大]	1 370 kPa ( 200 psi)	1 060 kPa ( 155 psi)	
11	ビード幅[最大]	50.8 mm ( 2.00 in)	78.7 mm ( 3.10 in)	
12	破壊圧[最小]	7 250 kPa ( 1 050 psi)	4 280 kPa ( 620 psi)	
13	外径[最小]	630.0 mm ( 24.80 in)	986.8 mm ( 38.85 in)	
14	外径[最大]	647.7 mm ( 25.50 in)	1 010.9 mm ( 39.80 in)	
15	タイヤ幅[最小]	163.9 mm ( 6.45 in)	336.6 mm ( 13.25 in)	
16	タイヤ幅[最大]	173.9 mm ( 6.85 in)	355.6 mm ( 14.00 in)	
17	ショルダー径[最大]	595.3 mm ( 23.44 in)	891.5 mm ( 35.10 in)	
18	ショルダー幅[最大]	153.1 mm ( 6.03 in)	304.8 mm ( 12.00 in)	
19	モールド溝深さ[最小]	5.34 mm ( 0.21 in)	8.40 mm ( 0.33 in)	
20	タイヤ質量 [最大]	17.23 kg ( 38.0 lb)	58.96 kg ( 130.0 lb)	
21	動的性能	付表 2 による。	通則 2.4.6 による。	
22	試験速度	443 km/h ( 239 knot)	193 km/h ( 104 knot)	
23	製品の表示	通則 2.6 及び No. 24 による。	通則 2.6 による。	
24	追加 Marking	59D502 239 knots	-	
25	空気漏れ	通則 2.4.3 による。	通則 2.4.3 による。	
26	トレッドパターン	Min 3 本 Grooves Rib	-	
27	最大摩耗限度 [Wear Indicator (Hole 又は Slot) ]	最大摩耗限度を有すること。 要求は次のいずれかによる。 位置：センターラインから約 35 mm (13.75 in) 個数：2 列各列 8 個 深さ：モールドスリット深さの 1.25 倍以上 大きさ：Hole min 11.1 mm Dia (7/16 in Dia) Slot min 19.1 mm×4.8 mm (3/4 in×3/16 in)	-	
	[Colored Wear Indicator]	位置：モールドスリット深さの 1.15 倍以上 厚さ：0.51 mm (0.020 in) 以上 幅：最大タイヤ幅の 60 % 以上 材質：色付きでケース本体と区別できるもの。		
	[プライ枚数]	通則 2.6.1 による。		
28	カット限界	-	-	
29	再生性	-	-	
参考	リム	サイズ	25×6.75 AND 10573	40×14
		リム径	355.60 mm ( 14.000 in)	406.4 mm ( 16.000 in)
		フランジ幅	127.00 mm ( 5.000 in)	279.4 mm ( 11.000 in)
		フランジ高さ	25.40 mm ( 1.000 in)	41.28 mm ( 1.625 in)
	参考規格	M I L - T - 5 0 4 1 D USAF DWG 59D502 (J)	M I L - T - 5 0 4 1 E T S O - C 6 2 b T S O - C 6 2 c T R A	
注記	適用機種	US-1A 及び US-2 のノーズタイヤ	US-1A 及び US-2 のメインタイヤ	

付表 1 —航空機用タイヤ個別仕様一覧表 (続き)

番 号		14	15	16	
規 格		W 2001-034 E	W 2001-036 C	W 2001-037 C	
No.	要求項目	内 容			
1	サイズ	30×11.5-14.5	40×14	28×7.7	
2	プライレーティング	24PR	28PR	14PR	
3	チューブの有無	TL	TL	TL	
4	トレッド構造	Reinforced Tread	-	Reinforced Tread	
5	トレッド模様	R	R	R	
6	最大静荷重	111.21 kN ( 25 000 lbf)	149.01 kN ( 33 500 lbf)	48.94 kN ( 11 000 lbf)	
7	標準内圧	1 680 kPa ( 243 psi)	1 370 kPa ( 200 psi)	1 340 kPa ( 195 psi)	
8	静的アンバランスモーメント[最大]	13.3 N・cm ( 19 oz・in)	24.7 N・cm ( 35 oz・in)	12.0 N・cm ( 17 oz・in)	
9	ビードかん合圧[最小]	350 kPa ( 50 psi)	350 kPa ( 50 psi)	350 kPa ( 50 psi)	
10	ビードかん合圧[最大]	1 370 kPa ( 200 psi)	1 370 kPa ( 200 psi)	1 340 kPa ( 195 psi)	
11	ビード幅[最大]	69.8 mm ( 2.75 in)	78.7 mm ( 3.10 in)	44.4 mm ( 1.75 in)	
12	破壊圧[最小]	5 860 kPa ( 850 psi)	5 520 kPa ( 800 psi)	5 380 kPa ( 780 psi)	
13	外径[最小]	-	986.8 mm ( 38.85 in)	675.7 mm ( 26.60 in)	
14	外径[最大]	-	1 010.9 mm ( 39.80 in)	695.9 mm ( 27.40 in)	
15	タイヤ幅[最小]	-	336.6 mm ( 13.25 in)	188.0 mm ( 7.40 in)	
16	タイヤ幅[最大]	-	355.6 mm ( 14.00 in)	199.3 mm ( 7.85 in)	
17	ショルダー径[最大]	-	891.5 mm ( 35.10 in)	632.4 mm ( 24.90 in)	
18	ショルダー幅[最大]	-	304.8 mm ( 12.00 in)	176.5 mm ( 6.95 in)	
19	モールド溝深さ[最小]	6.6 mm ( 0.26 in)	7.62 mm ( 0.30 in)	7.62 mm ( 0.30 in)	
20	タイヤ質量 [最大]	34.02 kg ( 75.0 lb)	60.3 kg ( 133 lb)	18.1 kg ( 40.0 lb)	
21	動的性能	付表 2 による。	付表 2 による。	付表 2 による。	
22	試験速度	389 km/h ( 210 knot)	322 km/h ( 200 mph)	322 km/h ( 200 mph)	
23	製品の表示	通則 2.6 及び No. 24 による	通則 2.6 による。 [カット限界表示は除く]	通則 2.6 による。 [カット限界表示は除く]	
24	追加 Marking	210 knots	-	-	
25	空気漏れ	内圧 : 2 520 kPa (365 psi) 内圧注入後 24 時間放置する。 上記以外は通則 2.4.3 による。	5 %内圧 320 PSI で測定 上記以外は、通則 2.4.3 による。	-	
26	トレッドパターン	Max. 4 本 Grooves Rib 最外溝はセンターラインから 57.2 mm±27.0 mm (2 1/4 in±1 1/16 in)	-	-	
27	最大摩耗限度	-	-	-	
28	カット限界	最外層から下側に カット限界を有すること。 方法は次のいずれかによる。 1) レッドナイフコードによる方法 2) 通則 2.3.9 及び 2.6.2 による 方法	-	-	
29	再生性	-	再生能力を有すること。	再生能力を有すること。	
参 考	Thrown & Grown Dimension				
		Diameter max	787.4 mm ( 31.00 in)	-	
		Cross section width max	300.9 mm ( 11.85 in)	-	
		Shoulder diameter max	699.5 mm ( 27.54 in)	-	
		Shoulder width max	264.1 mm ( 10.40 in)	-	
		備考	Dynamic Test 時の Thrown&Grown		
	リム	サイズ	30×11.5-14.5 USAF DWG 62J4031	40×14	28×7.7
		リム径	368.30 mm ( 14.500 in)	406.40 mm ( 16.000 in)	355.59 mm ( 14.000 in)
		フランジ幅	247.65 mm ( 9.750 in)	279.40 mm ( 11.000 in)	152.40 mm ( 6.000 in)
		フランジ高さ	31.75 mm ( 1.250 in)	41.28 mm ( 1.625 in)	25.40 mm ( 1.000 in)
参考規格		M I L - T - 5 0 4 1 E USAF DWG 62J4031 (EXHIBIT "B") (8 Mar 71)	M I L - T - 5 0 4 1 E LOCKHEED DWG 740292 MS 26563	M I L - T - 5 0 4 1 E LOCKHEED DWG 740044 MS 17838	
注記	適用機種	P-3C, EP-3, UP-3C, UP-3D 及び OP-3C のメインタイヤ	P-3C, EP-3, UP-3C, UP-3D 及び OP-3C のノーブタイヤ		

付表 1 - 航空機用タイヤ個別仕様一覧表 (続き)

番 号		17	18	19	
規 格		W 2001-038 C	W 2001-039 B	W 2001-040 B	
No.	要求項目		内 容		
1	サイズ	12.50-16	18×4.4	22×5.5	
2	ブライレーティング	14PR	10PR	14PR	
3	チューブの有無	TL	TL	TL	
4	トレッド構造	-	Reinforced Tread	Reinforced Tread	
5	トレッド模様	R	R	R	
6	最大静荷重	66.73 kN ( 15 000 lbf)	15.79 kN ( 3 550 lbf)	38.25 kN ( 8 600 lbf)	
7	標準内圧	620 kPa ( 90 psi)	1 270 kPa ( 185 psi)	1 930 kPa ( 280 psi)	
8	静的アンバランスメント[最大]	23.9 N・cm ( 34 oz・in)	3.5 N・cm ( 5 oz・in)	9.1 N・cm ( 13 oz・in)	
9	ビードかん合圧[最小]	180 kPa ( 25 psi)	350 kPa ( 50 psi)	350 kPa ( 50 psi)	
10	ビードかん合圧[最大]	620 kPa ( 90 psi)	1 270 kPa ( 185 psi)	1 370 kPa ( 200 psi)	
11	ビード幅[最大]	53.3 mm ( 2.10 in)	31.7 mm ( 1.25 in)	36.8 mm ( 1.45 in)	
12	破壊圧[最小]	2 490 kPa ( 360 psi)	4 470 kPa ( 647.5 psi)	6 760 kPa ( 980 psi)	
13	外径[最小]	952.5 mm ( 37.50 in)	442.0 mm ( 17.40 in)	547.4 mm ( 21.55 in)	
14	外径[最大]	976.6 mm ( 38.45 in)	454.6 mm ( 17.90 in)	562.6 mm ( 22.15 in)	
15	タイヤ幅[最小]	304.8 mm ( 12.00 in)	105.5 mm ( 4.15 in)	135.9 mm ( 5.35 in)	
16	タイヤ幅[最大]	323.8 mm ( 12.75 in)	113.0 mm ( 4.45 in)	144.7 mm ( 5.70 in)	
17	ショルダー径[最大]	873.7 mm ( 34.40 in)	419.1 mm ( 16.50 in)	541.0 mm ( 21.30 in)	
18	ショルダー幅[最大]	275.5 mm ( 10.85 in)	99.0 mm ( 3.90 in)	125.7 mm ( 4.95 in)	
19	モールド溝深さ[最小]	11.43 mm ( 0.45 in)	4.32 mm ( 0.17 in)	4.83 mm ( 0.19 in)	
20	タイヤ質量 [最大]	40.8 kg ( 90 lb)	4.86 kg	10.40 kg	
21	動的性能	通則 2.4.6 による。	付表 2 による。	付表 2 による。	
22	試験速度	193 km/h ( 104 knot)	322 km/h ( 200 mph)	322 km/h ( 200 mph)	
23	製品の表示	通則 2.6 による。	通則 2.6 による。	通則 2.6 による。	
24	追加 Marking	-	-	-	
25	空気漏れ	通則 2.4.3 による。	通則 2.4.3 による。	通則 2.4.3 による。	
26	トレッドパターン	-	-	-	
27	最大摩耗限度	-	-	-	
28	カット限界	-	通則 2.3.9 及び 2.6.2 による。	通則 2.3.9 及び 2.6.2 による。	
29	再生性	-	-	再生能力を有すること。	
参考	リム	サイズ	12.50-16	18×4.4	22×5.5
		リム径	406.40 mm ( 16.000 in)	254.00 mm ( 10.000 in)	304.80 mm ( 12.000 in)
		フランジ幅	254.00 mm ( 10.000 in)	88.90 mm ( 3.50 in)	107.95 mm ( 4.25 in)
		フランジ高さ	31.75 mm ( 1.250 in)	20.62 mm ( 0.812 in)	22.23 mm ( 0.875 in)
	参考規格		MIL-T-5041E TSO-C62b TRA	MIL-T-5041G	MIL-T-5041G
注記	適用機種	YS-11E のメインタイヤ	T-4 のノーズタイヤ	T-4 のメインタイヤ	

付表 1 —航空機用タイヤ個別仕様一覧表 (続き)

番 号		20	21
規 格		W 2001-041	W 2001-042
No.	要求項目	内 容	
1	サイズ	34.5×9.75-18	22×6.6-10
2	ブライレーティング	26PR	18PR
3	チューブの有無	TL	TL
4	トレッド構造	Reinforced Tread	Reinforced Tread
5	トレッド模様	R	R
6	最大静荷重	133.90 kN ( 30 100 lbf)	47.70 kN ( 10 700 lbf)
7	標準内圧	2 340 kPa ( 340 psi)	1 790 kPa ( 260 psi)
8	静的アンバランスメント[最大]	14.0 N・cm ( 20 oz・in)	7.0 N・cm ( 10 oz・in)
9	ビードかん合圧[最小]	350 kPa ( 50 psi)	350 kPa ( 50 psi)
10	ビードかん合圧[最大]	1 370 kPa ( 200 psi)	1 370 kPa ( 200 psi)
11	ビード幅[最大]	64.8 mm ( 2.55 in)	50.8 mm ( 2.00 in)
12	破壊圧[最小]	8 210 kPa ( 1190 psi)	6 280 kPa ( 910 psi)
13	外径[最小]	856.0 mm ( 33.70 in)	548.7 mm ( 21.60 in)
14	外径[最大]	876.3 mm ( 34.50 in)	563.8 mm ( 22.20 in)
15	タイヤ幅[最小]	232.5 mm ( 9.15 in)	162.6 mm ( 6.40 in)
16	タイヤ幅[最大]	247.6 mm ( 9.75 in)	172.7 mm ( 6.80 in)
17	ショルダー径[最大]	-	-
18	ショルダー幅[最大]	-	-
19	モールド溝深さ[最小]	8.9 mm ( 0.35 in)	5.6 mm ( 0.22 in)
20	タイヤ質量 [最大]	36.60 kg ( 80.7 lb)	11.65 kg ( 25.7 lb)
21	動的性能	付表 2 による。	付表 2 による。
22	試験速度	417 km/h ( 225 knot)	370 km/h ( 200 knot)
23	製品の表示	通則 2.6 及び No. 24 による。	通則 2.6 及び No. 24 による。
24	追加 Marking	トレッド及びカーカスの実数プライ枚数	トレッド及びカーカスの実数プライ枚数
25	空気漏れ	内圧 : 3 520 kPa (510 psi) で測定。 内圧以外は、通則 2.4.3 による。	内圧 : 2 690 kPa (390 psi) で測定。 内圧以外は、通則 2.4.3 による。
26	トレッドパターン	Min. 3本Grooves Rib	Min. 3本Grooves Rib
27	最大摩耗限度	-	-
28	カット限界	通則 2.3.9 及び 2.6.2 による。	通則 2.3.9 及び 2.6.2 による。
29	再生性	再生能力を有すること。	-
30	環境条件	次の条件下の中でも仕様書の要求を満足すること。 1) 動作時 ・ -65° F~160° F (連続) ・ Max 350° F ビードシート温度 (ブレーキ使用時) 2) 非動作時・475° F (4分) ・ 300° F (20分)	次の条件下の中でも仕様書の要求を満足すること。 1) 動作時 ・ -65° F~160° F (連続) ・ Max 350° F ビードシート温度 (ブレーキ使用時) 2) 非動作時・475° F (4分) ・ 300° F (20分)
31	ケーブル損傷と滑走路の障害	次の障害物上で No. 6 で規定する荷重をかけた後、動的試験に耐えること。 障害物 1) 1 3/8 in (34.9 mm) 径のケーブル 2) 角の R が 0.063 in (1.6 R) で高さが 2 in (50.8 mm) の段	次の障害物上で No. 6 で規定する荷重をかけた後、動的試験に耐えること。 障害物 1) 1 3/8 in (34.9 mm) 径のケーブル 2) 角の R が 0.063 in (1.6 R) で高さが 2 in (50.8 mm) の段
32	サービスマイブ	平均 50 フライトの寿命を設計目標とする。	平均 50 フライトの寿命を設計目標とする。
33	信頼性	MTBF が 250 時間以上であること。	MTBF が 250 時間以上であること。
34	整備性	計画外整備の平均所要時間は、0.17 時間以内でなければならない。	計画外整備の平均所要時間は、0.17 時間以内でなければならない。

付表1－航空機用タイヤ個別仕様一覧表（続き）

番 号		20	21	
規 格		W 2001-041	W 2001-042	
No.	要求項目	内 容		
35	力学的特性（シミー解析）	<p>力学的特性は、次のいずれかによる。</p> <p>1) a. 30 100 lbf, 340 psi のタイヤたわみ及び60%たわみにおいて、次の項目につき測定すること。</p> <p>ア. プレキバネ定数 <math>I</math>、ヒステシス</p> <p>ウ. タイヤ路面の引張り及びゆるみ特性</p> <p>b. a 項と同じ条件下で下記につき測定する。</p> <p><math>K_1</math> : 横バネ定数  <math>K_D</math> : 横粘着力減衰係数  <math>C</math> : ヨー係数  <math>C_1</math> : ヨータイヤ時定数  <math>\mu_1</math> : ねじりバネ定数</p> <p>2) 又は、実機タクシ試験による。</p>	<p>力学的特性は、次のいずれかによる。</p> <p>1) 7.5%, 18%, 22.5%, 30%及び37%のタイヤたわみにおいて、次の項目につき測定すること。</p> <p><math>K_1</math> : 横バネ定数  <math>K_D</math> : 横粘着力減衰係数  <math>C</math> : ヨー係数  <math>C_1</math> : ヨータイヤ時定数  <math>\mu_1</math> : ねじりバネ定数</p> <p>2) 又は、実機タクシ試験による。</p>	
	Thrown & Grown Dimension			
36	Diameter max (Grown)	894.0 mm ( 31.20 in)	579.1 mm ( 22.8 in)	
37	Cross section width max (Grown)	259.0 mm ( 10.20 in)	180.3 mm ( 7.1 in)	
38	Diameter max(Thrown after Grown)	914.4 mm ( 36.00 in)	591.8 mm ( 23.3 in)	
39	Radius min(Thrown after Grown)	88.9 mm ( 3.50 in)	63.5 mm ( 2.5 in)	
参考	リム	サイズ	34.5×9.75-18	22×6.6-10
		リム径	457.2 mm ( 18.00 in)	254.0 mm ( 10.00 in)
		フランジ幅	190.5 mm ( 7.50 in)	139.7 mm ( 5.50 in)
		フランジ高さ	31.75 mm ( 1.25 in)	25.4 mm ( 1.00 in)
	参考規格		EC76301A328A657A <b>M I L - T - 5 0 4 1 E</b>	EC76301A328A651A <b>M I L - T - 5 0 4 1 E</b>
注記	適用機種	F-15J メインタイヤ F-15DJ メインタイヤ	F-15J ノーズタイヤ F-15DJ ノーズタイヤ	

付表 2 - 動的試験表 [個別] W 2001-014D

要求 条件	1. 下記の試験を実施し、タイヤの布離れ、トレッド離れ又はビード故障のないこと。							
	2. この仕様表に規定されないことは、通則による。							
	試験の種類	A	B	C	D	E	F	
	試験の回数	45	5	1	100	3	1	
試験の種類		試験方法						
A High Speed Test	The tire shall be landed against a stationary flywheel with a 8 655 pound load. Immediately after load application, accelerate the flywheel(simulated take off)at an average rate of 7.78 ft/s <sup>2</sup> to 160 mph. The tire shall be unlanded after a roll distance of 3 550±200 feet has been covered. The load shall be maintained at 8 655 pounds for the first 12 seconds. The load shall then be decreased linearly to 6 920 pounds with time during the next 18 seconds and then reduced to "0" load at the end of the take off roll.							
B Overload Take off Test	The tire shall be landed against a stationary flywheel with a 8 655 pound load. Immediately after load application, accelerate the flywheel at an average rate of 5.50 ft/s <sup>2</sup> to 185 mph. The tire shall be unlanded after a roll distance of 6 700 ±200 feet has been covered. The load shall be maintained at 8 655 pounds for the first 22 seconds. The load shall then be decreased linearly to 6 920 pounds with time during the next 27 seconds and then reduced to "0" load at the end of the take off roll.							
C Single Engine Take off Test	The tire shall be landed against a stationary flywheel with a 6 750 pounds load. Immediately after load application, accelerate the flywheel at an average rate of 6.70 ft/s <sup>2</sup> to 137 mph and at an average rate of 1.69 ft/s <sup>2</sup> from 137 mph to 160 mph. The tire shall be unlanded after a roll distance of 7 370±200 feet has been covered. The load shall be maintained at 6 750 pounds for the first 10 seconds. The load shall then be decreased linearly to 6 250 pounds with time during the next 20 seconds and then decreased linearly to 6 000 pounds with time during the next 20 seconds. The load shall then be reduced to "0" load at the end of the take off roll. The test shall be performed at the inflation pressure of 80 psi.							
D Low Speed Test	Test cycle identical to the low speed(90-0 mph)dynamic test described in paragraph 4.6.6.1 of specification MIL-T-5041 calculated for a tire load of 8 655 pounds.							
E Taxi Test	The tire shall be landed against a flywheel rotating at a peripheral speed of 35 mph with a 8 655 pound load and then rolled for a distance of 35 000 feet. At the start of each of three cycles, tire test temperature shall be no less than 120 ° F.							
F Rejected Take off Test	The tire shall be landed against a stationary flywheel with a 6 750 pounds load. Immediately after load application, flywheel shall be accelerated linearly to 140 mph for the first 30 seconds, and rotated at 140 mph for 5 seconds, and then decelerated linearly to "0" mph with time during the next 23 seconds. The tire shall be unlanded after a roll distance of 6 470±200 feet has been covered. The load shall be maintained at 6 750 pounds for the first 10 seconds, and decreased linearly to 6 200 pounds with time during the next 24 seconds. The load shall then be increased to 9 900 pounds with time during the next 2 seconds, and then decreased to 8 800 pounds with time during the next 22 seconds. The test shall be performed at the inflation pressure of 80 psi.							
参考規格	M I L - T - 5 0 4 1 E KHI 21-97476 (B)							

参考 付表 2 - 動的試験表 [個別] W 2001-014D

要求条件	1. 下記の試験を実施し、タイヤの布離れ、トレッド離れ又はビード故障のないこと。							
	2. この仕様表に規定されないことは、通則による。							
	試験の種類	A	B	C	D	E	F	
	試験の回数	45	5	1	100	3	1	
	試験の種類	試験方法						
A	高速試験	<p>タイヤを、荷重 8 655 lb で固定ドラムに着陸させる。</p> <p>荷重がかかったら、直ちにドラムを、速度 160 mph まで平均加速度 7.78 ft/s<sup>2</sup> で加速する (シミュレート着陸)。タイヤを、距離 3 550 ft ± 200 ft 走行後、離陸させる。荷重を、最初の 12 秒間 8 655 lb で保持する。</p> <p>次に荷重を、次の 18 秒間で直線的に 6 920 lb に減少させ、さらに、離陸の終わりに零荷重に減少させる。</p>						
B	オーバーロード 離陸試験	<p>タイヤを、荷重 8 655 lb で固定ドラムに着陸させる。</p> <p>荷重がかかったら、直ちにドラムを、速度 185 mph まで平均加速度 5.50 ft/s<sup>2</sup> で加速する。</p> <p>タイヤを、距離 6 700 ft ± 200 ft 走行後、離陸させる。荷重は、最初の 22 秒間 8 655 lb で保持する。</p> <p>次に荷重を、次の 27 秒間で直線的に 6 920 lb に減少させ、さらに、離陸の終わりに零荷重に減少させる。</p>						
C	単発エンジン 離陸試験	<p>タイヤを、荷重 6 750 lb で固定ドラムに着陸させる。</p> <p>荷重がかかったら、直ちにドラムを、速度 137 mph まで平均加速度 6.70 ft/s<sup>2</sup> で加速し、速度 137 mph から 160 mph まで平均加速度 1.69 ft/s<sup>2</sup> で加速する。タイヤを、距離 7 370 ft ± 200 ft 走行後、離陸させる。荷重を、最初の 10 秒間 6 750 lb で保持する。</p> <p>次に荷重を、次の 20 秒間で直線的に 6 250 lb に減少させ、さらに、引き続きの 20 秒間で 6 000 lb に減少させる。その後、離陸の終わりに零荷重に減少させる。試験は、内圧 80 psi で行う。</p>						
D	低速試験	<p>試験サイクルは、荷重 8 655 lb で計算し、通則 3.1.10 項及び付表 2 - 動的試験表 [共通] 項の低速シリーズ条件 (145 km/h から 0 km/h) を満足するものとする。</p>						
E	タクシ試験	<p>タイヤを、荷重 8 655 lb 及び速度 35 mph で回転しているドラムに着陸させ、35 000 ft 走行させる。</p> <p>各サイクルの走行前のタイヤ試験温度は、120 ° F より低くしてはならない。</p>						
F	離陸中止試験	<p>タイヤを、荷重 6 750 lb でドラムに着陸させる。</p> <p>荷重がかかったら、直ちにドラムを、最初の 30 秒間に速度 140 mph まで直線的に加速し、5 秒間 140 mph で回転を続け、さらに、次の 23 秒間で 0 mph まで直線的に減少させる。</p> <p>タイヤを、距離 6 470 ft ± 200 ft 走行後、離陸させる。</p> <p>荷重、最初の 10 秒間で 6 750 lb で保持し、次の 24 秒間に 6 200 lb まで直線的に減少させる。さらに次の 2 秒間に 9 900 lb まで増加させ、引き続き次の 22 秒間に 8 800 lb まで減少させる。</p> <p>試験は、内圧 80 psi で行う。</p>						
	参考規格	<p><b>M I L - T - 5 0 4 1 E</b> KHI 21-97476 (B)</p>						

付表 2 - 動的試験表 [個別] W 2001-015D

要求 条件	1. 下記の試験を実施し、タイヤの布離れ、トレッド離れ又はビード故障のないこと。								
	2. この仕様表に規定されないことは、通則による。								
	試験の種類	A	B	C	D	E	F	G	
	試験の回数	40	10	5	1	100	3	1	
試験の種類		試験方法							
A High Speed Test		<p>The tire shall be landed against a stationary flywheel with a 11 600 pound load. Immediately after load application, accelerate the flywheel(simulated take off)at an average rate of 7.78 ft/s<sup>2</sup> to 160 mph.</p> <p>The tire shall be unlanded after a roll distance of 3 550±200 feet has been covered.</p> <p>The load shall be maintained at 11 600 lbs for the first 12 seconds.</p> <p>The load shall then be decreased linearly to 9 300 pounds with time during the next 18 seconds and then be reduced to "0" load at the end of the take off roll.</p>							
B Taxi Take off Test		<p>The tire shall be taxied on the flywheel for 10 000 feet at 35 mph with a 9 850 pound load. Stop the flywheel, keeping the tire fully loaded. Then accelerate the flywheel (simulated take off )at an average rate of 7.78 ft/s<sup>2</sup> to 160 mph. The tire shall be unlanded after a roll distance of 3 550±200 feet has been covered.</p> <p>The load shall be maintained at 9 850 pounds for the first 12 seconds. The load shall then be decreased linearly to 8 000 pounds with time during the next 18 seconds and then reduced to "0" load at the end of the take off roll. The tire shall be so inflated that the tire vertical deflection at 9 850 pounds may be 40 %.</p>							
C Overload Take off Test		<p>The tire shall be landed against a stationary flywheel with a 11 600 pound load. Immediately after load application, accelerate the flywheel at an average rate of 5.50 ft/s<sup>2</sup> to 185 mph. The tire shall be unlanded after a roll distance of 6 700±200 feet has been covered. The load shall be maintained at 11 600 pounds for the first 22 seconds. The load shall then be decreased linearly to 9 300 pounds with time during the next 27 seconds and then be reduced to "0" load at the end of the take off roll.</p>							
D Single Engine Take off Test		<p>The tire shall be landed against a stationary flywheel with a 10 700 pound load. Immediately after load application, accelerate the flywheel at an average rate of 6.70ft/s<sup>2</sup> to 137 mph and at an average rate of 1.69 ft/s<sup>2</sup> from 137 mph to 160 mph. The tire shall be unlanded after a roll distance of 7 370 ±200 feet has been covered. The load shall be maintained at 10 700 pounds for the first 10 seconds. The load shall then be decreased linearly to 10 000 pounds with time during the next 20 seconds and then decreased linearly to 9 750 pounds with time during the next 20 seconds. The load shall then be reduced to "0" load at the end of the take off roll. The test shall be performed at the inflation pressure of 82 psi.</p>							
E Low Speed Test		<p>Test cycle identical to the low speed (90-0 mph) dynamic test described in paragraphs 4.6.6.1 of specification MIL-T-5041 calculated for a tire load of 11 600 pounds.</p>							
F Taxi Test		<p>The tire shall be landed against a flywheel rotating at a peripheral speed of 35 mph with a 11 600 pound load and then rolled for a distance of 35 000 feet. At the start of each of three cycles, tire test temperature shall be no less than 120° F.</p>							

付表 2 - 動的試験表 [個別] (続き) W 2001-015D

試験の種類	試験方法
G Rejected Take off Test	The tire shall be landed against a stationary flywheel with a 10 700 pound load. Immediately after load application, the flywheel shall be accelerated linearly to 140 mph for the first 30 seconds, and rotated at 140 mph for 5 seconds, and then decelerate linearly to 0 mph with time during the next 23 seconds . The tire shall be unlanded after a roll distance of 6 470± 200 feet has been covered. The load shall be maintained at 10 700 pounds for the first 10 seconds, and decreased linearly to 9 900 pounds with time during the next 24 seconds. The load shall then be increased to 11 900 pounds with time during the next 2 seconds, and then decreased to 10 200 pounds with time during the next 22 seconds. The test shall be performed at the inflation pressure of 82 psi.
参考規格	M I L - T - 5 0 4 1 E KHI 21-97475 (B)

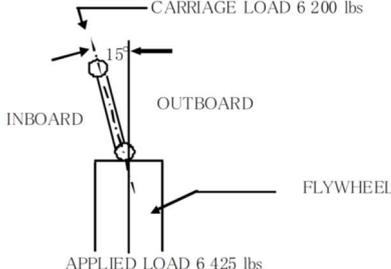
参考 付表2－動的試験表〔個別〕 W 2001-015D

要求条件	1. 下記の試験を実施し、タイヤの布離れ、トレッド離れ又はビード故障のないこと。								
	2. この仕様表に規定されないことは、通則による。								
	試験の種類	A	B	C	D	E	F	G	
	試験の回数	40	10	5	1	100	3	1	
試験の種類		試験方法							
A	高速試験	<p>タイヤを荷重 11 600 lb で固定ドラムに着陸させる。荷重がかかったら、直ちにドラムを平均加速度 7.78 ft/s<sup>2</sup> で 160 mph まで加速する（シミュレート離陸）。タイヤを、距離 3 550 ft±200 ft 走行後、離陸させる。</p> <p>荷重を最初の 12 秒間 11 600 lb で保持する。次に荷重を、次の 18 秒間に 9 300 lb まで直線的に減少させ、引き続き離陸の終わりに零荷重に減少させる。</p>							
B	タクシ離陸試験	<p>タイヤを、荷重 9 850 lb 及び速度 35 mph で 10 000 ft ドラム上でタクシ走行させる。タイヤに全荷重をかけたまま、ドラムを止める。次にドラムを、平均加速度 7.78 ft/s<sup>2</sup> で 160 mph まで加速する（シミュレート離陸）。タイヤを、3 550 ft±200 ft 走行後、離陸させる。荷重を最初の 12 秒間 9 850 lb で保持する。次に荷重を、次の 18 秒間に 8 000 lb まで直線的に減少させて、引き続き離陸の終わりに零荷重に減少させる。タイヤを、荷重 9 850 lb で縦たわみが 40 % となるように内圧を調整する。</p>							
C	オーバーロード 離陸試験	<p>タイヤを、荷重 11 600 lb でドラムに着陸させる。荷重がかかったら、直ちにドラムを、平均加速度 5.50 ft/s<sup>2</sup> で 185 mph まで加速する。タイヤを、距離 6 700 ft±200 ft 走行後、離陸させる。荷重を、最初の 22 秒間 11 600 lb で保持する。次に荷重を、次の 27 秒間に 9 300 lb まで直線的に減少させ、引き続き離陸の終りに零荷重に減少させる。</p>							
D	単発エンジン	<p>タイヤを、固定ドラムに荷重 10 700 lb で着陸させる。荷重がかかったら、直ちにドラムを、137 mph まで平均加速度 6.70 ft/s<sup>2</sup> で加速し、速度 137 mph から 160 mph まで平均加速度 1.69 ft/s<sup>2</sup> で加速する。タイヤを、距離 7 370 ft±200 ft 走行後、離陸させる。</p> <p>荷重を、最初の 10 秒間 10 700 lb で保持する。次に荷重を、次の 20 秒間に直線的に 10 000 lb まで減少し、引き続き次の 20 秒間に直線的に 9 750 lb まで減少する。さらに、荷重を離陸の終わりに零荷重とする。</p> <p>試験は、内圧 82 psi で行う。</p>							
E	低速試験	<p>試験サイクルは、荷重 11 600 lb で計算し、通則 3.1.10 項及び付表 2－動的試験表〔共通〕項の低速シリーズ条件（145 km/h から 0 km/h）を満足するものとする。</p>							
F	タクシ試験	<p>タイヤを荷重 11 600 lb 及び速度 35 mph で回転しているドラムに着陸させ、35 000 ft 走行させる。各サイクルの走行前のタイヤの試験温度は、120 ° F より低くしてはならない。</p>							
G	離陸中止試験	<p>タイヤを、荷重 10 700 lb で固定ドラムに着陸させる。荷重がかかったら、直ちにドラムを、最初の 30 秒間に直線的に 140 mph まで加速し、140 mph で 5 秒間回転を続け、さらに、次の 23 秒間で直線的に速度 0 mph まで減速する。タイヤを、距離 6 470 ft±200 ft 走行後、離陸させる。</p> <p>荷重を、最初の 10 秒間 10 700 lb で保持し、次の 24 秒間に 9 900 lb まで直線的に減少する。引き続き荷重を、次の 2 秒間に 11 900 lb まで増加し、さらに、次の 22 秒間に 10 200 lb まで減少する。</p> <p>試験は、内圧 82 psi で行う。</p>							
参考規格		<p>M I L - T - 5 0 4 1 E</p> <p>KHI 21-97475 (B)</p>							

付表 2 - 動的試験表 [個別] W 2001-021D

要求条件	1. 下記の試験を実施し、タイヤの布離れ、トレッド離れ又はビード故障のないこと。				
	2. この仕様表に規定されないことは、通則による。				
	試験の種類	A	B	C	
試験の回数	25	25	1	2	30
試験の種類	試験方法				
A Take off Test	<p>The tire shall be taxied on the flywheel for 13 500 feet at 40 mph with a 6 200 pound load.            Stop the flywheel keeping the tire fully loaded.            Then accelerate the flywheel (simulated take off) at an average rate of 9 ft/s<sup>2</sup> to 275 mph.            The tire shall be unlanded after a roll distance of 9 050 ± 200 ft. has been covered. The load shall be maintained at 6 200 pounds for the first 10 seconds during the take off roll. The load shall then be decreased with time during the next 30 seconds to 4 800 pounds and then reduced to "0" load at the end of the take off roll.</p>				
B Landing Test	<p>The tire shall be landed against the flywheel rotating at a speed of 190 mph with an average deceleration rate of 8.5 ft/s<sup>2</sup> from 190 to 40 mph.            The load shall be increased linearly during the initial 3 to 4 seconds after landing to 5 500 pounds and maintained at that value until the tire has decelerated to 40 mph. The tire shall continue to roll until a landing roll distance of 4 350 ± 200 ft has been covered in approximately 26 seconds.            The tire shall then be taxied at 40 mph for 13 500 ft at load of 3 900 pounds.</p>				
C Taxi and Camber Test	<p>The flywheel shall be accelerated to 40 mph and maintained at this speed throughout the test.            The tire shall be landed against the flywheel in a position of 15° camber. The load shall be increased linearly to values shown in view "A" below in the first 11/2 seconds and remain at this load until a roll distance of 2 300 ft has been covered.            There shall be 30 of the above cycles completed at 15° camber outboard and 30 cycles of 15° camber inboard.</p> <div style="text-align: center;"> </div>				
参考規格	M I L - T - 5 0 4 1 E USAF DWG 66D1895				

参考 付表 2 ー動的試験表 [個別] W 2001-021D

要求条件	1. 下記の試験を実施し、タイヤの布離れ、トレッド離れ又はビード故障のないこと。 2. この仕様表に規定されないことは、通則による。				
	試験の種類	A	B	C	
	試験の回数	25	25	1	2
試験の種類		試験方法			
A 離陸試験	<p>タイヤを、速度 40 mph 及び荷重 6 200 lb で距離 13 500 ft タクシ走行させる。全荷重をタイヤにかけたまま、ドラムを停止させる。次に速度 275 mph まで平均速度 9 ft/s<sup>2</sup> でドラムを加速する (シミュレート離陸)。タイヤを、9 050 ft±200 ft 走行後、離陸させる。</p> <p>荷重を、離陸時に最初の 10 秒間 6 200 lb で保持する。次に荷重を、次の 30 秒間に 4 800 lb まで減少させ、さらに、離陸の終わりに零荷重に減少させる。</p>				
B 着陸試験	<p>タイヤを、速度 190 mph で回転しているドラムに着陸させ、平均減速度 8.5 ft/s<sup>2</sup> で 190 mph から 40 mph に速度を減少させる。荷重を、着陸後最初の 3 秒ないし 4 秒間に 5 500 lb まで直線的に増加し、速度が 40 mph に減速するまで、この値を保持する。</p> <p>タイヤを、約 26 秒間距離 4 350 ft±200 ft で走行するまで回転し続ける。次にタイヤを、荷重 3 900 lb 及び速度 40 mph で距離 13 500 ft 走行させる。</p>				
C キャンバー付きタクシ試験	<p>ドラムを、40 mph まで加速し、試験終了までこの速度を保持する。タイヤを、ドラムに 15° 傾けて着陸させる。荷重を、最初の 1.5 秒以内に、<b>図 1</b> に示す値まで直線的に増加させ、距離 2 300 ft 走行するまでこの荷重を保持する。アウトボード 15° キャンバー角度で 30 回終了した後、インボード 15° キャンバー角度で 30 回の試験を行う。</p> <div style="text-align: center;">  <p>図 1 ーキャンバー付きタクシ試験</p> </div>				
参考規格	<p>M I L - T - 5 0 4 1 E USAF DWG 66D1895</p>				

付表 2 ー動的試験表 [個別] W 2001-023E

要求条件	1. 下記の試験を実施し、タイヤの布離れ、トレッド離れ又はビード故障のないこと。				
	2. この仕様表に規定されないことは、通則による。				
	試験の種類	A	B	C-1	C-2
	試験の回数	25	25	30	30
試験の種類		試験方法			
A	離陸試験	<p>タイヤを、荷重 13 000 lb 及び速度 40 mph で、距離 13 500 ft ドラム上でタクシ走行させる。</p> <p>全荷重をかけたままドラムを停止し、次に速度 275 mph まで平均加速度 9 ft/s<sup>2</sup> で加速する (シミュレート離陸)。タイヤを、距離 9 100 ft 走行後、離陸させる。</p> <p>荷重を、離陸時に最初の 10 秒間 13 000 lb で保持する。</p> <p>次に荷重を、次の 29 秒ないし 30 秒間に 10 500 lb まで直線的に減少させ、さらに、離陸の終わりに零荷重になるよう直接的に減少させる。</p>			
B	着陸試験	<p>タイヤを、速度 190 mph で回転しているドラムに着陸させ、平均減速度 8.5 ft/s<sup>2</sup> で、190 mph から 40 mph に減速させる。</p> <p>荷重を、着陸後最初の 3 秒ないし 4 秒間に 7 500 lb まで直線的に増加し、距離 4 350 ft に達するまで荷重 7 500 lb で走行させる。</p> <p>次にタイヤを、荷重 7 500 lb 及び速度 40 mph で距離 13 500 ft 走行させる。</p>			
C-1	キャンバー付 タクシ試験 (アウトボード)	<p>ドラムを、40 mph に加速し、試験終了までこの速度を保持する。タイヤを、アウトボードで 11.5 ° のキャンバー角度をつけてドラムに着陸させる。</p> <p>荷重を、最初の 1 秒ないし 1.5 秒間に直接的に 9 000 lb まで増加させる。さらに、荷重を着陸後 2 秒ないし 3.5 秒以内に 15 300 lb まで増加させ、距離 2 300 ft 走行するまでこの荷重を保持する。</p>			
C-2	キャンバー付 タクシ試験 (インボード)	<p>ドラムを、40 mph に加速し、試験終了までこの速度を保持する。タイヤを、インボードで 15 ° のキャンバー角度をつけてドラムに着陸させる。</p> <p>荷重を、最初の 2.5 秒ないし 3 秒間に、直接的に 3 500 lb まで増加させる。さらに、荷重を着陸後 4.5 秒ないし 5 秒以内に 11 900 lb まで増加させ、距離 2 300 ft 走行するまでこの荷重を保持する。</p>			
	参考規格	<p><b>M I L - T - 5 0 4 1 D</b> USAF DWG 59D502 (J)</p>			

付表 2 ー動的試験表 [個別] W 2001-034E

要求条件	1. 下記の試験を実施し、タイヤの布離れ、トレッド離れ又はビード故障のないこと。								
	2. この仕様表に規定されないことは、通則による。								
試験の種類	A	B	C	D	E	F <sub>1</sub>	F <sub>2</sub>	F <sub>3</sub>	
試験の回数	23	1	1	25	3	25	20	5	
試験の種類	試験方法								
-	<p>The following requirements supersede the dynamic test requirements of MIL-T-5041, however the criteria specified therein for inspection of the test article after test shall be met.</p> <p>With the tire inflated to give a measured deflection equal to the deflection measured on a flat Plate when loaded with a static load of 25 000 pounds and inflated to 243 psi (except during test B when the inflation shall give a measured 32 % deflection when loaded with a static load of 26 200 pounds) each of six tires shall satisfactorily withstand 23 cycles of test A, 1 cycle of test B, 1 cycle of test C, 25 cycles of test D, 3 cycles of test E and 1 cycle of test F as noted below and in the sequence enumerated without evidence of failure. Photographic proof of envelope compliance (Paragraph 3.13) shall be obtained; (a) prior to start of test, but after tire has been inflated to rated pressure for 24 hours; (b) after 5 cycles of test A, (c) after each 10 cycles of test thereafter ; (d) after completion of testing. During this test the tires shall show no evidence of slippage that would damage the air seal between the tire and rim.</p>								
A	<p>The tire shall be taxied on a flywheel for 9 000 feet at 30 knots and 25 000<sup>+200</sup><sub>0</sub> pounds load.</p> <p>Upon completion of the taxi roll, the flywheel shall immediately begin accelerating and the loading shall be varied to obtain a take-off in accordance with Figure 4-1.</p>								
B	<p>With the tire inflated to give a measured deflection of 32 % the tire shall be taxied on a flywheel for 9 000 feet at 30 knots and 26 200<sup>+200</sup><sub>0</sub> pounds load. Upon completion of the taxi roll the flywheel shall immediately begin accelerating and the load shall be varied to obtain a take-off in accordance with Figure 4-2.</p>								
C	<p>The tire shall be taxied on a flywheel for 9 000 feet at 30 knots and 25 000<sup>+200</sup><sub>0</sub> pounds load.</p> <p>Upon completion of the taxi roll and flywheel shall immediately begin accelerating and the load shall be varied to obtain a take-off in accordance with Figure 4-3.</p>								
D	<p>With the tire inflated to the same pressure used for test A and C, the tire shall be landed against a flywheel rotating with a peripheral speed shown in Figure 4-4 as the landing speed. The flywheel speed and the tire loading shall be controlled to produce a landing as shown in Figure 4-4.</p> <p>When the speed has decreased to 40 knots this speed shall be maintained to taxi the tire for 9 000 feet with a load of 21900<sup>+200</sup><sub>0</sub> pounds. After completing the taxi of 9 000 feet the flywheel shall be stopped and the load shall be maintained on the tire for a minimum of fifteen (15) minutes.</p>								
E	<p>The tire shall be taxied on a flywheel for 25 000 feet at 30 knots and a load of 25 000<sup>+200</sup><sub>0</sub> pounds. After completing the taxi the flywheel shall be stopped and the load shall be maintained on the tire for minimum of fifteen (15) minutes.</p>								

付表 2 - 動的試験表 [個別] (続き) W 2001-034E

試験の種類	試験方法
F	<p>One cycle of Test F shall consist of 25 cycles of F<sub>1</sub>, 20 cycles of F<sub>2</sub> and 5 cycles of F<sub>3</sub>.</p> <p>This test shall consist of taxi at 30 knots with the tire loaded in a manner to duplicate the loading obtained during a, 25 G turn. The distance, vertical and side loads shall be as specified for each condition. The loading may be accomplished by rolling the wheel at a camber or yaw angle relative to the dynamometer, however, verification of the specified loading is required.</p>
F <sub>1</sub>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Land tire on flywheel with a preselected camber or yaw angle which will give the required loading.</li> <li>2. Increase the loading until the tire is loaded with a radial load (in the wheel p lane) of 29 580 pounds and a side load (perpendicular to the wheel plane) of 7 400 pounds acting in board (14° ). Maintain this load for the remainder of the cycle.</li> <li>3. Un land the tire when a distance of 800 feet has completed with full load.</li> </ol>
F <sub>2</sub>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Land tire on flywheel with a preselected camber or yaw angle which will give the requied loading.</li> <li>2. Increase the loading until the tire is loaded with a radial load of 20 420 pounds and a side load of 5 100 pounds actin g outboard.</li> <li>3. Un land the tire when a distance of 800 feet has been completed with a full load.</li> </ol>
F <sub>3</sub>	Same as F <sub>1</sub> except with side load acting outboard.
参考規格	<p><b>M I L - T - 5 0 4 1 E</b> USAF DWG 62J4031 (EXHIBIT "B") (8 Mar 71)</p>

参考 付表2－動的試験表 [個別] W 2001-034E

要求条件	1. 下記の試験を実施し、タイヤの布離れ、トレッド離れ又はビード故障のないこと。									
	2. この仕様表に規定されないことは、通則による。									
	試験の種類	A	B	C	D	E	F <sub>1</sub>	F <sub>2</sub>	F <sub>3</sub>	
	試験の回数	23	1	1	25	3	25	20	5	
試験の種類		試験方法								
-		この要求条件は、通則 3.1.10 及び付表2－動的試験表 [共通] に代わって行うものである。静荷重 25 000 lb 及び内圧 243 psi (ただし、試験 B は内圧が静荷重 26 200 lb で実測たわみ 32 % を与えるように設定する。) で平板上にて測定したたわみに等しい実測たわみを得られるように内圧を調整した 6 本のタイヤを使用する。それぞれのタイヤが試験 A の 23 サイクル、B の 1 サイクル、C の 1 サイクル、D の 25 サイクル、E の 3 サイクル及び F のサイクル順序で行われ、何らの欠陥なしにこの試験に耐えなければならない。外形プロファイルの証明写真 (USAF DWG 62J4031 EXHIBIT "B" 3.13 章) は、(a) 試験開始前で、かつ、タイヤを 24 時間標準内圧で充てんした後、(b) 試験 A の 5 サイクルを終了後、(c) その後、試験の各 10 サイクルごと、(d) 試験終了後を必要とする。この試験中、タイヤとリムの間の気密を損なうような滑りの痕跡があってはならない。								
A 離陸試験		タイヤを、速度 30 knot 及び荷重 25 000 <sup>+200</sup> lb で距離 9 000 ft ドラム上でタクシ走行する。タクシ走行後、ドラムを直ちに加速する。又、荷重を 4-1 図 (USAF DWG 62J4031 EXHIBIT "B" による。) に適合するように調整する。								
B オーバーロード 離陸試験		実測たわみ 32 % となるように充てんされたタイヤを使い、そのタイヤを速度 30 knot 及び荷重 26 200 <sup>+200</sup> lb で 9 000 ft タクシ走行する。タクシ走行終了後、ドラムを直ちに加速する。又、荷重を 4-2 図 (USAF DWG 62J4031 EXHIBIT "B" による。) に適合するように調整する。								
C 高温・高地離陸 試験		タイヤを、速度 30 knot 及び荷重 25 000 lb で 9 000ft タクシ走行する。タクシ走行後、ドラムを直ちに加速する。又荷重を、4-3 図 (USAF DWG 62J4031 EXHIBIT "B" による。) に適合するように調整する。								
D 着陸試験		試験 A 及び試験 C と同じ内圧で充てんしたタイヤを使い、着陸速度を 4-4 図 (USAF DWG 62J4031 EXHIBIT "B" による。) に示した周速度で回転しているドラムに着陸させる。速度及び荷重を、4-4 図に示した着陸を行うように調整する。速度が 40 knot に減少した時、この速度を保持して荷重 21 900 <sup>+200</sup> lb で 9 000 ft のタクシ走行終了後、ドラムを停止する。荷重は、少なくとも 15 分間タイヤにかけたままとする。								
E タクシ試験		タイヤを、速度 30 knot 及び荷重 25 000 <sup>+200</sup> lb で 25 000 ft タクシ走行させ、ドラムを停止する。荷重は少なくとも 15 分間タイヤにかけたままとする。								
F ヨー又はキャンバー 試験		試験 F は、25 サイクルの F <sub>1</sub> 、20 サイクルの F <sub>2</sub> 及び 5 サイクルの F <sub>3</sub> とする。この試験は、0.25 G 旋回で得られる荷重の 2 倍となるように設定し、その荷重をかけたタイヤで速度 30 knot のタクシ走行を行う。距離、縦荷重及び横荷重は、各々の条件に規定されたとおりとする。荷重は、動的試験機でヨー又はキャンバーをつけて、ドラムを回転することにより得てもよい。しかし、荷重は規定どおりとする。								

参考 付表 2 - 動的試験表 [個別] (続き) W 2001-034E

試験の種類	試験方法
F <sub>1</sub>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 要求荷重になるようにあらかじめ設定したヨー又はキャンバー角度でドラムにタイヤを着陸させる。</li> <li>2. タイヤが縦荷重 (リムの回転面に平行な方向) で 29 580 lb 及びインボード 14 ° で作用する横荷重 (リムの回転面に垂直な方向) 7 400 lb を受けるまで荷重を増加し、その後はこの荷重を保持する。</li> <li>3. 全荷重で距離 800 ft を走行後、タイヤを離陸させる。</li> </ol>
F <sub>2</sub>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 要求荷重になるようあらかじめ設定したキャンバー又はヨー角度でドラムにタイヤを着陸させる。</li> <li>2. タイヤが縦荷重で 20 420 lb 及びアウトボードで横荷重 5 100 lb を受けるまで荷重を増加する。</li> <li>3. 全荷重で距離 800 ft を走行後、タイヤを離陸させる。</li> </ol>
F <sub>3</sub>	荷重がアウトボードで受ける横荷重であること以外は F <sub>1</sub> と同じ。
参考規格	<p><b>M I L - T - 5 0 4 1 E</b></p> <p>USAF DWG 62J4031 (EXHIBIT "B") (8 Mar 71)</p>

付表 2 - 動的試験表 [個別] W 2001-036C

要求 条件	1. 下記の試験を実施し、タイヤに破損のないことを確認後、水圧試験を実施する。		
	2. この仕様表に規定されないことは、通則による。		
	試験の種類	A	B
	試験の回数	50	100
試験の種類		試験方法	
Dynamic test	A High speed test	<p>The tire shall be landed against a fly wheel rotating at a peripheral speed of 200 mph(174 knot) .</p> <p>The fly wheel speed shall then be decreased until a roll distance of 9 000 feet has been covered, at which time the tire shall be unlanded.</p> <p>The average deceleration rate shall be 4.5 ft/s<sup>2</sup> between 200 and 100 mph, and is unspecified below 100 mph.</p> <p>The tire load shall be increased from 0 to 10 000 lbs in 2 to 4 seconds after landing, and then further increased linearly with time to the rated load in 49 to 54 seconds after landing.</p> <p>The load shall then be maintained at rated until the tire is unlanded.</p> <p>The tire deflection at rated load on fly wheel shall be the same as obtained with the rated load and inflation pressure on a flat plate.</p>	
	B Low speed test	<p>The test cycle shall be identical to the low speed (90 to 0 mph) dynamic test described in specification <b>MIL-T-5041</b>.</p> <p>The tire deflection at rated load on the fly wheel shall be the same as obtained with the rated load and inflation pressure on a flat plate.</p>	
Burst test		<p>Following the above dynamic tests the same tire shall be subjected to a hydrostatic burst test.</p> <p>The pressure shall be increased until the tire fails and failing pressure reported in the qualification test report.</p>	
参考規格		<p><b>M I L - T - 5 0 4 1 E</b></p> <p>LOCKHEED DWG 740292</p> <p>MS 26563</p>	

参考 付表 2 - 動的試験表 [個別] W 2001-036C

要求条件	1. 下記の試験を実施し、タイヤに破損のないことを確認後、水圧試験を実施する。		
	2. この仕様表に規定されないことは、通則による。		
	試験の種類	A	B
	試験の回数	50	100
試験の種類		試験方法	
動的試験	A 高速試験	<p>200 mph (174 kt) の周速度で回転しているフライホイールにタイヤを接地させる。その後、減速しながら、9 000 ft 走行し、タイヤをフライホイールから離す。速度が、200 mph~100 mphの間では、平均減速度を 4.5 ft/s<sup>2</sup> で走行するものとし、100 mph 以下の速度では平均減速度を規定しない。タイヤの荷重は、接地後 2 秒~4 秒で 10 000 lbs に増加する。</p> <p>次に接地後 49 秒~54 秒の間に、標準荷重 33 500 lbs まで直線的に増加させる。その後、タイヤをフライホイールから離すまで、標準荷重を維持する。</p> <p>試験時フライホイール上での標準荷重時のたわみは、平板上での標準内圧及び標準荷重に置けるたわみと同一になるようにする。</p>	
	B 低速試験	<p>試験は、標準荷重 33 500 lbs で計算し、通則 3.1.10 項及び付表 2 - 動的試験表 [共通] 項の低速シリーズ条件 (90 mph~0 mph) を満足するものとする。フライホイール上でのたわみは、試験 A と同一方法で実施する。</p>	
破壊圧試験		<p>動的試験終了後のタイヤで、破壊圧試験を実施する。タイヤが破壊するまで水圧をかけ、破壊圧力を試験結果として報告する。</p>	
参考規格		<p>M I L - T - 5 0 4 1 E LOCKHEED DWG 740292 MS 26563</p>	

付表 2 - 動的試験表 [個別] W 2001-037C

1. 下記の試験を実施し、タイヤに破損のないことを確認後、水圧試験を実施する。			
2. この仕様表に規定されないことは、通則による。			
試験の種類	A	B	
試験の回数	50	100	
試験の種類		試験方法	
Dynamic test	A High speed test	<p>The tire shall be landed against a fly wheel rotating at a peripheral speed of 200 mph(174 knot).</p> <p>The fly wheel speed shall then be decreased until a roll distance of 9 000 feet has been covered, at which time the tire shall be un landed.</p> <p>The average deceleration rate shall be 4.5 ft/s<sup>2</sup> between 200 and 100 mph, and is unspecified below 100 mph.</p> <p>The tire load shall be increased to 10 000 lbs in 2 to 4 seconds after landing, and then further increased linearly with time to a value of 11 000 lbs in 49 to 54 seconds after landing.</p> <p>The load shall then be maintained at 11 000 lbs until the tire is unlanded.</p> <p>The load shall then be maintained at rated until the tire is unlanded.</p> <p>The tire deflection at rated load on fly wheel shall be the same as obtained with the rated load and inflation pressure on a flat plate.</p>	
	B Low speed test	<p>The test cycle shall be identical to the low speed (90 to 0 mph) dynamic test described in specification <b>MIL-T-5041</b>.</p> <p>The tire deflection at rated load on the fly wheel shall be the same as obtained with the rated load and inflation pressure on a flat plate.</p>	
Burst test		<p>Following the above dynamic tests the same tire shall be subjected to a hydrostatic burst test.</p> <p>The pressure shall be increased until the tire fails and failing pressure reported in the qualification test report.</p>	
参考規格		<p><b>M I L - T - 5 0 4 1 E</b></p> <p>LOCKHEED DWG 740292</p> <p>MS 26563</p>	

参考 付表 2 - 動的試験表 [個別] W 2001-037C

要求 条件	1. 下記の試験を実施し、タイヤに破損のないことを確認後、水圧試験を実施する。		
	2. この仕様表に規定されないことは、通則による。		
	試験の種類	A	B
	試験の回数	50	100
試験の種類		試験方法	
動的試験	A 高速試験	<p>200 mph (174 knot) の周速度で回転しているフライホイールにタイヤを接地させる。その後、減速しながら、9 000 ft 走行し、タイヤをフライホイールから離す。速度が、200 mph~100 mphの間では、平均減速度を 4.5 ft/s<sup>2</sup> で走行するものとし、100 mph 以下の速度では平均減速度を規定しない。タイヤの荷重は、接地後 2 秒~4 秒で 10 000 lbs に増加する。次に接地後 49 秒~54 秒の間に、標準荷重 11 000 lbs まで直線的に増加させる。その後、タイヤをフライホイールから離すまで、標準荷重を維持する。</p> <p>試験時フライホイール上での標準荷重時のたわみは、平板上での標準内圧及び標準荷重におけるたわみと同一になるようにする。</p>	
	B 低速試験	<p>試験は、標準荷重 11 000 lbs で計算し、通則 3.1.10 項及び付表 2 - 動的試験表 [共通] 項の低速シリーズ条件 (90 mph から 0 mph) を満足するものとする。フライホイール上でのたわみは、試験 A と同一方法で実施する。</p>	
破壊圧試験		動的試験終了後のタイヤで、破壊圧試験を実施する。タイヤが破壊するまで水圧をかけ、破壊圧力を試験結果として報告する。	
参考規格		<p>M I L - T - 5 0 4 1 E LOCKHEED DWG 740292 MS 26563</p>	

付表 2 動的試験表 [個別] W 2001-039B

要求条件	1. 下記の試験を実施し、EFGについては、タイヤの異常の有無にかかわらず、タイヤが破壊せず荷重を支えていること。								
	2. この仕様表に規定されないことは、通則による。								
	試験の種類	A	B	C	D	E	F	G	
	試験の回数	25	25	24	1	25	1	1	
	試験の内圧 (psi)	185	185	130	130	130	130	130	
試験の種類		試験方法							
A	タクシ付離陸試験	<p>タイヤを荷重 3 550 lbs, 速度 35 mph にて距離 13 500 ft タクシ走行させる。全荷重をかけたままドラムを停止し、次に速度 200 mph まで直線的に加速させる。タイヤは、距離 5 400 ft 走行後、離陸させる。荷重は、最初の 15 秒間 3 550 lbs を保持し、その後、離陸の終りに 2 870 lbs になるように直線的に減少させる。</p>							
B	キャンバー付タクシ試験 (アウトボード)	<p>タイヤを押し付け、荷重 3 550 lbs, 速度 35 mph でキャンバ角度 14° をつけて距離 1 500 ft をタクシ走行させる。</p>							
C	タクシ付着陸試験	<p>タイヤを速度 120 mph で回転しているドラムに着陸させ、最初の 3 秒間は、120 mph を保持する。</p> <p>次に直線的に 120 mph から 35 mph に減速させる。タイヤは、それまでに距離 2 310 ft を走行させる。荷重は、着陸後、最初の 3 秒間に 0 lbs から 1 400 lbs まで直線的に増加させた後、更に 6 秒間で 2 000 lbs まで増加させる。その後、タクシ速度 (35 mph) になるまで 2 000 lbs を保持する。次に、荷重 1 100 lbs, 速度 35 mph で距離 13 500 ft をタクシ走行させる。</p>							
D	ノーフラップ着陸及びタクシ試験	<p>タイヤを速度 183 mph で回転しているドラムに着陸させ、最初の 3 秒間は、183 mph を保持する。</p> <p>次に直線的に 183 mph から 35 mph に減速させる。タイヤは、それまでに距離 5 040 ft を走行させる。荷重は、着陸後、最初の 3 秒間に 0 lbs から 2 750 lbs まで直線的に増加させた後、さらに 14 秒間で 3 210 lbs まで増加させる。その後、タクシ速度 (35 mph) になるまで 3 210 lbs を保持する。次に、荷重 1 850 lbs, 速度 35 mph で距離 13 500 ft をタクシ走行させる。</p>							
E	キャンバー付タクシ試験 (インボード)	<p>タイヤを押し付け、荷重 1 100 lbs, 速度 35 mph でキャンバ角度 14° をつけて距離 1 500 ft をタクシ走行させる。</p>							
F	離陸中止試験	<p>タイヤをドラムに荷重 1 900 lbs で押し付け、直ちにドラムを最初の 24 秒間で 138 mph まで直線的に加速させた後、次の 3 秒間を 138 mph で保持する。その後 24 秒間で 138 mph から 0 mph まで直線的に減速させる。それまでにタイヤは、距離 5 460 ft を走行する。荷重は、最初の 12 秒間 1 900 lbs を保持した後、次の 12 秒間で直線的に 1 430 lbs まで減少させる。次に 3 秒間で 2 780 lbs まで直線的に増加させた後、さらに、次の 12 秒間で 3 250 lbs まで増加させる。</p> <p>その後は、3 250 lbs を 12 秒間保持する。</p>							
G	高沈下着陸試験	<p>タイヤを速度 120 mph で回転しているドラムに着陸させ、最初の 9 秒間は、120 mph を保持する。</p> <p>次に 12.5 秒間で直線的に 35 mph まで減速させ、タクシ走行に移る。荷重は、着陸後、最初の 0.5 秒～3 秒間で直線的に 7 050 lbs まで増加させる。次に 0.5 秒～3 秒間に 500 lbs まで減少させた後、120 mph から減速し始めるまで 500 lbs を保持する。次に、6 秒間で 500 lbs から 2 000 lbs まで直線的に増加させた後、2 000 lbs をタクシ速度になるまで保持する。次に、タイヤを荷重 1 100 lbs, 速度 35 mph で、距離 13 500 ft を走行させる。</p>							
注記		試験の順序は、A から G の順序で実施する。							

付表 2 ー動的試験表 [個別] W 2001-040B

要求条件	1. この仕様表に規定されないことは、通則による。							
	試験の種類	A	B	C	D	E	F	G
	試験の回数	25	24	1	25	25	1	1
	試験の内圧 (psi)	280 <sub>0</sub> <sup>+10</sup>	280 <sub>0</sub> <sup>+10</sup>	280 <sub>0</sub> <sup>+10</sup>	280 <sub>0</sub> <sup>+10</sup>	280 <sub>0</sub> <sup>+10</sup>	240 <sub>0</sub> <sup>+10</sup>	250 <sub>0</sub> <sup>+10</sup>
試験の種類		試験方法						
A	タクシ付離陸試験	タイヤ荷重 8 600 lbs, 速度 35 mph にて距離 13 000 ft タクシ走行させる。全荷重をかけたままドラムを停止し、次に速度 200 mph まで直線的に加速させる。タイヤは、距離 5 700 ft 走行後、離陸させる。荷重は、最初の 12 秒間 8 600 lbs を保持し、その後、離陸の終りに 5 700 lbs になるように直線的に減少させる。						
B	タクシ付着陸試験	タイヤを速度 160 mph で回転しているドラムに着陸させ、最初の 3 秒間は、160 mph を保持する。 次に直線的に 160 mph から 35 mph に減速させ、距離 3 400 ft を走行させる。荷重は、着陸後、最初の 3 秒間に 0 lbs から 6 700 lbs まで直線的に増加させた後、速度が 35 mph に減速するまでに直線的に 8 200 lbs まで増加させる。次に、タイヤを荷重 8 200 lbs, 速度 35 mph で距離 13 000 ft をタクシ走行させる。						
C	ノーフラップ着陸試験	タイヤを速度 193 mph で回転しているドラムに着陸させ、最初の 3 秒間は、193 mph を保持する。 次に直線的に 193 mph から 0 mph に減速させ、距離 5 000 ft を走行させる。荷重は、着陸後、最初の 3 秒間に 0 lbs から 6 700 lbs まで直線的に増加させた後、速度が 0 mph に減速するまでに直線的に 8 200 lbs まで増加させる。						
D	キャンバー付タクシ試験 (アウトボード)	タイヤを押し付け、荷重 9 800 lbs, 速度 35 mph でキャンバー角度 14° をつけて距離 2 100 ft をタクシ走行させる。						
E	キャンバー付タクシ試験 (インボード)	タイヤを押し付け、荷重 7 900 lbs, 速度 35 mph でキャンバー角度 14° をつけて距離 2 100 ft をタクシ走行させる。						
F	高沈下着陸試験	タイヤを速度 121 mph で回転しているドラムに着陸させ、1 秒間 <sup>a)</sup> 121 mph を保持し、次の 10 秒間で直線的に 35 mph まで減速させ、距離 13 000 ft を走行するまで 35 mph を保持する。荷重は、着陸後、最初の 0.2 秒~0.5 秒間 <sup>a)</sup> 直線的に 17 000 lbs まで増加させる。さらに 0.5 秒~1 秒間 4 500 lbs まで減少させ、試験終了まで 4 500 lbs を保持する。						
G	離陸中止試験	タイヤをドラムに荷重 7 650 lbs で押し付け、直ちにドラムを最初の 24 秒間で 138 mph まで直線的に加速し、さらに 3 秒間で直線的に 141.5 mph まで保持する。その後 24 秒間で速度 0 mph まで直線的に減速させる。タイヤは、距離 5 600 ft を走行後、停止する。荷重は、最初の 12 秒間 7 650 lbs を保持し、次の 12 秒間で直線的に 6 200 lbs まで減少させ、さらに次の 3 秒間に 8 270 lbs まで直線的に増加させる。その後は、試験終了まで直線的に 7 650 lbs まで減速させる。 以上の走行試験終了後、荷重 7 650 lbs をかけ、30 分間その荷重を保持する。						
注記 試験の順序は、A から G の順序で実施する。								
注 <sup>a)</sup> 1 秒~2 秒間以内で実施することができる。ただし、少なくとも 17 000 lbs に増加するまでは、速度 121 mph を保持すること。								

付表 2 動的試験表 [個別] W 2001-041

要求条件	1. 下記の試験を実施し、タイヤの布離れ又はビード故障のないこと。 2. この仕様表に規定されないことは、通則による。		
TABLE I オペレーションの組合せ			
試験 NO.	サイクル数	オペレーションの組合せ	オペレーションの組合せ名称
1	48	A-F	Taxi out - take off
2	1	E-F	Extended taxi - take off
3	1	A-G	Taxi out -high speed take off
4	50	J-C	Landing-taxi in
5	26	B	Taxi out turn (Carcass temp =110 ° F±10 ° F)
6	26	B	Taxi out turn (Carcass temp =carcass temp at end of taxi out operation A±10 ° F)
7	25	D	Taxi in turn (Carcass temp =110 ° F±10 ° F)
8	25	D	Taxi in turn (Carcass temp =carcass temp at end of taxi in operation C±10 ° F)
9	1	A-HK-A	Taxi out - RT0 - Taxi out
注記 オペレーションの記号は TABLE II による。 特に指定がない場合のタイヤの温度は雰囲気温度 (19 °C~28 °C) とし、やむを得ない場合はそれ以上とする。			
TABLE II オペレーションの内容			
オペレーション名称		オペレーションの内容	
A	Taxi out	Roll 9 000 ft;30 knot;30 100 lb radial load	
B	Taxi out turn	Roll 300 ft;30 knot;40 600 lb radial and 8 600 lb side load	
C	Taxi in	Roll 9 000 ft;30 knot;19 300 lb radial load	
D	Taxi in turn	Roll 300ft;30 knot;22 500 lb radial and 5 700 lb side load	
E	Extended taxi	Roll 25 000 ft;30 knot;30 100 lb radial load	
F	Normal take off	Vary radial load linearly from 30 100 lbs at 0 velocity to 27 000 lbs at 150 knot during constant acceleration roll distance of 2 000 ft. Then continuously accelerate an additional 1 100ft to 190 knot while linearly reducing load to zero lbs.	
G	High speed take off	Vary radial load linearly from 30 100 lbs at 0 velocity to 27 000 lbs at 160 knot during constant acceleration roll distance of 2 900 ft. Then continuously accelerate an additional 2 500 ft to 225 knot while linearly reducing load to zero lbs.	
H	Aborted take off	Vary radial load linearly from 30 100 lbs at 0 velocity to 27 000 lbs at 150 knot during constant acceleration roll distance of 2 000 ft. Then continuously accelerate an additional 1 100 ft to 190 knot while linearly reducing load to zero lbs.	
J	Landing	Apply 23 300 lbs at 145 knot and continuously decelerate at constant load to 135 knot over a distance of 5 300 ft. Then continuously decelerate and reduce load from 135 knot and 23 300 lbs to zero knot and 19 300 lbs over an additional 1 000 ft.	
K	Aborted take off stop	Beginning at 190 knot and 19 500 lbs increase the load to 30 100 lbs while decelerating from 190 knot to 0 knot over a distance of 10 300 ft.	

付表2 動的試験表 [個別] W 2001-042

要求条件	1. 下記の試験を実施し、タイヤの布離れ又はビード故障のないこと。 2. この仕様表に規定されないことは、通則による。		
TABLE I オペレーションの組合せ			
試験 NO.	サイクル数	オペレーションの組合せ	オペレーションの組合せ名称
1	48	A-F	Taxi out - take off
2	1	E-F	Extended taxi - take off
3	1	A-G	Taxi out -high speed take off
4	50	J-C	Landing-taxi in
5	26	B	Taxi out turn (Carcass temp =110 ° F±10 ° F)
6	26	B	Taxi out turn (Carcass temp =carcass temp at end of taxi out operation A±10 ° F)
7	25	D	Taxi in turn (Carcass temp =110 ° F±10 ° F)
8	25	D	Taxi in turn (Carcass temp =carcass temp at end of taxi in operation C±10 ° F)
9	1	A-HK-A	Taxi out - RTO - Taxi out
注記 オペレーションの記号は TABLE II による。 特に指定がない場合のタイヤの温度は雰囲気温度 (19 °C~28 °C) とし、やむ得ない場合はそれ以上とする。			
TABLE II オペレーションの内容			
オペレーション名称		オペレーションの内容	
A	Taxi out	Roll 9 000 ft;30 knot;10 700 lb radial load	
B	Taxi out turn	Roll 300 ft;30 knot;10 700 lb radial, 2 200 lb side load	
C	Taxi in	Roll 9 000 ft;30 knot;5 900 lb radial load	
D	Taxi in turn	Roll 300 ft;30 knot;5 900 lb radial, 1 200 lb side load	
E	Extended taxi	Roll 25 000 ft;30 knot;10 700 lb radial load	
F	Normal take off	180 knot;2 200 ft;constant acceleration with Table III radial load	
G	High speed take off	200 knot;3 000 ft;constant acceleration with Table III radial load	
H	Aborted take off acceleration	180 knot;2 200 ft;constant acceleration with Table III radial load	
J	Landing	130 knot to zero;Table III radial load;2 680 ft	
K	Aborted take off stop	180 knot to zero;Table III radial load with a 10 FPS constant deceleration	
TABLE III Radial Load			
VELOCITY		LOAD - POUNDS	
KNOTS	MPH	OPERATIONS	
		F.C.H	J K
0	0	10 664	12 800 18 505
43.4	50	10 600	11 700 18 300
86.8	100	10 300	10 600 17 600
130.3	150	9 800	8 200 16 600
173.3	200	9 500	6 100 15 400
200	230	2 800	----- 14 400

付表 2 ー動的試験表 [共通]

MIL-T-5041及びTSO-C62の動的試験方法

a) 試験A 試験Aは、次による。

参考 この方法は、MIL-T-5041Gの方法と一致する。

- 1) この試験は、他に規定がない限り、試験サイクルの 80 %についてスタート時のタイヤ内空気温度又はカーカスの温度は、41 °C ± 3 °C (105 ° F ± 5 ° F) の範囲とする。
- 2) 257 km/h (139 knot) 以下のタイヤは、次のドラム試験を受け、200 回の着陸サイクルで行う。
- 2.1) エネルギー計算法は、193 km/h (104 knot) において次式で算出したエネルギーがドラムに蓄えられるように慣性板を加減し、付表 1 個別仕様に規定している最大静荷重でドラムに押し付ける。

$$K_E = CWV^2$$

- ここに  $K_E$  : kN・m (ft・lbf)  
 $W$  : タイヤの最大静荷重 kN (lbf)  
 $V$  : 193 km/h (104 knot)  
 $C$  : 0.001 328 (0.015)

- 2.2) 着陸サイクルは、二つの速度範囲に分け、第 1 のシリーズ (以下、低速シリーズという。) 100 回では 145 km/h (78 knot) で着陸し、0 km/h で離陸する。第 2 のシリーズ (以下、高速シリーズという。) 100 回では 193 km/h (104 knot) で着陸させ、145 km/h (78 knot) で離陸させる。
- 2.3) 試験時のタイヤ内圧は、付表 1 の標準内圧に試験ドラムの曲率に応じて図 2 から得られる比率を乗じて設定する。ドラム試験中に内圧を調整する場合は、5 回の着陸サイクルごとに点検し、調整する。この場合、タイヤに負荷をかけない状態で内圧を点検する。

単位 mm (in)

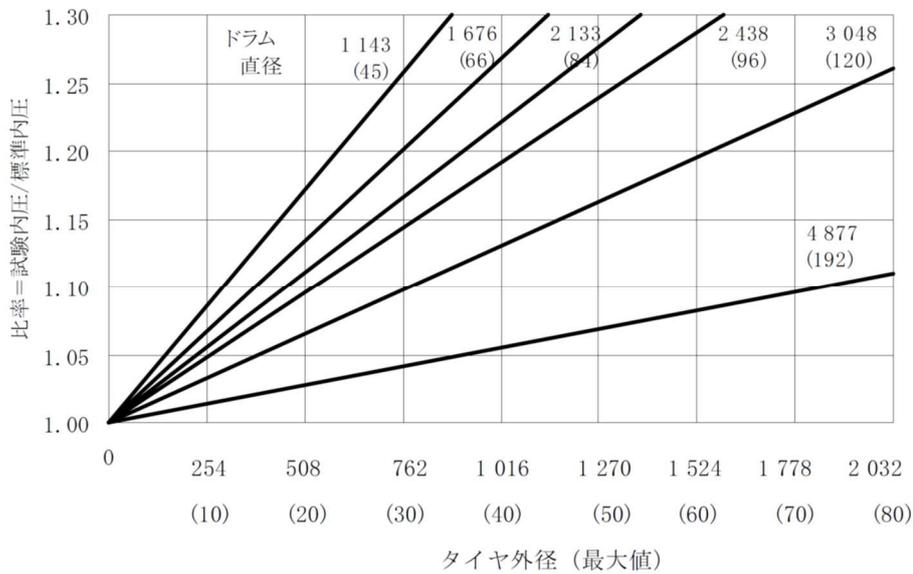


図 2 ードラムの曲率による試験内圧の調整図

付表 2 動的試験表 [共通] (続き)

- 2.4) 慣性板及び速度の設定は、計算で求めたエネルギーと同じ値のエネルギーをドラムに与えるように慣性板の数又は幅を調整し、調整できない場合は、慣性板の数を多い方に取り、低速シリーズの着陸速度を落して、エネルギーの 56 %がこのシリーズでタイヤに吸収されるようにする。
- 2.5) 低速シリーズの速度設定 [145 km/h (78 knot) から 0 km/h] は、慣性板調整の結果、着陸速度が 130 km/h (70 knot) より低くなる場合は、計算で求めたエネルギーの 28 %と 103 km/h (55.6 knot) においてドラムが持つエネルギーの和がこのシリーズでタイヤに吸収されるものとして着陸速度を算出する。離陸速度は、103 km/h (55.6 knot) においてドラムが持つエネルギーから計算で求めたエネルギーの 28 %を引くことにより、改めて算出する。
- 2.6) 高速シリーズの速度設定 [193 km/h (104 knot) から 145 km/h (78 knot)] は、慣性板調整の結果エネルギーの 44 %がこのシリーズでタイヤに吸収されるように離陸速度を計算する。
- 3) 257 km/h (139 knot) を超えるタイヤは、実際の使用条件と同じ状態にして行う。これらの試験は、実際の離陸時の荷重及び時間で実施する。ヨー及びキャンバ (yaw and camber) 試験が必要な場合の試験条件は、付表 1 による。戦闘機用タイヤは、最小 50 回の試験を、他の航空機用タイヤは、最小 100 回の試験を行う。
- 4) ドラム試験後の検査は、試験を終了したタイヤが通則 2.4.6 の規定を満足するかを検査する。
- b) **試験 B** 試験 B は、次による。
- 参考 この方法は、MIL-T-5041F の方法と一致する。
- 1) 257 km/h (139 knot) 以下のタイヤは、a) の規定による。
    - 1.1) エネルギー計算法は、a) 2.1) の規定による。
    - 1.2) 着陸サイクルは、a) 2.2) の規定による。
    - 1.3) タイヤ内空気温度とカーカスの温度 タイヤ内の空気温度又はカーカスの温度が各サイクルのスタート時に、37.7 °C ~ 48.9 °C (110 °F ± 10 °F) の範囲内とする。
    - 1.4) タイヤ試験時の内圧は、a) 2.3) の規定による。
    - 1.5) 慣性板及び速度の設定は、a) 2.4) の規定による。
    - 1.6) 低速シリーズの速度設定は、a) 2.5) の規定による。
    - 1.7) 高速シリーズの速度設定は、a) 2.6) の規定による。
  - 2) 257 km/h (139 knot) を超えるタイヤは、a) 3) の規定による。
  - 3) ドラム試験後の検査は、通則 2.4.6 の規定による。
- c) **試験 C** 試験 C は、次による。
- 参考 この方法は、MIL-T-5041E の方法と一致する。
- 1) 主輪タイヤで、付表 1 に規定がない場合は、次のドラム試験を受け、200 回の着陸を行う。
    - 1.1) エネルギー計算法は、a) 2.1) の規定による。
    - 1.2) 着陸サイクルは、a) 2.2) の規定による。
    - 1.3) タイヤ内空気温度とカーカスの温度は、b) 1.3) の規定による。
    - 1.4) タイヤ試験時の内圧は、a) 2.3) の規定による。
    - 1.5) 慣性板及び速度の設定は、a) 2.4) の規定による。
    - 1.6) 低速シリーズの速度設定は、a) 2.5) の規定による。
    - 1.7) 高速シリーズの速度設定は、a) 2.6) の規定による。

付表 2 動的試験表 [共通] (続き)

2) 主輪以外のテール、ノーズ、及びヘリコプタータイヤについては、d) 1)に規定した試験もしくは付表 1に規定する他の試験又は十分な耐久性を保證できる試験を行うものとする。この場合、試験手順の詳細と試験結果を試験結果表に添付する。

d) 試験D 試験Dは、次による。

参考 この方法は、MIL-T-5041Dの方法と一致する。

- 1) 主輪タイヤは、c) 1)の規定による。
  - 1.1) エネルギー計算法は、a) 2.1)の規定による。
  - 1.2) 着陸サイクルは、a) 2.2)の規定による。
  - 1.3) タイヤ内空気温度とカーカスの温度は、b) 1.3)の規定による。
  - 1.4) 試験時のタイヤ内圧は、ドラム上のたわみが標準内圧及び最大静荷重における平板上でのたわみと同じ値になる内圧で試験する。[d) 1.5)参照]。ドラム試験中に内圧を5回の着陸サイクルごとに点検し、調整する。
  - 1.5) 動的試験のたわみは、標準内圧を充てんし最低12時間放置した後、標準内圧に調整し、平板上のたわみを測定する。ドラム試験に使用するドラムと同じ径の曲板上で平板上のたわみと同じ値のたわみになる内圧を求める。次にタイヤを個別仕様に規定している速度で標準内圧及び最大静荷重の条件により3.2 km (2 mile) のならし走行を行う。この場合、145 km/h (78 knot) で着陸し、0 km/h で離陸するサイクルを3回行ってならし走行とする。タイヤを43.3 °C ± 5.6 °C (110 °F ± 10 °F) まで冷やしてから標準内圧及び最大静荷重で平板上のたわみを測定し、最大静荷重でドラムに押し付け、ならし走行後の平板上のたわみと同じたわみになるように内圧を入れる。試験の間にドラムを別のドラムに変える場合は、ならし走行の前に確定した結果によって補正する。
  - 1.6) 慣性板及び速度の設定は、a) 2.4)の規定による。
  - 1.7) 低速シリーズの速度設定は、a) 2.5)の規定による。
  - 1.8) 高速シリーズの速度設定は、a) 2.6)の規定による。
- 2) 主輪タイヤ以外は、c) 2)の規定による。

e) 試験E 試験Eは、次による。

参考 この方法は、TSO-C62bの方法と一致する。

- 1) 257 km/h (160 mph) 以下の低速タイヤは、次の規定された着陸回数200回のドラム試験を行う。193 km/h (120 mph) において次式で算出したエネルギーがドラム上に蓄えられるように慣性板を調整する。

$$K_E = CWV^2$$

- ここに  $K_E$  : kN·m (ft·lbf)  
 $W$  : タイヤの最大静荷重 kN (lbf)  
 $V$  : 193 km/h (120 mph)  
 $C$  : 0.001 296 (0.011)

- 1.1) タイヤ荷重は、試験中、最大静荷重でドラムに押し付ける。
- 1.2) 慣性板及び速度の設定は、a) 2.4)の規定による。
- 1.3) 着陸サイクルは、a) 2.2)の規定による。

付表 2 ー動的試験表 [共通] (続き)

- 1.4) 試験時のタイヤ内圧は、ドラム上のたわみが標準内圧及び最大静荷重における平板上でのたわみと同じ値になる空気圧とする。ただし、内圧の決定に当たっては未使用タイヤを使用する。
- 1.5) 試験開始時のカーカス温度が 71 °C (160 ° F) 以下又はタイヤ内空気温度が、60.0 °C (140 ° F) 以下にならないこととする。
- 1.6) カーカスの温度は、リムフランジの上 25 mm (1 in) 以内及びショルダー部又はクラウン部で測定する。
- 2) 257 km/h (160 mph) を超える高速タイヤのドラム試験は、航空機の離陸重量、速度及び重心位置が最も過酷に組み合わせられた場合の滑走路での走行操作及びタイヤの状態が再現できるようにできるだけ実際の離陸条件と一致させたドラム試験を行う。高地の滑走路使用や高い気温による速度の増加が必要なことを考慮しなければならない。航空機製造会社によって決められた代表的な荷重ー速度ー時間の資料は、適切なドラム試験を設定するための基礎とする。ドラム試験は、ドラムによる 150 回の着陸試験及び最小 3 回のタクシ試験を行う。この 150 回の着陸試験は、50 回の荷重ー速度ー時間のシミュレート試験と 100 回の低速シリーズによる試験からなる。ドラム試験の速度は、表 1 による。

表 1 ードラム試験速度

単位 km/h (mph)

最大地上走行速度	ドラム試験速度
257 (160) を超え 289 (180) 以下	289 (180)
289 (180) を超え 321 (200) 以下	321 (200)
321 (200) を超え 362 (225) 以下	362 (225)

- 2.1) シミュレート試験の試験方法は、図 3 及び図 4 に示す方法により行う。

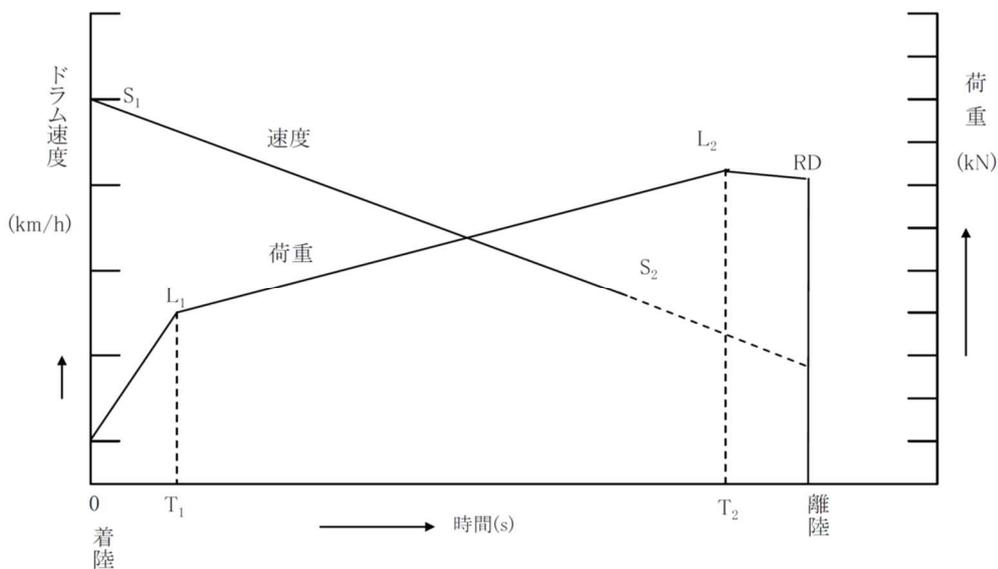


図 3 ー要求された滑走距離に達する前に T<sub>2</sub> が起こるときの荷重ー速度ー時間グラフ

付表 2 ー 動的試験表 [共通] (続き)

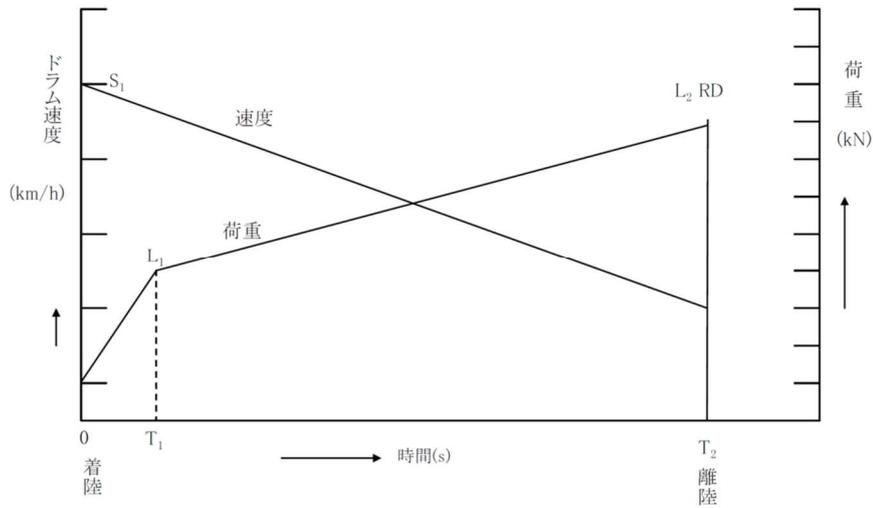


図 4 ー T<sub>2</sub> が計算されたときの荷重ー速度ー時間グラフ

注記 1 記号の定義は、次のとおりとする。

記号の数値は、適用する航空機の荷重ー速度ー時間の資料から決定される。

- S<sub>1</sub> : ドラム試験機の初速度
- S<sub>2</sub> : S<sub>1</sub>～S<sub>2</sub> 間の平均減速度Dが規定の値を超えない速度
- D : S<sub>1</sub>～S<sub>2</sub>間の一定減速度
- RD : 滑走距離
- L<sub>1</sub> : 初期荷重
- L<sub>2</sub> : タイヤの最大静荷重
- T<sub>1</sub> : L<sub>1</sub> 荷重をかけたときの経過時間  
T<sub>1</sub> 許容範囲± 1 秒
- T<sub>2</sub> : L<sub>2</sub> 荷重がかけられるまでの経過時間

$$T_2 = \frac{S_1 - \sqrt{S_1^2 - 2D \cdot RD}}{D}$$

条件 1 上式は、各記号の単位を統一する。

2 T<sub>2</sub> の許容範囲は、+10 %とする。

3 T<sub>2</sub> を上記の式で計算した場合、S<sub>2</sub> は関係なく、Dは滑走距離RD間一定とする。

(図 4 による。)

注記 2 速度サイクルは、タイヤを周速度 S<sub>1</sub> で回転している試験機のドラムに着陸させる。

付表 2 動的試験表 [共通] (続き)

着陸後、直ちに、ドラムの周速度は $S_2$ の速度に達するまで平均減速度 $D$ で減速させる。速度 $S_2$ 以下では、減速度の値は規定しない。ドラムの周速度を、滑走距離 $RD$ を走り終えるまで減速させ、 $RD$ を完走したときタイヤを離陸させる。

**注記 3** 荷重サイクルは、着陸後、時間 $T_1$ の間に荷重を $0$  から $L_1$ に増加させ、さらに着陸後時間 $T_2$ 以内に荷重を $L_2$ まで時間に対して直線的に増加させる。ただし、要求された滑走距離 $RD$ が $T_2$ 後に得られない場合は、 $RD$ を完走するまで荷重を $L_2$ で持続する。

**注記 4** 試験荷重の調整は、同一速度で比較したとき、航空機製造会社によって決められた値より小さい場合は、 $T_2$ 、 $L_1$ 及び $T_1$ の一部又は全部を調整して小さくならないようにする。

2. 2) 低速シリーズ 145 km/h~0 km/h (90 mph~0 mph) の着陸試験は、a) の規定による。

2. 3) タクシ試験は、次の条件による。

速度 : 56 km/h (35 mph)

タイヤ荷重 : 最大静荷重

滑走距離 : 10 700 m (35 000 ft)

回数 : 最小 3 回

タイヤ温度 : タクシ試験のタイヤは暖めるものとし、各サイクルのスタート時のタイヤ温度 $49\text{ }^{\circ}\text{C}$  ( $120\text{ }^{\circ}\text{F}$ ) 以上でなければならない。タイヤ温度を $49\text{ }^{\circ}\text{C}$  ( $120\text{ }^{\circ}\text{F}$ ) 以上に暖めたドラムでタイヤを回転してもよい。ただし、温度上昇による内圧上昇を補正するためタイヤ内圧を調整してはならない。

### 3) その他の試験

3. 1) 代用試験は、シミュレート試験の代わりに、滑走路における航空機の実際の運動をシミュレートさせる試験を行ってもよい。この試験は、荷重-速度-時間の加速試験を行い、試験機のドラムは規定の条件まで加速させる。ドラムの試験速度は、試験Eのドラム試験の速度とする。

3. 2) レインフォースドトレッドのタイヤの代用試験は、レインフォースドトレッドの高速タイヤが、試験Eのドラム試験によって試験を受けている場合、サイズと溝深さが同じでプライレーティングがそれよりも少ないレインフォースドトレッドのタイヤは、次の条件を満足すれば試験を省略することができる。

条件 1 プライレーティングの少ない方のタイヤが、同一のカーカスのレインフォースドトレッドでないタイヤで規定の要求条件を満たして試験されている場合。

2 プライレーティングの多い方のタイヤの試験条件 $S_1$ 、 $RD$ 、 $D$ 、 $S_2$ 、 $T_1$ 及び $T_2$ が、プライレーティングの少ない方のタイヤに適用する条件に比べて同等又は超える場合。

3 プライレーティングの多い方のタイヤの試験荷重 $L_1$ の $L_2$ に対する比が、プライレーティングの少ないタイヤに適用される $L_1$ 、 $L_2$ の比よりも同等若しくは大きい場合、又は必要のある場合は、この比率は $L_1$ を増すことによって調整する。

4) 試験装置の選定 試験装置の選定は、タイヤの荷重、速度、時間及び滑走距離が慣性タイプのドラム試験機で走行する場合と同一条件に設定できれば固定質量を持った試験機で行ってもよい。

付表 2 動的試験表 [共通] (続き)

f) 試験 F 試験 F は、次による。

参考 この方法は、TSO-C62c 及び TSO-C62d の方法と一致する。

1) 193 km/h (120 mph) 以下の低速タイヤは、次の規定された着陸回数 200 回のドラム試験を行う。タイヤに吸収される慣性板の運動エネルギーは、次式により算出される。

$$K_E = CWV^2$$

ここに、 $K_E$  : タイヤに吸収される慣性板の運動エネルギー [kN・m (ft・lbf)]

$W$  : タイヤの最大静荷重 [kN (lbf)]

$V$  : 193 km/h (120 mph)

$C$  : 0.001 296 (0.011 3)

1.1) 試験法 A (可変質量型慣性板)

1.1.1) タイヤ荷重は、試験中、最大静荷重でドラムに押し付ける。

1.1.2) 慣性板及び速度の設定は、a) 2.4) の規定による。

1.1.3) 着陸サイクルは、a) 2.2) の規定による。

1.1.4) 低速シリーズの速度設定は、a) 2.5) による。

1.1.5) 高速シリーズの速度設定は、a) 2.6) による。

1.1.6) 試験時のタイヤ内圧は、ドラム上の負荷半径<sup>1)</sup>が標準内圧及び最大荷重における平板上の負荷半径<sup>1)</sup>と同じ値になる空気圧とする。ただし、内圧の決定に当たっては未使用タイヤを使用する。

注<sup>1)</sup> 負荷半径とは、標準空気圧を充てんされたタイヤに最大静荷重の負荷を加えたときの、軸中心から平坦面までの距離である。

1.1.7) タイヤ内空気温度又はカーカス温度はタイヤの最も高い位置で測定され、試験回数の少なくとも 90 % は試験開始時に 40.6 °C (105 ° F) を下回ってはいけない。残る 10 % の試験においては、試験開始時に 26.7 °C (80 ° F) を下回ってはいけない。

1.2) 試験法 B

1.2.1) タイヤ荷重は、試験中、最大静荷重でドラムに押し付ける。

1.2.2) 試験時のタイヤ内圧は、f) 1.1.6) による。

1.2.3) 試験開始時のタイヤ空気温度又はカーカス温度は、f) 1.1.7) による。

1.2.4) 着陸サイクルは、a) 2.2) の規定による。

90 mph→0 mph 及び 120 mph→90 mph の減速度は一定でなければならない。

1.2.5) 各々の着陸試験においては、算出した運動エネルギー  $K_E$  を吸収するように計算された時間  $T_c$  で実施されなければならない。時間  $T_c$  は次式で算出する。

$$T_c = \frac{K_{Ec}}{\left(\frac{K_{EW(UL)} - K_{EW(LL)}}{T_{L(UL)} - T_{L(LL)}}\right) - \left(\frac{K_{EW(UL)} - K_{EW(LL)}}{T_{W(UL)} - T_{W(LL)}}\right)}$$

付表 2 動的試験表 [共通] (続き)

90 mph→0 mph のテストについては

$$T_c = \frac{K_{Ec}}{\frac{K_{EW(UL)}}{T_{L(UL)}} - \frac{K_{EW(UL)}}{T_{W(UL)}}}$$

- ここに、  
 $T_c$  : 要求される運動エネルギーをタイヤが吸収するために計算された時間  
 $K_{Ec}$  : 各々の着陸試験中にタイヤが吸収することを要求された運動エネルギー  
 $K_{EW}$  : 与えられた速度における慣性板の運動エネルギー  
 $T_L$  : 慣性板にタイヤを標準荷重で負荷した場合の惰力走行時間  
 $T_W$  : 慣性板にタイヤを無負荷 (すなわち慣性板が空転) とした場合の惰力走行時間  
 (UL) : 速度上限の添字  
 (LL) : 速度下限の添字

- 2) 193 km/h (120 mph) を超える高速タイヤのドラム試験は、50 回の離陸試験、1 回の 150 % 荷重離陸試験及び 10 回のタクシ試験を行う。試験の順序は任意とする。

## 2.1) 離陸試験

- 2.1.1) 試験開始時の荷重は、タイヤの標準荷重に等しくなければならない。  
 2.1.2) 試験開始時の荷重は、最大静荷重以上でなければならない。  
 2.1.3) 試験時のタイヤ内圧は、f) 1.1.6) による。  
 2.1.4) タイヤ内空気温度又はカーカス温度は、f) 1.1.7) による。  
 2.1.5) 最大地上速度に相当するドラム試験速度は表 2 による。

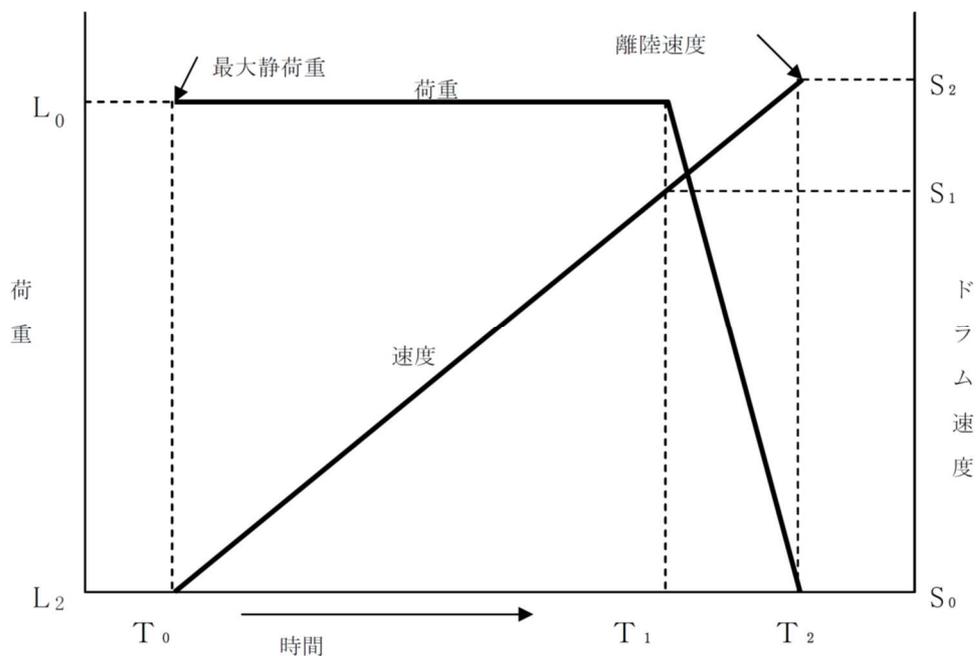
表 2 - ドラム試験速度

単位 km/h (mph)

最大地上速度	スピードレーティング	離陸速度
193 (120) を超え 257 (160) 以下	257 (160)	257 (160)
257 (160) を超え 305 (190) 以下	305 (190)	305 (190)
305 (190) を超え 337 (210) 以下	337 (210)	337 (210)
337 (210) を超え 362 (225) 以下	362 (225)	362 (225)
362 (225) を超え 378 (235) 以下	378 (235)	378 (235)
378 (235) を超え 394 (245) 以下	394 (245)	394 (245)

付表 2 動的試験表 [共通] (続き)

2.1.6) 離陸試験に使用される試験条件の曲線 (荷重-速度-時間グラフ) は、図 5 又は図 6 による。  
 図 6 を使用する場合は、機体メーカーで既定されている条件のなかで最も厳しい条件を適用しなければならない。



$$R_D = 3\,505 \text{ m (11\,500 ft)}$$

$$T_2 - T_1 \leq 3 \text{ s}$$

図 5 - 万能型 荷重-速度-時間 グラフ

付表 2 ー動的試験表 [共通] (続き)

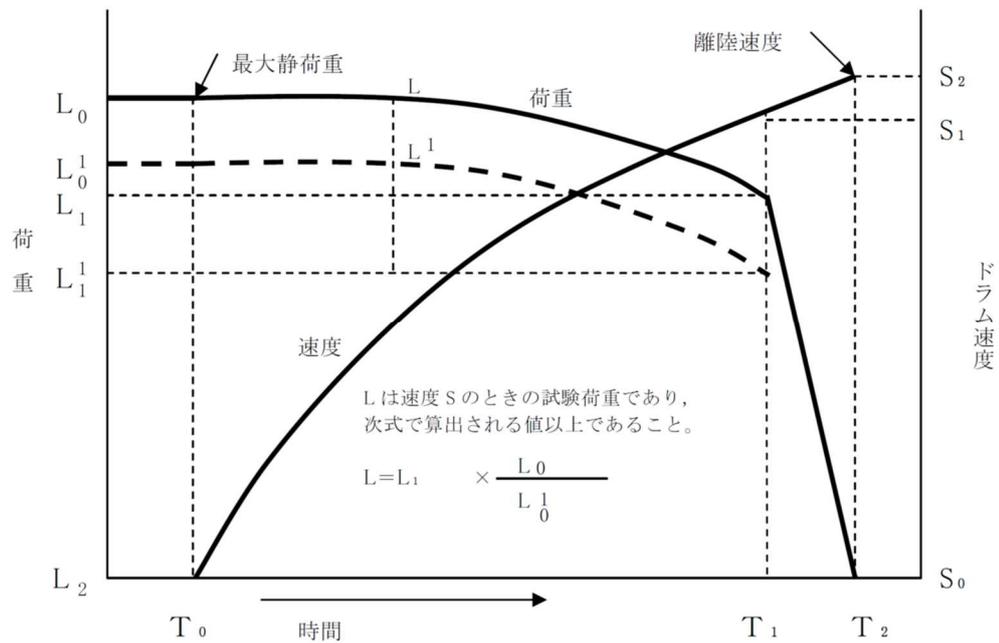


図 6 ー実機走行条件に基づく 荷重ー速度ー時間 グラフ

注記 記号の定義は、次のとおりとする。

記号の数値は、適用する航空機の荷重ー速度ー時間の資料から決定される。

- $L_0$  : 離陸試験開始時の荷重(最大静荷重以上であること。)
- $L_0^1$  : 実機の離陸開始時の荷重
- $L_1$  : 離陸試験における時間 $T_1$ 時の荷重
- $L_1^1$  : 実機のタイヤ走行中の荷重
- $L_2$  : 離陸時の荷重 (ゼロ)
- $R_D$  : 走行距離
- $S_0$  : 試験開始時の速度 (ゼロ)
- $S_1$  : 時間 $T_1$ 時の走行中の速度
- $S_2$  : 離陸時の速度 (規定離陸速度以上であること。)
- $T_0$  : 離陸開始時間
- $T_1$  : 走行時間
- $T_2$  : 離陸時間

付表 2 ー動的試験表 [共通] (続き)

2.2) 150 %荷重離陸試験

- 2.2.1) 試験時のタイヤ内圧は、f) 1.1.6)による。
- 2.2.2) タイヤ内空気温度又はカーカス温度は、f) 1.1.7)による。
- 2.2.3) 試験開始時のタイヤ荷重は、標準荷重の1.5倍とする。
- 2.2.4) 150 %荷重離陸試験に使用される試験条件の曲線 (load-speed-Time グラフ) は、試験開始から離陸するまで、f) 2.1)で使用した荷重の1.5倍とする。
- 2.2.5) 150 %荷重離陸試験を完走したら、24時間後にドラム試験開始時のタイヤ内圧に対して、10 %以上の空気漏れがあってはならない。

2.3) タクシ試験

- 2.3.1) 試験時のタイヤ内圧は、f) 1.1.6)による。
- 2.3.2) タイヤ内空気温度又はカーカス温度はタイヤの最も高い位置で測定され、試験回数の少なくとも90 %は試験開始に48.9 °C (120 ° F)を下回ってはならない。残る10 %の試験においては、試験開始に26.7 °C (80 ° F)を下回ってはならない。
- 2.3.3) 試験条件は表3による。

表3 ータクシ試験条件

試験回数	最小荷重	最小速度 km/h (mph)	最小走行距離 m (ft)
8	標準荷重	64 (40)	10 700 (35 000)
2	120 %荷重	64 (40)	10 700 (35 000)

付表3－試験結果表

日付 \_\_\_\_\_

試験No. \_\_\_\_\_

製造者名 \_\_\_\_\_

航空機用タイヤ試験結果表

サイズ \_\_\_\_\_ プライレーティング \_\_\_\_\_ コード種類 \_\_\_\_\_

実プライ数 \_\_\_\_\_ トレッド模様 \_\_\_\_\_

No.	試験項目	要求条件	試験結果
1	製品の表示		
2	バランス	最大 N・cm	N・cm
3	ビードかん合圧	最大 kPa 最小 kPa	kPa
4	ビード幅	最大 mm	mm
5	破壊圧	最小 kPa	kPa
6	寸法		
	外径	最大 mm 最小 mm	mm
	タイヤ幅	最大 mm 最小 mm	mm
	ショルダー径	最大 mm	mm
	ショルダー幅	最大 mm	mm
7	モールド溝深さ	最小 mm	mm
8	タイヤ質量	最大 kg	kg
9	動的試験結果	付表4 動的試験結果報告書のとおり	
10	空気漏れ (チューブレス)	最大空気低下率 5 %	%
11	バランスパッチの接着力	チューブレス最小 35 N/25.4 mm チューブタイプ最小 7 N/25.4 mm	N/25.4 mm N/25.4 mm
12	再生性	リトレッドバフライン最小 1.6 mm	mm
13	低温試験		
14	バンディング数		
15	適合性の検証		

付表4 動的試験結果表

報告年月日 \_\_\_\_\_ 年 \_\_\_\_\_ 月 \_\_\_\_\_ 日

製造者名 \_\_\_\_\_

試験 No. \_\_\_\_\_

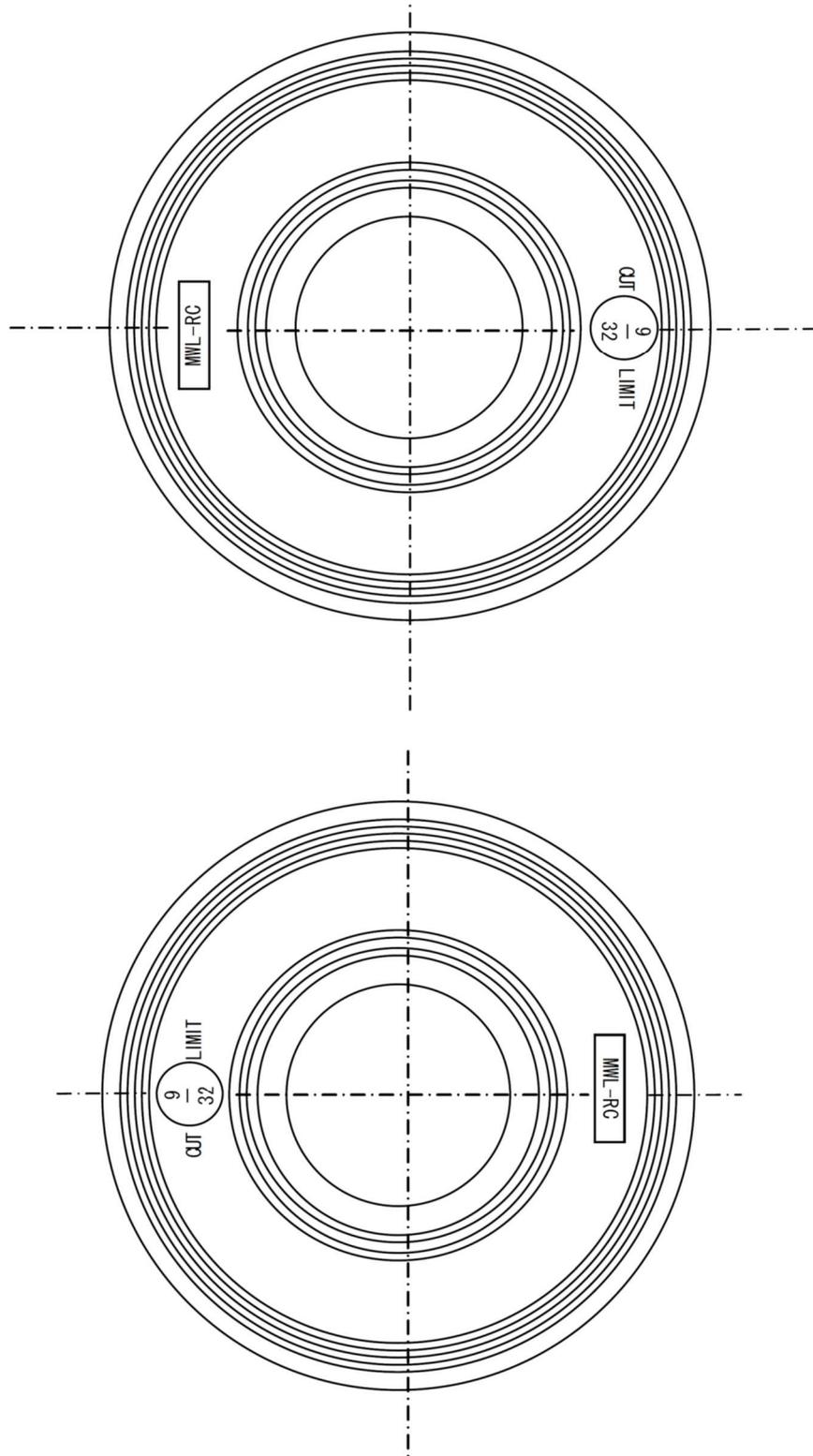
報告年月日 _____ 年 _____ 月 _____ 日			
適用規格 _____			
サイズ・プライ _____			
製造符号 _____			
タイヤ質量 (実測値) _____ kg			
寸法		12時間以上放置後	注記
標準空気圧	kPa	_____	_____
タイヤ外径	mm	_____	_____
タイヤ幅	mm	_____	_____
ショルダー径	mm	_____	_____
ショルダー幅	mm	_____	_____
		ならし走行 前 後	R板上タイヤ空気圧 (ならし走行前) kPa
高速度試験 (離陸)		着陸 _____ タクシ _____	
ドラム径	mm	_____	
試験内圧	kPa	_____	
加速度	cm/s <sup>2</sup>	_____	
速度	km/h	_____	
タクシ時間	s	_____	_____
離陸所要時間	s	_____	_____
静荷重	kN	_____	_____
試験直前最高カーカス温度	°C	_____	_____
離陸回数	回	_____	_____
高速度試験 (離陸)		着陸 _____ タクシ _____	
ドラム径	mm	_____	
試験内圧	kPa	_____	
減速度	cm/s <sup>2</sup>	_____	
速度	km/h	_____	
着陸所要時間	s	_____	_____
タクシ時間	s	_____	_____
静荷重	kN	_____	_____
試験直前最高カーカス温度	°C	_____	_____
着陸回数	回	_____	_____
キャンバータクシ又は MIL-5041に基づく試験		着陸 _____	タクシ _____
ドラム径	mm	_____	_____
静荷重	kN	_____	_____
試験内圧	kPa	_____	_____
速度	km/h	_____	_____
走行距離(m)又は運動エネルギー(K <sub>E</sub> )	m・kN	_____	_____
試験直前最高カーカス温度平均	°C	_____	_____
試験機のもつ有効慣性能率 (I・E) (MIL-5041適用だけ)	m・N・s <sup>2</sup>	_____	_____
サイクル数	回	_____	_____
試験結果 (判定) _____			
_____			
_____			

付表5－種類

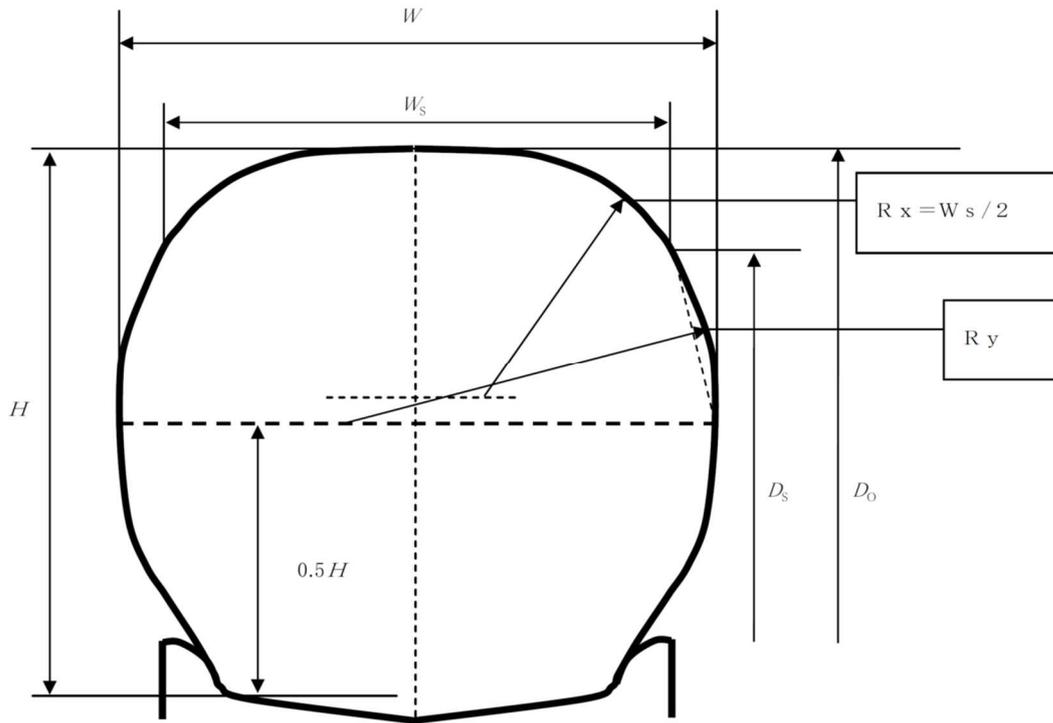
サイズ	PR	チューブの有無	規格	引用 DWG 番号	物品番号	適用機種 (参考)
5.00-5	4	TT	W 2001-005D	53D917	2620-253-6245-5	T-5 (N)
6.00-6	8	TL	W 2001-007D	—	2620-00-060-7013	
6.50-8	6	TT	W 2001-008D	53D916	2620-00-269-7626	T-5 (M)
6.50-10	6	TL	W 2001-009D	—	2620-008-5724-5	TC-90 (N), LC-90 (N)
8.50-10	8	TL	W 2001-011D	—	2620-301-0473-5	TC-90 (M), LC-90 (M)
8.50-10	10	TL	W 2001-012D	—	2620-415-9869-5	
12.50-16	12	TL	W 2001-013D	NAMC-01-41001	2620-019-1636-5	YS-11 (M)
28×9.00-12	12	TL	W 2001-014D	KHI21-97476 (B)	2620-412-3142-5	C-1 (N)
35×10.7-16	12	TL	W 2001-015D	KHI21-97475 (B)	2620-412-3143-5	C-1 (M)
18×5.5	14	TL	W 2001-021D	66D1895	2620-00-052-4222	
24×7.7	10	TL	W 2001-022D	NAMC-01-42001	2620-019-1637-5	YS-11 (N), YS-11E (N)
25×6.75	18	TL	W 2001-023E	59D502 (J)	2620-423-5868-5	US-1A (N), US-2 (N)
40×14	22	TL	W 2001-032D	—	—	US-1A (M), US-2 (M)
30×11.5-14.5	24	TL	W 2001-034E	62J4031	2620-423-6135-5	
40×14	28	TL	W 2001-036C	740292	2620-00-928-4502	P-3C (M), EP-3 (M), UP-3C (M), UP-3D (M), OP-3C (M)
28×7.7	14	TL	W 2001-037C	740044	2620-00-061-4108	P-3C (N), EP-3 (N), UP-3C (N), UP-3D (N), OP-3C (N)
12.50-16	14	TL	W 2001-038C	—	2620-423-6318-5	YS-11E (M)
18×4.4	10	TL	W 2001-039B	—	2620-422-1810-5	T-4 (N)
22×5.5	14	TL	W 2001-040B	—	2620-422-1811-5	T-4 (M)
34.5×9.75-18	26	TL	W 2001-041	—	2620-01-055-4600	F-15J (M), F-15DJ (M)
22×6.6-10	18	TL	W 2001-042	—	2620-01-063-2361	F-15J (N), F-15DJ (N)

付表6ー収納個数及び寸法表 (参考)

サイズ	標準収納 個数	箱の内側寸法 (最大寸法) 単位 cm		
		幅 <i>W</i>	深さ <i>D</i>	長さ <i>L</i>
5.00-5	10	80	45	70
6.00-6	5	55	55	90
6.50-8	5	60	60	100
6.50-10	5	60	60	90
8.50-10	5	70	70	110
12.50-16	2	105	105	70
28×9.00-12	5	80	80	130
35×10.7-16	2	95	95	65
18×4.4	5	50	50	65
18×5.5	5	55	55	80
22×5.5	5	60	60	85
24×7.7	5	70	70	105
25×6.75	5	75	95	95
28×7.7	5	75	75	105
40×14	2	110	110	75
30×11.5-14.5	3	80	80	95
34.5×9.75-18	3	95	95	85
22×6.6-10	5	60	60	95

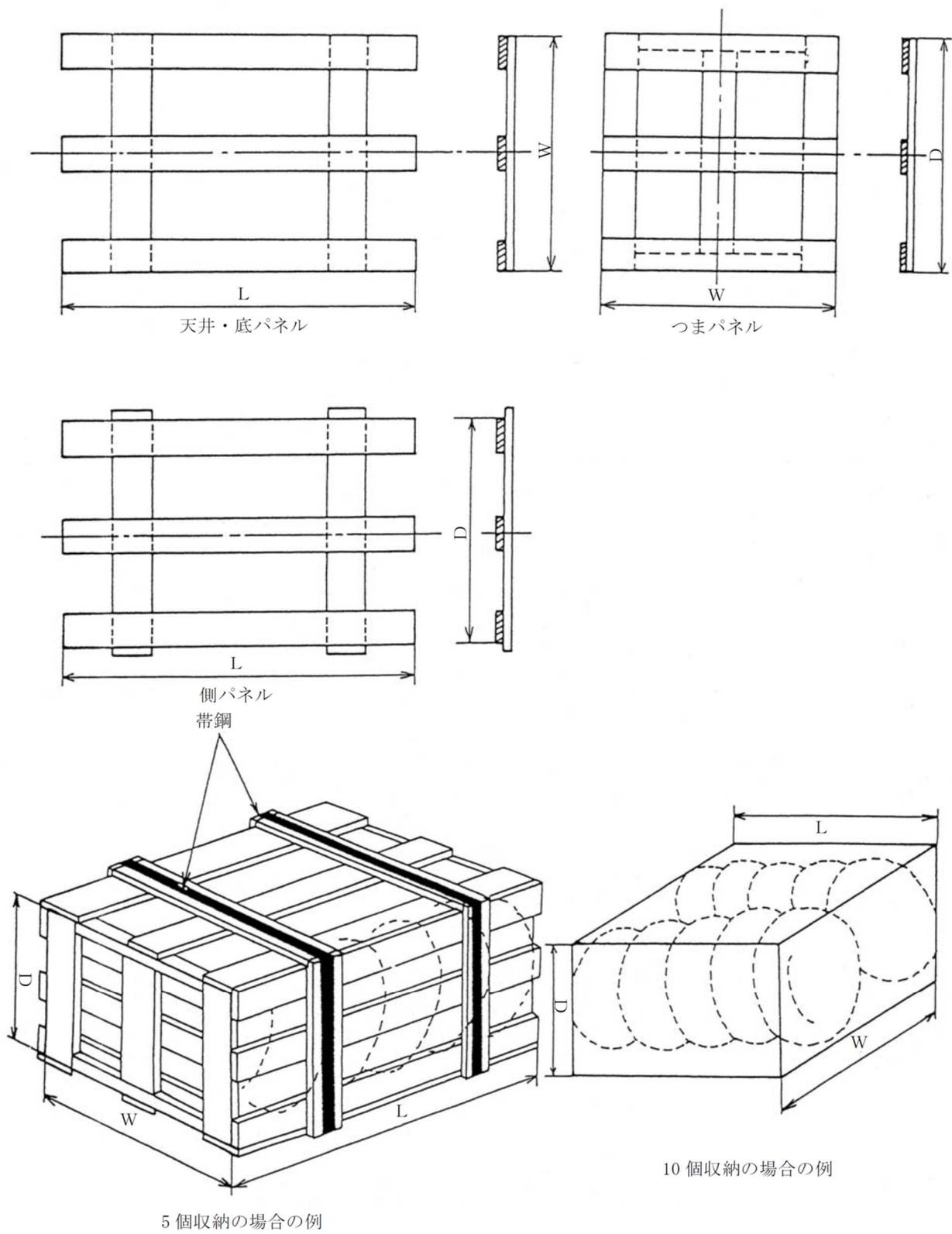


付図1ーカット限界寸法と摩耗限度の表示 (参考)



- $D_o$  : 外径
- $D_s$  : ショルダー径
- $W$  : 幅
- $W_s$  : ショルダー幅
- $H$  : 断面高さ
- $R_x$  : 弧 (X) の半径
- $R_y$  : 弧 (Y) の半径

付図2—タイヤの寸法



付図3 - タイヤ包装用すかし木箱 (参考)