
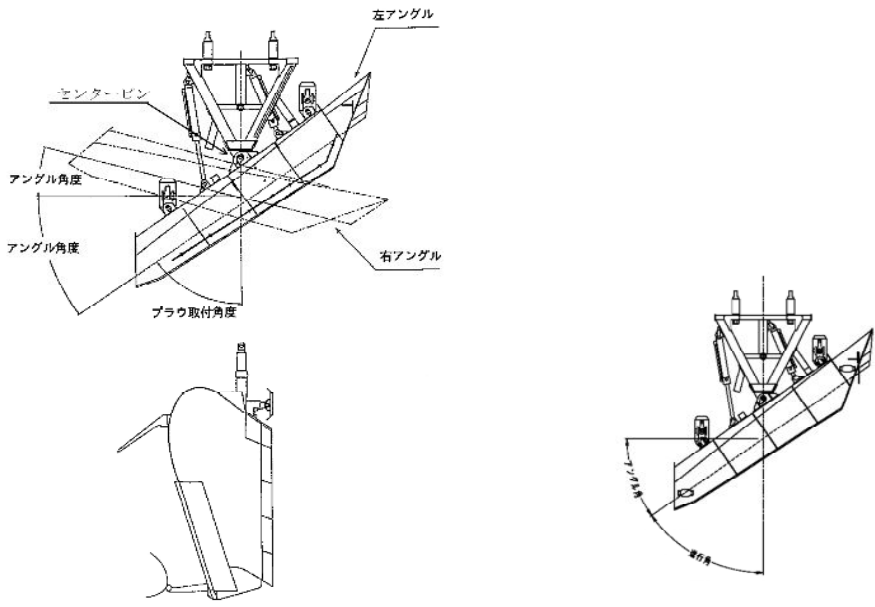



No・オプション名	8) 進行角可変プラウ(別称:バリエブルプラウ)
使用機械	除雪トラック
使用工法	新雪除雪
使用場所	一部幹線道路、高速道路(暫定2車線)。最近、国道等で普及し始める。
使用法	<p>投雪方向はワンウェイプラウと同じである。進行角可変プラウには次の欄の写真に示すように例1と例2のタイプがある。タイプによって使用法が若干異なっている。両タイプとも 運転席からのレバースイッチ操作によりアングル角(進行方向に直角な方向とプラウのなす角度、一方、進行角は進行方向とプラウのなす角度を意味し両方とも使用されている。)を調整することによりワンウェイスノープラウの除雪幅、回送幅を縮小できる。除雪幅は、次の欄の写真(例2)からも分かるように、例えばプラウ長3.6 mで、進行角を56度から34度に変更すると除雪幅は、3.0 mから2.2 mになり0.8 m縮小される。例1のタイプでは、ワンウェイプラウを基本形にして、運転席からのスイッチ操作によりプラウ取付角を進行方向に対し直角にすれば、雪の前送りが可能となる。これにより、交差点などで雪を残さないように除雪できる。</p>
機能構造	<p>写真に示すように例1と例2のタイプがある。両者とも基本的には支持フレームのセンタピンを支点として旋回可能で、油圧シリンダの伸縮によりアングル角を可変可能な構造のワンウェイプラウである。          プラウの旋回作動は運転席でレバースイッチを操作し、電磁弁を切り替えて油圧シリンダを作動させて行う。          例1のタイプは、車体左側から正面(推進角90°)まで可変で、進行角を直角に近くした状態での雪の前送りにも適している。例2のタイプは、車体左側でのみ可変で、前送りには適さないが進行角を変更して除雪幅を変えることができる。作業最大幅の進行角が基本になっており、主に高速道路の暫定2車線で使用されている。例1のタイプは、国交省の地方整備局及び地方自治体の一般道でかつ交差点処理が必要な道路で使用されている。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>写真 進行角可変プラウ(例1)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>写真 進行角可変プラウ(例2)</p> </div> </div>

	 <p style="text-align: center;"> <span style="margin-right: 150px;">図 進行角可変プラウ概観</span> <span>図 進行角とアングル角の関係</span> </p>
<p>特徴</p>	<p>例1、例2のタイプともアングル角を調整することで除雪幅の可変や回送時の狭小化ができる。右側排雪はできない。例1のタイプはワンウェイプラウの優れた投雪能力とアングリングプラウの平押しを兼ね備えたスノープラウで、交差点でのウインドロー(うね状の排雪)処理に優れている。交差点処理等の作業の迅速化を図ることができ、効率的な除雪作業が可能となる。</p>
<p>留意事項</p>	<p>同様のオプションにアングリングプラウがある。また進行角可変プラウは、ワンウェイプラウに比べて構造が複雑になり、価格上昇になる。</p>
<p>図・写真</p>	 <p style="text-align: center;">写真 進行角可変プラウによる新雪除雪作業</p>
<p>備考</p>	