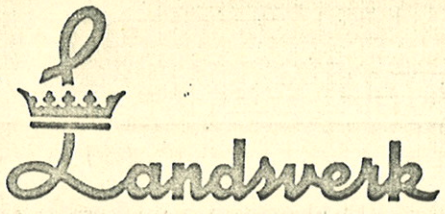


+ bil. 3



AKTIEBOLAGET BOFORS
18. AUG. 1965
HAFI DEL
SVAR

AB Bofors

BOFORS

Er referens

Vår referens

Datum

KMO Hde
K 11279

S/KEJ/BR 50721

16.8.1965

Brömsar för stridsvagn S

Refererande till direktör Kockums och ingenjör Jönssons besök i Bofors den 29.6.1965 har vi nöjet översända bifogade 2 ex. av "Vidarutveckling av bromsar till strv S".

Samtidigt vill vi framhålla, att vid uppgörandet av tekniska bestämmelser för strv S och vid konstruktion av dubbelbroms till strv S-0 har vi då liksom nu tolkat begreppet "små kurvradier" som kurvor med sådan radie att vagnens hastighet normalt måste reduceras till 10-15 km/tim. Detta gäller vid körning på väg med upprepade kurvor. Vid enstaka kurvor med liten radie kan högre hastighet hos vagnen tillåtas.

Vi ber att få återkomma senare till de övriga frågorna som behandlades vid besöket.

Med vänlig hälsning

AKTIEBOLAGET LANDSVERK
Bernt-Erik Kockum

KK			
na den 23/8			
	Beh.	Be'i.	Sign.
Low	1		
KMO	2		
KMF			du
KK-7-1	3		Loi
KK			

Behandlas av	Dat.	Signatur
Delgives	Dat.	Signatur
KMO	20/8	
KMT	"	
På	"	
3 ex KKK	"	

Bil.

BILAGA
23818
LANDSVERK

Best nr K 11.279
Order nr
Behandlas Hde

9.63. 25.000x3.

Kej

Vidaruutveckling av bromsar till strv S

Målsättning

Med utgångspunkt från erfarenheter från nuvarande broms utvecklas en ny bromstyp.

Kylningen bör till största delen ske med tvångskyld kylluft från separata fläktar. Kyl luften skall i huvudsak bestryka de heta friktionsytorna för att erhålla bättre kylförmåga. Konstruktionen skall vara sådan, att den tillåter högre arbetstemperatur utan att ingående detaljer formförändras.

Den värmeupptagande massan i bromsen skall vara så dimensionerad, att bromsen kan upptaga momentana toppbelastningar.

Fördelar

Genom att luften kyler direkt på den heta friktionsytan erhålles högre relativ lufthastighet. Detta gör att luftens kylförmåga bättre utnyttjas och friktionsbeläggens max. temp. blir högre.

Kylförmågan skulle även bli mindre beroende av bromsens egen hastighet och efterkylning kan erhållas.

Eftersom en helt självventilerad broms inte kan uppnå lika god verkningsgrad med hänsyn till fläktverkan som en konventionell fläkt bl a med hänsyn till att bromsen skall vara reversibel, kan effekt sparas för framdrivning av vagnen. Ytterligare effektbesparing kan erhållas genom att fläktarna kan avstängas när bromsen under längre tid ej användes.

Nackdelar

Större utrymme krävs i vagnen för fläkt och luftledningar. Anordningar för reglering av fläkteffekten tillkommer.

Tidsplan

Enligt bilaga 1 framgår, att broms för provning i vagn beräknas vara framtagen till mitten av maj 1966 och första satsen bromsar skulle kunna levereras under november 1966.

Kostnadsplan

Kostnad för konstruktion och framtagning av tillverkningsritningar

125.000:--

Tillverkning av 4 st provbromsar och bänkprov

100.000:--

Total utvecklingskostn. 225.000:-- kr

Kj

Tidsplan.

