

<u>Närvarande:</u>	Ing. Jönsson	Landsverk	
	Ing. Wigrup	- " -	
	Ö-Ing. Henström	Bofors	(Punkt 1)
	Ing. Engman	- " -	(Punkt 1)
	Ing. Isaksson	- " -	(Punkt 1)
	Ing. Hultgren	- " -	
	Ing. Engberg	- " -	
	Ing. Björnander	- " -	(Punkt 1)

Samtalet gällde momentproblem för bromsar till VK 155 och strv S typ O och A samt inbyggnadsproblem i strv S, såväl A- som O-serievagnar.

1. Variationer i bromsmoment

- 1.1 Med ledning av vad som säges i TP:Z 845, informerade ing. Isaksson om isktagna momentvarianter hos rubricerade bromsar.
- 1.2 Med hänsyn till nödvändig bromsverkan och risk för drivaxelbrott, redovisade Bofors de gränser, inom vilka max. bromsmoment måste kunna hållas. Dessa är min. 500 kpm och max. 1000 kpm. I detta spridningsområde skall innefattas dels variationer från själva bromsarna och dels variationer från reglageanordningarna. Detta framgår av diagrammet på sid. 5.
- 1.3 Bromsar till VK 155 S 62. För dessa var Bofors och Landsverk eniga om att vid kraften 225 kp i dragarmen så skall bromsmomentet vid statisk mätning ej underskrida 500 kpm. Vidare framförde Bofors en rekommendation att bromsmomentet vid samma kraft ej får överstiga 1000 kpm. Vid leveransprov skall upprepade (3 eller flera) bestämningar av bromsmomentet göras, vilka alla skall falla inom angivna gränser.

Beträffande den övre gränsen, så ansåg Landsverk att de bör undersöka bromsarna nr 108 och 110. Efter denna undersökning återkommer Landsverk i denna fråga.

Bofors betonade att den föreslagna maximigränsen endast gäller för tvålamellbromsar, vilka skall monteras i VK 155. För tvålamellbromsar avsedda för strv S, typ A, måste gränsen vara lägre.

- 1.4 Bromsar till VK 105 S 64. Bofors rekommenderade att bromsmomentet ej bör underskrida 500 kpm och ej överskrida 800 kpm vid 225 kp i dragarmen.

Eftersom det ej är avgjort huruvida denna vagn skall förses med dubbel- eller trippelbroms ansåg Landsverk att de ännu ej kan ta ställning i frågan.

Landsverk föreslog att bromssystemet skall förses med en överströmingsventil, för att minske variationen i reglagekraft. Härigenom skulle en större del av det tillåtna spridningsområdet kunna få tagas i anspråk av själva bromsen.

- 1.5 Landsverk meddelade att de har lyckats erhålla en väsentligt bättre spridningsbild för kopplingarna än för bromsarna. Detta har åstadkommits genom en förhållandevis lång inkörningstid. Landsverk var berett att utreda om en förbättring av bromsarna kan uppnås på samma sätt.

2. Utrymme

- 2.1 De undersökningar som gjorts visar att spelet mellan bromshållaren och samlingsväxeln endast är någon mm. Ett min.spel på 10 mm bedömdes som realistiskt.

Vidare har konstaterats att vid inmontering av motoraggregatet i vagn, kollision inträffar mellan bromshållare, bromsskiva samt aggregatets främre nedre ram balk och lagringen för turbinens frihjul.

- 2.2 Landsverk meddelade att bromsskivan förses med en fas 10 x 20 samt att undersökning skall göras om bromshållaren kan åtgärdas så att större spel till samlingsväxeln erhålles. Landsverk återkommer vecka 546.

- 2.3 Då dessa uppgifter erhållits undersöker Bofors med Volvo om erforderliga åtgärder kan vidtagas på motorram och samlingsväxel för att undvika kollision.

3. Reglage

- 3.1 Bofors har i brev av den 7.9.65 meddelat de svårigheter som finns på reglagesidan om trelamellbromsen skall införas i A-serien.

- 3.2 Beträffande bromsmanövreringen överlämnade Landsverk ritn. 012/60231 och 60232, vilka visar att självjusteringsanordningen kan ändras på sådant sätt att Bofors bromsreglage ej påverkas. D.v.s. slaget är oförändrat 60-65 mm och max. dragkraft 250 kp på 135 mm hävarm.
- 3.3 Beträffande kopplingsmanövreringen meddelade Landsverk ett önskemålet om större avstånd mellan koppling och broms ej kan tillmötesgå, då detta skulle omöjliggöra montage av bromsenheten i vagnmonterad broms. Det beslöts att Landsverk och Bofors var för sig studerar möjligheterna att förbättra utrymmet för kopplingsmanövreringen. Landsverk översänder omgående en skiss på den för A-serien föreslagna kopplingen.

4. Kylning

- 4.1 Landsverk meddelade att man vid ett flertal tillfällen framfört önskemål om att prov med kapslade bromsar och ökad kylning skall göras i en O-serievagn.

Se protokoll 25/5, 6/7

Se brev 2/11

Detta önskemål har ytterligare understrukits genom de bänkprov som gjorts med en trelamellbroms och som visar en 33 % förbättring om hela nuvarande luftströmmen ledes genom en broms. Detta önskemål innebär även att fläktens luftmängd bör vara konstant över större delen av kolvmotorns varvtalsområde.

- 4.2 För att snarast erhålla erfarenhet bör därför en O-serievagn ändras så att fläkten endast kyler den ena bromsen som därvid skall vara kapslad. Vagnen körs sedan på så sätt att endast denna broms behöver användas vid koppling-bromsstyrning.

En sådan körning bör göras på provbanan i Bofors, där jämförelse kan erhållas med resultat från tidigare gjorda liknande körningar.

- 4.3 Bofors föreslog att Landsverk gör bänkprov med halva luftströmmen genom bromsen, vilket motsvarar nuvarande installation i vagnarna, för att bestämma eventuell effektökning vid detta system.

- 4.4 Om de föreslagna proven visar ett påtagligt bättre resultat anser Landsverk att kapsling och även dubbla fläktar bör införas i samtliga O-serievagnar.

4.5 A-serien

Landsverk framförde följande önskemål:

1. Bromsarna skall vara kapslade.
2. Fläktens varvtal skall vara oberoende av motorvarvtalet.
3. Om proven i O-serievagn och i bänk visar en tydlig förbättring av bromseffekten skall serien förses med dubbla fläktar och rekommenderar att man redan nu förbereder för införande av den andra fläkten.

5. Drivaxlar för O-serien

Landsverk meddelade att 4 st drivaxlar kommer att levereras vecka 546.

Bofors den 22 november 1965

Solén
Per-Arne Björander

Delgives: Htm, Ego, Gnv, Iså, Näk, På, Hde, Hna, Landsverk, KKK, KKF

