

Utöver i "MA-9 Målsättning" angivna krav (pkt 1-5) gäller följande:

I Krav

1. Transmissionerna skall anslutas till Rolls Royce K-60 (240 hkr) och Boeing 553-2-1 (400 hkr) samt ~~lätt kunna anpassas till turboöverladdad K-60 (300 hkr).~~ ^{275 turbo och}
2. MA-9 skall utan avsevärda ändringar i vagnen kunna placeras i en vagn avsedd för MA-1. Om konstruktionsarbetet visar att det av hållfasthets- eller andra skäl är fördelaktigt, bör dock ändring eller byte av vissa komponenter diskuteras t.ex. överföringsväxel, styrkopplingar och-bromsar, ~~slutväxlar~~, hydrostatväxel, kylsystem.
3. Transmissionerna utformas så att gasturbin och kolvmotor ej får otillåtna belastningar. ^{Växling, styrkopplingsmanövrer, övervarning frihjul på båda motorerna.}

II Önskemål

1. Vagnen bör kunna köras med samma hastigheter bakåt som framåt.
2. Växling bör kunna utföras vid full- eller delmoment.
3. Maximal dragkraft bör ej understiga 90 % och ej nämnvärt överstiga 100 % av vagnsvikten samt kunna tas ut vid minst hastigheten 2 km/h. Vid övergång till avsevärt ökad kolvmotor- eller gasturbineffekt bör utväxlingen lätt kunna ändras så att nämnda dragkraft, men högre topphastighet erhålls.
4. Inom ramen för övriga prestanda skall maximihastigheten väljas så hög som möjligt. ^{60 km/h}
5. Vid överlagringsstyrning bör full effekt kunna tas ur Hydromatic utan risk för att kolvmotorn stryps. Det nuvarande systemets prestanda bör höjas för att minska belastningen på styrbromsarna och höja vagnens medelhastighet.

6. Riktning och styrning bör, efter måttligt omkopplingsarbete, kunna utföras med gasturbinen vid havererad kolvmotor.
7. Vagnen bör hjälpligt kunna köras och styras med trycklöst hydraulsystem och havererade hydrostatväxlar. *osannolikt enl. förarna, Ej KAF-önskemål.*
8. Gemensamt gasreglage bör utformas så att motorernas gaspådrag även kan regleras separat, t.ex. för växling av kolvmotorn med fullgas på gasturbinen, eller start av gasturbinen under körning.
9. Transmissionen bör utformas med sikte på bl.a. hög verkningsgrad, små kontinuerliga effektuttag till hjälpapparater, måttlig bränsleförbrukning och stor driftsäkerhet.

7. Hydr. systemet väl skyddat, i synnerhet är apparater användbara. I så möjlig-
heten att sluta.

8. Eendart ett reglage för fraser
växlingsautomatiskt

- ej mer utan stora ändringar*
1. Transmissionen dimensioneras för bruttoeffekten ⁵⁸⁰300 hkr från kolvmotorn, ⁶⁰⁰400 hkr (kortvarigt 500) från gasturbinen.
int 450
 2. Vagnen skall kunna köras med endera motorn eller med båda.
 3. Transmissionen skall medge växling under gång. *< 3 sek*
med momentan kraft
 4. Övergång till bogsering skall lätt och snabbt kunna utföras.
Övervarning?
 5. Kolvmotorn skall kunna startas av gasturbinen.

1. Låg temp för både KM & GT
KM anpåkinnings fallit. Temp & lufttryck
GT-redväxelt ritu underlag från Boeing
500 rev 600 på turbin. Konstruktion
för slutväxlar?