

Enligt "Anteckningar från samtal med representanter från AB Landsverk den 11 november 1965" har Landsverk framfört 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 rekommenderas att man redan nu förbereder för införandet av den andra fläkten.

Vid konstruktionen av O-serien var de givna förutsättningarna för motorrumsventilationen en hydrauliskt driven fläkt som vid ett mottryck av 140 mm H₂O ger luftmängden 1,4 m³/s.

Då konstruktionen för huvudserien fastlades gällde samma förutsättningar dock med det tillägget att det inte skulle vara omöjligt att införa två st sådana fläktar. Denna senare möjlighet uppfyller emellertid inte det av Landsverk uttalade önskemålet om att fläktvarvtalet skall vara oberoende av motorvarvtalet. Därtill kommer, att utfallet på från Behr levererade ventilationsanläggningar är sådant ifråga om tryck och effekt, att möjligheten till seriekörning av två fläktmotorer synes högst tveksam. Detta senare förhållande har påtalats hos Behr.

Av det sagda framgår att Landsverks önskemål icke kan uppfyllas utan vittgående omkonstruktioner.

Skulle fläktdrivningen göras oberoende av motorvarvtalet (enligt önskemålets ordalydelse) torde det enklaste sättet vara att driva fläktarna med elektriska motorer. Dessa motorer får emellertid en sammanlagd effekt av 15 å 20 hästkrafter. Detta drivsätt torde icke vara praktiskt genomförbart.

Om det uttalade önskemålet får tydas så att fulla fläktprestanda skall bibehållas vid motorvarvtal betydligt under motorns maxvarvtal kan en hydraulisk lösning vara tänkbar. Skall effektåt-

gången hållas inom rimliga gränser måste man då tänka sig en pump med variabelt displacement t.ex. tryckstyrd. Två möjligheter ligger närmast till hands.

1. En tryckstyrd pump av samma storlek och utförande som den Vickerspump vi redan har för hydraulsystemet (drivvarvtal 1800 r/m). Denna skall då driva 2 st parallellkopplade fläktmotorer. Fullt fläktvarvtal upprätthålles ned till ett ungefärligt motorvarvtal av 2600 varv/min. ?

KK eller hydraulmotor

Givetvis innebär det stora svårigheter att placera ytterligare en Vickerspump i vagnen.

2. En tryckstyrd pump liknande ovan omtalade men med mindre kapacitet och högre tryck. Denna skall då driva 2 st seriekopplade fläktmotorer. Max drivtryck blir härvid g:a 150 kp/cm^2 . Om t.ex. Vickerspump PVB20 med varvtalet 1800 varv/min väljes, upprätthålles fullt fläktmotorvarvtal ned till ett ungefärligt motorvarvtal av 2800 varv/min.

Här skisserade förslag med nummer 2 förutsätter godkännande från Behr emedan trycken är högre än vad som tidigare diskuterats.

Andra förslag till system kan också tänkas t.ex. konstantmängdspump med omkoppling mellan serie och parallelldrift vid visst varvtal. Fläktvarvtalet kommer i så fall att antingen regleras i steg vilket ej uppfyller önskemålet eller orsaka en ej önskvärd effektförlust p.g.a. överströmmad olja. Andra möjligheter är att ha två eller flera pumpar med konstant kapacitet och ventilomkopplingar dem emellan.

I här diskuterade fall har antagits att fläktarna bibehålles med de data som nu gäller. Ändringar t.ex. till lägre kapacitet eller lägre mottryck gör uppbådet enklare. Bromsarnas inkapsling har möjligen motsatt effekt. För att frågan skall kunna behandlas vidare är det av största vikt att KK 3-KKF preciserar kraven som skall gälla för fläktarna.

Delgives: KKK, Ego/KK 3, Hu/KKF, Iså/KKZ 1, Jno/KKH, Lnnl/KKH, Hna/KKH 70, Vfb/KKH 70.