

Anteckningar från besök hos Landsverk Landskrona den 19.2.1965 av Ingenjör Engman och Ingenjör Pålsson. Diskussioner fördes med Direktör Bernt Erik Kockum, Överingenjör Wilhelm Buchegger och Ingenjör Jönsson. Sammanträdet var föranlett av de dåliga resultaten som ernåtts under proven i Skövde med den senaste versionen av bromsar för stridsvagn S.

Det synes nödvändigt att inrikta diskussionen på ställningstagande, tids- och funktionsmässigt till relativt väl avgränsade etapper.

1. Skövde-proven och andra samtidiga tekniska prov i andra vagnar. Gäller en tidsperiod fram till hösten 1965.
2. Trupproven hösten 1965 och våren 1966.
3. Serieleveranserna.

1. Skövde-proven

För de närmaste proven i Skövde har Landsverk bestämt sig för att återgå till lameller i segjärn, utförda enligt samma konstruktion som den senast provade. Sådana bromsar kan föreligga från vecka 511 för prov hos Landsverk och för inmontering i vagn från vecka 512 så att körningar med detta bromsutförande skulle kunna ske från vecka 513.

2. Trupproven 1965/1966

Landsverk undersöker experimentellt effekten av:

Ökad luftmängd

Ökat axiellt spel mellan lamellerna

Bromsnav och skiva i två alternativa utföranden,

betr. lameller, det ena i segjärn, det andra i pansarplåt

För att proven skulle bli väl utformade skall utvärderingen av körproven hösten 1964 ske på berörda punkter, så att underlag föreligger senast 10 mars. Ingenjör Jönsson bör besöka Bofors före denna tidpunkt för att diskutera utvärderingsresultaten. Utrustning för luftblåsning etc. som kan finnas i Bofors provrigg utlånas till Landsverk. I samband härmed önskar Landsverk om möjligt även hjälp av en ingenjör, som tidigare behandlat samma fråga.

Landsverk undersöker vilken ändring i kylförhållandena som skulle kunna uppnås genom användande av krökta skovlar, avpassande för huvudsakligen kylning vid framåtkörning.

Landsverk undersöker konstruktivt möjligheterna att införa ytterligare en lamell.

I anslutning till ovanstående bör Bofors undersöka följande frågeställningar:

Kan yttre luft tillföras till en icke självkylande broms.

Vilka konsekvenser medför ett ökat spel beträffande ökat arbetsområde för bromsreglaget.

Vilka möjligheter finnes att införa "styrt" tillslagsprogram för bromsarna för att därigenom minska bromsarnas toppbelastning.

3. Serieleveranserna

Landsverk avser undersöka möjligheterna att införa en icke självkylande luftkyld broms.

Landsverk avser undersöka konsekvenserna av att införa en oljekyld broms.

Från Bofors' sida framfördes angelägenheten av att Landsverk gör en systemanalys av den självkylande bromsen för att klargöra vilka villkor som gäller för en optimal funktion. Det måste också klargöras, huruvida denna optimala funktion över huvudtaget är tillfredsställande med hänsyn till belastningen i den aktuella installationen.

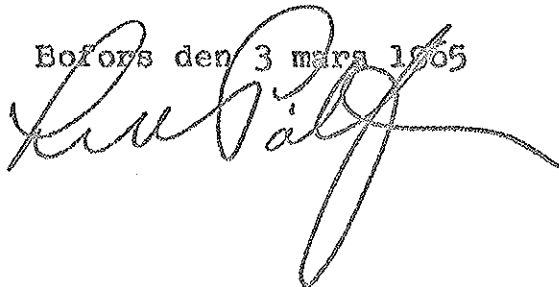
4. Tidsplaner för de närmaste undersökningarna

4.1. Ett Skövde-möte med KAF för diskussion av provresultaten skall anordnas den 11 mars, varvid Landsverk anmodas delta. Före sammanträdet måste ha ägt rum en avstämning av den tekniska situationen beträffande Skövde-proven mellan Landsverk och Bofors.

4.2. I början av april skall ett nytt sammanträffande i bromsfrågan äga rum mellan Landsverk och Bofors. Till detta tillfälle beräknas vissa provresultat och väsentliga principiella teoretiska utredningsresultat föreligga.

4.3. Det förutsättes att de öppna punkterna som anförts i anslutning till undertecknande av leveransavtalet mellan Landsverk och Bofors görs till föremål för förhandlingar inom den närmaste tiden.

Bofors den 3 mars 1905



Delgives: Landsverk³, DV, DVV, AD, Sp, Pr, På, Htm, Ego, KM²,
KMÉA, KMO, KMT, P, KA³