

PL/RI

2.750/48

PM

ansömda felaktigheter observerade på motorvagnar lätt A 25 B
tillhörande motorserien 470 - 492 levererade av AB Håselund & Söner.
Örnköldavik.

1. Motorfel.

a. Motorbandagen ha lösnat på vissa motorer. Som möjliga orsaker kan antagas olämpligt lödtenn, läsblocc av mässing samt underlägg av mikarit i stället för pressen. 23 st motorer ha tillä dato ombandagerats med bredare bandage och pressenmoderlägg. Samtidigt ha speciella läsblocc införts, som beräknas hålla trådens ändar bättre. Följande motorer ha tillä dato genomgått:

Från vagn 465:	2 st + 2 st tidigare i Örnköldavik	
" " 471:	4 "	
" " 477:	4 "	Från vagn 484:
" " 482:	4 "	4 st
" " 475:	1 "	" " 478:
		4 "

b. Isolationerfel vid följepolar och borsbållare vintertid, då smö och smältvatten smäls i motorerna.

För att minska riskerna för fel av denna art ha utbläsningsöppningarna minskats, varigenom mindre luftfästighet erhålles på insugnings- sidan.

Värmeprov i normal drift skall snarast genomföras.

c. Trumbrömsarnas backar slitas onormalt fort. Orsakerna härtil kan vara att excenterbultarna för backarnas injustering lossa, varigenom backarna kunna ligga på kontinuerligt, eller att återföringsaffjädern är för svag, så att backarna ej gå tillbaka vid lossning av bromsen.

Som första åtgärd införas läsblocc, som hindrar excenterbultarnas vridning, och vidare uthytas återföringsaffjäderna mot kraftigare eldarna. Vidare pågår försök att finna ett mera slitstarkt material i backarna, och undersöktes möjligheten att öka brömsbandens tjocklek och att

Införa efterställning av bromsen allteftersom banden slitas ned.

Normalt skall trumbromsarna endast användas som stoppbrom och bör således icke tillätsas förrän hastigheten understiger ca 10 km/h.

Vid omläggning av elektriska växlar är det ibland nödvändigt att köra med tillsläta trumbromsar och driftström på motorena. Även kan det tänkas att man glömer lossa handbromsen vid avgång från ändstationen. Planer är å bana att införa en ny vinkelomläggningsmetod, varigenom den förestående oölggenheten föreviner. Som skydd mot den sistnämnda oölggenheten kan tänkas en anordning som varnar föraren, om han försöker starta vagnen med handbromsen ådragen eller ej helt frångången.

2. Automatik- och kontrollfel.

a. Manöverströmkontaktorna ha tidigare orsakat kontaktfel, genom att den rörliga kontaktplången klävat fast i styrlåsen.

Felet har eliminerats genom justering av passeringen.

b. Kontrollernas huvudvals kommer i pendling på grund av för svag dämpning i befintlig friktionsbroms. Öns dämpningen gör kontrollerna för trögt vid ren handmanövrering. Fjäderna i bromsotet ha vid flera tillfällen brustit varigenom dämpningen förstärks.

Ömkonstruktion av bromsotet pågår. Detta kommer att utföras som en fjäderbelastad tångbroms med lossningsmagnet. Samtidigt införes ett relä, som då manöverströmmen för automatiken bortfaller automatiskt släpper ström på lossningsmagneten, så att velsen frigöres och kan manövreras för hand. Den första anordningen av detta utförande beräknas kunna monteras omkring den 15 dennes.

c. I samband med ovanstående ändringar kommer manöverledningarnas elektringar att ändras.

Manövermotorn får en egen säkring på 3 A efter den normala manöverströmskningen på 45 A (MS). Vidare införes en särskild manöverströmsäkring (MS 1), som matar spolarna till kontaktorna för åkenbroms och separatsmatning.

3. Mototändfel.

Vissa mototändgrupper ha visat sig utsatta för fel i form av avbrott på grund av överbelastning. De svagare mototändgrupperna kunna successivt att förstärkas. Erforderligt utrymme här för erhålles genom att omtalet på de första grupperna har minskats, för att praktiskt taget samma bromsegenskaper som hos vagnar litt A 25 0 skulle erhållas. Ändringen är hittills genomförd på följande vagnar: 474, 475, 476, 477, 478, 480, 483, 487, 488, 489.

4. Nils-batterierna för apparatmagasinerna.

Antalet celler minskas från 3 till 2 pr motorgrupp, varigenom laddningen säkerställes.

Locket på varje cell övergjutet med kompond för att förhindra vattensugling vid spolning och åtföljande korrosion.

5. Maximalströmvärdenas handling har visat sig för klara.

Sentliga handlingar uthytas mot sådana av värbekslit.

6. De rita ringklockorna.

För att förhindra kontaktfel i klockorna på grund av kontakt-
ytornas oxidation ha kontaktterna uthytts mot sådana av silver.

7. Kärnkärnsvälsarna lampbällare.

Lampbällarna ha beredighet att locera.

Säkra genom lödning.

Lessa bällare äro av Svantyp, medan 2 25 0 har Edisonfattning.
Iå lamporna i båda fallen äro för 12 V 40 W, kan det ifrågesättas, om
icke Svantypbällarna böra uthytas mot Edisonbällare, om sådana kunna anskaffas

Stockholm den 12 juni 1948.

SIGN.

(F. Karlson)