



STATENS BRANDINSPEKTION

Meddelanden

1961:8

Tillägg till meddelande
1959:1 och 1959:8

Kopplings- och draganordningar för motorsprutor och andra släpfordon samt dragfordon.

I statens brandinspektions meddelande 1959:1 rekommenderades brandcheferna att i standardiserings syfte medverka till att den av civilförsvarestyrelsen anskaffade och genom länsstyrelserna tillhandahållna 60 mm kulkopplingen, m/cfs 52, allmänt bleve utnyttjad av brandförsvaret.

Sedan rapporter inkommit om några fall, då släpfordon, utrustat med den ifrågavarande kopplingen, lossnat från dragfordonet, och sedan med anledning därav civilförsvarestyrelsen under medverkan av brandinspektionen närmare undersökt de rapporterade fallen utsändes brandinspektionens meddelande 1959:8. I detta meddelande anmodades brandcheferna förse kopplingsanordningarna - såväl den ursprungliga, m/cfs 52, som en enare, förstärkt version, m/cfs 56, vilken i viss utsträckning utlämnats till brandkårerna - med en låssäkring. Låssäkringarna skulle tillhandahållas av länsstyrelserna.

Fall har nu inträffat, då också med låssäkring försedda kopplingar har släppt från draganordningen. Med anledning härav har civilförsvarestyrelsen, bl a under medverkan från Statens provningsanstalt och Statens Vägintitut, låtit utföra omfattande undersökningar. Av dessa har framgått att exempelvis vid häftig uppbromsning eller om under backning släpfordonats hjul stöter emot en större sten, stubbe eller dylikt sådana påkänningar kan uppstå i kopplingsanordningen, att kvarstående deformationer erhålles. Inträffar detta upprepade gånger, kan till slut

deformationerna bli så stora att kopplingen släpper från kulan.

Frågan om släpvagnskopplingars utförande och den fortlöpande kontrollen av dem har som bekant på senare tid aktualiserats till följd av ett antal inträffade svåra släpvagnsolyckor. Inom Standardcentralen (SMS) har utredningsarbete igångsatts, närmast rörande draganordningars infästade och från Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens sida har åtgärder vidtagits för att typprovning av släpvagnskopplingar skall kunna komma till stånd. Avsikten är självfallet att också de av brandkårerna använda kopplingsanordningarna skall typ provas. Man torde emellertid böra räkna med att det kommer att ta rätt lång tid, sannolikt några år, innan arbetet i kopplingsfrågan fortskridit så långt, att en typgodkänd kopplingsanordning, lämplig för brandförsvaret, finns tillgänglig i handeln. Huruvida denna kopplingsanordning kommer att utgöras av civilförsvarets kulkoppling eller av annan kopplingstyp, kan ej för dagen med säkerhet sägas.

I avvaktan på ett slutgiltigt ställningstagande i kopplingsfrågan är det uppenbart att allt måste göras för att den nu använda kopplingen skall bli så säker som möjligt och för att därmed olyckor skall kunna förhindras. Det torde knappast behöva påpekas att också ett brandförsvaret tillhörigt släpfordon, som under körning lossnar från dragfordonet, trots sin förhållandevis låga vikt kan vålla svåra skador, i värsta fall med förlust av liv som följd.

I samråd med civilförsvarsstyrelsen får brandinspektionen under hänvisning till det ovan anförda anmoda brandcheferna att omedelbart igångsätta och snarast genomföra följande säkerhetsåtgärder med avseende på drag- och kopplingsanordningarna, på sådana kommun- eller statsägda fordon, som användes av fredsbrandförsvaret.¹⁾

1. Kontroll att överkanten av draganordningens kula är monterad på lämplig höjd över marken. För att tillräcklig vridbarhet i fordonets längsled skall erhållas, skall nämnda höjd vara lägst 500 mm och högst 650 mm.

1) Hos brandkårerna förrådsställda, uteslutande för krigsbrandkåren avsedda släpfordon skall tillsvidare icke åtgärdas.



Kontroll av draganordningens infästning vid dragfordonet.
Förstärkning av infästningen, om detta bedömes erforderligt.

2. Kontroll att släpfordonens vikt ej överstiger 1000 kg.
(Detta behöver i allmänhet ej ske ifråga om motorsprutor; samtliga svenska motorsprutmodeller tillverkade senare än 1940 väger nämligen c:a 1000 kg och därunder. Släpkärror för vatten, slang etc avlastas så mycket att totalvikten ej överstiger 1000 kg. Därest en sådan viktminskning icke utan stor olägenhet kan genomföras, måste en kraftigare koppling monteras på släpfordonet. (Kopplingens kula på dragfordonet är godkänd för en dragkraft på upp till 8 ton och behöver således ej bytas.) Därvid väljes en snabb koppling, som är avsedd för 60 mm kula t ex Forss B 2020, Bröderna Forss, Mjölby.
3. Utbyte av koppling m/cfs 52 (dragöglans godstjocklek 18 mm) mot koppling m/cfs 56 (dragöglans godstjocklek 25 mm). De nya kopplingarna rekvireras från länsstyrelsen. Efter utbytet insändes de gamla kopplingarna till länsstyrelsen. Infästning av koppling m/cfs 56 på släpfordonet sker i enlighet med den ritning med arbetsbeskrivning, som gällde för montering av koppling m/cfs 52. Ytterligare ritningsexemplar kan vid behov rekvireras från statens brandinspektion.
4. Snabbkontroll omedelbart efter varje körning (genom bilföraren) att icke glapp uppstått i kopplingen. Detta konstateras lätt därigenom att det normalt skall finnas ett spel på 2 - 5 mm mellan kopplingarmens yttersta del och klacken på kopplingsstommen (jämför fig. 1). Finns ej något sådant spel utan kopplingsarmen trycker mot eller nästan trycker mot den nämnda klacken, har kopplingen deformerats och skall utbytas. Ny koppling rekvireras från och den gamla insändes till länsstyrelsen.
5. Översyn av drag- och kopplingsanordning sker regelbundet i samband med översyn av fordonet i övrigt. Härvid undersöks huruvida glapp, sprickor, deformationer, förslitningar etc förefinns på draganordningen, på kopplingsanordningens olika delar (kopplingsstomme, kopplingsarm med kulhållare, bult, fjäderbelastad spärranordning med säkringsprint)

samt ifråga om infästningen på fordonet. Upptäckts vid övereynen allvarliga fel - glapp, påtaglig förelitning av bult och bulthål, tydliga deformationer, sprickor eller begynnande sprickor - utbytes kopplingen respektive draganordningen mot nya, som rek-
vireras från länsstyrelsen. Utbytta drag- och kopplingsanordningar insändes till länsstyrelsen. Eventuella brister ifråga om infäst-
ningen vid fordonet avhjälpes. Kontroll sker att ej spärranord-
ningens funktion hindras av rost, smuts eller tjocka färglager.

6. Kontroll att den i meddelande 1959:8 angivna låsökringen an-
bringas på rätt sätt. Det har nämligen i en del fall visat sig
att öökringen införts endast till halva sin längd (till 90°-boken)
och därmed lätt kunnat lossna på grund av fordonets skakningar.
Det har också hänt, att låsökringen rätats ut. För att låsöök-
ringen med säkerhet skall fylla sin uppgift skall den - utan att
rätas ut - anbringas såsom figurserien 2 - 5 visar.

Det må framhållas att civilförsvarsstyrelsens kopplingsan-
ordning, liksom alla kulkopplingar, har begränsad rörelsemöj-
lighet såväl i fordonets längdled som i dess tvärled. Körning
med tillkopplat släpfordon över dike eller annan fördjupning
eller över jordvall eller annan upphöjning måste därför ske med
stor försiktighet. Snarast möjligt därefter kontrolleras (genom
bilföraren) att ej glapp eller annan skada uppkommit på kopp-
lingen (jfr fig 6 och 7).

Under hänvisning till vad därom framhållits i statens brand-
inspektions ovannämnda meddelande 1959:1 får inspektionen till
slut uppmana brandcheferna att medverka därtill att även
industribrandkårens fordon blir föremål för de ovan beskrivna
kontroll- och säkerhetsåtgärderna.

Ingvor Strömdahl
Ingvor Strömdahl
Riksbrandinspektör

Björger Lennmalm
Björger Lennmalm

Stockholm den 15 maj 1961.

Statens Brandinspektion, Regeringsgatan 50, telefon 23 23 30

Postadress: Box 7097, Stockholm 7.

Skannat av Utkiken



Summary in English

THE NATIONAL INSPECTORATE OF FIRE SERVICES

Informative Recommendations 1961:8¹⁾Couplings for Trailers.

In Informative Recommendations 1959:1, the Fire Chiefs were requested to endeavour to have the couplings used by the Fire Departments standardized, using the Civil Defence couplings m/cfs 52 as obtainable from the County Administrations. The said couplings were somewhat later strenghtened - m/cfs 56 - and safeguarded by a locking device, likewise obtainable from the County Administration.

By very stringent tests, however, it has lately been verified that even these improved couplings may get deformed and fail at backings or violent brakings in very uneven terrain. Furthermore, other trailers than those used by the Fire Depts have of late caused a number of grave accidents, in consequence of which the Standardization Board has taken the matter in hand and will issue prescriptions for couplings generally. These will include also those used by the Fire Departments, but such a definite design will hardly be available for a considerable time.

In the meantime, in order to safeguard as far as possible against any accidents, the Fire Chiefs are requested to ensure the following controls as regards any trailers (for peace time use as yet) of the Fire Departments, inclusive of industrial brigades.

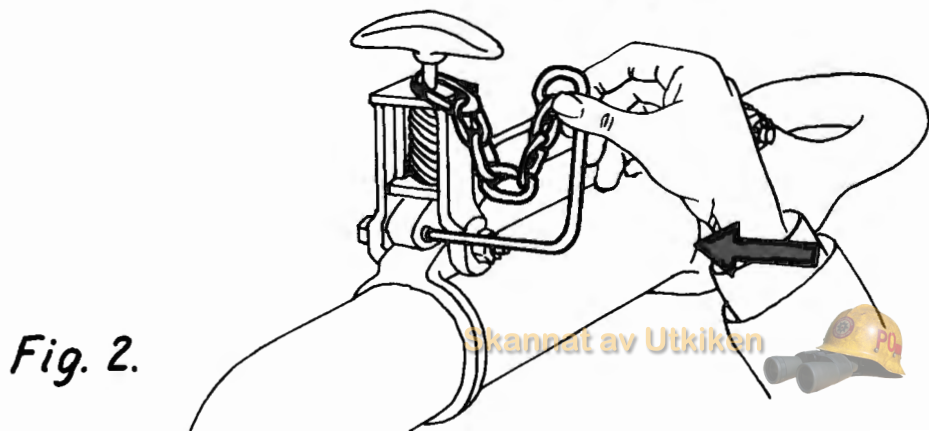
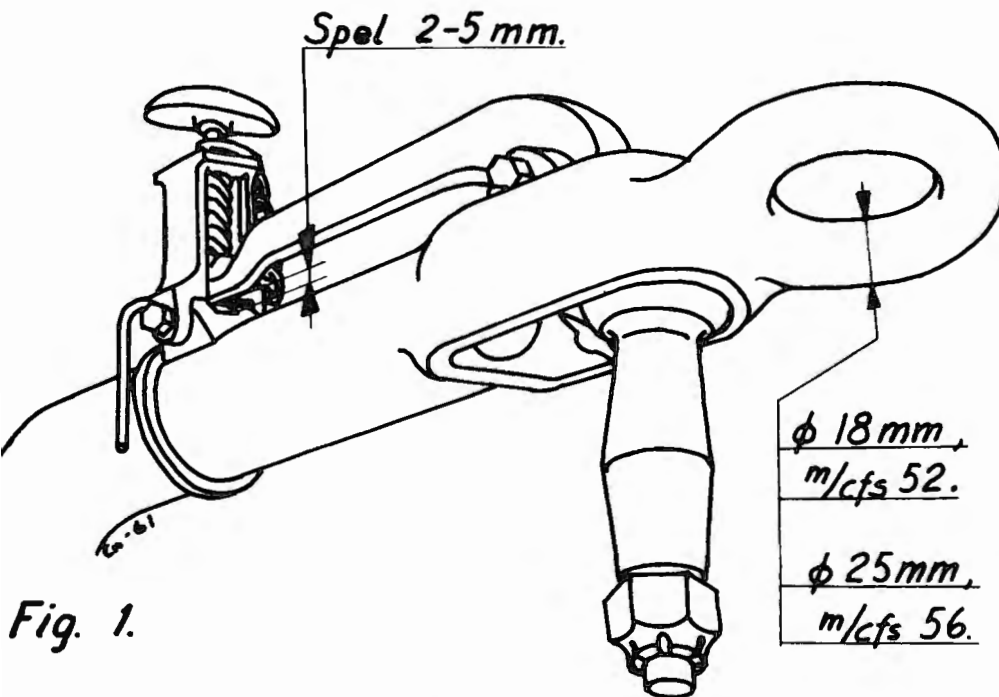
1. Control of the Ball Clutch of the car. It should be 500-650 mm aboveground in order to ensure proper swing.
2. Control that the weight of the trailer with load does not exceed 1000 Kos.
3. Exchange of m/cfs 52 for m/cfs 56.
4. Deformation control by the driver after each haulage. If the normal play of 2-5 mm has got lost (see Fig. 1) the coupling should be forwarded to the County Administration for exchange.
5. At the general overhaul of the car and trailer, special attention should be paid to the coupling, and repairs or exchange effected, as may be.

-
- 1) Addendum to Informative Recommendations 1959:1 and 8.



6. Special attention should also be paid to the proper mounting of the locking device (see Fig.2-5), otherwise it may become disengaged by the joltings of the trailer.

To conclude, no ball coupling can be made to stand up under excessive stress. Haulage over very uneven terrain must be performed with proper care, and the coupling inspected soonest possible afterwards (see Fig.6 and 7).



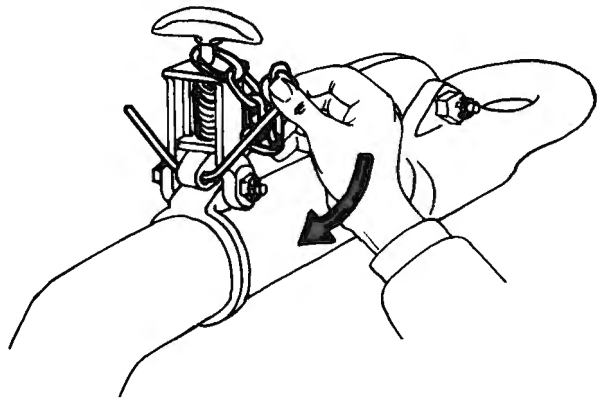


Fig. 3.

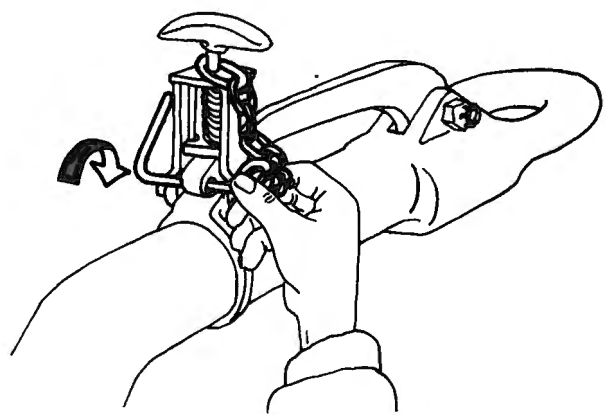


Fig. 4.

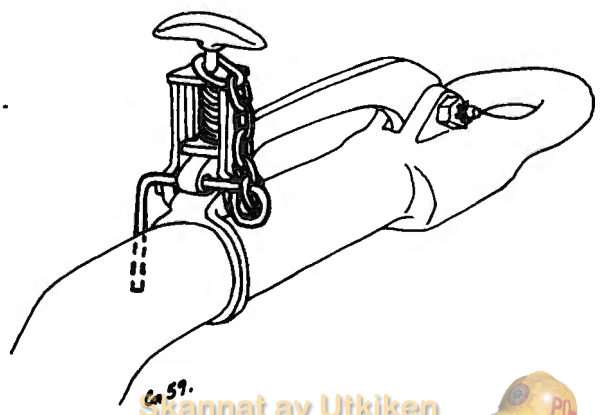


Fig. 5.



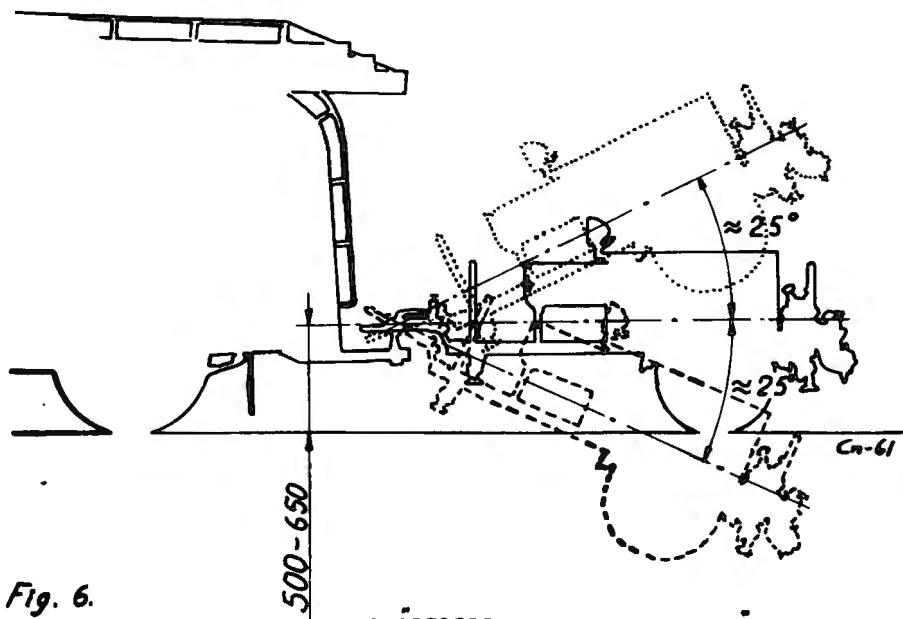


Fig. 6.

SLÄPFFORDONETS MAXIMALA RÖRLIGHET
I FÖRHÅLLANDE TILL DRAGFORDONET
I VERTIKALLED.

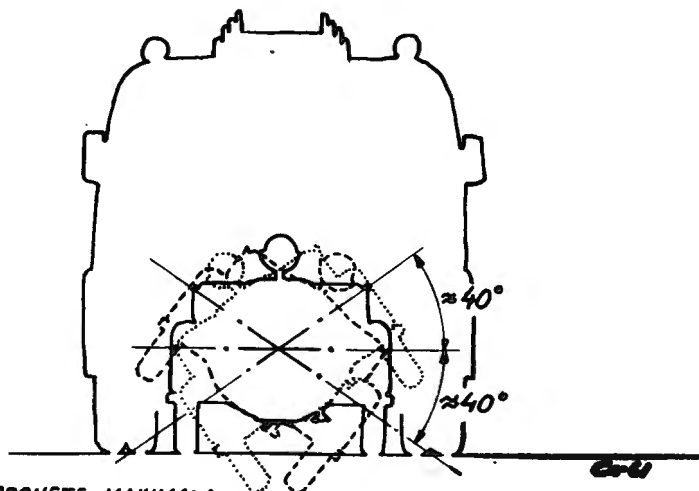


Fig. 7.

SLÄPFFORDONETS MAXIMALA
RÖRLIGHET I FÖRHÅLLANDE
TILL DRAGFORDONET I HORIZONTALLED

