



1972:3

(Ersätter meddelanden 1959:1, 1959:8 och 1961:8)

STATENS BRANDINSPEKTION

MEDDELANDEN



Släpvagnar och efterfordon vid brandförsvaret

Statens brandinspektion har funnit det lämpligt att göra en sammanfattning av de föreskrifter som gäller beträffande brandförsvarets släpvagnar och efterfordon och till dessa foga vissa förtydligande tillägg.

Meddelandet utges i samråd med civilförsvarsstyrelsen, statens trafik-säkerhetsverk och AB Svensk Bilprovning och efter hörande av rikspolisstyrelsen, brandcheferna i Stockholm, Göteborg och Malmö, svenska kommunförbundet, svenska brandbefälets riksförbund, svenska kommunal-arbetareförbundet, brandmännens riksförbund och svenska brandredskaps-föreningen.

Stockholm den 16 februari 1972

STATENS BRANDINSPEKTION

Sven Hultqvist

/K Kempe



Innehåll

Släpvagnar och efterfordon vid brandförsvaret	1
1 Definitioner	3
2 Registreringsplikt	3
3 Brandförsvarets kopplingsanordningar	4
3.1 Bakgrund	4
3.2 Kontroll och underhåll	6
3.2.1 Grundkontroll	8
3.2.2 Kontroll före körning	8
3.2.3 Kontroll under körning	8
3.2.4 Kontroll efter körning	10
3.2.5 Översyn	10
4 Tekniska krav avseende släpvagnar	14
4.1 Kopplingsanordning	14
4.2 Färdbroms	15
4.3 Parkeringsbroms	16
4.4 Belysning, reflexer m m	16
4.5 Stötdämpare	17
4.6 Sammanfattning	17
5 Tekniska krav avseende efterfordon	18
6 Särbestämmelser för brandförsvarets fordon	18
7 Hastighetsbestämmelser	19
8 Kontrollbesiktning	19
Summary in English	20



1 Definitioner

Enligt 1 § 4 mom vägtrafikförordningen¹ förstås med

släpfordon ett fordon som är byggt för koppling till bil, traktor eller motorredskap och avsett för person- eller godsbefordran eller för att uppbära anordningar för bilens, traktorns eller motoredskapets drivande;

släpvagn ett släpfordon som är försett med hjul eller band;

efterfordon ett fordon som, utan att vara hänförligt till släpfordon, är kopplat till bil eller traktor;

släpvnans tjänstevikt vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick vid användning av tyngsta till fordonet hörande karosseri;

släpvnans totalvikt summan av fordonets tjänstevikt och maximilast.

2 Registreringsplikt

Enligt statens trafiksäkerhetsverk är följande inom brandförsvaret använda fordon att anse såsom registreringspliktiga släpvagnar, nämligen fordon byggda för koppling till bil och avsedda för transport av

- släckutrustning,
- skogsbrandsläckningsmateriel,
- räddningsmateriel,
- lyftmateriel,
- oljeskyddsmateriel, länsor o d,
- restvärdeskyddsmateriel,
- sågspån,
- skummedel, vätmedel, pulver o d,
- sjöräddningsmateriel,
- båtar med tillhörande källor samt
- belysningsmateriel.

Tillkopplade fordon, som är inrättade för en självständig arbetsuppgift och inte är avsedda för transport av gods eller personer, anses som efterfordon, för vilka registreringsplikt inte föreligger. Inom brandförsvaret gäller detta exempelvis

- motorspruta klass 2, 2a och 3,
- stege på hjul,

¹ När hänvisning i fortsättningen sker till vägtrafikförordningen anges endast paragraf- och momentnummer.



- kompressor för tryckluft,
- skumaggregat,
- pulveraggregat samt
- elgenerator.

3 Brandförsvarets kopplingsanordningar

3.1 Bakgrund

Civilförsvaret har för koppling mellan dragfordon och släpvagn valt 60 mm kopplingssystem bestående av kulltapp fast monterad till dragfordonet och kulkoppling med ögla fast monterad till släpet.

För att säkerställa god samverkan mellan de i krigsbrandförsvaret ingående enheterna - civilförsvaret och de kommunala brandkårerna - har civilförsvarsstyrelsen under 50- och 60-talen rekommenderat och tillhandahållit ifrågakvarande kopplingsmateriel för användning inom brandförsvaret.

Standardisering inom detta område är fortfarande aktuell ur såväl beredskaps- som trafiksäkerhetssynpunkt. I början av 60-talet lät civilförsvarsstyrelsen byta ut koppling m/cfs 52 mot en förbättrad kopplingstyp, m/cfs 56. Ytterligare en förstärkt kopplingstyp, m/cfs 65, har tagits fram. Tillverkningen lades ner då nya skärpta krav på hållfasthet inte kunde uppfyllas. Den i handeln förekommande kulkopplingen ULVI 60/15 används i avvaktan på resultatet av den pågående utredningen.

Vid civilförsvarsstyrelsen pågår utvecklingsarbete med ny 60 mm kulkoppling avsedd att utföras i sänksmide. Den är beräknad för kärnvikt 3 ton enligt SMS 2333 och är liksom andra av civilförsvaret använda kulkopplingar försedd med dragögla och kan med två skruvar monteras till släpfordonet. Kopplingen beräknas vara i tillverkning 1973 och torde då även kunna förvärfvas av kommunernas brandförsvär.

Kopplingstyper

60 mm kulkoppling
m/cfs 52 (se figur 1)

60 mm kulkoppling
m/cfs 56 (se figur 1)

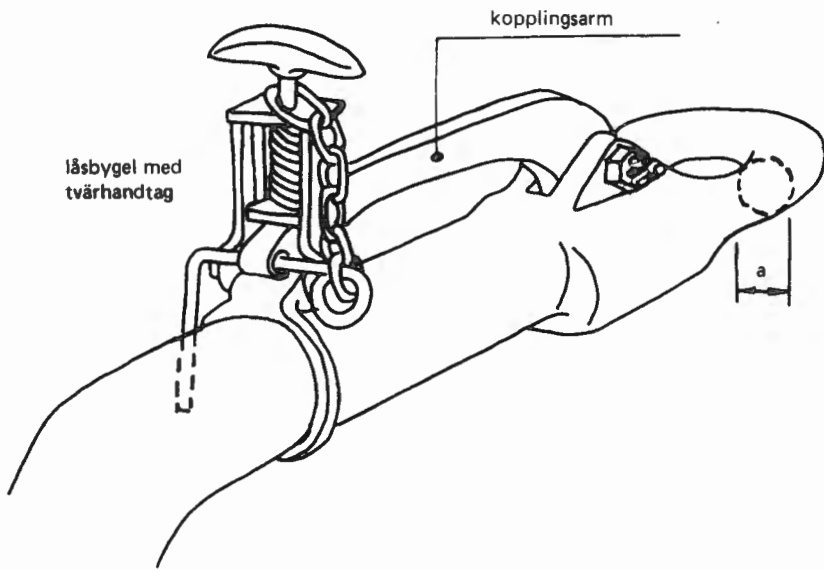
Kännetecken

Godsdiameter i ögla är endast 18 mm. Den har klen kopplingsarm och låsbygel med tvärhandtag.

Godsdiameter i ögla är 25 mm. Den har klen kopplingsarm och låsbygel med tvärhandtag.

Skannat av Utkiken



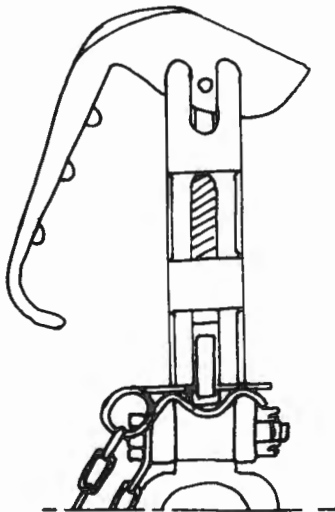


låsbygel med tvärhandtag

kopplingsarm

a

låsbygel med långsgående handtag



Kopplingstyper

- | | |
|------------|--|
| Cfs 52 | Godsdiameter i öglan
a = 18 mm, klen kopplingsarm, låsbygel med tvärhandtag. |
| Cfs 56 | Godsdiameter i öglan
a = 25 mm, klen kopplingsarm, låsbygel med tvärhandtag. |
| ULVI 60/15 | Godsdiameter i öglan
a = 25 mm, kraftigare kopplingsarm.
Låsbygel med långsgående handtag. |

Figur 1. Olika kopplingstyper

Skannat av Utkiken



Kopplingstyper

60 mm kulkoppling ULVI
60/15 (se figur 1)

60 mm kultapp med balk
(se figur 2)

Övriga kopplingar

Kännetecken

Godsdiameter i öglan är 25 mm. Den har kraftigare kopplingsarm och är i allmänhet försedd med låsbygel av ny typ (med långsgående handtag).

Kultappen har koniskt fäste 1:10 enligt SMS 730, december 1943 (utgått), och är monterad till UNP 10 som är avsedd att skruvas eller svetsas till chassi. Nu är koniciteten 1:5 enligt gällande svensk standard SMS 2532 1968.

Ögla-krok-koppling, bygelkoppling e d. Bör bytas så att enhetlighet erhålls.

Anm: Åtskilliga av de äldre kopplingstyperna är fortfarande i bruk på såväl lättare som tyngre släpvagnar vid brandförsvaret, liksom kopplingar av odefinierat ursprung. Dessa bör successivt utbytas mot kraftigare kopplingstyp. Vid tveksamma fall bör samråd tas med besiktningsman, trafikinspektör eller bilinspektör. Leverantör av kulkoppling bör förete intyg om godkänt provningsresultat som utfärdats av statens väginstitut. Provingen bör utföras enligt SMS 2333 utgåva 2 och SMS 2334 utgåva 2.

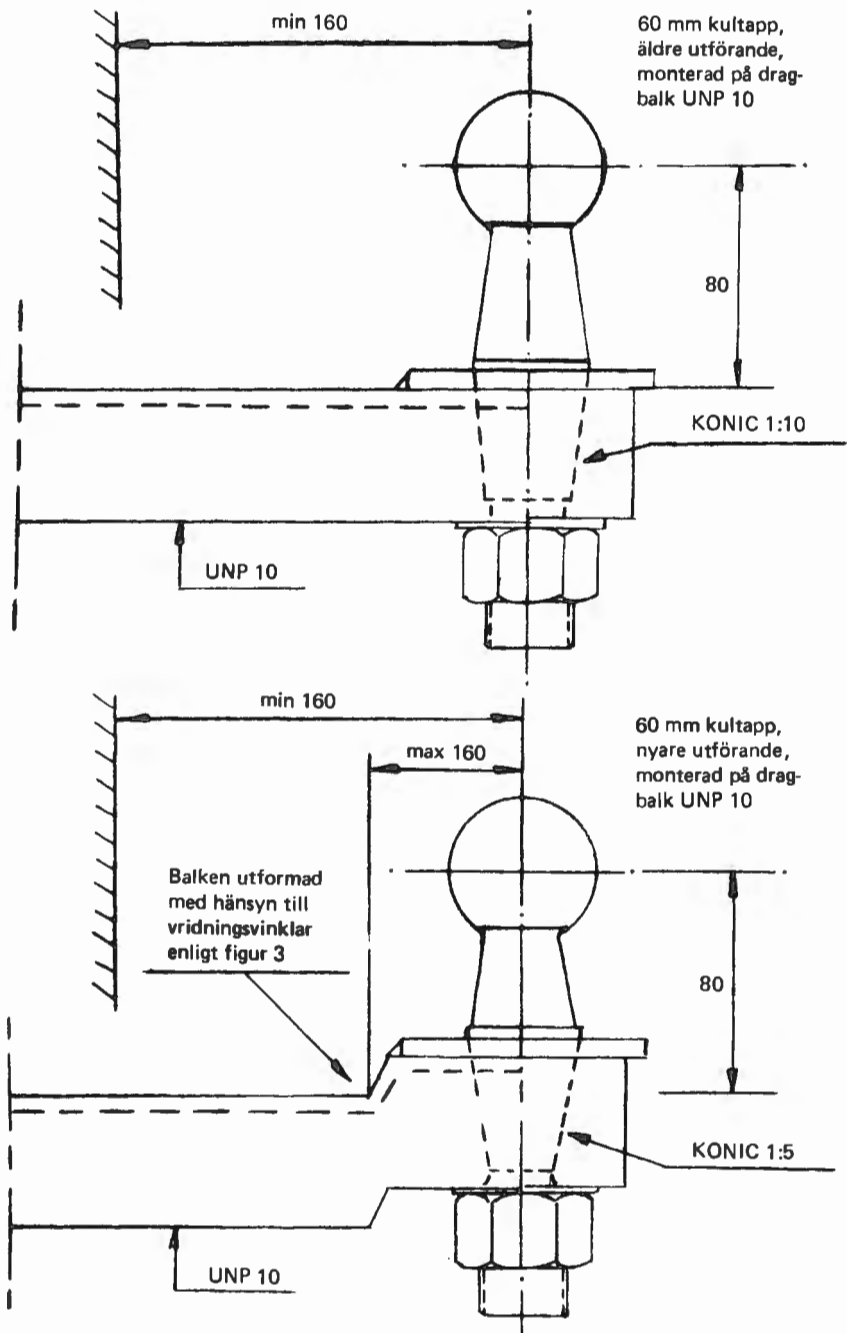
Samtliga ovan beskrivna kulkopplingar är utförda i ståljudgods och avsedda att svetsas till släpet (dragstången). Insvetsning av ny koppling måste göras av fackman som har att bedöma ifrågavarande material från svetsbarhetssynpunkt.

Kulkopplingar har begränsad vridningsvinkel, vilken begränsar framkomligheten på ojämn väg (terräng). Det kopplade släpets tillåtna avvikelser från dragfordonets uppställningsplan varierar för olika kopplingstyper men torde inte understiga $\pm 20^{\circ}$ (enligt SMS 2547). Se figur 3.

3.2 Kontroll och underhåll

För kopplingsanordningar av ovan beskrivet slag (civilförsvarets typer) som är i bruk bör följande kontroll- och underhållsföreskrifter gälla. (I tillämpliga delar kan de följas även för andra kopplingstyper.)





Figur 2. 60 mm kultapp monterad på dragbalk UNP 10 i äldre och nyare utförande



3.2.1 Grundkontroll

Grundkontroll görs på dragfordon och släp vid exempelvis nyanskaffning, omkonstruktion, reparation o d som kan ha berört kopplingsanordningar, eller då det eljest kan anses påfordrat. Vid denna kontroll tillses att dragfordonet och släpets kopplingsdelar är inmonterade på tillfredsställande sätt, dvs

- att kultappen är så inmonterad på dragfordonet att kulans överkant har ett avstånd av 500-650 mm från marken vid normallast (se figur 3) och att kulan har minst diametern 59 mm,
- att kulkopplingen är så inmonterad på släpet att överkanten på kulläget har ett avstånd av 500-650 mm från marken då släpet står horisontellt och har normallast (se figur 3),
- att kulkopplingen inte hindras vid vridning i normala vinklar, när den är kopplad till kultappen,
- att släpkärrors last (normallast) inte överstiger tillåten maxlast,
- att kulkopplingen är komplett och dimensionerad med hänsyn till släpets totalvikt i enlighet med gällande bestämmelser - 60 mm kulkoppling utförd enligt punkt 3.1 dvs m/cfs 52, m/cfs 56 eller ULVI 60/15, är avsedd för släpvagnar med en totalvikt av högst 1 500 kg - samt
- att brister avhjälpas av därtill kompetent personal, innan materielen tas i bruk.

Anm: I tveksamma fall bör besiktningsman, trafikinspektör eller bilinspektör tillfrågas.

3.2.2 Kontroll före körning

Föraren skall före körning förvissa sig om

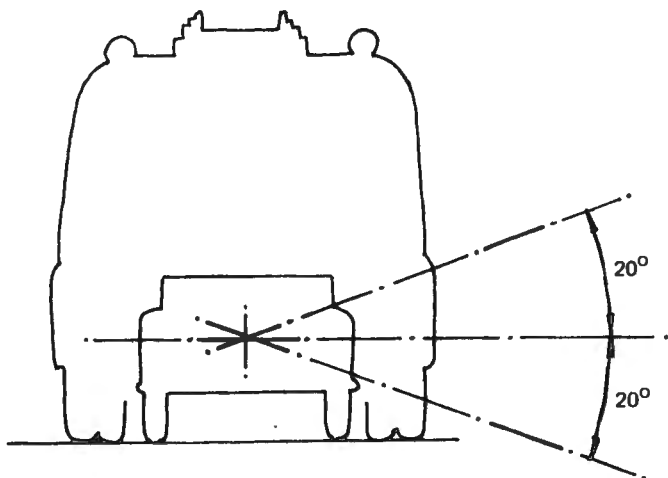
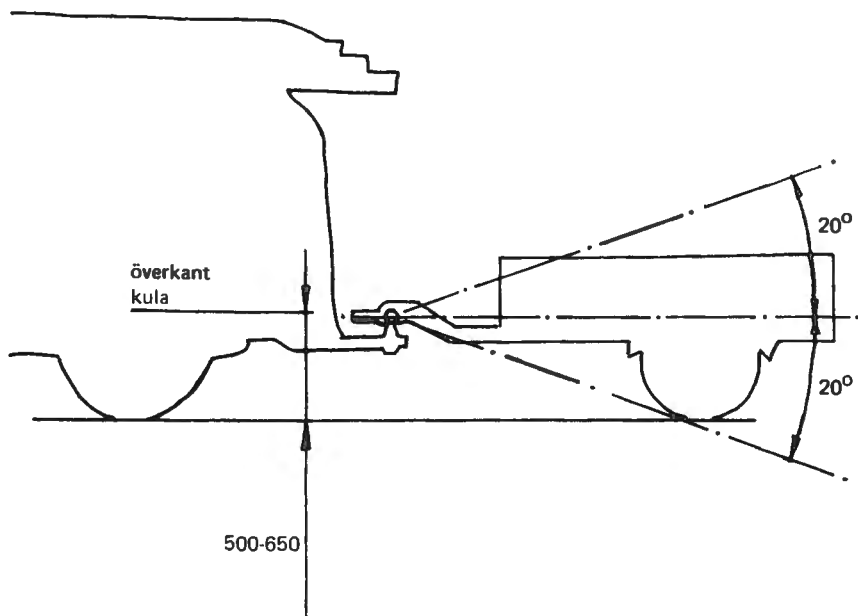
- att kulkopplingen är kopplad till kultappen på rätt sätt och
- att kopplingsarmen är låst med låsbygeln och att denna säkrats med säkringssprint.

3.2.3 Kontroll under körning

Föraren skall med hänsyn till kopplingens begränsade vridningsvinklar iaktta

- att hastigheten anpassas till vägens beskaffenhet,





Figur 3. Släpets tillåtna avvikelser från dragfordonets uppställningsplan



- att släpet och kopplingen hålls under uppsikt under framdirigering av fordonet då hinder i vägen måste passeras, t ex diken, och
- att vid passage av större hinder, där kopplingens tillåtna vridningsvinklar befaras bli överskridna, koppla ifrån släpet och bogsera det över hindret på annat sätt.

3.2.4 Kontroll efter körning

Efter körning skall föraren förvissa sig om

- att skador inte uppstått på kopplingsanordningen,
- att den stängda kulkopplingen utan glapp omsluter kulan,
- att låsbygeln med säkrings-sprint är oskadad och
- att , om kulkopplingen under körning varit utsatt för onormala vridningsvinklar, detta anmäls och kopplingen lämnas för översyn.

3.2.5 Översyn

Översynen skall göras regelbundet i samband med översyn av fordonet i övrigt - dock minst en gång per år. Därvid kontrolleras

- att skador ej uppstått på kopplingsdetaljer - sprickor, deformationer, påtaglig förslitning e d, och
- att kulkopplingens kulsålar vid stängd koppling utan glapp omsluter kulan och att måttet ca 3 mm (se figur 4) då innehålls (får ej underskridas),

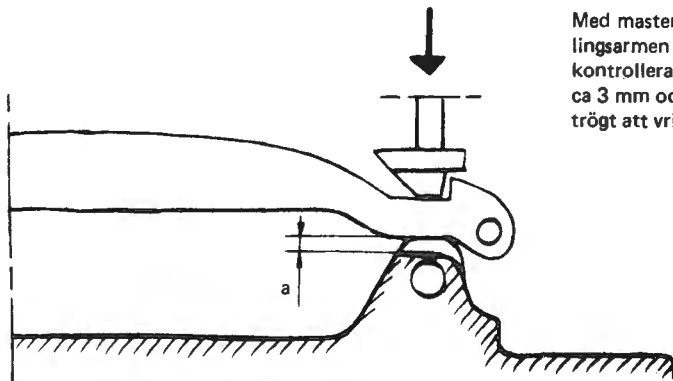
Anm: Denna kontroll görs lämpligen med separat kultapp (masterkula) (se figur 5).

- att kultappens normala vridningsvinklar i kopplingen inte är begränsad

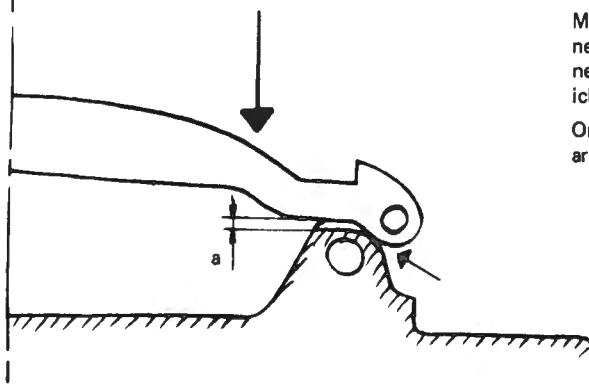
Anm: Kontrollen görs med masterkula.

- att låsbygeln begränsar kopplingsarmens fjädrande rörelse uppåt, så att greppet om kulan inte avsevärt minskas vid uppåtriktade krafter i kulkopplingen (avståndet mellan kulsålarnas underkant får bli max 52 mm tolk, se figurerna 6, 7 och 8.





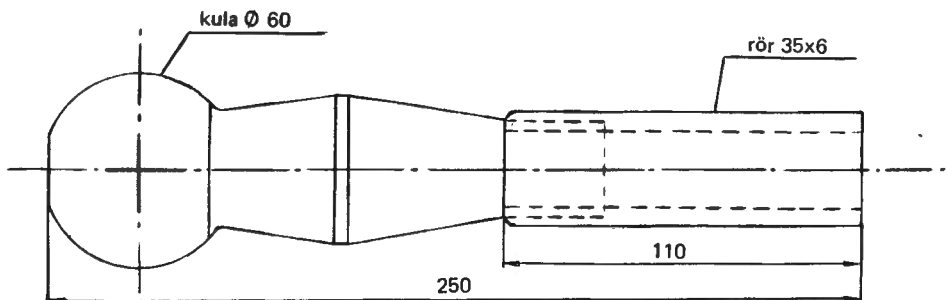
Med masterkula apterad och kopp-
lingsarmen nedtryckt av låsbygeln,
kontrolleras att avståndet »a» är
ca 3 mm och att masterkulan går
trögt att vrida.



Med masterkula apterad, låsbygeln
nedfäld och kopplingsarmen helt
nedtryckt kontrolleras att anlägg
icke finns.

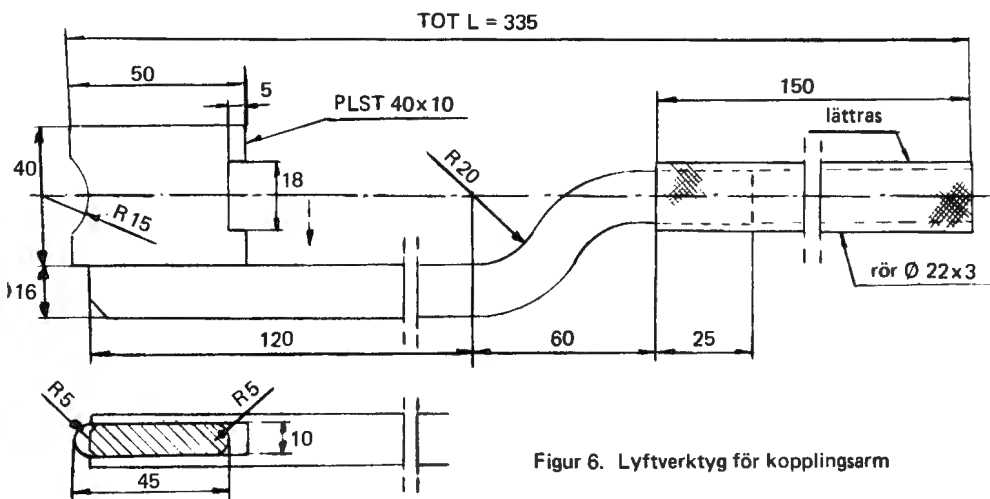
Om anlägg finns skall kopplings-
armen bytas ut.

Figur 4 a-b. Kulkopplingens kopplingsarm vid stängd koppling

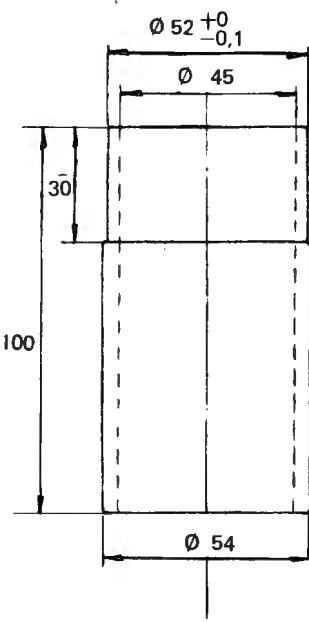


Figur 5. Tolk för kulläge (masterkula)



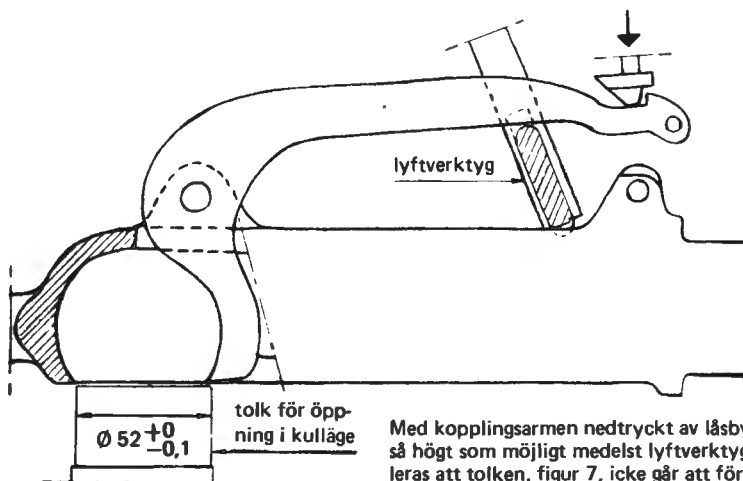


Figur 6. Lyftverktyg för kopplingsarm



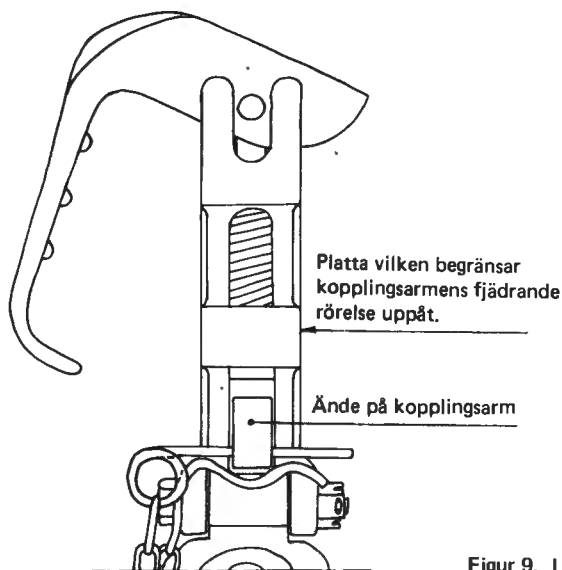
Figur 7. Tolk för öppning i kulläge





Med kopplingsarmen nedtryckt av låsbygeln och upplyft så högt som möjligt medelst lyftverktyget, figur 6, kontrolleras att tolken, figur 7, icke går att föra in i kulläget.

Figur 8. Prov med lyftverktyg och tolk



Figur 9. Låsbygel på ULVI kulkoppling 60/15

Anm: Vissa låsbyglar av typ ULVI 60/15 saknar denna begränsning (se figur 9) vilket i vissa fall orsakat tappade släp. Dessa låsbyglar skall bytas ut. Kontrollen görs med speciellt lyftverktyg (se figur 6) och tolk (se figur 7).



att kulkopplingens låsbygel är oskadad och fungerar tillfredsställande och att fjädern är hel,

att säkringssprinten är i sådant skick att den inte kan lossna ur sitt läge vid skakningar under körning samt att den har fästkedja,

Anm: Säkringssprinten bör vara av utförandet fjädersprint av hårnålstyp (se figur 10). Annan sprint bör alltså ersättas med denna.

att skruvar - axelbultar i kulhållare och låsbygel - är försedda med låsta muttrar (självlåsande, saxpinne e d),

att dragfordonets kopplingsanordning med balk och kula inte är deformerade, har sprickor eller uppvisar påtaglig förslitning, samt

att rost, hindrande färglager och smuts avlägsnas och att kopplingsanordningens rörliga delar och glidytor smörjs med fordonsfett.

Fel som upptäcks vid ovanstående kontroll skall innan fordonet tas i bruk åtgärdas av fackman genom justering, reparation och vid behov utbyte av detaljer. Riktning av deformerade kopplingsdetaljer bör som regel inte förekomma, inte heller svetsreparationer.

4 Tekniska krav avseende släpvagnar

4.1 Kopplingsanordning

"Släpvagn, som drages av bil, skall vara försedd med tillfredsställande kopplingsanordning" (6 § 1 mom a). Kopplingen skall dels ha erforderlig styrka, dels vara lätt och snabb i användning samt dels möjliggöra att släpfordon kan kopplas till skilda dragfordon.

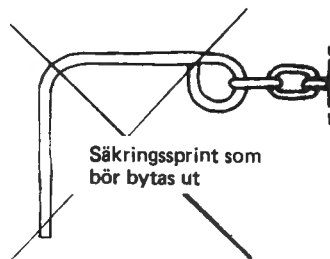
Normer för provning av kopplingar och draganordningars infästning finns angivna i svensk standard SMS 2333 "Draganordningar för bilar och släpfordon. Hållfasthetsfordringar", utgåva 2 och SMS 2334 "Draganordningar för bilar och släpfordon. Hållfasthetsprovning", utgåva 2.

Anm: Civilförsvarets släpvagnar och efterfordon bör kunna kopplas till brandfordon.





Figur 10. Ny säkringsprint



4.2 Färdbröms

"Släpvagn skall vara försedd med [..]

b) om släpvagnen är avsedd för personbefordran eller dess totalvikt överstiger 750 kilogram, effektiv broms, som kan manövreras från fotbroms eller motsvarande anordning på dragande bil och är så beskaffad, att släpvagnen automatiskt inbromsas vid brott på kopplingsanordningen; dock att automatisk bromsverkan ej erfordras i fråga om tvåhjulig husvagn eller mindre bagagevagn, därest den är försedd med tillförlitlig reservkoppling, bestående av exempelvis kedja eller ställina."

Anm: Med mindre bagagevagn avses annan tvåhjulig släpvagn än husvagn med totalvikt av högst 1 500 kg.

Kungl Maj:t har i särskild kungörelse meddelat att av trafiksäkerhetsverket typgodkänd påskjutsbroms får användas för tvåhjulig släpvagn med totalvikt av högst 1 500 kg, även om sådan broms inte manövreras från fotbroms eller motsvarande anordning på dragfordonet.

Beträffande automatiska bromskraftregulatorer på släpvagnar finns särskilda föreskrifter från trafiksäkerhetsverket.

Säkerhetskedja eller ställina skall vara fastsatt i bilens och släpvagnens chassi på sådant sätt att, om brott på kopplingsanordningen skulle uppstå, kedjan eller linan förmår hålla fordonen sammankopplade, utan att avståndet mellan bil och släpvagn ökas med mer än ca 10 cm. Kedjan eller linan skall vara så styrd i bilens bakre och släpvagnens främre delar att släpvagnens sidoförskjutning i förhållande till bilen blir så liten som möjligt vid brott på kopplingsanordningen. Kedja eller ställina och övriga i reservkopplingen ingående komponenter skall vara så dimensionerade att de kan motstå den belastning som uppstår vid brott på kopplingsanordningen.



4.3 Parkeringsbroms

"Släpvagn skall vara försedd med [..]

c) om släpvagnen är avsedd för personbefordran eller dess tjänstevikt överstiger 400 kilogram, broms som kan på sluttande mark kvarhålla släpvagnen, även om denna fränkopplats bilen, och som kan manövreras från släpvagnen eller, där denna ej är avsedd för personbefordran, från plats vid sidan av densamma."

4.4 Belysning, reflexer m m

"Släpvagn skall vara försedd med [..]

d) antingen luftringar eller ock andra ringar eller band av beskaffenhet, som godkänts av den myndighet Konungen därtill förordnar;

e) baktill dels lykta, varigenom på släpvagnen anbragt registrerings-, interimis- eller saluvagnsskylt, som avser bilen, kan så belysas med vitt sken, att den under mörker lätt avläses (skyltlykta), dels två på samma höjd, en på vardera sidan av fordonet, anbragta lyktor, som kunna visa rött sken bakåt (baklyktor), dels lykta, som vid användning av fotbroms eller motsvarande anordning på dragande bil visar rött eller gult sken bakåt (stopplykta), dels ock två på samma höjd, en på vardera sidan av fordonet, anbragta reflexanordningar, som vid belysning återkasta rött sken bakåt; och få lyktor och reflexanordningar kombineras."

"f) stänkskydd, bestående av stänkskärmar eller däremot svarande anordningar; stänkskydd erfordras dock icke på chassi och ej heller på sådan släpvagn för godsbefordran, varest skyddet finnes medföra avsevärd olägenhet med hänsyn till släpvagnens konstruktion och ändamål."

Släpvagn, som skall vara försedd med broms avsedd att manövreras från dragande bil, får inte kopplas till annan bil än sådan som är försedd med anordningar, som möjliggör tillkoppling av släpvagnens bromssystem utan menlig inverkan på bilens eget bromssystem.

Släpvagnen förses med registreringskylt med registreringsnumret till den bil som släpvagnen normalt kopplas till. Varje dragfordon bör alltid vara utrustat med en extra registreringskylt, som kan förses med t ex remmar. Denna kylt kan, vid icke utryckningskörning, anbringas på till dragfordonet tillfälligt kopplad släpvagn.

Enligt kungörelsen den 19 november 1971 (nr 819) om övergång till nytt bilregistreringssystem skall på släpfordon som skall vara försett med ny registreringskylt inte föras kylt med dragande bils registreringsnummer.



Om släpvagn skymmer dragfordonet, skall släpvagnen vara försedd med körriktningvisare eller motsvarande anordning.

Kan släpvagn antas bli kopplad till flera dragfordon, vars elektriska system sinsemellan har olika spänning, bör den elektriska anslutningskopplingen utföras så att släpvagnen alltid erhåller rätt spänning, dvs 12 volt. Anslutningsdon för drag- och släpfordon är normerade i SEN 28 08 11. Normen omfattar ett fast uttagsdon och ett proppdon för kabel. Donen är av 7-polig oförväxlingsbar typ.

På släpvagn som dras av bil skall finnas dels lyktor som kan visa gult sken åt sidan (sidomarkeringslyktor), dels reflexanordningar som vid belysning återkastar gult sken åt sidan. Lyktor och reflexanordningar får kombineras. Närmare bestämmelser om sidomarkeringar på fordon (som träder i kraft 1.1.1973) återfinns i trafiksäkerhetsverkets föreskrifter (F 29 - 1971).

Fordon som förses med sidomarkeringar behöver inte undergå ny registreringsbesiktning av denna anledning.

4.5 Stötdämpare

Alla släpvagnar som inställs till första registreringsbesiktning skall i princip vara försedda med stötdämpare. Undantag görs i vissa fall, t ex vid besiktning av äldre (förut ej registrerade) släpvagnar som saknar färdbröms och som har annan fjädring än torsionsfjädring.

4.6 Sammanfattning

Släpvagnar skall normalt vara utrustade med

- civilförsvarets kulkoppling eller annan godkänd 60 mm koppling med ögla,
- säkerhetskedja eller ställlina, om 2-hjulig släpvagns totalvikt är mellan 750 och 1 500 kg och saknar automatisk katastrofbröms,
- färdbröms (påskjutbröms) då totalvikten överstiger 750 kg. Färdbröms erfordras inte då totalvikten är 750 kg eller lägre,
- parkeringsbröms då tjänstevikten överstiger 400 kg,
- bakljus,
- registreringsskylt,
- bromsljus,



- körriktningssvisare i vissa fall (jfr punkt 4.4),
- reflexer fram och bak,
- fjädringsanordning,
- stötdämpare (se även punkt 4.5) och
- stänkskydd.

5 Tekniska krav avseende efterfordon

För att efterfordon, vid icke uttryckningskörning, skall få framföras med högre hastighet än 20 km/tim krävs dels särskilt tillstånd meddelat av Kungl Maj:t eller statens trafiksäkerhetsverk, dels att fordonet efter särskild lämplighetsbesiktning av besiktningsman befunnits från trafik-säkerhetssynpunkt vara jämfästt med släpvagn.

De efterfordon som används vid eldfara för brandväsendets räkning fram-förs ofta med hastighet högre än 20 km/tim. Trafiksäkerhetsverket an-ser därför att brandförsvarets motorsprutor och andra liknande efterfor-don (t ex luftkompressor på hjul) ur trafiksäkerhetssynpunkt bör vara ut-rustade på samma sätt som gäller för släpvagn. Dylka efterfordon bör genomgå lämplighetsbesiktning, varvid besiktningsman utfärdar intyg om att fordonet från trafiksäkerhetssynpunkt är jämfästt med släpvagn byggd för koppling till bil.

Efterfordon skall vara kopplat till dragbil på ett ur trafiksäkerhetssyn-punkt tillfredsställande sätt. Vid färd under mörker skall efterfordon som ovan avses vara försett med sådana belysnings- och reflexanordningar som är föreskrivna för släpvagn, dock ej stopplykta. Dessutom skall finnas antingen sidomarkeringslykter och reflexanordningar som åter-kastar gult sken åt sidan eller enbart reflexanordningar.

6 Särbestämmelser för brandförsvarets fordon

Av 6 § 1 mom och 56 § 5 mom framgår att ovan angivna krav avseende broms, skyltlykta, baklykta, stopplykta, sidomarkering och hastighets-bestämmelser inte skall gälla fordon, som vid eldfara används av brand-väsendet. Detta undantag gäller emellertid endast för färd till brandplats



(uttryckning). Vid återfärd till brandstation eller vid färd i samband med övningsverksamhet gäller samma krav för brandförsvarets fordon som för andra släpfordon.

7 Hastighetsbestämmelser

Har fordon kopplats till bil, får enligt 56 § 1 mom fordonen inte föras med högre hastighet än nedan för varje fall sägs, nämligen:

en släpvagn som är försedd med effektiva från fotbroms eller motsvarande anordning på bilen manövrerbara bromsar 70 km/tim

en tvåhjulig släpvagn vars totalvikt är högst 1500 kg, vilken utrustats med påskjutsbroms som typgodkänts av trafiksäkerhetsverket 70 km/tim

en släpvagn som inte är försedd med effektiva bromsar och vars totalvikt eller, när släpvagnen ej är lastad, dess tjänstevikt ej överstiger en sjättedel av det dragande fordonets tjänstevikt (se anmärkning nedan) 70 km/tim

en släpvagn i annat fall än ovanstående och vars bruttovikt ej överstiger bilens bruttovikt 40 km/tim

en släpvagn som inte är försedd med effektiva bromsar och vars bruttovikt överstiger det dragande fordonets bruttovikt 20 km/tim

efterfordon. (Se även punkt 5.) 20 km/tim

Anm: Släpvagn med en totalvikt överstigande en sjättedel av det dragande fordonets tjänstevikt kan ha en tjänstevikt som inte överstiger en sjättedel av det dragande fordonets tjänstevikt. Sådan släpvagn får således tom köras med 70 km/tim.

8 Kontrollbesiktning

Enligt 24 § 1 mom skall bl a registrerat släpfordon, som är inrättat eller används uteslutande för brandväsendet och är försett med beteckning därom, inom sex månader efter närmast föregående besiktning av ägaren inställas för kontrollbesiktning av fordonets beskaffenhet och utrustning.



Summary in English

THE NATIONAL INSPECTORATE OF FIRE SERVICES

Informative Recommendations 1972:3

/In replacement of IR 1959:1, 1959:8 and 1961:8/

Two-wheel trailers and post-vehicles in fire service

These recommendations discuss two-wheel trailers which are liable to registration and post-vehicles which are not liable to registration.

The coupling devices in the fire service are presented as regards background, characteristics, control measures and service. These are further figures to complete the text. They show how to make the coupling control.

Technical requirements concerning trailers have been specified for the following details viz. for:

Coupling device

Ride brake

Parking brake

Lighting, Reflected light etc and

Shock-absorber

In the continuation there are given technical requirements concerning post-vehicles and the special stipulations for vehicles in the fire service.

At last the existing speed limit regulations are described as well as the rules for control inspections.

