



Fordonskort Serie M, Litt. B

Trailerfordon 1982 -

Nr 225/226/233/256

Dragbilar och påhängsvagnar vid Malmö Brandkår

Fakta – Dragbil och påhängsvagnar

1981 beställdes två påhängsvagnar hos finska Finntrailer. Det var räddningsvagn och en skumsläckningsvagn. Till dessa beställdes en dragbil typ Scania P114 -82. Dragbilen EYP263 fick nr 109, räddningsvagnen ESZ419 fick nr 109R och skumsläckningsvagnen CDH699 fick nr 109T. Påhängsvagnarna beskrivs längre fram. Ekipagen levererades under 1982.



Bilden ovan visar dragbilen EYP263 nr 109 kopplad för räddningsvagnen ESZ419 nr 109R. Nedan är dragbilen kopplad för skumsläckningsvagnen CDH699 nr 109T. Foto: ovan Leif Bengtsson, nedan Lars-Owe Göthe



Räddningsvagn

ESZ419,
nr 109R, 309

1982 - 1996



Luckorna på höger sida är placerade ungefär likadant som på miljöskyddsvagnen. Stora dörren är dock en skjutdörr. I vagnen fanns det mesta av den materiel och utrustning som fanns i tidigare räddningsbilen GLJ385 nr 109. 1996 flyttades utrustningen över på en särskild räddningsbil Iveco 85 AHC214, nr 128.

Foto ovan: Lars-Owe Göthe

Foto från övningsplatsen, till höger: Malmö Brandkårs arkiv



Skumsläckningsvagn

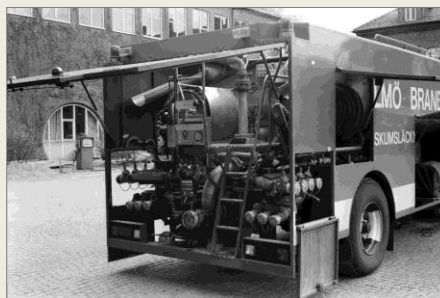
CDH699, nr 109T,
109T1, 304
1982 - 1997

Omkring 1988 fick vagnen nr 114T1.

Samtliga bilder av skumsläckningsvagnen
109T1 är tagna av Lars-Owe Göthe.



Luckorna på vänster sida täckte utrymmen för Unifire bärbara skum/vattenkanoner, armaturer, dieseltank, dieselmotor och vattenpump .

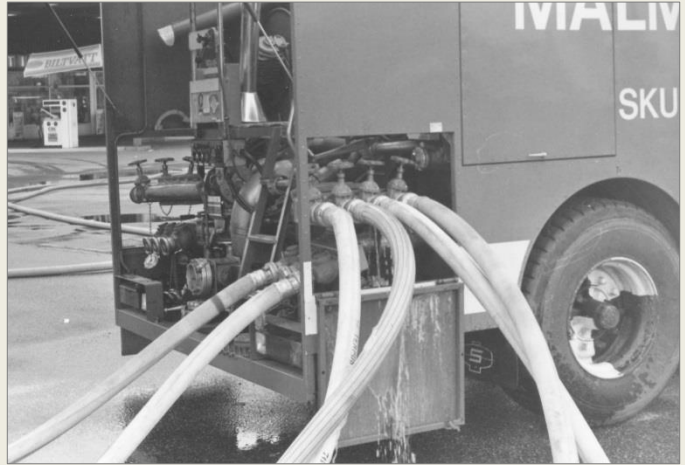
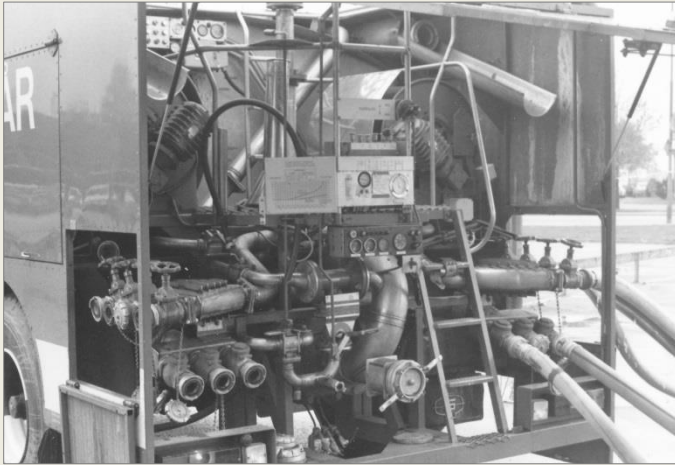
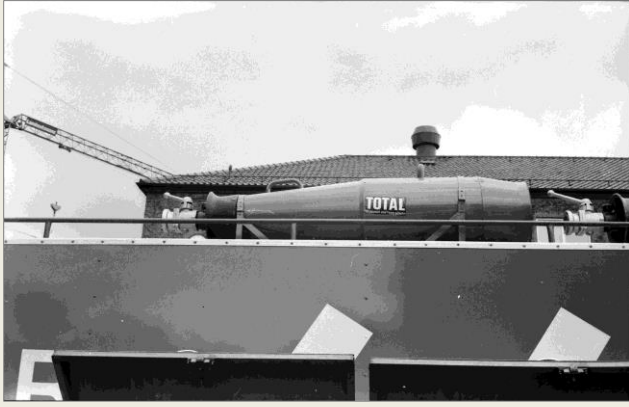


I bakre utrymmet fanns två slangrullar med formstyv slang, pumpens manöversystem, intag och uttag, rännor för sugslangar, vatten/skumkanon.

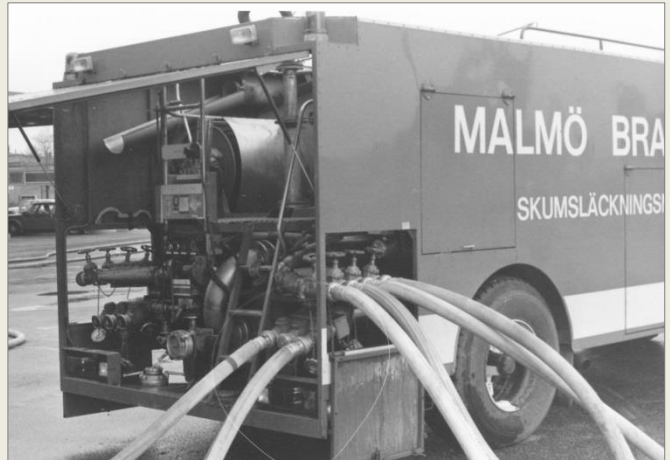
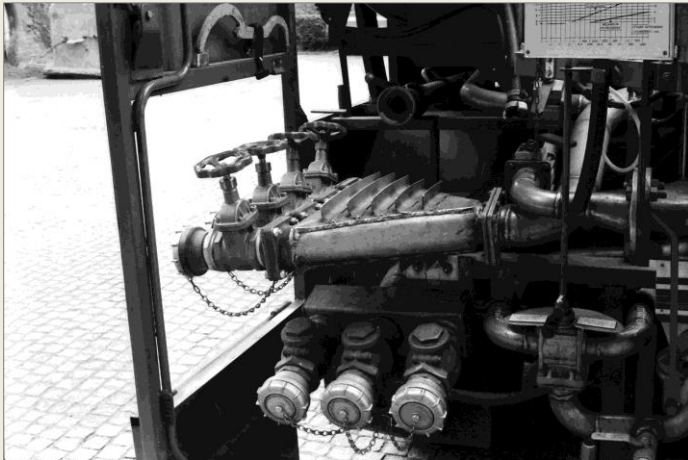


Luckorna på höger sida täckte motorrummet, skum- och strålrör och slanghäckar med slang. På taket fanns fyra mellanskumrör samt påfyllningspump för skum.

Skumsläckningsvagn CDH699



Härifrån styrdes pump och vatten/skumvätskematning. Stegen gick till den fasta vatten/skumkanonens plattform. Utgående vatten på sidorna.



All rördragning i rostfritt materiel. Att pumpen hade egen drivmotor möjliggjorde att skumvagn kunde arbeta utan att vara kopplad till dragbil.

Teknisk beskrivning

Tankbestyckning

Vagnen hade fem stycken 2500 liters rostfria tankar, 1 – 5, räknat framifrån. Tank 1 – 4 kunde via två luckor i varje skiljevägg sammankopplas till gemensamt vatten- eller skumvätskeförråd. Tank 5 hade en hel skiljevägg mot tank 4 och var bara avsedd för skumvätska.

Tankarna 4 och 5 hade bottenventiler och rördragning för skumvätskedosering och var sammankopplade via trevägsventil till pumpinjektorn. Tank 3 saknade bottenventil och måste sammankopplas med andra eller fjärde tanken. Tank 1 och 2 hade bottenventiler och rördragning för vattengivning bakåt till pumpen. Påfyllningsröret för vattenförsörjning utifrån mynnade i tank 1. Samtliga tankar hade manluckor, tankarna 1, 4 och 5 hade nivåmätare.

Normalt var tankarna 1 och 2 fyllda med vatten, 3 och 4 fyllda med normal skumvätska och 5 fylld med lättvatten typ ATC. Senare byttes lättvattnet ut mot normal skumvätska.

Pump

3-steps centrifugalpump typ Ruberg FA -280-20 driven av en Valmet dieselmotor. Kapacitet 4000 l/min vid 10 bar. Evakuering typ Pneuvac.

Vattenförsörjning

Via en till sex 76 mm slangar från brandpost alternativt via en 5" sugslang från öppet vattendrag.

Skumsläckningsvagn ETJ567, nr 109T2, 324 1985 - 1997

Omkring 1988 fick vagnen nr 114T2.



Skumvätskevagnen kom från en begagnad mjölktransportbil typ Wedholms DK 316 från 1969. Tanken rymde totalt 14 000 liter skumvätska i fyra fack.

Vagnen var avsedd att fylla på tankarna i 109T1. Vagnen ställdes upp vid sidan om T1-an och med en pump som fanns fast monterad på T1-ans tak såg man över skumvätskan från T2 till T1.



Skumvätskevagnen var utrustad med två bärbara Essmixer i sidoskåpet och två fasta Essmixer i det bakre skåpet.

Bilderna nedan visar skumvätskevagnen kopplad efter miljöskyddsvagnens dragbil 119.



Bilden ovan och till höger är tagna vid den omfattande branden i Triangelns köpcenter 1990.

Samtliga färgbilder på denna sida är tagna av Lars-Owe Göthe.

De s/v kommer från Malmö Brandkårs arkiv.



Skumsläckningsvagn

HFD735, nr 305 T1

1997 –

Ingår i SMC-enheten Malmö



Svenska petroleum- och andra kemindustrier bildade i slutet på 1990-talet Släckmedelscentralen. Dess uppgift var att värna om en avancerad brandsläckningsutrustning. SMC AB i Stockholm tog kontakt med räddningstjänsten i de fyra kommunerna Stockholm, Göteborg, Malmö och Sundsvall och erbjöd sig att stå för en upprustning och standardisering av brandskyddet för landets stora petroleum- och kemanläggningar. De fyra städernas räddningstjänster skulle då förvalta var sin enhet. Dessutom skulle Stockholm ha en reservenhet. Räddningstjänsterna skulle även kunna disponera enheterna för andra ändamål om så krävdes.

Ingående komponenter var skumsläckningsenheter, skumvätskedepåer, speciella skum/vattenkanoner med erforderliga slangar samt pumputrustning med hög kapacitet. Allt skulle byggas upp på container-system, anpassade för lastväxlare och möjliga att flygtransportera med Flygvapnets Hercules transportflygplan.



Skumvätskevagnen HFD735 är ett holländskt koncept från företaget Contar och vagnen, typ B1218S, levererades av Hebra Brand i Vellinge 1997.

Vagnens tankar omfattar 4000 liter vatten och 12000 liter skumvätska. Vagnen saknar egen pump.

Vagnen är tillverkad i glasfiberarmerad plast.

Ytterligare en skumvätskevagn, HGK595, finns i arsenalen. Se Dragbil DCL051 längre ned på websidan.

Samtliga bilder på denna sida är tagna av Lars-Owe Göthe.

Eftersom Malmö redan hade system med dragbilar och påhängsvagnar och dessutom en bilmonterad storpump beslöt att Malmös enhet fick avvika av den anledningen. Finntrailervagnarna byttes ut mot Contarsystemet. Storpumpen fick nytt chassi och pumpanslutningarna anpassades till SMC-systemet. En extra pump placerades på en släpvagn som koplades efter storpumpen. Ekipagets sammanlagda kapacitet blev 26000 liter/minut.

När det gällde slangar och kanoner så hade Contar en särskild container för detta. Den kunde inte byggas om för dragbil och därmed blev Lunds lastväxlare involverad i enheten. Se websidan under Lund, Fordon 1980 – 1992, bil BNG786.



... och så påhängsvagnen som inte blev av.

Ledningsvagn 126

När Malmö Brandkår började titta på konceptet med dragbil och påhängsvagn skapades tre profiler.

Räddningsvagnsprofilen

Denna påhängsvagn skulle ersätta räddningsbilen som då var en ombyggd färdtjänstbuss av märket International.

Skumsläckningsvagnsprofilen

Denna skumsläckningsvagn skulle ersätta den äldre bilen nr 115 av märket Magirus Deutz. Denna var i dåligt skick och man hade använt en reservsläckbil som tankbil på Huvudbrandstationen för att bil 116 skulle kunna rycka in när 115 vägrade att vara med.

Ledningsvagnsprofilen

Brandkårens ledningsbuss, en ombyggd färdtjänstbuss av märket International, började åldras. Bensintörstig motor var ingen bra lösning så varför inte satsa på en ledningsvagn. Denna skulle kunna ställas på plats och dragfordonet kopplas ifrån. Man hade fått god erfarenhet från Miljöskyddsvagnen. Man tog kontakt med kollegor runt om för att utröna om intresse fanns för samarbete.

Samtidigt hade Kommunförbundet i Malmöhus län påbörjat en studie i regionala ledningsfordon i Skåne. Två i M-län och ett i L-län (om intresse fanns där). Läs om ledningsbussen på websidan under Lund, Fordon 1980 – 1992, Ledningsbussen DNE912.

När Malmö insåg att det var ledningsbussarna som gällde, ja då var det bara att skrinlägga ledningsvagnsprofilen.



Tänkt ersättare för nr 126

