

SYSTEMY MOCOWANIA ŁADUNKÓW OFEROWANE PRZEZ PRODUCENTÓW NACZEP



Odpowiednie umocowanie ładunku to zadanie nie tylko dla przewoźników, ale też producentów taboru.

(np. paletami, kłatkami) nie ma więcej miejsca niż szerokość dłoni (maks. 5 cm). Tylko wówczas ładunek może się opierać na nadbudowie. Elementem, dzięki któremu można przywrócić zasady załadunku kształtowego jest boczna, wykonana ze stali szyna ze zintegrowaną zapadką, zabezpieczająca ładunek. Z kolei belkę blokującą Basic można zawiesić w bocznej szynie zabezpieczającej ładunek, w bocznej szynie zderzakowej do palet lub na belce blokującej Vario. Ciekawym elementem jest boczna szyna zderzakowa do palet. Jest blokowana sworzniami do ramy zewnętrznej, a w razie potrzeby można ją zdjąć. Służy do zabezpieczenia załadunku częściowego, stanowi też pomoc przy ochronie plandeki. Ładunek na nośnikach zabezpiecza natomiast regulowana szyna zderzakowa do palet. Obok zabezpieczenia nośnika ładunku w dolnym przedziale, druga założona szyna zderzakowa do palet zabezpiecza również ładunek ustawiony na niej.

Odrębną grupę stanowią zabezpieczenia zamknięte siłowo. Ładunek można zabezpieczyć komponentami modułowymi w każdym punkcie pojazdu albo w kierunku jazdy, albo poprzecznie. Takim właśnie pomysłem jest rama zewnętrzna Vario Fix, z wąską zapadką perforowaną. Służy do elastycznego zawieszania różnych pasów mocujących, optymalizuje kąty i siły działające w wyniku mocowania. Do mocowania haków posłużyć może też 4-tonowa płyta wzmacniająca, zamocowana na ramie Vario Fix.

Fliegl... nie tylko do opon

Interesujące rozwiązania zawiera wprowadzona na rynek niedawno naczepa Fliegl do przewozu opon (system QTS). To odpowiedź na obowiązujące od stycznia br. w Europie nowe przepisy dotyczących transportu opon. Do każdej naczepy kurtynowej (Standard, Maxi, Mega, Jumbo, Coil Mulda), także w wersji lekkiej, można zamontować QTS, prosty w obsłudze system załadunku i prze-

Fot. Marek Loos

ŁADUNEK ZABEZPIECZONY FABRYCZNIE

Transport jest tym elementem łańcucha dostaw, w którym stosunkowo najczęściej dochodzi do uszkodzenia towaru. Bywa, że to rezultat niefrasobliwości ludzi, bywa że zawodzi coś innego. Po to, by chronić przewożone ładunki, niezbędne jest ich należyte zabezpieczenie. Sposobów jest mnóstwo. Największy kłopot występuje wówczas, gdy mamy do czynienia z ładunkami niestabilnymi, o nietypowych gabarytach.

Odpowiednie umocowanie ładunku, należyte unieruchomienie towarów znajdujących się w poszczególnych opakowaniach (wypełnienie wolnej przestrzeni) to zadanie nie tylko dla przewoźników, ale też producentów taboru. Celem nadrzędnym jest takie przygotowanie ładunku przewozu, aby towar był bezpieczny w ruchu drogowym. Związane z tym kwestie regulują zresztą przepisy, zawarte m.in. w kodeksie handlowym, kodeksie drogowym, czy dokumentach towarzystw ubezpieczeniowych.

Kögel kompleksowo

O tym, jak szeroki może być fabryczny zakres zabezpieczeń, przekonuje np. oferta firmy Kögel. Olbrzymie znaczenie mają zabezpieczenia kształtowe. O kształtowej formie ładunku mówi się wówczas, gdy pomiędzy ścianką przednią, tylną i bocznymi oraz pomiędzy poszczególnymi jednostkami ładunku

Fot. Kögel



Naczepowy system zabezpieczający marki Kögel.

wozu opon (po dach – optymalne wykorzystanie dostępnej przestrzeni). Zachowany zostaje przy tym uniwersalny charakter naczepy, wykorzystywana może być do ładunków paletowych, jak również do przewozu kilku rodzajów ładunku jednocześnie (system kłonic, listew aluminiowych oraz pasów). Komponenty użyte do zabezpieczenia ładunku wykonano z lekkich materiałów, a waga naczepy wzrasta jedynie o 180 kg. Po każdej ze stron znajduje się czternaście uchwytów do mocowania ładunku, jest też system dodatkowego mocowania ładunku w ramie Load-Lock Fliegl. Naczepę można przystosować do przewozu opon zarówno na całej długości, jak i w poszczególnych sektorach. Zastosowane rozwiązania techniczne minimalizują nacisk ładunku na plandekę, nie pozwalają na odkształcenia na plandecę, a ładunek opon jest tak samo stabilny i bezpieczny jak paletowy.

K-Fix Kässbohrera

Nowatorskie rozwiązanie optymalizujące mocowanie ładunku ma też Kässbohrer. Nowa „kurtynówka” ma specjalnie wzmocnioną plandekę. Funkcjonalną nowością jest konstrukcja obrzeża. To opatentowany przez producenta system K-Fix. Bazę stanowi stalowy profil, który znajduje się na obrzeżu ramy pojazdu i składa się z otworów umożliwiających zaczepienie dwutonowego pasa do mocowania ładunku. Otwory ulokowano co 75 mm, a dwa przylegające pasy można zamocować w odległości 225 mm od siebie (co trzeci otwór). K-Fix pozwala też na prawidłowe zabezpieczenie ładunków szerokich, które przykrywają standardowe pierścienie do mocowania. Sam profil zewnętrzny systemu K-Fix dodatkowo wzmocnia ramę pojazdu oraz stanowi swoisty odbój dla wózka widłowego. Dodatkowymi elementami są: dokręcane pierścienie K-Ring oraz kieszenie na kłonicę K-Pocket. Zamawiając K-Fix, klient otrzymuje też 17 par pierścieni do mocowania ładunku w podłodze oraz jedną parę umieszczoną na przedniej ścianie pojazdu.

Bezpieczny „pakiet” od Krone

Profi Liner Multi Steel firmy Krone jest rozwiązaniem do kształtowego zabezpieczania ładunku z matami stalowymi oraz dźwigarami kratowymi. Siła, z którą mocowania naciskają na ładunek, musi zostać przeniesiona do dołu, aby zwiększyć tarcie między ładunkiem, a powierzchnią ładunkową. System dostępny jest w wersji odpowiadającej indywidualnym wymaganiom, jako platforma lub z burtą. Zmienny system kłonic zapewni mocowanie



Fot. Fliegl

Nowe rozwiązanie Fliegla przeznaczone m.in. do naczep przewożących opony.

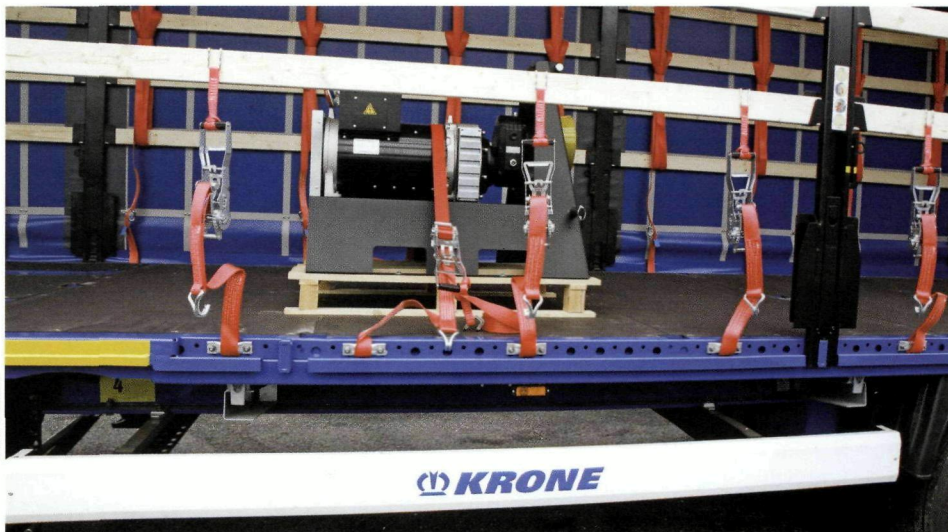
kształtowe i nadaje się do zabezpieczania mat stalowych zgodnie z dyrektywą o mocowaniu ładunków. Dzięki technice kłonic można przy większej ładowności transportować szersze i wyższe ładunki niż przy użyciu innych rozwiązań zabezpieczających zalecanych przez dyrektywę przeładunkową. Kolejną zaletą jest to, że prawidłowe zabezpieczenie wymaga wykonania zaledwie kilku ruchów. Ładunek można zabezpieczać w dużej mierze z poziomu placu.

Ten sam producent ma też rozwiązanie pod nazwą Multi Lock. Zewnętrzna rama Multi Locka posiada ponad 130 otworów mocujących po każdej stronie pojazdu. Każdy z otworów może przetrzymać do 2 t obciążenia. Dodatkowym elementem zabezpieczenia jest solidna belka ładunkowa Multi Block. Umieszczona jest poprzecznie do kierunku jazdy na powierzchni ładunkowej i została zamocowana do zewnętrznej ramy systemu Multi Lock.

Schmitz np. do siatki

Schmitz Cargobull otrzymał od Dekry certyfikat bezpieczeństwa ładunku m.in. dla naczepy S.PL, platformy do transportu stalowej siatki zbrojeniowej, długich odcinków stali lub zwojów drutu. Rozwiązanie minimalizuje tarcie pomiędzy ładunkiem a platformą na

Multi Safe System firmy Krone.



Fot. Krone

PRZEJĄĆ SIŁĘ NACISKU

Maciej Michalski
Pozkrone

– Na długiej liście elementów zabezpieczających marki Krone jest m.in. Multi Wall. Można go stosować w połączeniu z ramą zewnętrzną Multi Lock w funkcji wymiennej ściany czołowej. Dzięki ramie zewnętrznej Multilock ściana MultiWall może zostać umieszczona w dowolnym miejscu naczepy. Obsługa jest bardzo łatwa, dwie pionowe rury wtykane mocuje się na zewnątrz w belce załadawczej Multi Block. Następnie w odpowiednie otwory wsuwa się aluminiowe rury o przekroju prostokątnym. Multi Wall umożliwia kształtowe zabezpieczenie ładunku. Stosować je można np. przy transporcie towarów w workach, płytek ceramicznych (transport na środku ciężkości) itp. System ten jest w stanie przejąć siłę nacisku 8 t na całej powierzchni.

czepę, które może być przyczyną uszkodzenia podłogi. Zamiast pasów mocujących, ładunek unieruchamia się stalowymi linami, których naciąg regulowany jest za pomocą kołowrotek. Odpowiedni układ i rozmieszczenie lin dają gwarancję, że towar stabilnie trzyma się na naczepie i nie przesuwa się podczas gwałtownych jej ruchów. Poszczególne liny spinają ładunek po przekątnej. Dodatkowo po obu stronach naczepy zamontowane są odpowiednie kłonicę, stabilizujące naciąg liny. Producenci naczep coraz więcej uwagi przykładają do wdrażania innowacyjnych systemów zabezpieczania ładunków podczas ich przewozu. Dzięki temu przewoźnicy chętniej kupują naczepę z całą gamą zabezpieczeń, co nie wymaga czasochłonnych poszukiwań takich rozwiązań. Rynek takich zabezpieczeń zapewne będzie się rozwijał wraz z wprowadzeniem przez Komisję Europejską kolejnych dyrektyw nakazujących podnoszenie bezpieczeństwa ładunków podczas transportu po drogach publicznych.