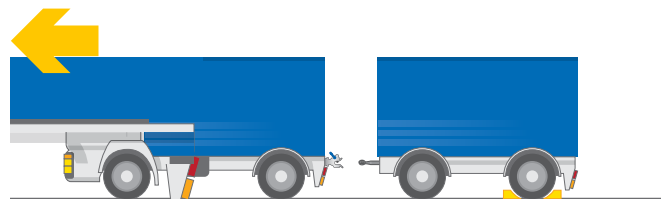
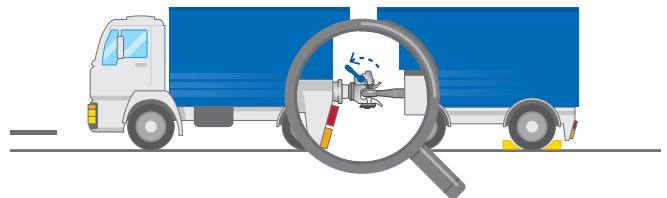
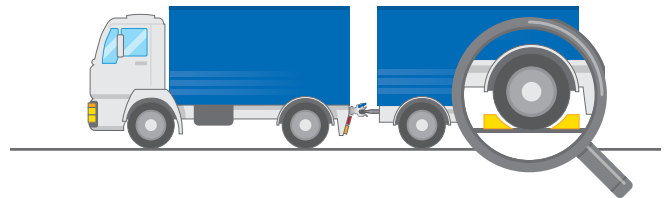


Sprzęganie przyczep z dyszlem przegubowym (przyczepy wieloosiowe)

Sprzęganie przyczep z dyszlem przegubowym to niebezpieczna procedura, podczas której często dochodzi do wypadków z poważnymi okaleczeniami, często również ze skutkiem śmiertelnym. Dlatego koniecznie należy przestrzegać następujących kroków:

Rozłączanie:

- 1 Uruchomić hamulec postojowy pojazdu ciągnącego
- 2 Zabezpieczyć przyczepę przed przemieszczeniem: Hamulec postojowy i podkładane kliny.
- 3 Odłączyć połączenia łączące: najpierw czerwone, potem żółte – **nigdy nie odłączać samego czerwonego**
- 4 Otworzyć złącze sprzęgu
- 5 Wyjść pomiędzy pojazdami
- 6 Przenieść do przodu ciągnik



Informacja 1

Jeśli w momencie sprzęgania pojazd przemieszcza się do tyłu i może dojść przy tym do zagrożenia dla osób, należy zapewnić osobę kierującą.

O sposobie jazdy do tyłu oraz odpowiednim kierowaniu informuje karta szkolenia G2.



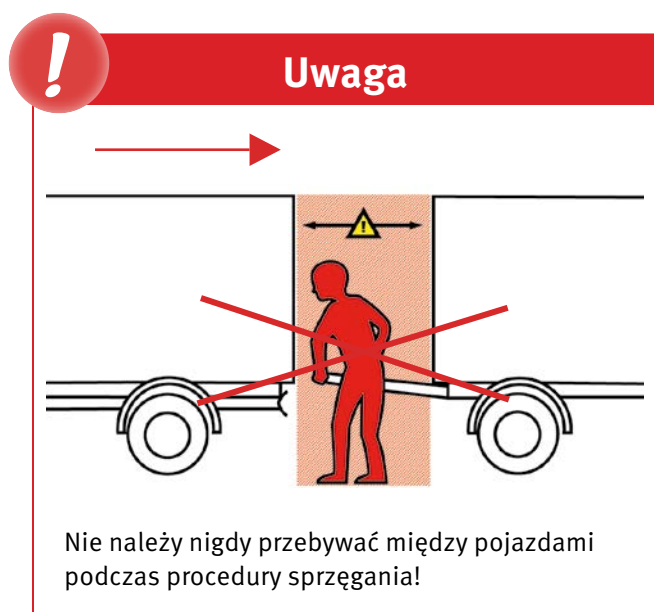
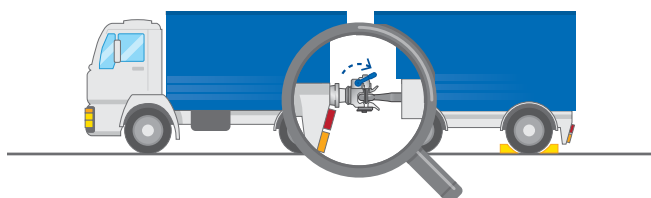
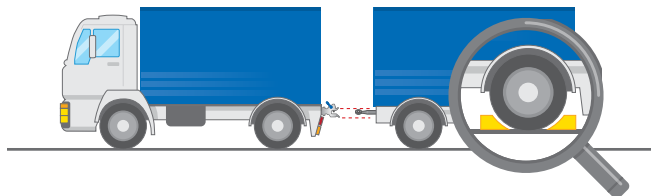
Informacja 2

Dalsze informacje pozwalające na bezpieczne sprzęganie można uzyskać z dokumentu informacyjnego DGUV 214-080 „Bezpieczne sprzęganie!”

Sprzęganie przyczep z dyszlem przegubowym

Łączenie podczas sprzęgania

- 1 Skontrolować, czy przyczepa jest zabezpieczona przed przemieszczeniem za pomocą hamulca postojowego i klinów do podkładania oraz czy sprzęg jest otwarty
Automatyczne hamowanie poprzez odłączenie przewodów hamulcowych nie jest wystarczające.
- 2 Ucho pociągowe i zaczep szczękowy ustawić na tej samej wysokości, zwolnić hamulec przedniej osi przyczepy.
W przypadku zwolnienia hamulca przedniej osi widelec pociągowy może przemieścić się w bok uderzając, jeśli koła nie będą ustawione na równym, gładkim podłożu.
- 3 Wyjść spomiędzy pojazdów
- 4 Dokonać sprzężenia poprzez przemieszczenie do tyłu a następnie delikatnie ruszyć.
- 5 Uruchomić hamulec postojowy pojazdu ciągnącego
- 6 Skontrolować, czy sprzęg jest zamknięty i zabezpieczony.
- 7 Podłączyć przewód: najpierw żółty–
nigdy nie podłączać samego czerwonego
- 8 Zwolnić hamulec ustalający przyczepę a następnie usunąć kliny podkładowe
- 9 Kontrola odjazdu



Nie należy nigdy przebywać między pojazdami podczas procedury sprzęgania!



W związku z ekstremalnym ryzykiem wypadkowym zabronione jest podjeżdżanie przyczepami w celu dokonania sprzęgnięcia.

Należy uzupełnić ewentualnie instrukcje o dalsze treści określone w ramach oceny zagrożenia.

Jazda do tyłu i kierowanie ruchem

Jazda do tyłu to najbardziej niebezpieczne przemieszczenie pojazdów! Wypadków można uniknąć dbając o odpowiednie kierowanie ruchem. Jeśli ktoś może zostać zagrożony, konieczne jest pokierowanie ruchem z uwzględnieniem następujących informacji:

Jadąca osoba

- Musi znać i przestrzegać sygnałów wydawanych ręką przez kierującą ruchem osobę.
- Musi natychmiast zatrzymać pojazd, jeśli nie widzi już kierującej osoby,
- Musi jechać z prędkością chodu

Osoba zapewniająca kierowanie

- Musi nosić odzież ostrzegawczą,
- Musi opanować sygnały wydawane ręką (patrz na odwrocie) i umieć je stosować,
- Musi przebywać w obszarze widocznym dla jadącej osoby,
- Nie powinna iść do tyłu,
- Nie może podczas kierowania wykonywać dalszych czynności np. dzwonić z telefonu komórkowego.



Uwaga

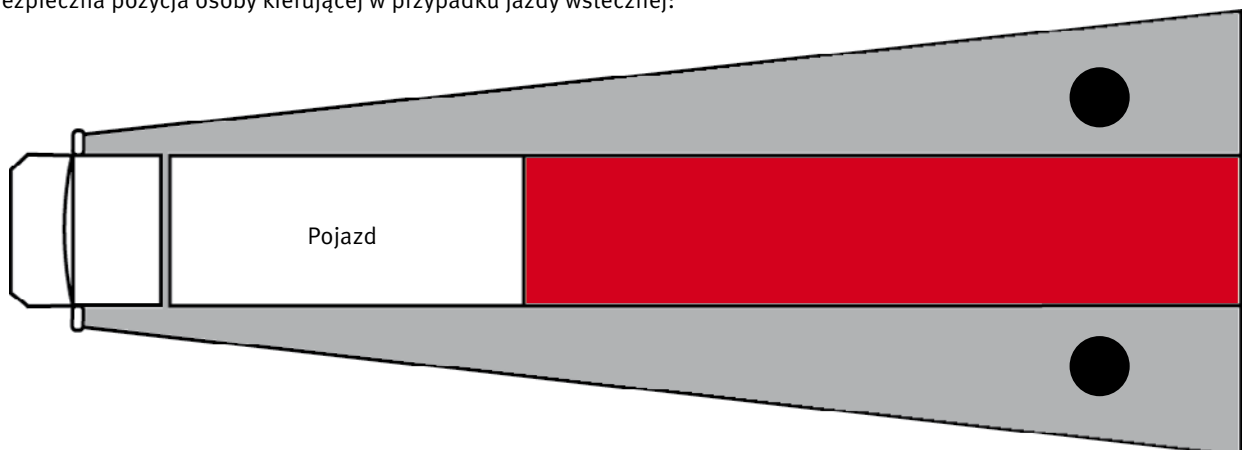
Jeśli nie widać osoby kierującej ruchem: należy niezwłocznie się zatrzymać!



Wskazówka 1

W przypadku korzystania z systemu monitorowania kamerą (KMS) należy zapoznać się z właściwą metodą stosowania środków pomocniczych, w przypadku których możliwości zastosowania także mają pewne ograniczenia. Jeśli może dojść do zagrożenia osób podczas jazdy do tyłu- muszą być one także kierowane- również z użyciem KMS.

Bezpieczna pozycja osoby kierującej w przypadku jazdy wstecznej:



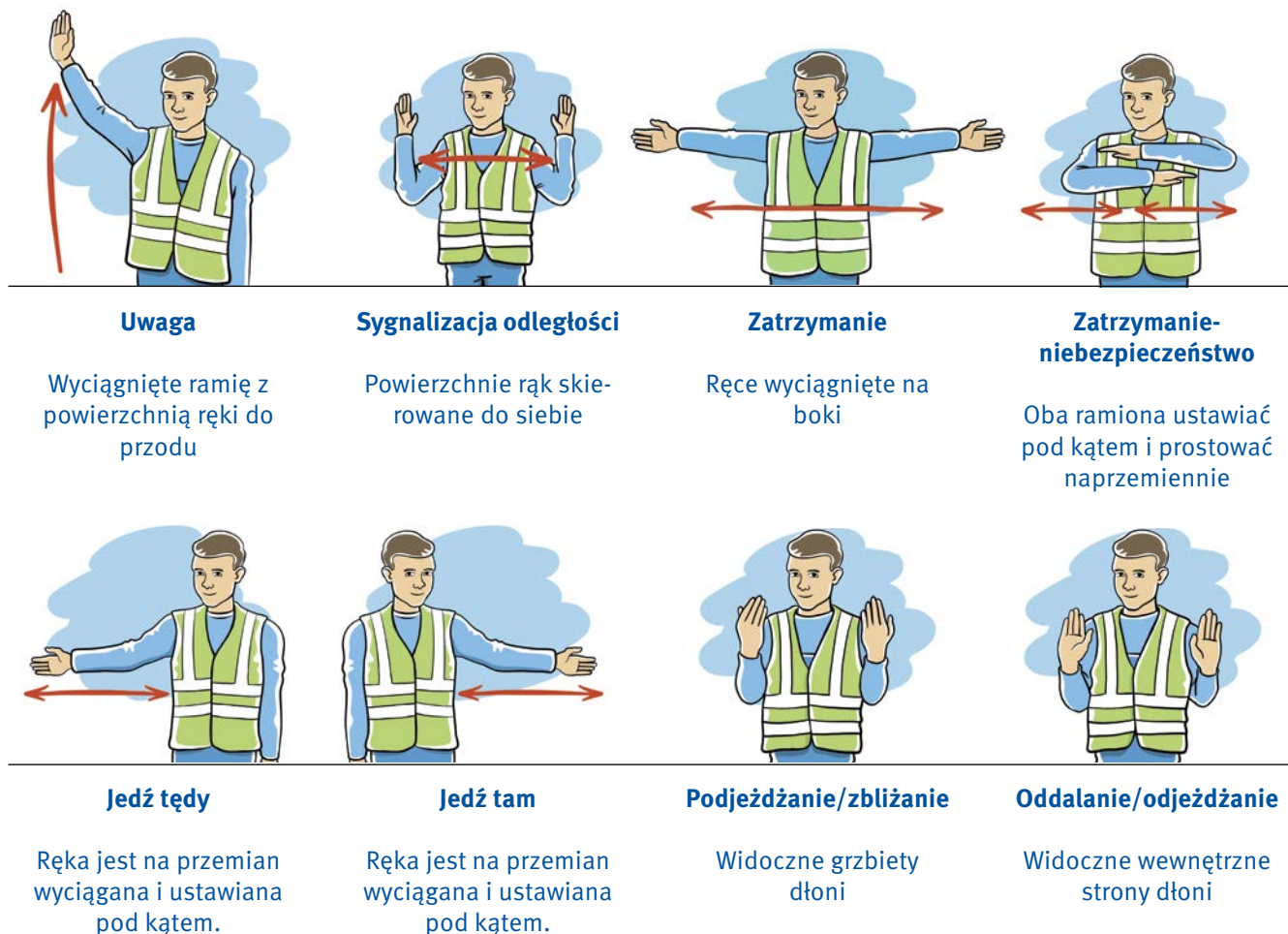
● = bezpieczna pozycja

■ = pozycja stanowiąca zagrożenie

■ = widoczny obszar

Jazda do tyłu i kierowanie ruchem

Przed kierowaniem osoba jadąca i kierująca muszą wymienić następujące gesty wydawane ręką. Chodzi o to, aby pod pojęciem tych znaków rozumieć to samo.



Informacja

W przypadku jazdy do tyłu i kierowania podjęliśmy u nas następujące regulacje:



Uwaga

Jeśli na obszarze zagrożenia pojazdem znajdują się osoby, należy się zatrzymać. Może to być także osoba kierująca ruchem



Wskazówka 2

Należy zapewnić optymalne ustawienie lusterka w pojeździe (por. karta szkoleniowa G7)

Należy uzupełnić ewentualnie instrukcje o dalsze treści określone w ramach oceny zagrożenia.

Prawidłowe siedzenie

Długotrwałe siedzenie obciąża kręgosłup Dlatego należy poświęcić czas, aby ustawić siedzenie pod kątem potrzeb swojego ciała!



Wskazówka 1

Należy zmieniać w regularnych odstępach czasu pozycję siedzącą.

Obie nogi muszą pozostawać jednak w przestrzeni na nogi kierowcy, aby zapewnić w każdej chwili odpowiednią kontrolę.

Zbyt długie i nieprawidłowe siedzenie prowadzi do:

- Napięcie
- Szybkiego zmęczenia
- Bólu głowy i kręgosłupa

Co można w tej kwestii zrobić:

- Siedzenie dostosować do potrzeb ciała
- Pozycję siedzącą należy od czasu do czasu zmieniać, aby przeciwdziałać jednostronnym obciążeniom. Należy przy tym zapewnić prawidłowy przebieg pasa bezpieczeństwa.
- Zadbaj o możliwość wyrównawczego poruszania się.
 - Zapewnić po drodze regularne przerwy na poruszanie.
 - Zadbaj o uprawianie sportu w czasie wolnym.

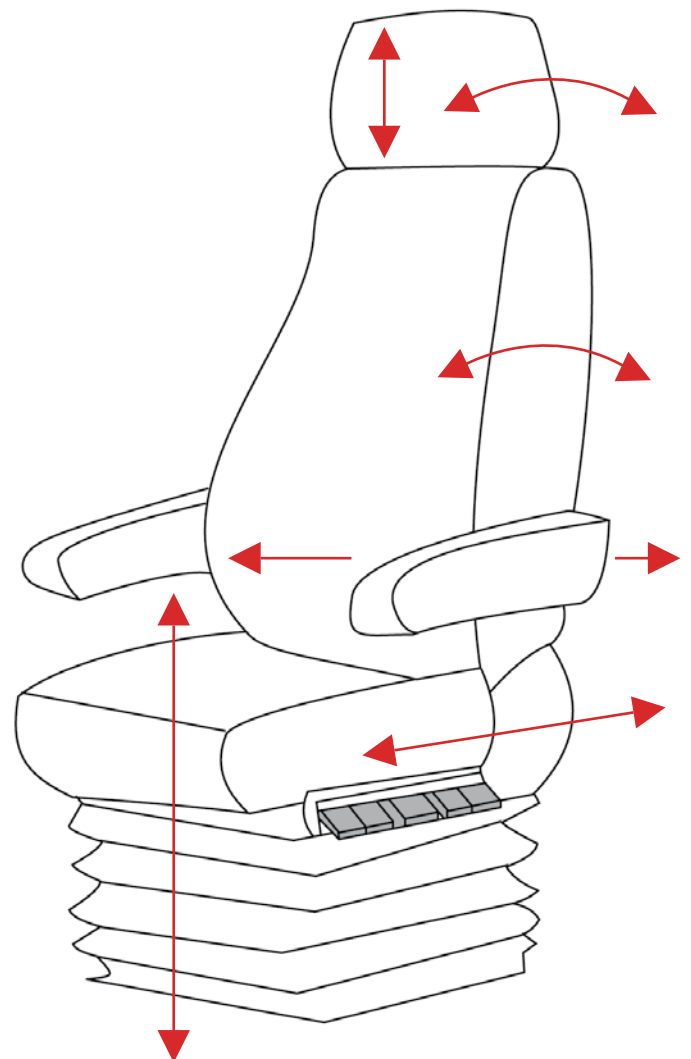


Informacja

Jeśli są pytania odnośnie ustawienia siedzenia należy zwrócić się do specjalisty ds. BHP oraz lekarza zakładowego:

Jeśli w przypadku siedzenia stwierdzone zostaną uszkodzenia lub nieprawidłowe działanie, pomoże:

Jeśli osoba kontaktowa nie jest osiągalna, należy zwrócić się bezpośrednio do następującego warsztatu:



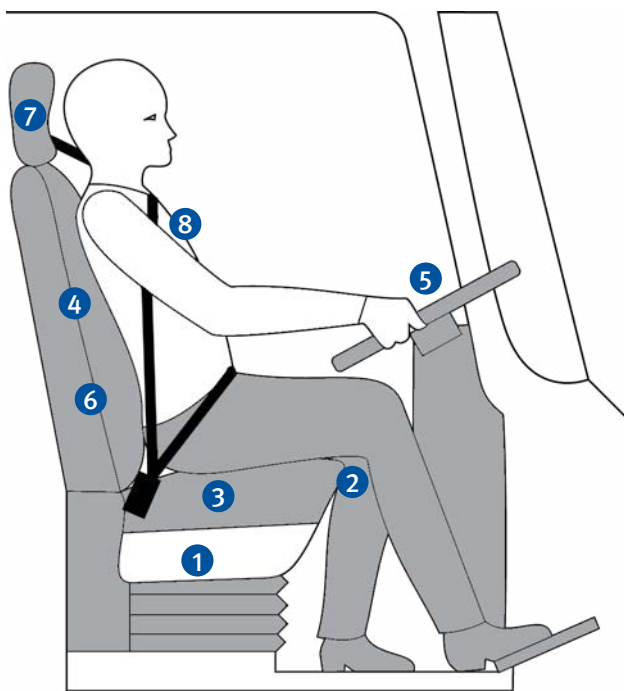
Uwaga

Ustawić siedzenie przed odjazdem! Ustawianie siedzenia podczas jazdy odciąga uwagę od jazdy. Niezablokowane siedzenie może ulec w sposób niekontrolowany przesunięciu. Kierowanie i hamowanie może zostać wskutek tego ograniczone, co może prowadzić do wypadku.

Prawidłowe siedzenie

Prawidłowe ustawienie siedzenia kierowcy i przebiegu pasa bezpieczeństwa

- 1 Ustawianie wysokości siedzenia oraz przestawianie wzdłużne siedzenia**
Wysokość siedzenia oraz odstęp siedzenia należy ustawić w taki sposób, aby stopy stały na podłożu kabiny kierowcy, uda i podudzia tworzyły kąt prosty a nogi były pod niewielkim kątem w momencie naciśnięcia pedałów.
- 2 Ustawienie długości siedzenia (= Długość powierzchni siedzenia)** Przesunąć całkiem do tyłu i ustawić przedłużenie długości siedzenia w taki sposób, aby uda leżały na odcinku do niewiele przed kolanem (odstęp między tylną częścią kolana i przednią krawędzią siedzenia ok. 3 palców szerokości)
- 3 Ustawienie nachylenia powierzchni siedzenia**
Powierzchnia siedzenia powinna opadać lekko do tyłu a uda powinny spoczywać na niej w taki sposób, aby w momencie uruchomienia pedału gazu nie był odczuwany nacisk ze strony przedniej krawędzi siedzenia..
- 4 Ustawienie nachylenia oparcia**
Nachylenie ustawić w taki sposób, aby górna część ciała była lekko oparta a plecy przylegały w całości do oparcia. Nie może występować nieprzyjemny nacisk lub uczucie ścisku w obszarze brzucha.
- 5 Ustawienie kierownicy**
Kierownicę należy trzymać mając ramiona ustawione pod niewielkim kątem. Podczas obracania kierownicy należy utrzymać kontakt ramion z tylnym oparciem.
- 6 Ustawienie podpórki na kręgosłup lędźwiowy**
Należy zapewnić odczuwalne podparcie jednak bez nieprzyjemnego nacisku.
- 7 Ustawienie zagłówka**
Górna krawędź zagłówka powinna zbiegać się z wysokością głowy.
- 8 Prawidłowy przebieg pasa bezpieczeństwa**
Pas bezpieczeństwa nie może być przekręcony. Pas na ramieniu musi przebiegać orientacyjnie przez środek barku a nie przez szyję. Pas na biodrach musi przebiegać możliwie głęboko nad miednicą a nie przez brzuch i musi zawsze prawidłowo przylegać. Jeśli to konieczne należy dociągnąć nieco pas.



Uwaga

Jeśli oparcie jest nadmiernie nachylone do tyłu, pas bezpieczeństwa nie zapewnia optymalnej ochrony. W przypadku wypadku możliwe jest nawet wyslizgnięcie się pod pasem a przy tym okaleczenie np. podbrzusza lub szyi.



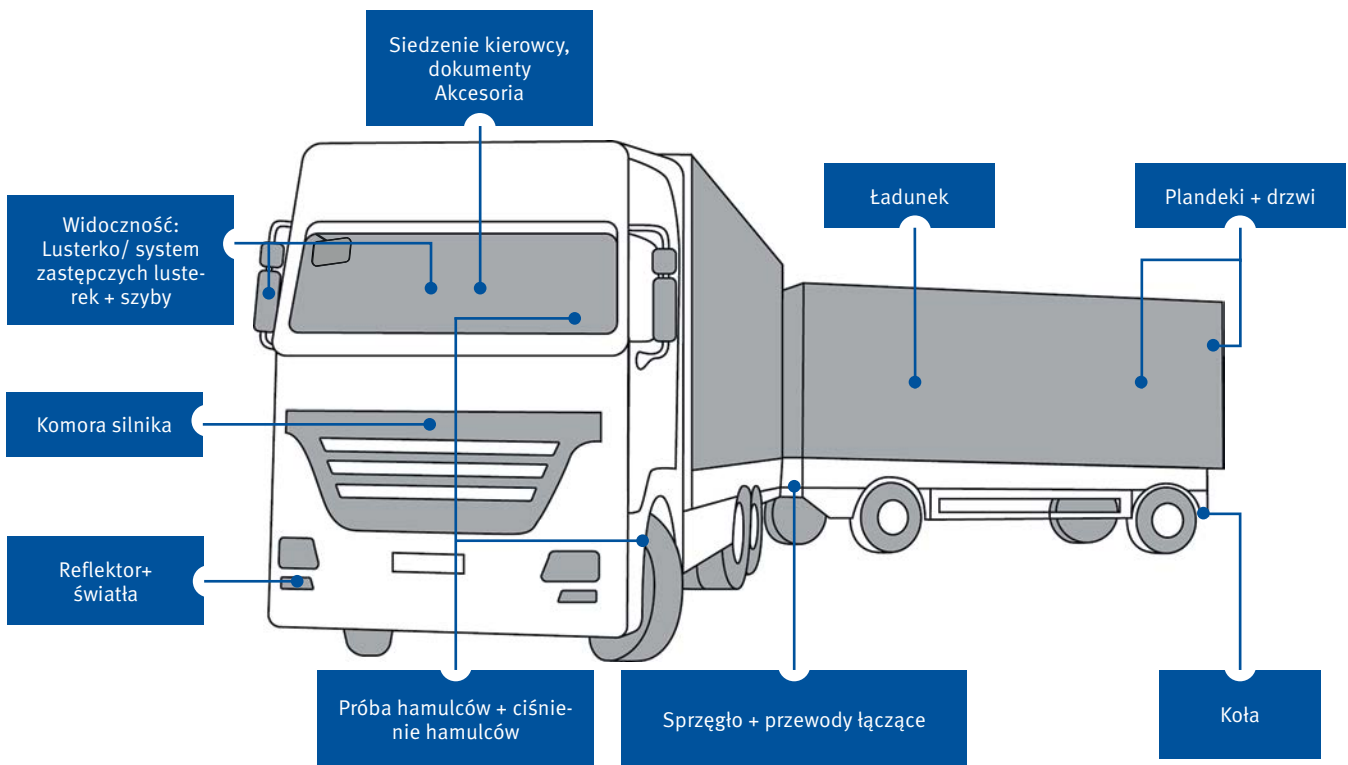
Wskazówka 2

Należy starać się o oparcie się i rozluźnioną pozycję. Proszę zwrócić uwagę w przypadku ustawiania siedzenia na to, aby najważniejsze elementy obsługi pojazdu znajdowały się w łatwo osiągalnym pobliżu.

Należy uzupełnić ewentualnie instrukcje o dalsze treści określone w ramach oceny zagrożenia.

Kontrola przed odjazdem

Przed każdym odjazdem należy skontrolować zgodny z przepisami stan pojazdu- w celu zapewnienia własnego bezpieczeństwa a także bezpieczeństwa innych uczestników ruchu. Ostatecznie także Państwo odpowiadają za to, aby zapewnić bezpieczny udział w ruchu drogowym.



Co zrobić w przypadku stwierdzenia wad?

Wady jak np. uszkodzenia, zużycie, awaria lub nieprawidłowe działanie, które mają negatywny wpływ na bezpieczeństwo ruchu względnie BHP, muszą zostać usunięte przed rozpoczęciem jazdy. Informacje w tym zakresie znajdują się w instrukcji eksploatacji pojazdu. Jeśli potrzebują Państwo pomocy w usunięciu wad, należy zwrócić się do osoby w przedsiębiorstwie, która za Państwa odpowiada:

(Dane właściwej osoby, funkcja, numer telefonu)



Informacja

Dalsze szczegóły dotyczące kontroli przed odjazdem znajdują Państwo w DGUV zasada 314-002 „Kontrola pojazdu przez personel odpowiadający za przejazd”.



Wskazówka

Należy przed kontrolą przed odjazdem włożyć kartę jazdy do urządzenia kontrolnego i ustawić na czas pracy.

Kontrola przed odjazdem

Należy uzupełnić punkty kontroli, które ze względu na rodzaj konstrukcji względnie instrukcję eksploatacji oraz warunki w zakładzie są konieczne np. w przypadku stosowania pojazdów typu śmieciarka (por. Karta szkoleniowa E1 „kontrola przed odjazdem w przypadku gromadzenia odpadów:) lub w przypadku zastosowania w terenie przed jazdą w publicznym ruchu drogowym

Informacje dotyczące pojazdu

Oględziny pojazdu

- Czy w przypadku opon bieżnik jest prawidłowy a ciśnienie wystarczające?
- Czy koła są pozbawione szkód, prawidłowo zamocowane i wolne od ciał obcych?
- Czy instalacja hamulcowa jest szczelna?
- Czy układ amortyzujący jest w prawidłowym stanie (np. Brak odgłosów przemieszczeń powietrza)?
- Czy podkładane kliny są prawidłowe i bezpiecznie rozmieszczone?
- Czy w przypadku stosowania przyczepy złącze jest zamknięte i zabezpieczone?
- Czy wszystkie przewody między ciągnikiem i przyczepą są podłączone i nieuszkodzone?
- Czy reflektory i oprawy są czyste, nieuszkodzone i działające?
- Czy tablice rejestracyjne, ostrzegawcze, oznaczenia ostrzegawcze etc. są czyste i gotowe do zastosowania?
- Czy plandeki, ścianki boczne, klapy etc. są zamknięte?
- Czy nadwozie jest w pozycji jazdy (np. wywrotka)?
- Czy wejścia, uchwyty, powierzchnie przeznaczone do stania i poręcze nie są uszkodzone?

Komora silnika

- Czy stan płynu hamulcowego jest wystarczający?
- Czy stan płynu do spryskiwaczy jest wystarczający?
- Czy stan oleju silnikowego i chłodziwa w chłodnicy jest wystarczający?
- Czy nie dochodzi do wycieków żadnego z płynów?

Kontrola ładunku

- Czy pojazd nadaje się do transportu tego ładunku?
- Czy sprzęt do zabezpieczenia ładunku np. punkty mocowania i środki do mocowania nie są uszkodzone?
- Czy ładunek jest odpowiednio zabezpieczony?
- Czy pasy zabezpieczające są odpowiednio napięte?
- Czy pojemniki wymienne, kontenery etc. są prawidłowo zamocowane?
- Czy ładunek jest tak rozmieszczony, aby obciążenia osi nie były przekraczane względnie były prawidłowo osiągnięte?
- Czy przestrzegana jest dopuszczalna masa całkowita?
- Czy nadwozie jest od zewnątrz wolne od pozostałości ładunku?

W przypadku warunków zimowych

- Czy pojazd (ewentualnie przyczepa), a w szczególności dachy oraz ładunek, są wolne od lodu i śniegu?
- Czy ogumienie jest odpowiednie (bieżnik opon zimowych przynajmniej 4 mm)?
- Czy ewentualnie na wyposażeniu są łańcuchy przeciwsniegowe (pomoc w podjeżdżaniu), posypka, łopata, miotła?
- Czy do płynu do spryskiwaczy dodano wystarczającą ilość płynu zapobiegającego zamarzaniu?

W kabinie kierowcy

Prawidłowe ustawienie

- Czy siedzenie kierowcy, zagłówki i kierownica są prawidłowo ustawione?

Widoczność:

- Czy szyby są czyste, pozbawione lodu i nieuszkodzone?
- Czy wycieraczki wycierają bez smug?
- Czy pole widzenia jest wolne?
- Czy wszystkie lusterka są czyste i prawidłowo ustawione?

Kontrola działania

- Czy osiągnięte jest przewidziane ciśnienie zapasowe hamulca?
- Czy w przypadku wypróbowywania hamulca nie występują nieprawidłowości?
- Czy układ kierowniczy działa prawidłowo?
- Czy systemy asystentki kierowcy są włączone i gotowe do zastosowania?
- Czy wentylacja działa prawidłowo?
- Czy wyposażenie kontrolne działa prawidłowo?

Wszystko pod ręką

- Czy dokumenty pojazdu są kompletne?
- Czy są dostępne prawidłowe apteczka, trójkąt ostrzegawczy, światła ostrzegawcze i odzież ostrzegawcza?
- Czy dostępne są instrukcje eksploatacji?
- Czy przedmioty w kabinie kierowcy są bezpiecznie rozmieszczone?

Dodatkowe punkty kontroli

.....

.....

Należy uzupełnić ewentualnie instrukcje o dalsze treści określone w ramach oceny zagrożenia.

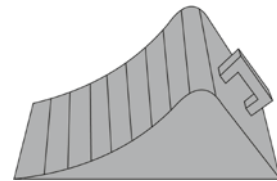
Bezpieczne parkowanie pojazdu

Niewiarygodne, ale prawdziwe: Przemieszczające się niezabezpieczone pojazdy są przyczyną wielu, niejednokrotnie ciężkich wypadków, które są zgłaszane do branżowych organizacji ubezpieczeniowych!

Co może się stać?

- Pojazd ciągnący zostaje opuszczony bez zaciągnięcia hamulca ręcznego i zaczyna się przemieszczać!
- Przyczepa jest parkowana bez hamulca ręcznego tylko z użyciem hamulca roboczego → powolna utrata ciśnienia → przyczepa zaczyna toczyć się w sposób niekontrolowany.
- Wskutek przerywanych obciążeń w momencie załadunku z wózka widłowego pojazd ciężarowy/ przyczepa przemieszcza się → blacha na ładunku nie przylega już bezpiecznie a wózek widłowy i jadąca osoba spadają z rampy!
- Osoba jadąca ciężarówką i wózkiem widłowym nie porozumiewają się prawidłowo → osoba prowadząca ciężarówkę przedwcześnie odjeżdża od rampy → osoba jadąca wózkiem widłowym i wózek widłowy spadają z rampy!

Klin podkładowy:



Wskazówka 3

Należy przekonać się przed rozpoczęciem rozładunku i załadunku czy pojazd jest zabezpieczony przed toceniem!



Informacja 1

W przypadku terenu naszego zakładu opracowano następujące zasady odnośnie parkowania pojazdów ciężarowych i przyczep.

- ☐ Znajdujące się przy każdej bramie rampy kliny podkładowe muszą być używane przez kierowcę.
- ☐ Blacha na ładunek może zostać założona dopiero, gdy grupa odpowiedzialna za ładowanie upewni się, że kliny podkładowe zostały zastosowane.



Wskazówka 1

Należy upewnić się na początku każdego dnia, czy kliny podkładowe są w przewidzianym do tego celu miejscu!



Wskazówka 2

Należy wyraźnie zatwierdzić pojazd pod kątem prac załadunkowych!

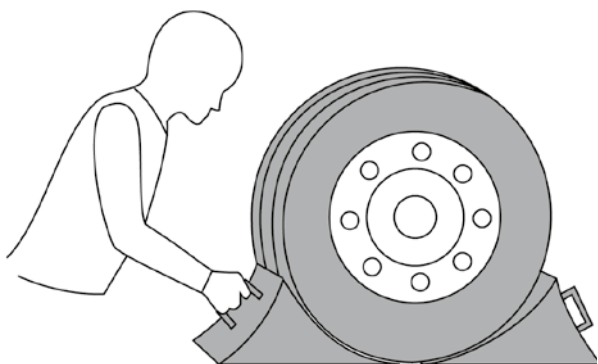
Bezpieczne parkowanie pojazdu

Co należy zrobić?

- Przed opuszczeniem pojazdu należy **zawsze** uruchomić hamulec postojowy!
- Uruchomić hamulec postojowy przyczepy. Nie wystarczy odłączyć (czerwonego) przewodu zapasowego!
- Należy zawsze zabezpieczyć z użyciem klinów podkładowych! Bez wyjątku!

Kliny podkładowe nie mogą jednak przylegać do kół osi skrętnych lub podnoszonych.

- W przypadku spadku należy ułożyć kliny podkładowe przy ciągniku i przyczepie w kierunku ewentualnego toczenia.
- Należy podłożyć kliny podkładowe w obu kierunkach, jeśli po powierzchni ładunkowej mają przejeżdżać wózki widłowe.



- Należy zwrócić uwagę na szczególne wymagania dotyczące pojazdów z amortyzacją pneumatyczną. W instrukcjach eksploatacji pojazdów znajdują się wskazówki dotyczące ustawienia instalacji pneumatycznej podczas załadunku i rozładunku, których należy zawsze przestrzegać. W razie potrzeby urządzeniem sterującym względnie zasuwać obrotową ustawicę powierzchni załadunkową na wysokość rampy.
- Podczas opuszczania pojazdu należy go zabezpieczyć np. poprzez wyciągnięcie klucza przed nieupoważnionym użytkowaniem.

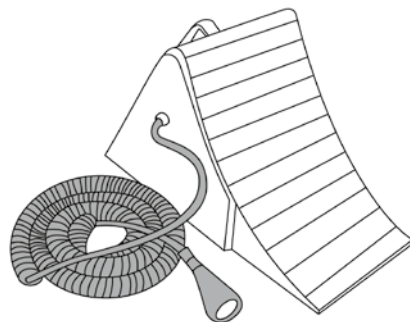
I jeśli znowu następuje wyjazd na drogi:

Przed rozpoczęciem każdego pojazdu należy ustawić układ pneumatyczny pojazdu ciężarowego i przyczepy w pozycji jazdy.



Informacja 2

Niektórzy z naszych klientów mają nowoczesne systemy zabezpieczeń (patrz ilustracja). Należy przeszkolić się z zakresu ich używania!



Uwaga

Elektroniczny hamulec postojowy jest automatycznie aktywowany kiedy brak jest obsługi i opuszcza się siedzenie kierowcy. Należy zawsze zwrócić uwagę, aby przed opuszczeniem pojazdu uruchomić hamulec postojowy- szczególnie w przypadku zmiany pojazdu, również w przypadku pojazdów z innym wyposażeniem.



Informacja 3

Niektóre pojazdy emitują sygnał ostrzegawczy/ sygnałowy, kiedy hamulec postojowy nie zostanie uruchomiony w momencie wysiadania.

W przypadku naszych pojazdów wygląda to jak niżej (np. pulsujący czerwony znak P z sygnałem ostrzegawczym).

Należy uzupełnić ewentualnie instrukcje o dalsze treści określone w ramach oceny zagrożenia.

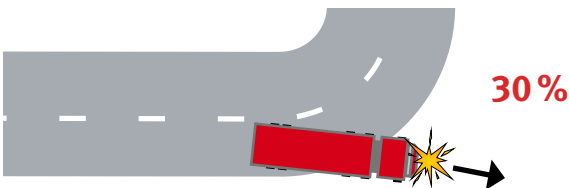
Utrzymywanie odstępu

Wiele wypadków powodowanych jest ze względu na niezachowanie odpowiedniego odstępu. Wskazuje na to ocena przez BG Verkehr wypadków z minionych lat.

- 1 Uderzenie w pojazd stojący lub jadący przed nami.



- 2 Zjechanie z pasa ruchu.



- 3 Zderzenie z pojazdami z naprzeciwka, skręcającymi lub pokonującymi skrzyżowanie.



Uwaga

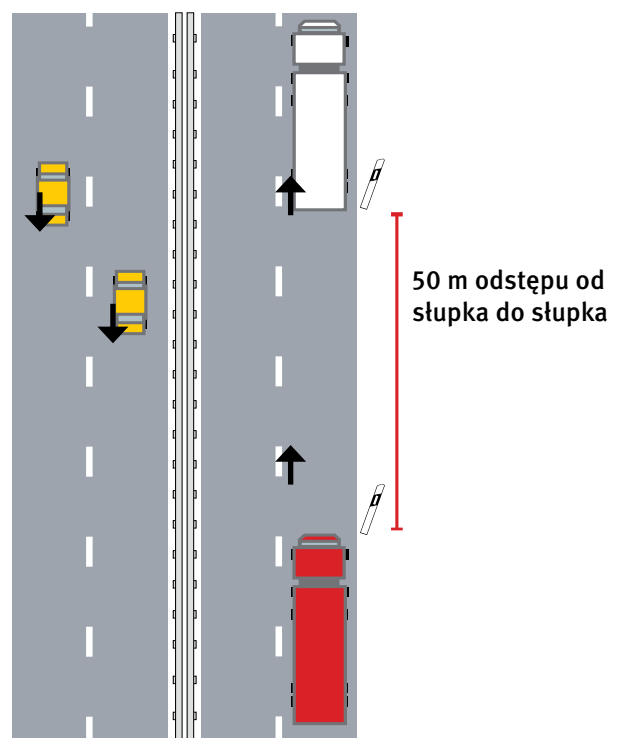
Zawsze uwzględniać

1. Należy zapewnić odpowiednią odległość od pojazdu jadącego przed nami.
2. Dostosować własną prędkość. Nie przyspieszać i nie hamować gwałtownie.
3. Obserwować proces hamowania pojazdów jadących z przodu.
4. Dobierać odległość tak, aby pojazd wyprzedzający miał się gdzie zmieścić.



Informacja 1

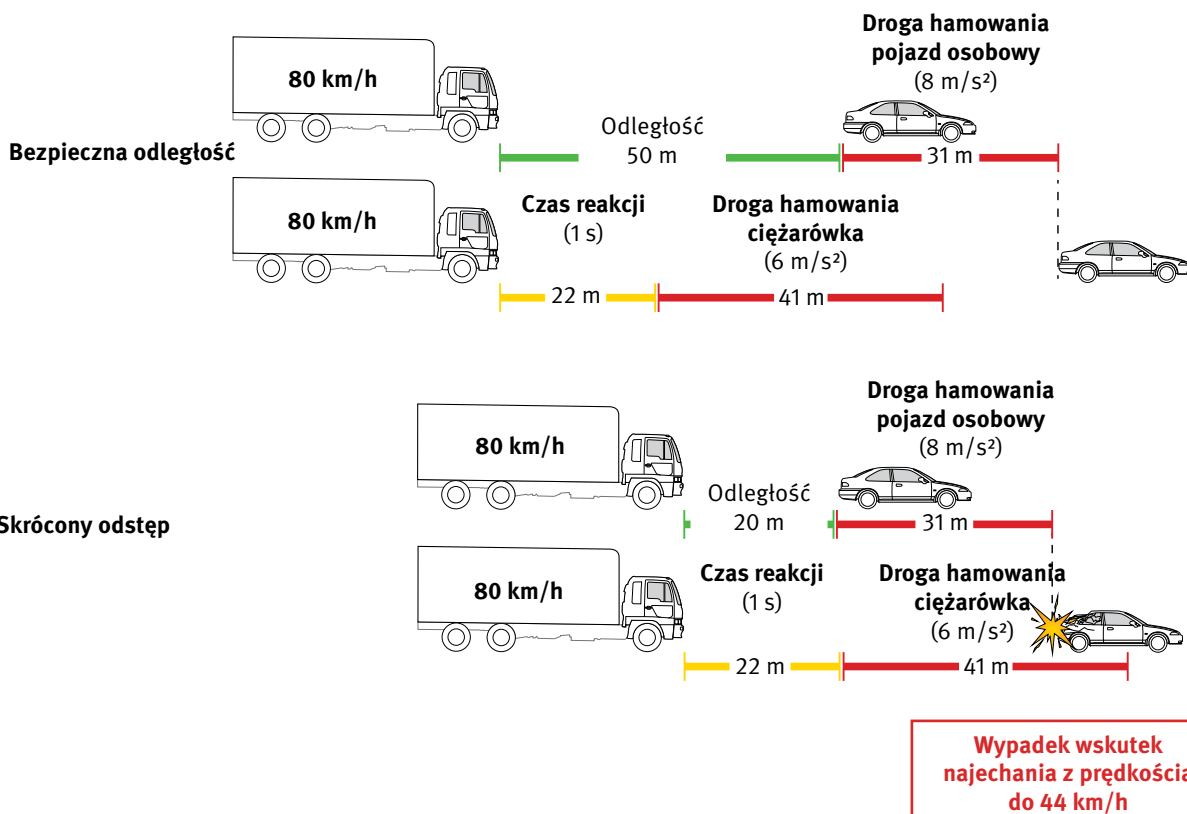
- W przypadku pojazdów powyżej 3,5 tony dopuszczalnej masy całkowitej przy prędkości powyżej 50 km/h przewidziana jest **minimalna odległość 50 m**.
- Dla orientacji: Słupki przy drodze są ustawione co 50 metrów.
- Siła uderzenia w momencie wypadku w formie najechania istotnie rośnie wraz z prędkością i ciężkością pojazdu.



Utrzymywanie odstępu

Skutek skróconego odstępu

Fatalne skutki: Jeśli pojazd z przodu przeprowadzi nagle gwałtowne hamowanie, przy odległości 20 m, zamiast przewidzianych 50 m - może dojść do najechania z prędkością nawet do 44 km/h



Wskazówka

W przypadku złych warunków pogodowych Dostosować odstęp

Podczas deszczu i na mokrej nawierzchni należy zwiększyć odstęp od pojazdu z przodu, ponieważ istotnemu wydłużeniu ulega droga hamowania (nawet do 30 %).

W przypadku mgły obowiązuje następująca zasada: Widoczność w metrach = prędkość w km/h = odległość w metrach

W przypadku lodu i śniegu utrzymywać 3 x większy odstęp bezpieczeństwa niż na suchej nawierzchni.



Informacja 2

Tempomat regulujący odległość (ACC) rejestruje odległość od pojazdu z przodu i dostosowuje prędkość i odstęp automatycznie poprzez sterowanie silnikiem i interwencję hamowaniem. ACC nie spełnia jednak funkcji asystenta awaryjnego hamowania!

Systemy asystenta jazdy (FAS) mają swoje granice. Przed rozpoczęciem jazdy uzyskać informacje, w szczególności w przypadku zmiany pojazdu, czy w pojeździe jest FAS. Należy zapoznać się z działaniem dostępnego FAS np. w drodze szkolenia z funkcji.

Ustawianie lusterek

W celu zapewnienia jak najlepszej widoczności w lusterkach podczas jazdy do przodu i wstecz a także w trakcie skręcania i zmiany pasa konieczne jest właściwe ustawienie lusterek. Ta karta szkoleniowa zawiera wskazówki dotyczące optymalnego ustawienia lusterek.

Podstawowe założenia:

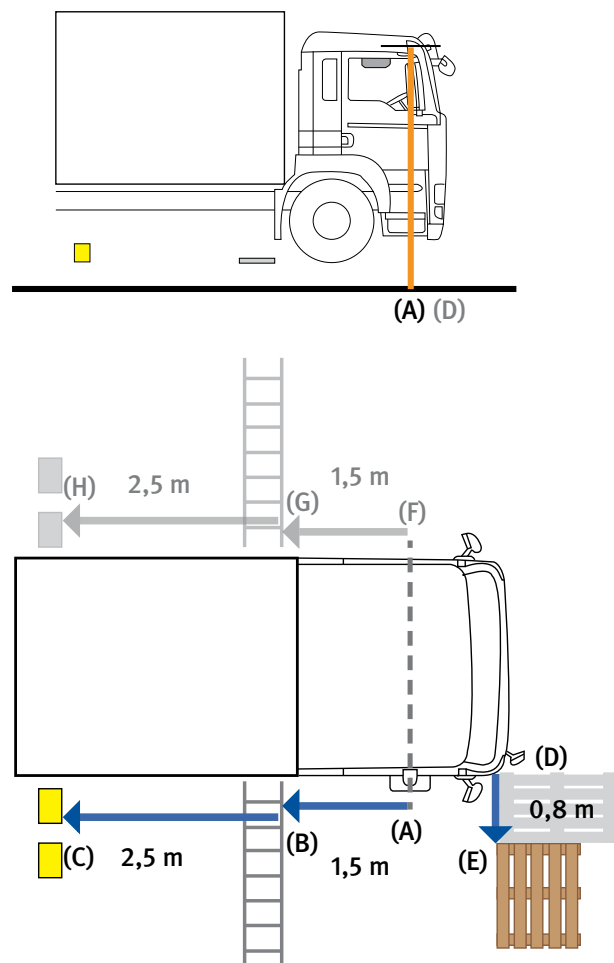
- Siedzenie jest prawidłowo ustawione (patrz karta szkolenia G3).
- Lusterka i szyby są czyste.
- Pole widzenia nie jest zabudowane, zasłonięte lub przestawione.

Środki pomocnicze:

Miarka, pas mocujący, przykładana drabina, kliny podkładowe, europaleta, zastępczo także calówka, metrówka, łaty wtykowe, sztangy zaciskowe i podkładki z klipsem (zamknięcia między ścianami) lub inne porównywalne elementy pomocnicze do pomiarów lub znakowania.

Przygotowanie prawej strony pojazdu

- 1 Niebo otworzyć boczne okna, zawiesić pas mocujący na oknie w sposób wyśrodkowany do lusterka najazdowego (lusterko rampy) i poczekać aż się zatrzyma; miejscem kontaktowym na podłożu jest punkt (A).
- 2 Wymierzyć z punktu (A) 1,5 m do tyłu do punktu (B).
- 3 W punkcie (B) w kierunku tylnej osi ułożyć przykładaną drabinę poprzecznie do pojazdu.
- 4 Wymierzyć z punktu (B) 2,5 m do tyłu do punktu (C).
- 5 W punkcie (C) w kierunku tylnej osi ułożyć dwa kliny podkładowe obok siebie poprzecznie do pojazdu.
- 6 Od przedniego prawego rogu pojazdu punkt (D) wymierzyć 0,8 m w bok i ułożyć poprzecznie europaletę w punkcie (E).



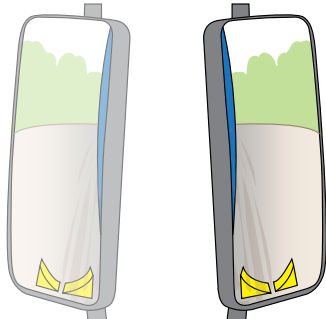
Wskazówka 1

Do odmierzenia 0,8 m można wykorzystać także krótką stronę europalety.

Ustawianie lusterek

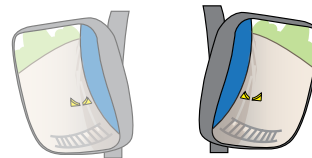
Ustawienie lub sprawdzenie ustawienia lusterek po prawej stronie pojazdu

Zasadniczo z pojazdu w lusterkach powinno być widoczne tak mało jak jest to możliwe.



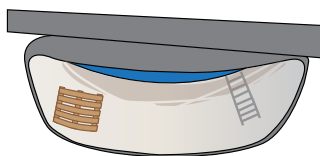
7 Główne lustro po prawej:

Przednia krawędź nadwozia (zamiennie krawędź końcowa kabiny pojazdu) ma być widoczna w wewnętrznej krawędzi głównego lusterka; kliny podkładowe muszą być widoczne w całości w obrębie dolnej krawędzi lusterka.



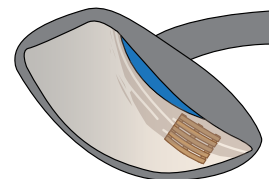
8 Lustro szerokokątne po prawej stronie:

Przyłożona drabina musi być w całości widziana przy dolnej krawędzi lusterka.



9 Lustro najazdowe (lustro rampy):

Powierzchnia między paletą i prawym słupkiem przyłożonej drabiny musi znajdować się na środku powierzchni lusterka.



10 Lustro frontowe:

Paleta musi być widoczna w obrębie prawej tylnej krawędzi lusterka.

Ustawienie lub sprawdzenie ustawienia lusterek po lewej stronie pojazdu

Przygotowanie lewej strony pojazdu

- 11 Otworzyć nieco lewe lustro boczne, zawiesić pas mocujący przy oknie w tej samej odległości od tylnej krawędzi lustra jak po prawej stronie i poczekać na ustabilizowanie; punktem kontaktowym na podłożu jest punkt (F).
- 12 Etapy 2 do 5 powtórzyć po prawej stronie (punkty (G) i (H)).
- 13 Główne lustro i lustro szerokokątne po lewej: Ustawienie jak w kroku 7 i 8.



Wskazówka 2

W miejsce drabiny można zastosować łąty wtykowe lub pasy mocujące, które są przystawiane równolegle w odległości ok. 25 cm. Poprzez naniesienie oznaczeń na pojeździe w punktach (B), (C), (G) oraz (H) można uniknąć ponownych pomiarów w przypadku kontroli w przyszłości.

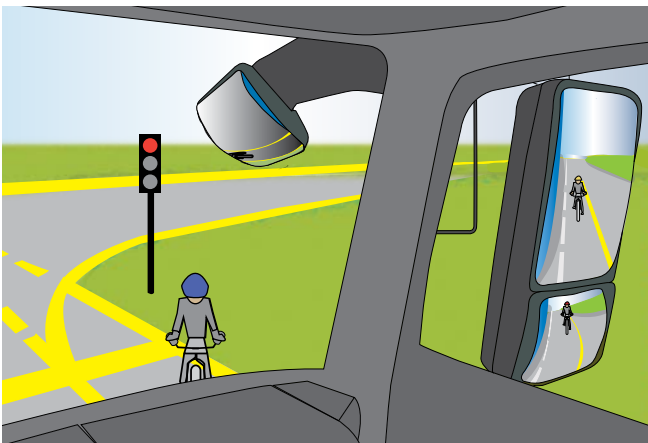
Należy uzupełnić ewentualnie instrukcje o dalsze treści określone w ramach oceny zagrożenia.

Bezpieczne skręcanie

Skręcanie pojazdem ciężarowym/ ciągnikiem siodłowym w miejscach włączania i na skrzyżowaniach wymaga od jadącej osoby całego szeregu decyzji, które muszą być podejmowane w krótkim czasie. Już mały błąd może być bogaty w skutkach w szczególności w przypadku słabszych uczestników ruchu w otoczeniu.

Podstawowe wymogi dotyczące bezpiecznego skręcania

- 1 Szyby i lusterka kabiny kierowcy są czyste i wolne od śniegu i lodu.
- 2 Siedzenie jest prawidłowo ustawione (patrz karta szkoleniowa G3).
- 3 Lusterka są optymalnie ustawione (patrz karta szkoleniowa G7).
- 4 Widok do przodu nie jest ograniczony przez przedmioty na kokpicie np. ekspres do kawy, laptop czy inne elementy np. schowki.
- 5 Widok na lusterka i przez szyby boczne nie jest przykryty np. przez- nawet jeśli częściowo- zaciągnięte zastony.
- 6 Uwaga kierowcy nie jest odciągnięta np. przez rozmowy telefoniczne, rozmowy z pasażerem lub szukanie właściwej drogi (por. Karta szkoleniowa A9).
- 7 W miejscowościach radio lub inne urządzenia muzyczne muszą być wyłączone. Prawa szyba boczna powinna być, o ile to możliwe, nieco otwarta.



Informacja

Wyciąg z kodeksu ruchu drogowego (StVO): Kto skręca, ten musi

- Zapowiedzieć to odpowiednio wcześniej i wyraźnie i użyć sygnalizacji zmiany kierunku,
- Przed włączeniem się i skrętem zwrócić uwagę na bieżący ruch drogowy,
- Przepuścić nadjeżdżające pojazdy (Rowery z i bez silnika pomocniczego także, jeśli jadą w tym samym kierunku na lub obok pasa),
- Zwracać szczególną uwagę na osoby poruszające się na pieszo (jeśli to konieczne, czekać),
- W miejscowościach skręcać w prawo z prędkością chodu, jeśli na lub obok pasa ruchu z ruchem rowerowym na wprost względnie w bezpośrednim obszarze skręcania należy liczyć się z ruchem pieszych przekraczającym pas ruchu.

Bezpieczne skręcanie

Wskazówki dotyczące zachowania podczas bezpiecznego skręcania.

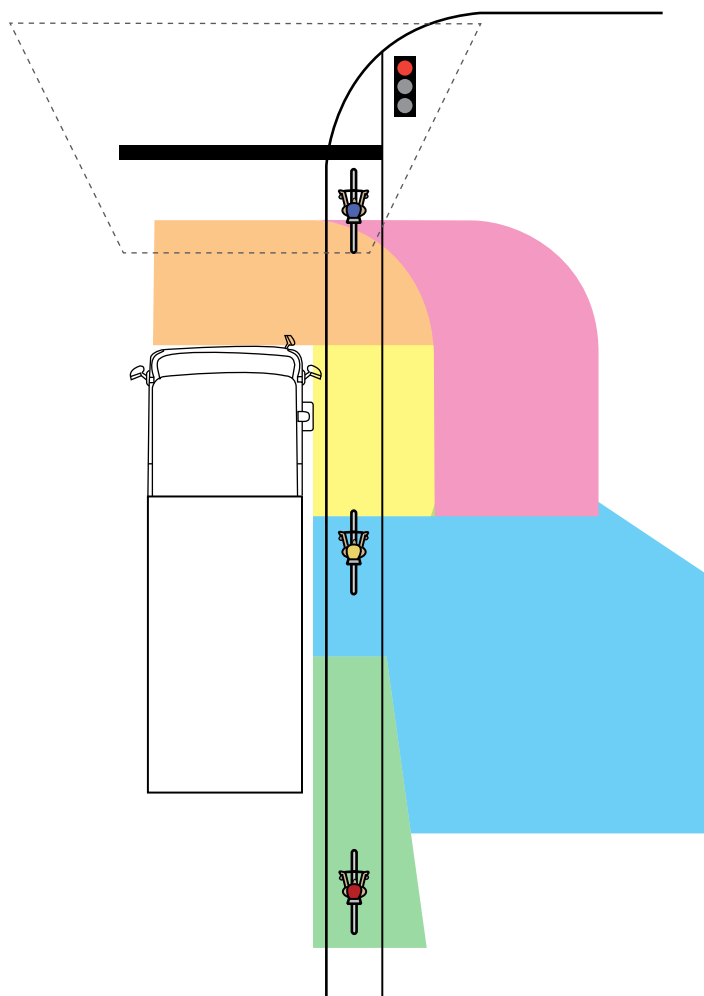
- 1 Zbliżanie do punktu włączenia/ skrzyżowania:**
 - Obserwować pieszych i osoby jadące na rowerze
 - W odpowiednim momencie uruchomić kierunkowskaz
 - W przypadku czerwonych świateł stanąć możliwie 3m od linii zatrzymania.
 - Tak ustawić się, aby był możliwy optymalny zakres widzenia przez tylne lustro (nie krzywo).
- 2 Czekanie w obrębie punktu włączenia/ skrzyżowania:**
 - Nie koncentrować się na zmianie świateł ale obserwować ruch z tyłu w lusterku wstecznym.
- 3 Skręcanie w obrębie punktu włączenia/ skrzyżowania:**
 - Przed każdym ruszeniem i skręceniem obserwować ruch z naprzeciwka i z tyłu (w szczególności piesi i osoby na rowerach).
 - W razie potrzeby w momencie skrętu w prawo proszę jechać z prędkością chodu (patrz informacja po przedniej stronie).
 - Osoby piesze lub jadące na rowerach, które jadą dalej prosto, mają pierwszeństwo
 - W przypadku wątpliwości należy się zatrzymać i raz jeszcze ocenić sytuację.



Wskazówka

- W przypadku czekania na światłach utrzymywać odstęp od linii zatrzymania. Osoby na rowerach mogą się wtedy ustawić przed polem widzenia ciężarówki i widać je lepiej.
- W szczególności zwracać uwagę na szybko zbliżające się pojazdy. Nawet nieprzyzwyczajone lub starsze osoby mogą jechać rowerami lub rowerami elektrycznymi z prędkością 25 km/ h lub więcej.
- Proszę zwrócić uwagę, że w momencie przepuszczania pieszych lub rowerów inne osoby mogą zbliżyć się od tyłu niezauważone.

Bezpośredni widok przez przednią szybę



Pole widzenia nad lusterkiem na podłożu:

- Pole widzenia dla głównego lusterka
- Pole widzenia dla lusterka szerokokątnego
- Pole widzenia dla lusterka najazdowego
- Pole widzenia dla lusterka frontowego
- Większe pole widzenia

Systemy asystenckie pojazdu

Systemy asystenckie pojazdu (FAS) wspierają podczas realizacji zadań i mogą usuwać błędy w granicach możliwości fizycznych i technicznych. Przyczyniają się Państwo istotnie do unikania wypadków i redukcji ich skutków.

Państwa sposób jazdy określa, czy są Państwo w stanie bezpiecznie opanować pojazd. Następujące kwestie są szczególnie ważne dla Państwa bezpieczeństwa w przypadku FAS:

Nie wyłączać

FAS należy zawsze włączać, aby zapewnić wsparcie tam gdzie jest to konieczne. Szczególnie asystent hamowania awaryjnego powinien pozostać włączony na obszarach robót budowlanych. Jeśli na obszarach robót budowlanych wyłączą Państwo nawet na krótko asystenta utrzymania pasa ruchu względnie informującego o opuszczeniu pasa ruchu, np. w przypadku ostrzeżenia o błędzie ze względu na nakładające się znakowanie, należy urządzenia te aktywować możliwie szybko.

Informowanie o wyposażeniu pojazdu

Przed rozpoczęciem jazdy uzyskać informacje, w szczególności w przypadku zmiany pojazdu, czy w pojeździe jest FAS czy też nie. Należy uwzględnić dołożone systemy. Informacje znaleźć można np. w instrukcji eksploatacji pojazdu.

Znajomość systemów

FAS mają także swoje granice, należy zapoznać się z odpowiedziami przykładowo na następujące pytania:

- W jakich sytuacjach asystent skręcania informuje o ostrzeżeniu i wyhamowuje samoczynnie w sytuacji awaryjnej?
- Jakie funkcje ma asystent hamowania awaryjnego, czy wyhamowuje aż do zatrzymania?
- Czy zostali Państwo przeszkoleni w praktyce z systemów, w które wyposażony jest Państwa pojazd?
Patrz wskazówka 1 i wskazówka 2

Kontrola odjazdu

Przed odjazdem skontrolować czujniki i kamery systemów oraz szybę frontową pod kątem zabrudzeń, w razie potrzeby wyczyścić.

Mimo wsparcia przez FAS trzeba być zawsze odpowiedzialnym - i uważnym!



Wskazówka 1

Producent pojazdu przeprowadza wyczerpujące szkolenia w zakresie fabrycznie wbudowanych systemów asystenckich kierowcy. Kompetentne informacje dotyczące specyficznych kwestii w zakresie FAS można uzyskać u producenta.



Wskazówka 2

Proszę skorzystać z oferty szkolenia z bezpieczeństwa jazdy (FST) dla pojazdów ciężarowych, autobusów, transporterów i pojazdów osobowych. Należy sprawdzić pojazd i jego systemy według instrukcji. FST są wspierane przez instytucje ubezpieczeniowe. Informacje można uzyskać tu:



Systemy asystenckie pojazdu



Asystent hamowania awaryjnego monitoruje obszar przed pojazdem. Jeśli redukcja odstępów od pojazdu z przodu przekroczy krytyczną wartość, najpierw emitowane jest optyczne i akustyczne ostrzeżenie. Jeżeli personel nie interweniuje, pojazd jest częściowo samoczynnie wyhamowywany. Jeśli odstęp dalej się zmniejsza i nie ma reakcji, wykonywane jest hamowanie w sytuacji niebezpiecznej. Systemy najnowszej generacji mogą zatrzymać pojazd przed końcem korka a także rozpoznać osoby, mimo że to nie jest jeszcze wymagane ustawowo.



Tempomat regulujący odległość (Adaptive Cruise Control – ACC) rejestruje odległość od pojazdu z przodu i dostosowuje prędkość oraz odległość automatycznie poprzez interwencję w obrębie silnika i układu hamowania. ACC nie spełnia jednak funkcji asystenta awaryjnego hamowania.



Systemy asystenckie jazdy do tyłu (RAS) podczas jazdy do tyłu optycznie i akustycznie sygnalizują obecność osób i obiektów. Różne systemy wyhamowują automatycznie.



Układ ostrzegający przed opuszczeniem pasa (Lane Departure Warning System – LDWS) i asystent pozostawania w obrębie pasa (Lane Keeping Assist System – LKAS) w sposób ciągły określają pozycję pojazdu w śladzie. LDWS ostrzega w przypadku nieosiągnięcia odpowiedniego odstępu od granicznych punktów pasa ruchu i linii pasów. LKAS koryguje prowadzenie na długość poprzez interwencję w układzie kierowniczym.



System regulacji dynamiki jazdy (Electronic Stability Control – ESC) interweniuje w przypadku krytycznych sytuacji jazdy np. w przypadku nadsterowności lub podsterowności nie do opakowania, regulując układ silnikowy, wyhamowując i stabilizując pojazd.



Adaptywne światła na zakrętach zapewniają optymalne oświetlenie zakrętów poprzez wychylenie światła w zależności od promienia skrętu.



System kontroli trakcji (Traction Control System – TCS) poprzez interwencję w układ silnika oraz hamowania zapobiega przekręcaniu kół napędowych a tym samym wyłamaniu się pojazdu.



Asystent skręcania zapewnia wsparcie podczas skręcania w prawo. W przypadku ryzyka kolizji z innymi uczestnikami ruchu personel jest ostrzegany w zależności od systemu optycznie, akustycznie lub z użyciem obu sygnałów ostrzegawczych. Systemy najnowszej generacji mogą automatycznie wyhamować pojazd.



Automatyczna aktywacja elektronicznego hamulca postojowego jest uruchamiana, kiedy prowadząca osoba przestaje obsługiwać i opuszcza siedzenie kierowcy. Hamulec postojowy może być zwolniony dopiero, kiedy prowadzący będzie w gotowości do prowadzenia lub zasygnalizuje chęć jazdy poprzez odpowiednie działania.



Asystent uważności rozpoznaje niedokładności obsługi już we wczesnej fazie i ostrzega prowadzącego. Rejestruje między innymi ruchy kierowcy, uruchomienia kierunkowskazów i pedałów.



Asystent zmiany pasa ruchu (Blind Spot Intervention System – BSIS) ostrzega w przypadku zmiany pasa ruchu przed możliwą kolizją z innymi pojazdami poprzez sygnały optyczne, akustyczne i/ lub taktylne.



Systemy monitorowania kamerą (KMS) wspierają podczas manewrowania, jazdy do tyłu i innych działań. Przy tym w zależności od zadań, używa się specjalnych kamer kontrolujących jazdę do przodu, tyłu, skręcanie np. w celu rejestracji otoczenia.



Asystent długich świateł dopasowuje szerokość i długość reflektorów w sposób bezstopniowy między światłami pozycyjnymi i długimi z uwzględnieniem otoczenia, tak aby jadący miał optymalny widok bez oślepiania innych uczestników ruchu.



System ABS (ABS) zapewnia możliwość kierowania pojazdem w przypadku pełnego hamowania.



Statyczne doświetlanie zakrętów (światło skręcania) jest realizowane po włączeniu osobnej funkcji oświetlenia. Reflektor jest stały i tak ustawiony, że doświetla pożądany obszar przed pojazdem.

Nakładanie i zdejmowanie pojemników wymiennych

Pojemniki wymienne (potocznie wymienne mostki) należą do wymiennych nośników ładunku. Można je szybko i prosto wymieniać między różnymi pojazdami lub odstawić u klienta. W procesie nakładania i zdejmowania występują jednak zagrożenia.

Należy zasadniczo uwzględnić następujące kwestie:

- W przypadku wszystkich przemieszczeń jezdnych należy zwrócić uwagę, aby żadne osoby nie były zagrożone lub nie doszło do uszkodzenia przedmiotów.
- Przed opuszczeniem pojazdu zawsze uruchomić hamulec postojowy!
- Należy skontrolować przed i podczas stosowania pojazdów z pojemnikami wymiennymi oraz pojemników wymiennych, czy występują widoczne wady pojazdów, ich urządzeń podnośnikowych oraz pojemników wymiennych, przede wszystkim w przypadku zasuw, zabezpieczeń i barierek bezpieczeństwa. Występujące wady należy usuwać jak najszybciej. Jeśli nie jest możliwe usunięcie wad, proszę poinformować osobę właściwą w swoim przedsiębiorstwie. W przypadku wad, które stanowią zagrożenie dla bezpieczeństwa eksploatacji, należy przerwać użytkowanie.
- Wymienny pojemnik ustawiać tylko na równym, poziomym i wystarczająco nośnym podłożu. W razie potrzeby należy zamontować nóżki podporowe w celu powiększenia powierzchni ustawienia np. stosując odpowiednie płyty podkładowe.
- Należy zwrócić uwagę na zapewnienie między pojemnikami wymiennymi i sąsiednim pasem jazdy wystarczającego odstępu w celu zabezpieczenia prac, np. pod kątem wyciągania, wychylania oraz zabezpieczenia nóżek podporowych.
- Należy korzystać z udostępnionych środków ochrony osobistej (PSA) jak obuwie bezpieczeństwa, rękawice bezpieczeństwa i odzież ostrzegawcza. Należy kontrolować środki ochrony osobistej (PSA) pod kątem ich prawidłowego stanu i zgłaszać wady niezwłocznie do osoby właściwej w firmie.
- Należy przestrzegać informacji z instrukcji eksploatacji producenta pojazdu oraz wymiennych zbiorników.
- Należy pamiętać, aby przed podjechaniem i mocowaniem zbiornika wymiennego zakończyć czynności ładowania oraz odpowiednio je zatwierdzić.



Informacja

Przed pracami związanymi z wymiennymi pojemnikami należy zwrócić uwagę na następujące kwestie na własnym lub obcym terenie np.

- Kto jest moją osobą kontaktową?
- Czy istnieją pewne szczególne aspekty lokalne i organizacyjne?



Wskazówka 1

Szczegółowe informacje można uzyskać w broszurze DGUV 214-079 „Bezpieczne metody postępowania w przypadku stosowania pojemników wymiennych i pojazdów-nośników”.



Wskazówka 2

Przed odjazdem należy przeprowadzić kontrolę związaną z odjazdem. Należy skorzystać z karty instruktażowej G4 „Kontrola przed odjazdem” BG Verkehr.

Postępowanie w przypadku nóg podporowych oraz poprzecznic podporowych

Należy dodatkowo przestrzegać następujących kwestii:

Zakładanie:

- Należy rozłożyć odbój wzdłużny i ustawić go ewentualnie na długość zbiornika wymiennego.
- Ustawić opuszczane blokady w pozycję umożliwiającą podjechanie.
- Unieść nadwozie pojazdu na tyle, aby urządzenia centrujące przebiegały w tunelu prowadzącym.
- Należy podjechać pod zbiornik wymienny poprzez cofnięcie pojazdu nośnika aż do wypozycjonowania przy odboju wzdłużnym.
- Podnieść zbiornik wymienny. Należy przy tym zwrócić uwagę, aby żadne osoby nie przebywały w miejscu zagrożenia.
- Zamocować zbiornik wymienny na pojeździe nośnika (Twistlocks). Należy zabezpieczyć nakrętkę mocującą korzystając z zabezpieczenia przed upadkiem.
- Należy złożyć wszystkie nóżki podporowe wraz z podporami i je zabezpieczyć.
- Należy ustawić zawieszenie pneumatyczne pojazdu nośnika na poziomie jazdy.

Podczas stosowania nóg podporowych i podpórek należy zwracać uwagę na następujące kwestie:

- Należy ustawić się poza obszarem wychylnym nóg podporowych.
- Nogi podporowe i poprzeczki podporowe należy zawsze trzymać z użyciem **obu** rąk.
- **Uwaga Ryzyko okaleczenia rąk, nóg i stóp**
 - Nigdy nie należy pozostawiać nóg podporowych i/ lub poprzeczek nóg podporowych wiszących względnie wypadających!
 - Należy zawsze zawieszać poprzeczne nóżki podporowe z uchwyty w otworach nóg podporowych.
 - Należy trzymać nóżkę podporową w takim miejscu, w przypadku którego podczas wsuwania nie dojdzie do okaleczenia o nakładkę nóżki podporowej.
- Należy zabezpieczyć pozycję nóg podporowych wraz z poprzecznymi elementami i blokadami.
- Przed jazdą zabezpieczyć pozycję nóg podporowych używając blokad i zabezpieczeń transportowych.
- **Zawsze** ustawiać wszystkie nóżki podporowe na tą samą wysokość.
- Pojemnik wymienny **zawsze** ustawiać na wszystkich nóżkach podporowych !

Zdejmowanie:

- Ustawić ciężarowy pojazd pociągowy prosto (w sposób wyrównany).
- Zwrócić uwagę na to, aby koła przyczepy podczas opuszczania nie były wyhamowane. Należy zwolnić hamulec eksploatacyjny przyczepy zgodnie z instrukcją eksploatacji producenta korzystając przykładowo z funkcji zwolnienia hamulca.
- Należy rozłożyć wszystkie nóżki podporowe wraz z podporami i je zabezpieczyć.
- Zwolnić blokady (Twistlocks).
- Opuścić zbiornik wymienny. Należy przy tym zwrócić uwagę, aby żadne osoby nie przebywały w miejscu zagrożenia.
- Ostrożnie przemieścić pojazd prosto pod zbiornik wymienny.



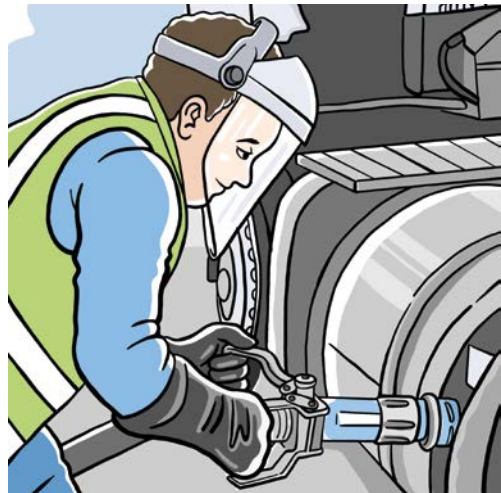
Należy uzupełnić ewentualnie instrukcje o dalsze treści określone w ramach oceny zagrożenia.

Bezpieczne tankowanie LNG

LNG (Liquefied Natural Gas) to gaz ziemny upłynniony poprzez silne schładzanie (płyn kriogeny), który musi być magazynowany w temperaturze ok. -160°C w izolowanych zbiornikach (kriozbiorniki). W przypadku kontaktu z nieosłoniętą skórą może dojść do poważnych poparzeń spowodowanych zimnem lub przemrożeń. Dlatego szczególnie ważne jest noszenie specjalnych środków ochrony osobistej (PSA) podczas tankowania LNG.

Konieczne środki ochrony osobistej podczas tankowania LNG obejmują:

- Długą odzież ochronną (długie rękawy i spodnie)
- Odporne, zamknięte obuwie bezpieczeństwa
- Rękawice odporne na działanie zimna (kriogenne rękawice), w żadnym przypadku nie stosować zwykłych rękawic (skórzanych).
- Ochrona twarzy



Zachowanie w sytuacji awaryjnej

Jeśli LNG się wydostaje, konieczne jest podjęcie natychmiastowych czynności:

- Niezwłocznie nacisnąć przycisk awaryjnego wyłączenia w obrębie instalacji tankowania!
- Nie przemieszczać i nie uruchamiać pojazdu!
- Opuścić miejsce zagrożenia i udać się do punktu zbiorczego!
- Wybrać numer awaryjny 112 względnie skontaktować się z operatorem instalacji tankowania (ewentualnie korzystając z domofonu)!
- Należy ostrzec wszystkie osoby w bezpośrednim otoczeniu!



Uwaga

Należy unikać źródeł zapłonu. Nie należy korzystać z żadnych urządzeń elektrycznych jak telefon komórkowy, zestaw głośnomówiący etc., nie wolno też palić podczas tankowania

Wydostający się LNG szybko odparowuje i może łączyć się z powietrzem, tworząc mieszaninę oparów i powietrza.



Bezpieczne tankowanie LNG

Należy zastosować następujące zabezpieczenia wstępne:

Przed tankowaniem

- 1 Należy wyłączyć silnik względnie zewnętrzne ogrzewanie.
- 2 Prze opuszczeniem pojazdu należy **zawsze** uruchamiać hamulec postojowy!
- 3 Należy zawsze kontrolować przewidziane środki ochrony osobistej pod kątem wad lub uszkodzeń i stosować je/ zakładać w całości.
- 4 Należy sprawdzić instalację do tankowania i zbiornik pojazdu pod kątem widocznych wad lub uszkodzeń.
- 5 Połączyć kabel uziemienia przy zbiorniku pojazdu (punkt przyłączenia masy).
- 6 Należy sprawdzić ciśnienie w zbiorniku. Jeśli ciśnienie w zbiorniku jest zbyt duże (w zależności od producenta), należy je zredukować.
- 7 Należy oczyścić złącze LNG oraz przyłącze zbiornika LNG w obrębie pojazdu korzystając ze sprężonego powietrza.
- 8 Połączyć złącze LNG z przyłączem zbiornika LNG i skontrolować, czy połączenie jest prawidłowe.

W przypadku wad lub uszkodzeń nie należy tankować! Skontaktować się z personelem ds. instalacji tankowania np. z użyciem domofonu.

Podczas tankowania

- 1 „Przycisk start” (czuwak) musi być stale trzymany podczas tankowania, aż procedura tankowania zostanie całkowicie zakończona.
- 2 System automatycznie wyłącza procedurę tankowania kiedy zbiornik jest całkowicie wypełniony- dlatego nie jest możliwe nadmierne przepełnienie zbiornika.
- 3 W przypadku nadmiernie wysokiego ciśnienia (od 9,5 bara- w zależności od producenta) procedura tankowania jest przerywana. W tym przypadku ciśnienie musi zostać raz jeszcze zredukowane.

Po zatankowaniu

- 1 Należy potwierdzić przyciskiem odblokowania, aby zwolnić blokadę bezpieczeństwa złącza LNG.

Złącze powinno umożliwiać łatwe odłączenie od zbiornika pojazdu. Jeśli nie będzie to miało miejsca ze względu na przemrożenie, należy przedmuchać złącze LNG używając sprężonego powietrza (niekiedy trochę dłużej).

W żadnym przypadku nie należy odłączać siłą złącza LNG od przyłącza zbiornika LNG. Nie używać wody, nie przekręcać, nie szarpać!

- 2 Należy oczyścić złącze LNG oraz przyłącze zbiornika LNG korzystając ze sprężonego powietrza.
- 3 Usunąć kabel uziemienia ze zbiornika pojazdu.



Uwaga

Tankowanie może mieć miejsce tylko z uwzględnieniem specyficznych informacji producenta ciężarówki oraz operatora instalacji do tankowania.

Należy uzupełnić ewentualnie instrukcje o dalsze treści określone w ramach oceny zagrożenia.

Wsiadanie i wysiadanie

Kabina ciężarówki

Każdego roku liczni kierowcy doznają wypadku podczas „wsiadania i wysiadania” do i z kabiny pojazdu. Znane są pojęcia upadków, poślizgnięć i skręceń kończyn. Skutki wypadku są niekiedy ciężkie a czasami śmiertelne. Są to np. stłuczenia, zerwania ścięgien, złamania kości, nierzadko uszkodzenia kości piszczelowych i strzałkowych, odcinka szyjnego, kręgosłupa i głowy.



Przed wysiadaniem lub wsiadaniem:

- Należy w całości otworzyć drzwi w celu wsiadania i wysiadania. Tylko w przypadku całkowicie otwartych drzwi można w sposób bezpieczny przeprowadzić procedurę wsiadania lub wysiadania.
- Należy skontrolować stopnie i możliwości przytrzymania się pod kątem możliwych wad.
- Należy utrzymywać wolne wejście i wyjście i nie pozostawiać tam przeszkód oraz możliwości potknięcia np. unikać dywaników podłogowych, rękawic, obuwia, kanistrów lub bidonów.
- Należy zwrócić uwagę, aby możliwości przytrzymania się oraz stopnie były wolne do obsługi.
- Jeśli Państwa pojazd jest odpowiednio wyposażony, przed jego opuszczeniem należy w miarę możliwości ustawić kierownicę w pozycji prostopadłej i opuścić siedzenie (używając pomocy do wsiadania i wysiadania).

Warunki pogodowe i struktura podłoża

- Należy zwrócić uwagę na warunki pogodowe i zachować ostrożność szczególnie w przypadku mokrego podłoża, śniegu oraz lodu.
- Opróżnić stopnie ze śniegu, lodu i zanieczyszczeń przed wejściem na nie.
- Należy zwrócić uwagę na warunki podłoża takie jak nierówności i krawężniki.



Wsiadanie i wysiadanie

Kabina ciężarówki

Podczas wsiadania i wysiadania

- Należy zawsze wsiadać w kierunku do przodu i wysiadać w kierunku do tyłu.
- Prawidłowa technika: „2+1”: Dwie ręce i jedna stopa mają zawsze kontakt z pojazdem!
- Należy korzystać z dostępnych możliwości przytrzymywania się.
- Należy korzystać z każdego stopnia- nie omijać żadnego stopnia.
- Nie skakać!
- Nie należy zmieniać obuwia na stopniach, ale przed lub po wsiadaniu względnie wysiadaniu.
- Nie należy trzymać w rękach żadnych przedmiotów przykładowo dokumentacji załadunkowej, toreb lub smartfonów. Korzystać ze środków pomocniczych np. przewieszanej torby.



Podczas wsiadania i wysiadania nosić obuwie, które otacza stopę i jest antypoślizgowe, aby uniknąć poślizgnięcia się w obuwie i ześlizgnięcia się ze stopnia.



W szczególności podczas wysiadania należy zwrócić uwagę na stan podłoża, aby przemieścić się bezpiecznie.



Uwaga

Uwaga w przypadku zmiany pojazdu

Liczba stopni oraz odległości między innymi nie są identyczne w przypadku każdego typu pojazdu. Również możliwości przytrzymywania się są zróżnicowane.



Informacja

Należy niezwłocznie zgłaszać wady dotyczące pojazdu do:

Należy uzupełnić ewentualnie instrukcje o dalsze treści określone w ramach oceny zagrożenia.