

Checklista för fordon med Dubbla lastplan

Det är viktigt att arbetsgivaren regelbundet genomför en egen kontroll av sitt fordon och dubbla lastplan, eftersom någon obligatorisk kontroll ännu inte sker i samband med fordonskontrollen.

Regelbunden kontroll manuellt system:

- Väggskenor, skador och sprickor
- Väggskenor, insmorda för bättre glid och lägre funktionsljud
- Lastbalkar, skador och sprickor
- Lastbalkar, rätt centrerade huvudtuber innan lastning
- Lastbalkar, är de placerade i jämnhöjdssnivå (sitter i samma hål i väggskenan)

När det gäller skador på bommarna, är den vanligaste skadan att änddelen har blivit påkörd från sidan (av truck eller annat). Trycket från sidan har då fått änddelen att bryta där den är som svagast, dvs. i anslutning till huvudets/kålkens montering i innertuben. I dessa fall måste hela änddelen, eller endast innertuben, bytas ut mot en ny. Det är en enkel procedur – man borrar ur niten som håller änddelen på plats i lasttuben, tar ut densamma och ersätter den med den nya och nitar fast densamma igen. Krafterna för att en sådan skada kan ske är olika beroende på modell, men det rör sig mellan 500-1000 daN.

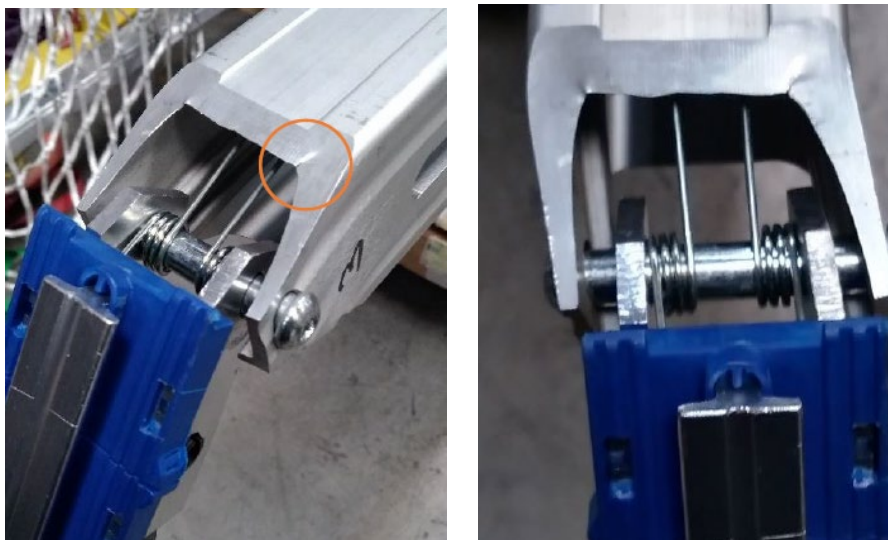
Cracking at 600daN



Cracking and breaking at \approx 800daN



Det är bra om man kontrollerar änddelarna vid begynnande sprickbildningar och byter ut dessa innan lastning och körning. En liten skada kan snabbt växa till en stor då bommen belastas.



Liten skada på innertuben som vid ytterligare påfrestning snabbt växer sig stor.

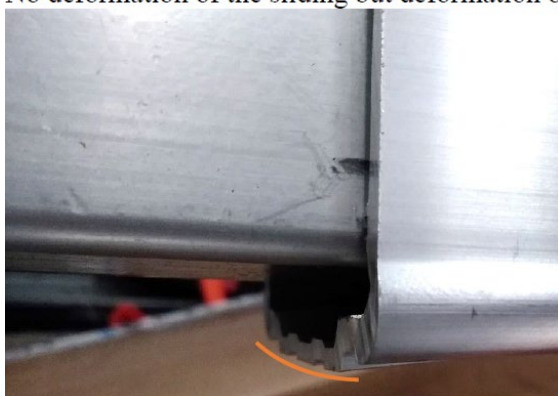
Även själva lasttuben kan skadas vid stora påfrestningar. Vet man av att man lastar tungt gods på andra plan bör man använda lasttuber Heavy duty, vilka i stället för en LC på 1000 daN har en LC på 1350 daN. Om inte detta görs kan permanent deformation uppstå och då får bommen ej användas. Lasttuben kan även deformeras av s.k. "hoppande last", därför är det viktigt att surra fast godset även på andra plan.



No deformation

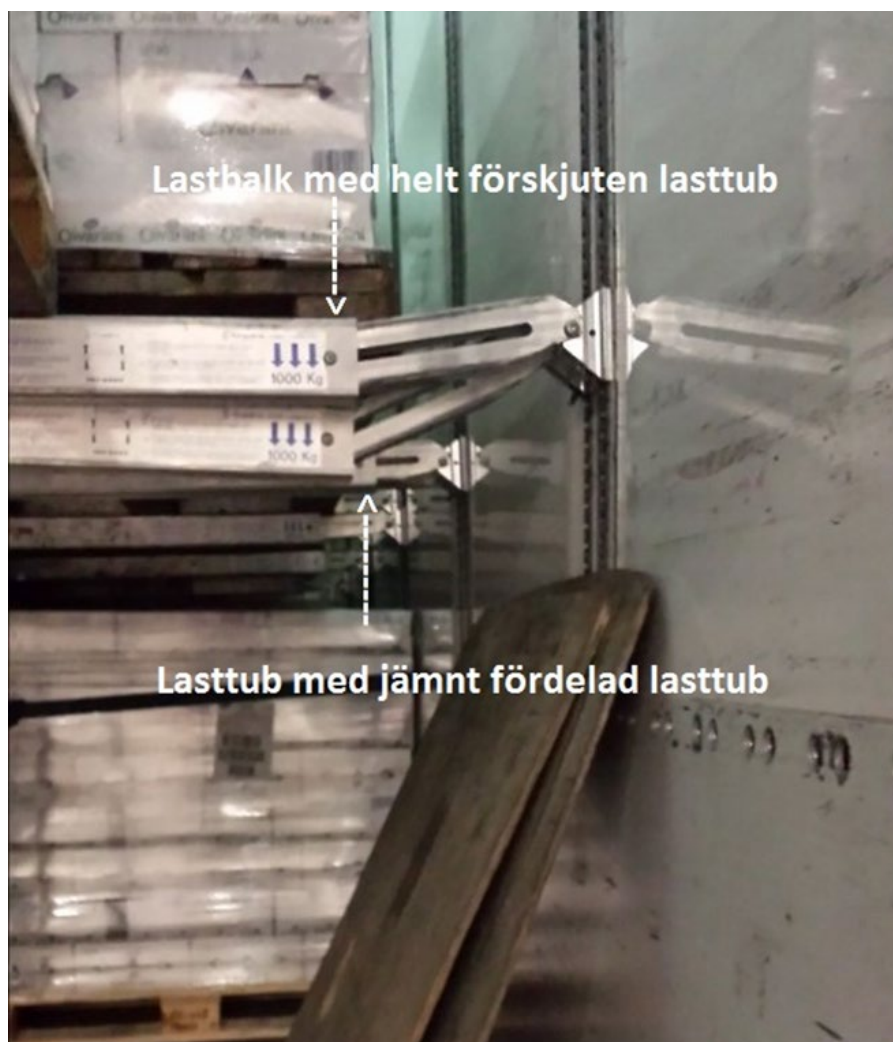


No deformation of the sliding but deformation of the tube.



Under själva lastningen är det av yttersta vikt att operatören ser till att lasttuben är rätt centrerad, dvs att var änddel sticker ut lika långt på var sida för att undvika förskjuten lasttub och risken att bryta/skada änddelen med lastras som följd. Detta är särskilt viktigt för fordon med öppningsbar sida, eftersom bommarna i dessa system har ca 150-200 mm kortare lasttuber än de som normalt används till system där bommarna sitter vägg-vägg. Eftersom bommen är designad för att kunna få plats i taket måste den kunna skjutas ihop mer längdmässigt än en bom som bara används vägg-vägg. Det är just därför själva lasttuben är kortare. Med kortare lasttub måste änddelarna var längre och därmed ökar risken för förskjuten lasttub.

Jämnhöjdssnivån är mycket viktig för att pallarna/lasten inte ska börja glida åt ena sidan. För att underlätta för operatören att se att de placerat bommen i samma höjd i var väggskena, sitter det ofta någon form av spårmarkeringar med jämna avstånd i skenan. Hålen kan även vara numrerade.





Skenor med spårmarkeringar



Belastad bom som sviktar, det är OK (Bommen framför är obelastad och används som referens)



Dubbla lastplanssystem modell vägg-vägg. Bommarna skjuts upp högst upp i skenorna när de ej används, lastbäraren har ej öppningsbar sida.



Dubbla lastplanssystem modell takhängning för lastbärare med öppningsbar sida. Bommen toges ur väggskenan, förs in i takskenan och sedan även i väggskenan på den fasta sidan, där sedan bommen förs hela vägen upp mot taket.