



INSTRUKCJA OBSŁUGI

SERIA NACZEP PODKONTENEROWYCH



INHOUD

1. INFORMACJE OGÓLNE I INSTRUKCJE BEZPIECZEŃSTWA

| | |
|--|---|
| 1.1. O tym podręczniku użytkownika | 7 |
| 1.2. Znaczenie Symboli w Instrukcji Obsługi | 7 |
| 1.3. Środki Ochrony Indywidualnej i Wyposażenie..... | 8 |
| 1.4. Warunki użytkowania i informacje dotyczące bezpieczeństwa..... | 9 |

2. INFORMACJE PODSTAWOWE

| | |
|---|----|
| 2.1. Tabliczka znamionowa pojazdu | 10 |
| 2.2. Naklejka hamulcowa | 10 |
| 2.3. Numer podwozia | 10 |
| 2.4. Gwarancja i zobowiązania | 10 |

3. CZĘŚCI SKŁADOWE PODBUDOWY PRZYCZEPY I ICH ZASTOSOWANIE

| | |
|--|----|
| 3.1. Układ hamulcowy | 12 |
| 3.1.1. Sprzęgła pneumatyczne..... | 12 |
| 3.1.2. Zbiorniki Powietrza..... | 15 |
| 3.1.3. Gniazdo EBS..... | 16 |
| 3.1.4. Wsparcie stabilizacji przy przewróceniu (RSS)..... | 17 |
| 3.1.5. PREV (zawór zabezpieczający przed zwolnieniem w czasie parkowania) | 17 |
| 3.1.6. Mieszki Hamulcowe..... | 18 |
| 3.2. Układ zawieszenia..... | 20 |
| 3.2.1. Zawieszenie pneumatyczne z ręcznym sterowaniem..... | 20 |
| 3.2.2. Automatyczna pozycja jazdy (Auto Reset)..... | 21 |
| 3.2.3. Elektronicznie Sterowane Zawieszenie Pneumatyczne (ECAS)..... | 21 |
| 3.2.4. Manometr (wskaźnik obciążenia osi)..... | 21 |
| 3.2.5. Smartboard | 21 |
| 3.2.6. TailGUARD | 22 |
| 3.3. System elektryczny | 22 |
| 3.3.1. 15–Pinowe Gniazdo | 22 |
| 3.3.2. 2x7 pinowe gniazdo | 23 |
| 3.3.3. System Oświetlenia | 24 |
| 3.4. Sworzeń królewski | 25 |
| 3.5. Stopy Mechaniczne | 26 |

| | | |
|---------|---|----|
| 3.5.1. | Zasada działania przedniej stopy mechanicznej | 26 |
| 3.6. | Zabezpieczenia przed wjechaniem pod tył pojazdu (osłony boczne) | 27 |
| 3.7. | Układ osi naczepy | 28 |
| 3.7.1. | Oś skrętna | 29 |
| 3.7.2. | Podnoszenie osi | 30 |
| 3.7.3. | Licznik Kilometrów w Piaście (Hubodometr) | 31 |
| 3.8. | Opony | 31 |
| 3.9. | Uchwyt koła zapasowego | 32 |
| 3.9.1. | Uchwyt Koła Zapasowego Typu Szwedzkiego | 32 |
| 3.9.2. | Uchwyt koła zapasowego typu koszowego | 33 |
| 3.9.3. | Uchwyt Koła Zapasowego Typu Dźwigowego | 34 |
| 3.10. | Błotniki | 34 |
| 3.11. | Kliny do Kół | 34 |
| 3.11.1. | Uchwyt Klinowy Typu Pin | 34 |
| 3.11.2. | Uchwyt na Kliny Typu Kieszonkowego | 35 |
| 3.12. | Szafa i Jednostki Magazynowe | 35 |
| 3.12.1. | Stalowa Szafka na Zestaw Narzędzi | 35 |
| 3.12.2. | Szafka na zestaw narzędziowy z Tworzywa Sztucznego | 36 |
| 3.12.3. | Szafa na zestaw narzędziowy ze Stali Nierdzewnej | 36 |
| 3.12.4. | Szafa gaśnicza | 37 |
| 3.12.5. | Zbiornik wody | 37 |
| 3.12.6. | Szafa na dokumenty | 38 |
| 3.13. | Zderzak | 38 |
| 3.13.1. | Zderzak stały | 38 |
| 3.13.2. | Zderzak Typu C | 39 |
| 3.13.3. | Rozsuwany zderzak | 39 |
| 3.14. | Wykładzina podłogowa | 40 |
| 3.14.1. | Płyta podstawy rampy podnoszącej (opcja) | 40 |
| 3.14.2. | Stała blacha podstawy | 41 |
| 3.14.3. | Składane poduszki podnośnikowe | 41 |
| 3.15. | Zespoły absorbujące wstrząsy konstrukcji nośnej | 42 |
| 3.15.1. | Kliny spoczynkowe na rampie | 42 |
| 3.16. | Rozsuwane podwozie | 43 |
| 3.16.1. | Tylne platformy rozsuwane | 43 |
| 3.16.2. | Średnie platformy rozsuwane | 46 |
| 3.16.3. | Platformy rozszerzenia frontu | 49 |

| | | |
|-----------|---|----|
| 3.17. | Typy pojazdów z rozsuwanym podwoziem kontenerowym..... | 51 |
| 3.17.1. | Tylne rozsuwane podwozie kontenerowe | 51 |
| 3.17.2. | Przednio-tylne rozsuwane podwozie kontenerowe | 52 |
| 3.17.3. | Podwozie kontenerowe rozsuwane z pośrodku i z tyłu..... | 53 |
| 3.17.4. | Podwozie kontenera rozsuwane przód-środek-tył | 54 |
| 3.18. | Zamki do Kontenerów..... | 55 |
| 3.18.1. | Zamki przednie na gęsiej szyi | 55 |
| 3.18.2. | Zamki z regulacją wysokości | 59 |
| 3.18.3. | Opuszczane zamki kontenerowe | 60 |
| 3.19. | Podwozie kontenerowe z nośnikiem cystern | 64 |
| 3.19.1. | Typy kontenerów zbiornikowych..... | 64 |
| 3.19.2. | Przewoźnik kontenerów-cystern Obszar tylny..... | 65 |
| 4. | PROWADZENIE POJAZDU | |
| 4.1. | Kontrole przed jazdą | 66 |
| 4.2. | Podłączanie i odłączanie naczepy do holownika | 66 |
| 4.3. | Kwestie, które należy wziąć pod uwagę podczas parkowania i zatrzymywania się..... | 67 |
| 4.4. | Ważne względy techniczne | 67 |
| 4.4.1. | Gaśnica..... | 67 |
| 4.4.2. | Kliny do kół..... | 68 |
| 4.4.3. | Zmiany dokonywane w naczepach | 68 |
| 4.4.4. | Wyciek powietrza..... | 68 |
| 4.4.5. | Uwagi dotyczące środowiska..... | 68 |
| 4.5. | Czyszczenie pojazdu | 69 |
| 5. | ROZWIĄZANIA TRANSPORTOWE | |
| 5.1. | Transport towarów niebezpiecznych (ADR) | 71 |
| 6. | ZAŁADUNEK I ZABEZPIECZENIE ŁADUNKU | |
| 6.1. | Instrukcje bezpieczeństwa..... | 72 |
| 6.1.1. | Zabezpieczenie ładunku | 73 |
| 6.2. | Rozkład obciążenia i limity obciążenia zespołu holownik - naczepa..... | 73 |
| 6.3. | Obręcz mocująca RO-RO | 73 |
| 6.4. | Załadunek kontenerów | 74 |
| 6.4.1. | Załadunek kontenera 20 stóp | 74 |
| 6.4.2. | Załadunek kontenera 45 stóp | 75 |
| 6.5. | Stopnie załadunku | 75 |

7. KONTROLA I KONSERWACJA

| | |
|---|----|
| 7.1. Instrukcje Bezpieczeństwa | 76 |
| 7.2. Podstawowe Zasady | 76 |
| 7.3. Kontrole do Przeprowadzenia w Momencie Dostawy | 76 |
| 7.4. Powłoka Kataforetyczna | 76 |
| 7.5. Powłoka galwanizowana | 77 |
| 7.6. Konserwacja okresowa i kontrole | 77 |
| 7.7. Rozwiązywanie problemów | 77 |
| 7.7.1. Instrukcje Bezpieczeństwa | 77 |
| 7.7.2. Wymiana Opon Zapasowych | 77 |

PRZEDMOWA

Przede wszystkim dziękujemy, że wybrałeś nas na inwestycję w nowy pojazd.

Wyprodukowany przy użyciu nowoczesnych technologii produkcyjnych, Twój nowy pojazd wyposażony jest w najwyższe cechy bezpieczeństwa i ekonomii, które całkowicie Cię zadowolą.

Akcesoria, wyposażenie i sprzęt, które można znaleźć w Państwa pojeździe, zostały opisane w niniejszej instrukcji. Jednak opisane wyposażenie może się różnić w zależności od opcji.

Niniejsza instrukcja obsługi zawiera ważne informacje dotyczące bezpiecznej eksploatacji pojazdu. Z tego powodu należy upewnić się, że instrukcja obsługi jest zawsze przechowywana w pojeździe.

Zalecamy dokładne przeczytanie niniejszej instrukcji obsługi, aby w pełni wykorzystać możliwości pojazdu i zachować jego żywotność.

** Ze względu na rozwój badań nad produktem, producent zastrzega sobie prawo do wprowadzania zmian w każdym produkcie bez powiadomienia. Prawa wydawnicze tej publikacji należą do producenta.*

1. INFORMACJE OGÓLNE I INSTRUKCJE BEZPIECZEŃSTWA

1.1. O tym podręczniku użytkownika

Informacje dotyczące obsługi i eksploatacji zawarte w niniejszej instrukcji zostały przygotowane, aby pomóc Państwu w zapoznaniu się z pojazdem i ułatwić korzystanie z niego zgodnie z przeznaczeniem i potrzebami.

Zawarte tu zalecenia dotyczące bezpiecznej, pełnej i ekonomicznej eksploatacji pojazdu. Przestrzeganie tych instrukcji, ostrzeżeń i zaleceń nie tylko zapobiegnie wypadkom, zmniejszy koszty i czas naprawy, ale także umożliwi Państwu niezawodne i bezproblemowe użytkowanie pojazdu przez długi czas.


Przeczytaj uważnie wskazówki dotyczące obsługi zawarte w instrukcji. Producent nie ponosi odpowiedzialności za szkody lub braki, które mogą powstać w wyniku ich zlekceważenia. Instrukcje zawarte w niniejszym dokumencie muszą być uzupełnione o lokalne zasady, prawa i przepisy. Postępuj zgodnie z tymi instrukcjami, aby zapobiec wypadkom i chronić środowisko.


Każde użycie transportowe odbiegające od prawidłowego użycia będzie traktowane jako użycie nieprawidłowe. Niedozwolone są:

- Transport osób lub zwierząt
- Transporty podlegające specjalnym przepisom, np. transport towarów niebezpiecznych
- Przewóz niezabezpieczonych ładunków
- Transport materiałów, które są niebezpieczne ze względu na swoje właściwości lub które mogą być przenoszone i transportowane bez niebezpieczeństwa tylko przy pomocy dodatkowych urządzeń
- Przekroczenie technicznie i prawnie dopuszczalnych ciężarów, obciążeń osi i podpór

- Przekroczenie maksymalnej prędkości pojazdu
- Przekroczenie dopuszczalnych wymiarów długości, szerokości i wysokości
- Stosowanie elementów niezatwierdzonych przez producenta, takich jak opony, akcesoria, części zamienne itp.

Producent nie ponosi odpowiedzialności za nieprawidłowe działanie i szkody, które mogą wynikać z użytkowania niezgodnego z przeznaczeniem. Ryzyko w tym zakresie spoczywa wyłącznie na użytkowniku.

 **Zawsze upewnij się, że ta instrukcja obsługi jest dostępna w Twoim pojeździe.**

 **Nasze pojazdy wyposażone są w wiele opcjonalnych części. Części te, zarówno standardowe jak i opcjonalne, będą wymieniane w niniejszej instrukcji w miarę potrzeby. Niektóre opcje mogą nie być dostępne w Twoim pojeździe.**

Eksploatuj swój pojazd ściśle według instrukcji obsługi. W przypadku wystąpienia problemów, które mogą mieć niebezpieczne konsekwencje, należy niezwłocznie skontaktować się z autoryzowanym serwisem.

1.2. Znaczenie Symboli w Instrukcji Obsługi

W celu zapewnienia maksymalnego bezpieczeństwa podczas prowadzenia pojazdu, w niniejszej instrukcji znajdują się różne ostrzeżenia. Każde ostrzeżenie jest oznaczone specjalnym symbolem. Oto symbole i ich znaczenia:



Informacje wskazane przez ten symbol ostrzegawczy są bardzo ważne dla zdrowia i bezpieczeństwa ludzi. Zignorowanie tych informacji może doprowadzić do poważnych uszkodzeń, obrażeń lub nawet śmierci.



Ten symbol wskazuje, że w przypadku nieprzestrzegania instrukcji zawartych w tym podręczniku i braku środków ostrożności może dojść do krytycznych wypadków.



Ten symbol będzie używany, gdy wymagane są dodatkowe informacje.



Ten symbol wskazuje, że substancje chemiczne i inne muszą być usuwane w sposób bezpieczny dla środowiska.

1.3. Środki Ochrony Indywidualnej i Wyposażenie

Środki ochrony osobistej służą zapobieganiu urazom i są określone przez przepisy regionalne w zależności od przewożonego ładunku.

Podczas operacji załadunku i rozładunku należy nosić odpowiednie środki ochrony osobistej.

- W zależności od przenoszonego ładunku należy chronić oczy, uszy, ciało i drogi oddechowe za pomocą odpowiedniego sprzętu ochronnego.
- Rękawice i buty robocze są zawsze noszone obowiązkowo.



Podczas pracy należy obowiązkowo założyć i stosować odpowiednie środki ochrony indywidualnej.



Długie włosy, zarówno rozpuszczone, jak i związane z tyłu, są niebezpieczne podczas pracy przy pojeździe i muszą być odpowiednio zabezpieczone, aby nie zaplątały się w ruchome części.



Podczas pracy przy pojeździe kategorycznie zabrania się noszenia krawatów, naszyjników i/lub zwisającej biżuterii. Mogą one zaplątać się w ruchome części lub mechanizmy, powodując poważne obrażenia ciała lub zagrożenie życia

Rękawice Ochronne



Podczas pracy należy nosić rękawice robocze. Należy stosować rękawice odpowiednie do wykonywanej operacji, które będą miały kontakt z gorącymi częściami lub materiałami chemicznymi.



Rękawice muszą ściśle przylegać do dłoni. W przeciwnym razie istnieje ryzyko zaczepienia się o ruchome części lub mechanizmy.

Odzież Ochronna

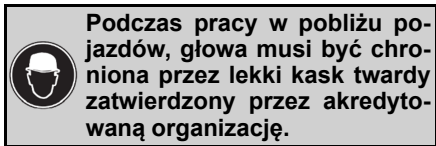


Podczas pracy przy pojeździe należy nosić kombinezony w odpowiednim rozmiarze i specyfikacji.

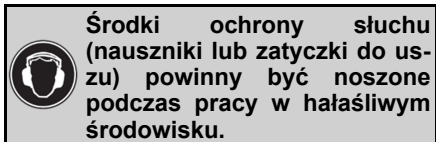
- Kombinezony nie mogą mieć plis, zewnętrznych guzików ani kieszeni, a system zamykania musi umożliwiać jak najszybsze otwarcie w sytuacji awaryjnej.
- Wewnętrzne kieszenie muszą mieć możliwość zamknięcia. Mankiety

muszą być regulowane, aby dopasować się do nadgarstków.

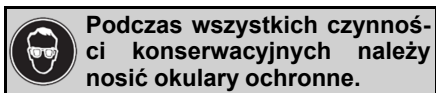
Kaski Ochronne



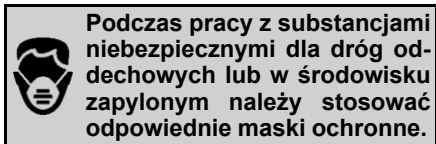
Ochronny Zestaw Słuchawkowy



Okulary Ochronne



Maska Ochronna



1.4. Warunki użytkowania i informacje dotyczące bezpieczeństwa

Instrukcję obsługi zawierającą niniejsze zalecenia oraz dokumenty zawierające dodatkowe informacje dotyczące

naczepty należy przechowywać w łatwo dostępnym miejscu.

Aby zapobiec ewentualnym wypadkom i zanieczyszczeniu środowiska, należy postępować zgodnie z instrukcją obsługi i obowiązującymi przepisami.

- Zwróć uwagę na znaki bezpieczeństwa i znaki ostrzegawcze umieszczone na pojeździe.
- Te znaki ostrzegawcze i ostrzegawcze powinny być kompletne i zawsze widoczne.
- Upewnij się, że przewożony ładunek jest odpowiednio umocowany/zabezpieczony.
- W przypadku zauważenia zagrożenia bezpieczeństwa podczas eksploatacji lub użytkowania pojazdu należy natychmiast zatrzymać pojazd i zgłosić sytuację do uprawnionej osoby lub instytucji.
- Nie dokonuj żadnych zmian w swoim pojeździe bez pisemnej zgody producenta. W przeciwnym razie Twój pojazd przestanie być objęty gwarancją.
- Części zamienne muszą spełniać wymagania techniczne określone przez producenta. Tylko oryginalne części zamienne spełniają te wymagania.

2. INFORMACJE PODSTAWOWE

Na pojeździe znajdują się naklejki identyfikacyjne pojazdu.

2.1. Tabliczka znamionowa pojazdu

Tabliczka znamionowa pojazdu znajduje się po prawej stronie pojazdu.

Na tabliczce znamionowej znajdują się następujące informacje.

| | | |
|-------|----------------------|-----------|
| 1 | xxxx"xxxxx/xx"xxxx | |
| 2 | xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx | |
| 3 | xx,xxx kg | xx,xxx kg |
| 4 | xx,xxx kg | xx,xxx kg |
| 5 | xx,xxx kg | xx,xxx kg |
| 6 | xx,xxx kg | xx,xxx kg |
| 7 | xx,xxx kg | xx,xxx kg |
| 8 | xx,xxx kg | xx,xxx kg |
| 9 | xx,xxx kg | xx,xxx kg |
| 10 | xx,xxx kg | xx,xxx kg |
| 11 | xx,xxx kg | xx,xxx kg |
| Type: | xx | xx |

Tabliczka znamionowa pojazdu

- 1- Numer homologacji typu
- 2- Numer podwozia
- 3- Techniczna masa całkowita
- 4- Techniczna nośność sworznia królewskiego
- 5- Techniczna nośność osi
- 6- Całkowita techniczna nośność osi
- 7- Dopuszczalna masa całkowita
- 8- Dopuszczalna pojemność sworznia królewskiego
- 9- Dopuszczalna pojemność osi
- 10- Całkowita dopuszczalna nośność osi
- 11- Typ pojazdu

2.2. Naklejka hamulcowa

Pojazdy z systemem EBS posiadają naklejkę hamulcową.

Na naklejce hamulcowej znajdują się następujące informacje.

Naklejka hamulcowa

| | |
|---|---|
| 1 | Pojazd bez ładunku |
| 2 | Pojazd załadowany |
| 3 | 1. Zdejmowana oś dodatkowa |
| 4 | Dane cylindra hamulcowego |
| 5 | Wartości referencyjne |
| 6 | Wysokość jazdy |
| 7 | Wybrane rozmieszczenie pinów w zależności od miejsca wstawienia GIO |
| 8 | Połączenia IN/OUT |

2.3. Numer podwozia

Numer podwozia pojazdu znajduje się po prawej stronie pojazdu i jest oznaczony innym kolorem niż kolor podwozia.

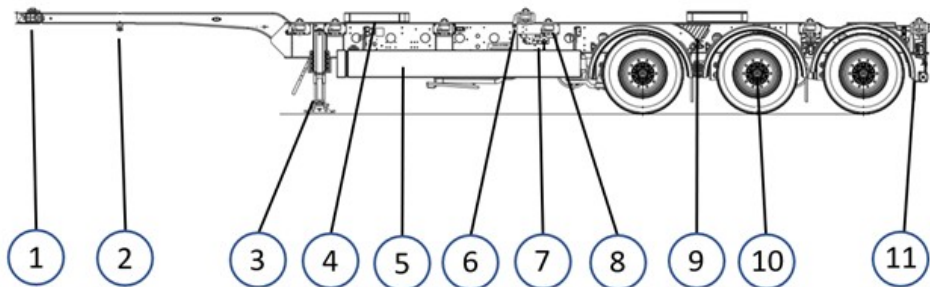
2.4. Gwarancja i zobowiązania

Wszystkie zakupione przez Państwa naczepy, naczepy i aplikacje montowane na ciężarówkach są produkowane zgodnie z naszymi standardami jakości i odpowiednimi przepisami. Aby zakupione przez Państwa produkty zawsze działały w najbardziej wydajny sposób, należy je konserwować zgodnie z instrukcjami i

programami konserwacji. Datą rozpoczęcia gwarancji jest data dostarczenia pojazdu do klienta. Konserwacja i naprawa pojazdu przez autoryzowany warsztat przy użyciu oryginalnych części zamiennych zabezpieczy prawa gwarancyjne klienta. Niniejsza gwarancja opiera się na warunkach użytkowania i konserwacji opisanych w niniejszym dokumencie oraz w książce gwarancyjnej. Dlatego ważne jest, aby dokładnie przeczytać i zrozumieć niniejszą instrukcję obsługi oraz książeczkę gwarancyjną. Instrukcja gwarancyjna i przeglądowa musi być stale przechowywana w pojeździe, aby autoryzowany serwis

naprawczy mógł zapoznać się z warunkami gwarancji i zapisem przeglądów. Będzie to wymagane przez autoryzowany serwis naprawczy w przypadku napraw wykonywanych w okresie gwarancyjnym. Zakup naczepy to ważna inwestycja. Aby zmaksymalizować zwrot z inwestycji, należy przestrzegać procedur i zaleceń producenta przez cały okres eksploatacji pojazdu. Informacje przekazane przez klienta/kierowcę dotyczące gwarancji zapisanej w tej książce będą przechowywane przez producenta w bazie danych.

3. CZĘŚCI SKŁADOWE PODBUDOWY PRZYCZEPY I ICH ZASTOSOWANIE



- 1 Zamek przedni gęsiej szyi
- 2 Sworzeń królewski
- 3 Noga mechaniczna
- 4 Składane poduszki podnoszące
- 5 Zabezpieczenie przed wjechaniem pod tył pojazdu
- 6 Blokada środkowego kontenera składanego
- 7 Panel sterowania
- 8 Blokada kontenera
- 9 Blokada kół
- 10 Osie
- 11 Zderzak

Linia serwisowa: Przewód, do którego przekazywany jest przewód hamulcowy pod ciśnieniem pneumatycznym wysyłany z ciągnika.

Przewód zasilający: Przewód, do którego przesyłane jest z ciągnika sprężone powietrze wymagane przez przyczepę i siłowniki pneumatyczne.

W zależności od typu pojazdu, Twój pojazd może posiadać jeden lub więcej z 3 poniższych typów sprzęgła.

- Sprzęgło standardowe (Palm Coupling)
- Sprzęgło Duamatic
- Sprzęgło C (UK)

3.1. Układ hamulcowy

3.1.1. Sprzęgła pneumatyczne

Sprzęgła pneumatyczne stanowią podstawę połączeń między ciągnikiem a przyczepą.

Zasadniczo istnieją 3 różne typy sprzęgieł pneumatycznych. Funkcjonalnie ich funkcje są takie same, ale ich typy połączeń i struktury różnią się od siebie. Funkcjonalnie, wyposażenie sprzęgła pneumatycznego między ciągnikiem a przyczepą składa się z dwóch linii/połączeń, a mianowicie linii serwisowej i linii zasilającej. Ta linia/połączenie jest dostępna we wszystkich typach sprzęgła.



Jeśli Państwa pojazd posiada więcej niż jeden typ sprzęgła, nie wolno łączyć dwóch typów sprzęgła jednocześnie.



Podczas montażu/demontażu sprzęgła pneumatycznego hamulec postojowy ciągnika i przyczepy musi być ustawiony i zabezpieczony.



W wyniku ingerencji w parametry układu hamulcowego może dojść do rozregulowania pojazdu. Z tego powodu nie należy ingerować w modulator EBS, chyba że przez autoryzowane serwisy.



Prace przy układzie hamulcowym powinny być wykonywane wyłącznie przez specjalnie przeszkolony personel pracujący w autoryzowanych serwisach.

W Państwa pojeździe mogą znajdować się punkty kontroli powietrza na sprzęgło powietrza lub w obszarze podwozia pojazdu. Zdejmując pokrywę tych punktów kontrolnych i naciskając na nie, można sprawdzić, czy w przewodzie hamulcowym pojazdu znajduje się powietrze.



Punkt kontrolny



Sprzęgło palm z punktem kontrolnym

3.1.1.1. Podłączenie standardowego sprzęgła (Palm)



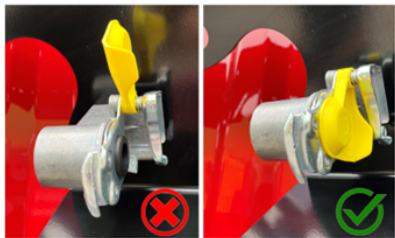
Sprzęgło

- Otwórz żółte i czerwone osłony ochronne na sprzęgu przesuwając je do góry.
- Sprawdź, czy powierzchnie uszczelniające na głowicach sprzęgu są czyste i nieuszkodzone. W razie potrzeby oczyścić/wymienić uszkodzoną część.
- Wcisnąć sprzęg z ciągnika na miejsce z góry na dół. Upewnić się, że sprzęg jest prawidłowo dołączony.
- Zawsze najpierw podłączać przyłącze sprężonego powietrza hamulca (żółte) (1).
- Podłączyć przyłącze sprężonego powietrza zasilania (czerwone) (2).


3.1.1.2. Demontaż złącza standardowego (Palm).


- Należy unieść sprzęg z ciągnika holowniczego do góry i rozłączyć go ze sprzęgiem.

- Zawsze najpierw należy odłączyć przyłącze sprężonego powietrza (czerwone) (2).
- Odłączyć przyłącze sprężonego powietrza hamulca (żółte) (1).
- Odłączone głowice przyłączeniowe i wtyczki zamknąć kapturkami ochronnymi.

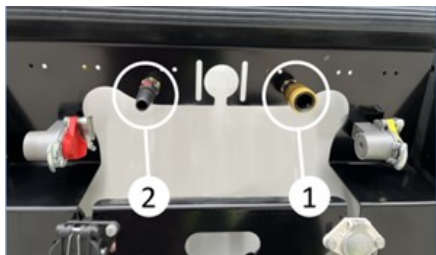


Zamknięcie portów łączących

 **Jazda z niewłaściwie podłączonymi przyłączami sprężonego powietrza jest niebezpieczna i zabroniona.**

 **Używanie uszkodzonych złączy sprężonego powietrza może spowodować poważne zagrożenia. Zerwane lub uszkodzone złącza sprężonego powietrza zmniejszają skuteczność hamowania pojazdu.**

3.1.1.3. Połączenie sprzęgu C (UK)



Połączenie sprzęgu C (UK)


- Sprawdź, czy powierzchnie uszczelniające na głowicach sprzęgu są czyste i nieuszkodzone. W razie

potrzeby wyczyścić/wymienić uszkodzoną część.

- Zawsze najpierw podłączać przyłącze sprężonego powietrza hamulca (żółte) (1).
- BPodłączyć przyłącze sprężonego powietrza zasilania (czerwone) (2).
- Upewnić się, że głowice sprzęgu są prawidłowo osadzone.

3.1.1.4. Demontaż sprzęgła C (UK)

- Sprzęgło można odłączyć, przesuwając zatrask na sprzęgło C w kierunku tyłu pojazdu.
- Zawsze najpierw odłączać przyłącze sprężonego powietrza (czerwone) (2).
- Odłączyć przyłącze sprężonego powietrza hamulca (żółte) (1).

 **Filtry sprzęgła muszą być czyszczone w regularnych odstępach czasu.**

3.1.1.5. Duamatyczne Połączenie Sprzęgające



Duamatyczne połączenie sprzęgające

- Sprawdź powierzchnie uszczelniające na głowicach sprzęgających pod kątem czystości i braku uszkodzeń. W razie potrzeby oczyść/wymień uszkodzoną część.
- Włóż do tej części zaczepek holownika, pociągając w dół uchwyt głowicy zaczepowej (1).



Filtry sprzęgające muszą być czyszczone w regularnych odstępach czasu.

3.1.1.6. Demontaż złącza Duomatic

- Odłącz sprzęg od holownika poprzez pociągnięcie w dół dźwigni pokrywy sprzęgu (1).
- Zamknij pokrywy sprzęgające, zwalniając powoli dźwignię.



Zbiorniki Powietrza

3.1.2. Zbiorniki Powietrza

Zbiorniki powietrza są elementem obiegu, który zapewnia magazynowanie powietrza w układzie i zapobiega włączeniu sprężarki, gdy ciśnienie w butli z powietrzem spadnie poniżej określonej wartości bez konieczności ciągłej pracy.

Liczba i pojemność zbiorników powietrza może się różnić w zależności od specyfikacji technicznej pojazdu.

W zimnych okresach roku lub gdy wilgotność powietrza jest wysoka, woda kondensacyjna może tworzyć się w przewodzie powietrza i gromadzić się w zbiorniku sprężonego powietrza.

Wózki holownicze są zazwyczaj wyposażone w osuszacze powietrza, które usuwają wilgoć z powietrza. W przewodzie powietrza może jednak nadal występować kondensacja, a woda kondensacyjna może gromadzić się w zbiorniku powietrza. Ta zebrana woda musi zostać spuszczone za pomocą zaworu spustowego wody znajdującego się pod zbiornikami powietrza.

W przypadku tej operacji spuszczenia kondensatu trzpienie zaworu są przesuwane do góry, aż do całkowitego spuszczenia kondensatu.

1. Zbiornik sprężonego powietrza

2. Zawór spustowy wody



Kondensat w zbiorniku sprężonego powietrza może powodować korozję i wpływać na funkcjonalność układu hamulcowego i zawieszenia pneumatycznego. Zamrożnięty kondensat może doprowadzić do całkowitej awarii układu hamulcowego i spowodować poważny wypadek.



Kondensat należy sprawdzać częściej przy niskich lub bardzo zmiennych temperaturach zewnętrznych.

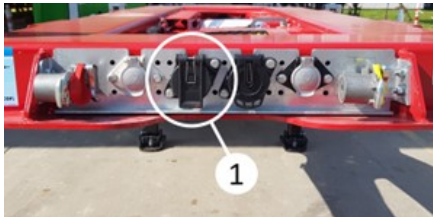


Gdy ciśnienie w siłowniku pneumatycznym hamulca spadnie poniżej 4,5 bara, zapali się lampka ostrzegawcza EBS na ciągniku. Kierowca jest ostrzegany.



Gdy ciśnienie w przewodzie głównym (czerwony korek) spadnie poniżej 2,5 bara, hamulce zostają automatycznie zablokowane.

3.1.3. Gniazdo EBS



Gniazdo EBS

Elektroniczny system hamulcowy (EBS) jest dostępny dla pojazdów z przyczepami i naczepami.

EBS to elektronicznie sterowany układ hamulcowy wyposażony w automatyczne systemy antypoślizgowe (ABV/ABS) i automatyczną regulację ciśnienia hamowania w zależności od obciążenia (ALB).

Aby korzystać z systemu EBS, zarówno Twój ciągnik, jak i przyczepa muszą być wyposażone w system EBS. Aby aktywować system EBS, należy podłączyć

wtyczkę EBS z ciągnika do gniazda EBS na desce rozdzielczej.

- Jazda bez podłączenia wtyczki EBS jest prawnie zabroniona.
- Jeździć tylko z dopuszczonym do ruchu i zgodnym z przepisami złączem wtykowym EBS.
- Połączenia wtykowe EBS należy zawsze łączyć między ciągnikiem a przyczepą.
- Sprawdzić połączenie wtykowe EBS za pomocą kontroli systemu (zawory elektromagnetyczne w modulatorze EBS są włączane dźwiękowo i na krótko, a po "włączeniu zapłonu" wyłączane na 2 sekundy).

Kontrola systemu elektronicznego układu hamulcowego (EBS) przeprowadzana jest w ciągniku przy włączonym zapłonie i podczas jazdy. Usterki układu hamulcowego EBS mogą być sygnalizowane przez lampkę ostrzegawczą / wskaźnik ostrzegawczy na płycie czołowej ciągnika, jeśli zespół ciągnika jest odpowiedni / wyregulowany.

Lampka ostrzegawcza / wskaźnik ostrzegawczy zapala się po włączeniu zapłonu. Jeśli nie zostanie wykryta żadna usterka, to lampka ostrzegawcza / wskaźnik ostrzegawczy zgaśnie po około dwóch sekundach.

Jeśli podczas ostatniej jazdy wykryto błąd (np. błąd czujnika), lampka ostrzegawcza/wskaźnik ostrzegawczy zapala się i gaśnie, jeśli prędkość wynosi > 7 km/h.

Jeśli lampka ostrzegawcza/wskaźnik ostrzegawczy również nie zgaśnie na początku podróży, należy zlecić naprawę usterki w autoryzowanym warsztacie.



Aby zapewnić działanie systemu EBS, naczepy z systemem EBS mogą być holowane wyłącznie przez ciągniki wyposażone w następujące złącze:

Złącze ISO 7638-1996 (ABS + CAN), 7-pinowe, 24 V, z linią danych CAN (naczepy z EBS)



Jazda bez złącza EBS lub z usterką EBS może spowodować nadmierne lub nierównomierne hamowanie naczepy, co może doprowadzić do wypadku.



System EBS w naczepie posiada dodatkowe zasilanie napięciowe. Dzięki zasilaniu ze światła hamowania, w przypadku uszkodzenia złącza EBS lub przewodu, włącza się rezerwowa funkcja bezpieczeństwa. W takim przypadku system EBS jest zasilany napięciem ze światła hamowania, aby zapewnić funkcję ALB (automatyczna regulacja ciśnienia hamowania z wyczuwaniem obciążenia) oraz funkcję ABV (system zapobiegający blokowaniu kół).

3.1.4. Wsparcie stabilizacji przy przewróceniu (RSS)

Jest to funkcja zintegrowana z modulatorem naczepy / EBS, która automatycznie hamuje zapobiegawczo, aby przywrócić stabilność pojazdu w przypadku zagrożenia wywróceniem. Należy jednak zaznaczyć, że funkcja ta nie unieważnia praw fizyki.

Funkcja RSS wykorzystuje wartości wejściowe Trailer EBS E, takie jak prędkości kół, informacje o obciążeniu, docelowe opóźnienie, a także zintegrowany w modulatorze naczepy czujnik przyspieszenia poprzecznego.

W przypadku wykrycia zagrożenia przewróceniem w pojeździe naczepy,

przynajmniej na niezależnie sterowanych kołach (IR) po zewnętrznej stronie zakrętu, uruchamiane jest hamowanie wysokociśnieniowe w celu zmniejszenia prędkości pojazdu i przyspieszenia poprzecznego, a tym samym zmniejszenia zagrożenia przewróceniem, tj. zapobieżenia przewróceniu się pojazdu. Ciśnienie hamowania kół po wewnętrznej stronie zakrętu pozostaje w dużej mierze niezmienione. Hamowanie RSS kończy się po wyeliminowaniu zagrożenia wywróceniem się pojazdu.



Funkcja ta zmniejsza ryzyko przewrócenia się pojazdu, ale nie eliminuje go całkowicie.

3.1.5. PREV (zawór zabezpieczający przed zwolnieniem w czasie parkowania)

Elementy sterujące hamulcem są zwykle umieszczone po stronie kierowcy pojazdu. Lokalizacja może być różna w zależności od różnic konstrukcyjnych.



Elementy sterujące hamulcem

Czarny przycisk (1): Przycisk hamulca roboczego.

Czerwony przycisk (2): Hamulec postojowy




Podczas ruchu należy wcisnąć czerwony przycisk i zwolnić czarny.

3.1.5.1. Hamulec Roboczy


Ten przycisk służy do manewrowania zaparkowanymi pojazdami bez

podłączonego przewodu powietrznego. Czarny przycisk można nacisnąć tylko wtedy, gdy naczepa jest odłączona od przewodu powietrznego.

Po naciśnięciu czarnego przycisku sterującego następuje wyłączenie hamulca roboczego i wykonanie manewru. Ten przycisk jest wyciągany, aby aktywować go ponownie.

 **Wielokrotne użycie hamulca roboczego bez podłączenia powietrza prowadzi do obniżenia ciśnienia w układzie i zmniejszenia siły hamowania.**

Hamulec roboczy naczepy jest automatycznie uruchamiany po odłączeniu od holownika przyłącza podnośnika pneumatycznego. Ten przycisk automatycznie powraca do pozycji jazdy po wykonaniu przyłącza powietrza.

 **Ten przycisk serwisowy służy tylko do manewrowania podczas parkowania tymczasowego. Po wykonaniu manewru należy włączyć opisany poniżej sprężynowy hamulec postojowy i zabezpieczyć pojazd klinami.**


3.1.5.2. Hamulec postojowy



Sprężynowy hamulec postojowy

Ten przycisk sterujący jest stosowany w pojazdach z naczepą z lub bez ciągnika holowniczego w celu stabilizacji pojazdu podczas dłuższych postojów na płaskim lub pochylonym terenie.

Hamulec ten jest aktywowany przez pociągnięcie czerwonego przycisku sterującego na zewnątrz. Hamulec jest wyłączany przez ponowne naciśnięcie przycisku.

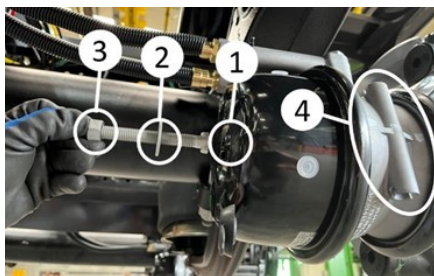
 **Hamulec ten nie jest zwalniany automatycznie. Przed rozpoczęciem jazdy należy go zwolnić ręcznie.**

3.1.6. Mieszki Hamulcowe

Opcjonalnie w Państwa pojeździe stosowane są osie przystosowane do miechów hamulcowych. Te mieszki hamulcowe dobiera się w zależności od rodzaju pojazdu i jego nośności. Z tego powodu powinny być one serwisowane wyłącznie przez autoryzowane punkty serwisowe.

3.1.6.1. Ręczne Odłączanie Mieszków Hamulcowych Sprężyna Pomocnicza

W przypadku ewentualnych awarii hamulców możliwe jest ręczne zwolnienie miecha hamulcowego.

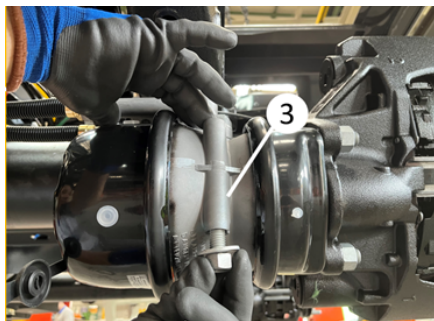


Wyłączanie hamulca postojowego

- 1. Otwór na okładzinę hamulca
- 2. Śruba zwalniania awaryjnego
- 3. Nakrętka
- Wykręć śrubę zwalniania awaryjnego (2) ze swojego miejsca (4),
- Śrubę zwalniania awaryjnego (2) obróć w prawo o (90°), aż zatrzaśnie się na stopce hamulca (1).

- Nakręć nakrętkę zabezpieczającą (3) na śrubę zwalniania awaryjnego (2).
- Dokręć nakrętkę (3) do końca za pomocą odpowiedniego klucza.

Śruba zwalniania awaryjnego jest zaangażowana, mieszek hamulcowy nie jest sprawny. W tym przypadku mieszek hamulcowy działa tylko na hamulce robocze. Nawet jeśli ciśnienie w siłowniku pneumatycznym naczepy spadnie poniżej 2,5 bara, hamulec sprężynowy nie zostanie dzięki temu uruchomiony.



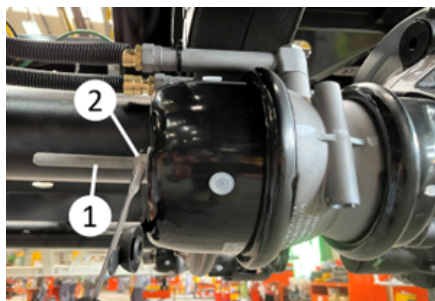
Wyłączanie hamulca postojowego

W niektórych sprężynach hamulcowych stosowanych w pojazdach śruba zwalniania awaryjnego nie znajduje się w szczelinie (4) z boku sprężyny hamulcowej, lecz w szczelinie (1) z tyłu sprężyny hamulcowej. W celu dezaktywacji sprężyn można ją wyjąć tylko poprzez przekręcenie odpowiednim kluczem.



Przed tą operacją należy zabezpieczyć pojazd klinami. W przeciwnym razie może dojść do poważnych obrażeń i wypadków.

3.1.6.2. Ręczne uruchamianie miechów hamulcowych Sprężyna pomocnicza



Wyłączanie hamulca postojowego

- Odkręć nakrętkę (2) ze śruby zwalniania awaryjnego (1) za pomocą odpowiedniego klucza.
- Przekręć śrubę zwalniania awaryjnego (2) w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara (90°) i zwolnij.
- Wykręć śrubę zwalniania awaryjnego (2).
- Włóż śrubę zwalniania awaryjnego (3) w jej uchwyt.
- Nakrętkę i podkładkę płaską nakręć na śrubę zwalniania awaryjnego i dokręć odpowiednim kluczem.
- Zamknij pokrywę ochronną

Sprężynowa komora hamulcową zostaje mechanicznie zwolniona, a cylinderek hamulcowy pracuje.

Śruba zwalniania awaryjnie jest dezaktywowana, miech hamulcowy jest aktywowany.



Przed tą operacją należy ustabilizować pojazd za pomocą klinów. W przeciwnym razie może dojść do poważnych obrażeń i wypadków.



Po tej operacji nie należy ruszać pojazdem, dopóki nie upewnimy się, że wszystkie mieszki hamulcowe działają prawidłowo.

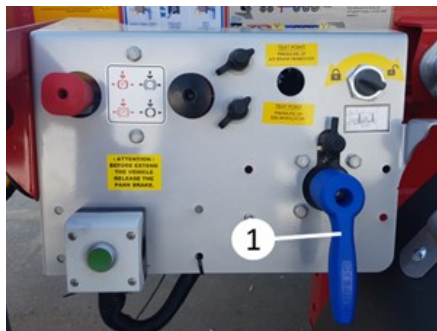
3.2. Układ zawieszenia

Twój pojazd ma zawieszenie pneumatyczne.

3.2.1. Zawieszenie pneumatyczne z ręcznym sterowaniem

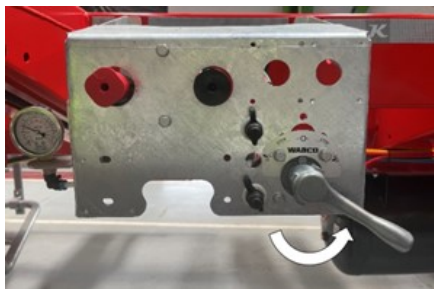
Działanie;

W pozycji jazdy układ zawieszenia pneumatycznego stale utrzymuje naczępę na określonym poziomie niezależnie od obciążenia. Zawór opuszczania/podnoszenia (1) na desce rozdzielczej może opuszczać lub podnosić tylną część naczępy z pozycji stacjonarnej w różnych celach, takich jak wykonywanie operacji załadunku.



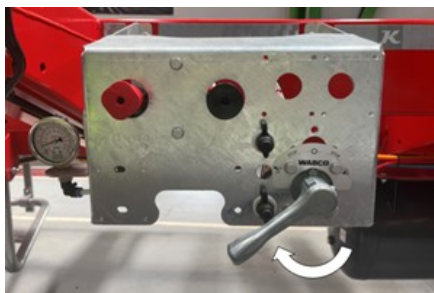
Ręcznie sterowane zawieszenie pneumatyczne
pozycja jazdy

Można podnieść naczępę do góry, obracając dźwignię sterującą w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara.



Podnoszenie zawieszenia

Obracając zgodnie z ruchem wskazówek zegara, można opuścić naczępę w dół.



Opuszczanie zawieszenia

Aby ustabilizować poziom pojazdu poprzez zatrzymanie opuszczania, można przesunąć dźwignię sterującą do kąta 45° lub 135° pokazanego na poniższej ilustracji. Przed ponownym rozpoczęciem jazdy dźwignia sterowania musi wrócić do położenia pionowego.



Ustalenie wysokości zawieszenia



Jeśli przed jazdą pojazd nie zostanie ustawiony w pozycji do jazdy, może dojść do uszkodzenia pojazdu. Mogą również wystąpić problemy z wysokością.

3.2.2. Automatyczna pozycja jazdy (Auto Reset)

Dźwignia sterująca z funkcją Auto reset (automatyczny powrót do wysokości jazdy) jest używana podobnie jak sterowanie ręczne opisane w punkcie 3.2.1. Jednak w tej dźwigni sterującej, gdy w pojeździe podłączone jest gniazdo EBS, pojazd automatycznie powraca do wysokości jazdy po osiągnięciu prędkości określonej przez producenta.



Automatyczna pozycja jazdy

3.2.3. Elektronicznie Sterowane Zawieszenie Pneumatyczne (ECAS)

Elektronicznie sterowane zawieszenie pneumatyczne (ECAS) jest dostępne jako opcja. System ten elektronicznie steruje poziomem jazdy lub dowolnym wybranym poziomem. Gdy gniazdo EBS jest podłączone do pojazdu, po osiągnięciu prędkości określonej przez producenta pojazd automatycznie powraca do wysokości jazdy.

Poprzez naciśnięcie przycisków opuszczenia i podnoszenia pojazd jest doprowadzany do żądanej wysokości.



Elektronicznie sterowany panel sterowania zawieszeniem pneumatycznym

3.2.4. Manometr (wskaźnik obciążenia osi)

Po stronie kierowcy można umieścić manometr, który pozwala oszacować obciążenie jednej z osi stałych za pomocą ciśnienia w poduszkach powietrznych.

Im wyższe ciśnienie w poduszce powietrznej, tym wyższą wartość odczytasz na manometrze.



Manometr



Wartość, którą odczytasz na manometrze jest wartością przybliżoną. Nie może być stosowany do pomiarów prawnych.

3.2.5. Smartboard


Opcjonalnie dostępny jest Smartboard, na którym można przeglądać informacje takie jak poziom błędów pojazdu,

obciążenie osi i sterować niektórymi funkcjami, np. podnoszeniem osi.



Smartboard

Dostępna jest również wersja zasilana na baterie Smartboard, w której z niektórych funkcji można korzystać nawet przy wyłączonym ciągniku.

 **Więcej szczegółowych informacji o Smartboard można znaleźć w instrukcji obsługi producenta.**

3.2.6. TailGUARD


Zwiększa bezpieczeństwo cofania poprzez wykrywanie obiektów za pojazdem podczas jazdy do tyłu.

Wabco TailGUARD z 2 lub 3 czujnikami jest dostępny jako opcja.

Ostrzega kierowcę poprzez hamowanie, gdy prędkość cofania przekracza 9 km/godz. Hamuje automatycznie, gdy odległość się zmniejsza.

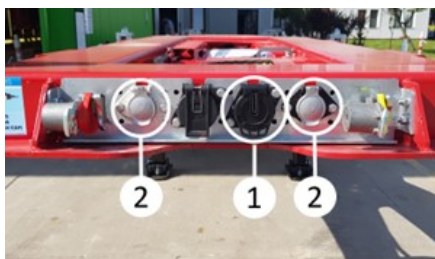


TailGUARD


 **TailGUARD jest tylko dodatkowym środkiem bezpieczeństwa. Podczas cofania należy sprawdzić otoczenie pojazdu.**


3.3. System elektryczny

W naszych pojazdach opcjonalnie dostępne są gniazda 15-pin (1), 2x7-pin (2) lub gniazdo 15-pin + 2x7-pin do zasilania instalacji oświetleniowej. Za pomocą gniazda 15-pinowego lub 2x7-pinowego możesz zasilić swój pojazd energią elektryczną z ciągnika.



Instalacja elektryczna

 **Naczepa ciągnikowa nie może być napędzana bez przyłącza elektrycznego.**

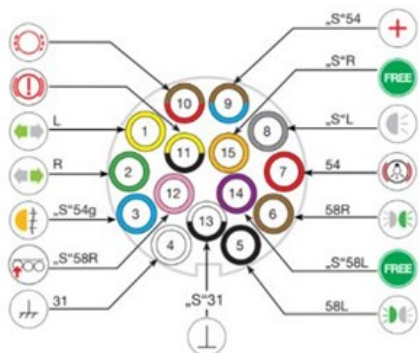
 **Przed podłączeniem należy upewnić się, że naczepa ciągnikowa posiada przyłącze elektryczne zgodne z obowiązującymi normami. W przeciwnym razie może dojść do zakłóceń w pracy układu elektrycznego lub hamulcowego.**

3.3.1. 15-Pinowe Gniazdo

Zapewnia zasilanie układów elektrycznych takich jak lampy stop i lampy sygnalizacyjne w naczepach. Połączenie z gniazdem 15-pinowym jest wykonane zgodnie z normą ISO 12098.

Należy otworzyć pokrywę gniazda i prawidłowo osadzić gniazdo pochodzące z holownika.

Informacje o funkcjach pinów można znaleźć na następujących schematach.



| PIN | OBJAŚNIENIE |
|-----|-------------------------|
| 1 | KIERUNKOWSKAZ LEWY |
| 2 | KIERUNKOWSKAZ PRAWY |
| 3 | ŚWIATŁO PRZECIWMGIELNE |
| 4 | UZIEMIENIE PODWOZIA |
| 5 | ŚWIATŁO POZYCYJNE LEWE |
| 6 | ŚWIATŁO POZYCYJNE PRAWY |
| 7 | ŚWIATŁO HAMOWANIA |
| 8 | ŚWIATŁO COFANIA |
| 9 | ZASILANIE CIĄGŁE |

| | |
|----|-------------------------------------|
| 10 | WSKAŹNIK ZUŻYCIA KŁOCÓW HAMULCOWYCH |
| 11 | EBS |
| 12 | MECHANIZM PODNOSZENIA OSI |
| 13 | ELEKTRONIKA PODWOZIA |
| 14 | N. C. |
| 15 | N. C. |

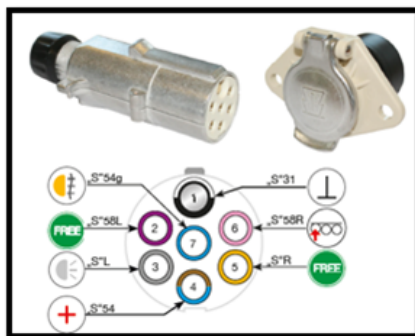
3.3.2. 2x7 pinowe gniazdo

Zapewnia zasilanie układów elektrycznych takich jak światła stopu i lampy sygnalizacyjne w naczepach. Połączenia gniazda 2x7 pin wykonane są zgodnie z normami 24S ISO 3731 i 24N ISO 1185.

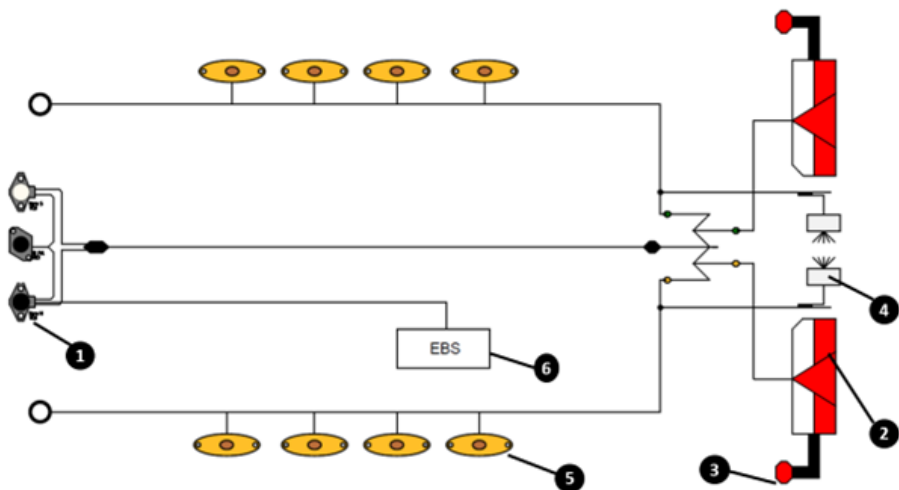
Należy otworzyć pokrywę gniazda i odpowiednio osadzić gniazda pochodzące z holownika.

Informacje o funkcjach pinów można znaleźć na następujących schematach.

! Połączenia pinów mogą się różnić w zależności od specyfikacji pojazdu.





ISO3731 Gniazdo




| | |
|---|--------------------------------------|
| 1 | Gniazdo elektryczne |
| 2 | światło stop |
| 3 | Lampka sygnalizacyjna końca linii |
| 4 | Podświetlenie tablicy rejestracyjnej |
| 5 | Boczne światło pozycyjne |
| 6 | Modulator |

System oświetlenia powinien być regularnie sprawdzany. W przypadku wystąpienia usterki, należy ją natychmiast wyeliminować. W wykonywanych interwencjach przewody należy przeprowadzić przez gniazda lub puszkę łączeniowe zatwierdzone przez producenta oraz zastosować oryginalne części zamienne.

 Lampy, które mają być dodane lub usunięte z pojazdu, mogą spowodować złamanie przepisów przez Twój pojazd.

 Pojazdy z systemem elektrycznym LED zużywają bardzo mało energii. Z tego powodu, mimo że w systemie nie ma usterki, może ona powodować zapalenie się lampki usterki w starych holownikach.

 Ingerencja w układ elektryczny poza autoryzowanymi serwisami może spowodować uszkodzenie pojazdu, a pojazd może stracić gwarancję.

3.4. Sworzeń królewski

Sworzeń królewski to wał, na którym pojazd jest połączony z ciągnikiem. Sworzeń królewski o średnicy 2" dostępny jest opcjonalnie w Państwa pojeździe. Przed sprzęgnięciem z ciągnikiem należy sprawdzić średnicę sworzeń królewski.



Przy łączeniu z ciągnikiem o nieodpowiedniej średnicy sworznia królewskiego może dojść do wypadków.

Stosuje się sworznie królewskie kolnierzykowe, aby w razie awarii lub wypadku można było łatwo wymienić sworznie.



Sworznie królewski



Jeśli zużycie sworznia królewskiego wynosi więcej niż 2 mm, należy go wymienić.

Ponadto, Twój pojazd może być wyposażony w opcjonalne podwójne umiejscowienie sworznia królewskiego. Można usunąć śruby wokół sworznia królewskiego i zamontować drugi sworznie królewski w szczelinie. W takim przypadku należy upewnić się, że całkowita długość gąsienic nie przekracza przepisów obowiązujących w danym kraju.



Podwójne położenie sworznia królewskiego

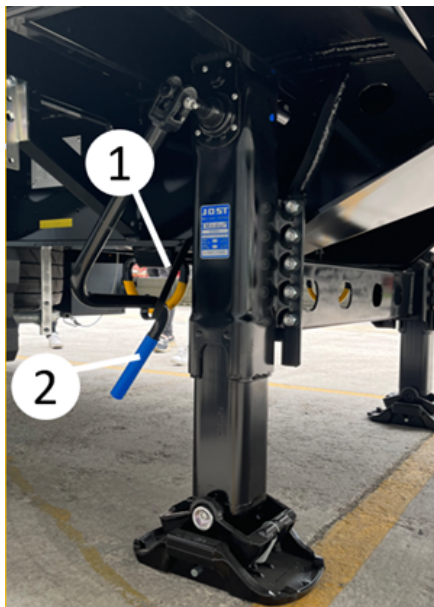
3.5. Stopy Mechaniczne

W tylnej części gąsienicy znajduje się przednia mechaniczna noga, dzięki

której Twój pojazd może zostać zaparkowany bez pomocy holownika.

3.5.1. Zasada działania przedniej stopy mechanicznej

Mechaniczne ramię obrotowe stopy (1) wyjmujemy z uchwytu (2) i ustawiamy pionowo do pojazdu.




Stopa mechaniczna


Niska prędkość (A): Gdy dźwignia (1) jest obrócona do pozycji całkowicie wciśniętej, wykonuje ruch podnoszenia/opuszczania z małą prędkością. Pozycja ta służy do lekkiego podniesienia naczepy po dotknięciu podłoża przez (talerze) stóp w celu oddzielenia jej od halownika lub wyeliminowania obciążenia dla holownika.


Duża prędkość (B): Wykonuje podnoszenie/opuszczanie z dużą prędkością, gdy dźwignia jest obrócona do pozycji całkowicie wysuniętej. Pozycja ta służy do szybkiego opuszczenia stóp aż do momentu, gdy (płyty) stóp dotkną podłoża przy odłączaniu naczepy od holownika lub do szybkiego podniesienia stóp po dołączeniu naczepy do holownika.



Mechaniczna dźwignia obrotu stopą, zwykle umieszczona po stronie pasażera pojazdu.

 W każdym przypadku należy zabezpieczyć naczępę przed przewróceniem się za pomocą prawidłowo ustawionych klinów. Jeśli pojazd nie jest odpowiednio zabezpieczony, może dojść do uszkodzenia stojaka mechanicznego lub pojazdu.

 Jeśli załadunek/rozładunek odbywa się, gdy pojazd nie jest połączony z holownikiem, przód lub tył pojazdu może zostać uniesiony w powietrze. Może dojść do poważnych wypadków i uszkodzeń. Z tego powodu pojazd musi być sparowany z holownikiem podczas załadunku/rozładunku.


 Jeśli ciągnik holowniczy odjedzie, gdy pojazd jest załadowany, należy upewnić się, że ładunek jest równomiernie rozłożony w pojeździe. W przeciwnym razie przednia lub tylna część pojazdu może się unieść ze względu na środek ciężkości i spowodować poważny wypadek.

Aby chronić nogi mechaniczne, należy w miarę możliwości zapobiegać ruchom bocznym pojazdu. W tym celu należy przestrzegać następujących kryteriów:

- Naczępę należy odłączać od holownika tylko z wysięgnikami w pozycji środkowej (neutralnej).
- Przy długotrwałym parkowaniu naczęp niepodłączonych do holownika należy upewnić się, że zawieszenie pneumatyczne jest opuszczone, a po jego zakończeniu wyregulować wsporniki. Dzięki temu przestrzeń ładunkowa pozostaje wypoziomowana. W ten sposób przód i tył naczępy mają taką samą odległość od podłoża.



Mechaniczna postawa stóp

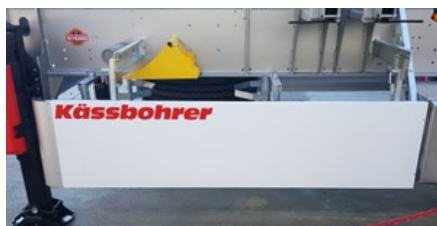
 Przed rozpoczęciem jazdy upewnij się, że stopka mechaniczna jest przełączona w pozycję zamkniętą (najwyższą).

3.6. Zabezpieczenia przed wjechaniem pod tył pojazdu (osłony boczne)


YPodczas jazdy osłony boczne muszą znajdować się w pozycji zamkniętej. Niektóre osłony boczne można otworzyć do góry, aby ułatwić czynności serwisowe, takie jak dostęp do opony zapasowej.



Standardowe zabezpieczenia przed wjechaniem pod tył pojazdu



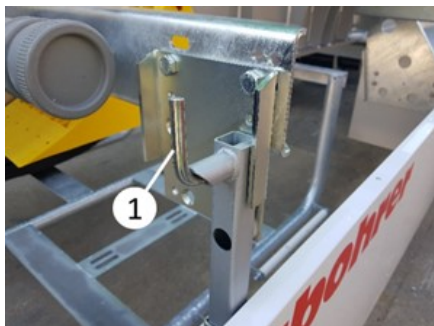
Zabezpieczenia przed wjechaniem pod tył pojazdu z blachą osłonową



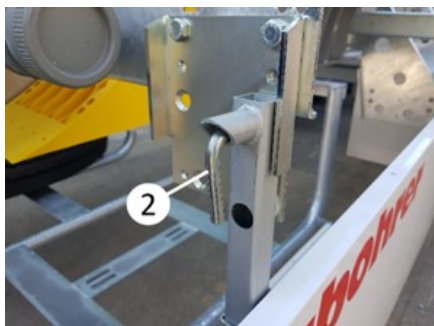
Podróżowanie z otwartym zabezpieczeniem przed wjechaniem pod tył pojazdu jest niebezpieczne i zabronione przez prawo. Może to spowodować poważne obrażenia, w tym śmierć, w wypadkach drogowych. Przed wyruszeniem w drogę należy upewnić się, że zabezpieczenia przed wjechaniem pod tył pojazdu pod ziemię jest opuszczone i odpowiednio zabezpieczone.

Podnoszenie zabezpieczenia przed wjechaniem pod tył pojazdu: Obrócić sworznie zwalnające zabezpieczenia przed wjechaniem pod tył pojazdu wjechaniem pod pojazd (pokazane) po obu stronach o 180° zgodnie z ruchem wskazówek zegara lub przeciwnie do ruchu wskazówek zegara do wystającej części (1). Jest to pozycja otwarta sworzni. Po otwarciu sworzni podnieść zabezpieczenia przed wjechaniem pod tył pojazdu do góry z siłą ramienia. Po podniesieniu zabezpieczenia przed wjechaniem pod tył pojazdu, należy przywrócić sworznie do pozycji zamkniętej (2), upewnić się, że


oba sworznie są zamknięte i zwolnić zabezpieczenia przed wjechaniem pod tył pojazdu pod koła.



Pozycja otwarta sworzni



Pozycja zamknięta sworzni



Jeśli zabezpieczenia przed wjechaniem pod tył pojazd nie jest odpowiednio zabezpieczone, może spaść w dół i spowodować obrażenia.


Opuszczanie zabezpieczenia przed wjechaniem pod tył pojazd: Unieść zabezpieczenia przed wjechaniem pod tył pojazd ziemię lekko do góry, przesunąć sworznie w pozycji zamkniętej do pozycji otwartej i opuścić zabezpieczenia przed wjechaniem pod tył pojazd ziemię. Po opuszczeniu zabezpieczenia przed wjechaniem pod tył pojazd należy ponownie ustawić sworznie w pozycji zamkniętej.


3.7. Układ osi naczepy


W Państwach pojazdach stosowane są osie z mechanizmami hamulcowymi typu tarczowego lub bębnowego.

Osie przyczepy mogą być obciążone tylko maksymalnym naciskiem osi podanym na tabliczce znamionowej pojazdu i dozwolonym przez prawo. Użytkownik jest odpowiedzialny za użytkowanie i konserwację osi naczepy zgodnie z jej przeznaczeniem i pojemnością.

Zdrowe działanie układu hamulcowego naczepy zależy od użytkownika naczepy z ciągnikiem posiadającym taki sam układ i/lub kompatybilny z nim. Z tego powodu kupujący ma obowiązek zlecić autoryzowanemu serwisowi firmy ciągnikowej wykonanie regulacji hamulców w ciągniku, z którymi te naczepy/przyczepy będą sprzężane. W przypadku, gdy Państwa pojazd zostanie sprzęgnięty i użytkowany z ciągnikiem / ciągnikami, które nie zostały wyregulowane lub nie mogą zostać wyregulowane, usterki i uszkodzenia, które mogą wystąpić w układzie hamulcowym lub w całym ciągniku i naczepach są poza odpowiedzialnością naszej firmy i cała odpowiedzialność w tym zakresie należy do kupującego.

 **Bardziej szczegółowe informacje na temat osi można znaleźć w instrukcji obsługi producenta, którą otrzymują Państwo przy dostawie.**

 **Jeśli osie są używane poza warunkami określonymi w instrukcji producenta lub jeśli konserwacja osi jest zakłócona, Państwa osie mogą stracić gwarancję.**

 **Jeśli pojazd jest wyposażony w miechy hamulca awaryjnego, należy włączyć hamulec postojowy po sprawdzeniu temperatury bębnow hamulcowych. Nigdy nie włączaj hamulca postojowego, gdy bębny są bardzo gorące (bęben może pęknąć).**

3.7.1. Oś skrętna


Twój pojazd może być wyposażony w oś skrętną, która poprawia manewrowość podczas jazdy do przodu. Takie osie

znajdują się zwykle na samym tyle pojazdu i posiadają mechanizm blokujący.

Do blokowania osi skrętnej służy przełącznik blokady osi skrętnej znajdujący się na desce rozdzielczej.



Przełącznik blokujący oś skrętną

 **Mobilność pojazdów z osiami skrętnymi różni się od pojazdów standardowych. Ponadto wystąpią różnice w manewrowości pojazdu, gdy oś skrętna jest zablokowana i odblokowana. Dlatego należy zachować ostrożność podczas jazdy.**

3.7.1.1. Blokowanie osi skrętnej

W przypadku pojazdów wyposażonych w elektroniczny układ hamulcowy (EBS), oś kierowana może być blokowana automatycznie po wprowadzeniu pojazdu w bieg wsteczny w celu cofnięcia. Możliwe jest również ręczne zablokowanie tej osi.


Przed zablokowaniem osi kierowanej należy jechać pojazdem na wprost, aby oś kierowana znajdowała się w równym położeniu.

Jeśli w Państwa pojeździe aktywna jest funkcja automatycznej blokady osi, oś kierowana zablokuje się automatycznie po wrzuceniu biegu wstecznego.

Jeśli chcesz zablokować oś ręcznie, upewnij się, że oś kierowana znajduje się w prostym położeniu i umieść kluczyk w pozycji zablokowanej.



Pozycja klucza do blokowania osi skrętnej

 **Cofanie z odblokowaną osią skrętną jest niebezpieczne. Naczepa może oddzielić się od ciągnika. Przed cofnięciem zawsze upewnić się, że oś skrętna jest zablokowana.**


3.7.1.2. Zwolnienie blokady osi skrętnej

Osie skrętne, które są blokowane automatycznie po włączeniu biegu wstecznego, zostaną odblokowane automatycznie, gdy pojazd porusza się do przodu.

Obrócić kluczyk w prawo, aby odblokować ręcznie zablokowaną oś skrętną.



Położenie klucza w celu odblokowania osi skrętnej

 **W pojazdach z ręcznie blokowaną osią skrętną blokadę należy zawsze zwalniać ręcznie. Blokada osi nie zostanie zwolniona automatycznie.**


3.7.2. Podnoszenie osi

Podnoszenie osi w różnych ilościach i pozycjach jest dostępne jako opcja dla Twojego pojazdu. Dzięki tej funkcji minimalizuje się zużycie opon i uzyskuje

bardziej zrównoważony rozkład obciążenia w ciągniku. Aby funkcja podnoszenia osi działała, połączenie EBS musi być aktywne.

Funkcja podnoszenia osi jest sterowana automatycznie ze względu na przepisy prawne. Przy aktywnym EBS niektóre osie mogą być podnoszone automatycznie, jeśli obciążenie osi jest mniejsze niż maksymalny dopuszczalny nacisk na oś przy przekroczeniu określonej prędkości.

Może być konieczna ręczna interwencja operatora w podnoszenie osi za pomocą narzędzia wspomagającego ruszanie lub narzędzia wspomagającego manewrowanie.

 **Aby asystent ruszania mógł zostać aktywowany (podnoszenie osi), pojazd musi poruszać się wolniej niż 30 km/h, a osie pozostające na ziemi nie mogą przekroczyć więcej niż 30% swojej nośności technicznej.**

Podczas postoju pojazdu można aktywować wspomaganie ruszania, naciskając kolejno 3 razy pedał hamulca ciągnika.

Jeśli pojazd wyposażony jest opcjonalnie w podnoszenie osi z kabiny, możliwe jest ręczne opuszczanie/podnoszenie podnośnika osi za pomocą przycisku sprężynowego zainstalowanego w kabine ciągnika. Dla tej funkcji ciągnik musi być dostosowany do przyczepty.

Możliwe jest również aktywowanie/ dezaktywowanie podnośnika osi za pomocą przycisku na przyczepie. Poprzez naciśnięcie i przytrzymanie tego przycisku przez mniej niż 5 sekund można aktywować wspomaganie jazdy. W przypadku naciśnięcia na dłużej niż 5 sekund, oś w powietrzu może zostać opuszczona na ziemię.

Informacje o sposobie korzystania z funkcji sterowania podnoszeniem osi znajdują się również na etykiecie wspomaganiania jazdy w pojeździe.

W przypadku ingerencji w parametry unoszenia osi, Państwa pojazd może być pozbawiony regulacji. Z tego powodu ingerencja w modulator EBS powinna odbywać się wyłącznie w autoryzowanych serwisach.



Przycisk sprężynowy na płycie ramienia



Podnoszenie osi



Podczas opuszczania/ podnoszenia osi stnieje ryzyko obrażeń ciała.

3.7.3. Licznik Kilometrów w Piaście (Hubodometr)

Licznik kilometrów w piaście (Hubodometr) pokazuje odległość przebytą przez pojazd w km lub milach.

Na liczniku kilometrów jest napisana jednostka miary. Regulacja w zależności od średnicy opony.



Licznik kilometrów w piaście

3.8. Opony



Wybierając opony do naczepy, należy przede wszystkim zwrócić uwagę na to, czy opona ma odpowiednią nośność.

Producenci opon oferują opony odpowiednie do różnych zastosowań, np. do jazdy po autostradzie, w terenie lub do zastosowań mieszanych. Spośród opon odpowiednich do planowanego zastosowania, zgodnie z wartościami etykiet opon UE, należy preferować opony o zdolności hamowania i efektywności paliwowej jak najbardziej zbliżonej do klasy A oraz o niskiej wartości decybeli.




Wartości etykiet UE dla opon używanych w Twoim pojeździe są dostępne na naszej stronie internetowej.

W pojazdach z kołami dwurzędowymi, opony powinny być dobierane zgodnie z ich średnicami. Głębokość bieżnika opon znajdujących się obok siebie nie powinna różnić się o więcej niż 5 mm. Ponadto, w zależności od konstrukcji i typu pojazdu, nie należy stosować obok siebie opon świeżo bieżnikowanych i częściowo zużytych. W przeciwnym razie bezpieczeństwo jazdy będzie zagrożone. Mimo, że głębokości bieżnika takich opon wydają się być takie same, należy stwierdzić, że promienie opon są różne i nie należy stosować obok siebie opon,


których różnica promieni wynosi więcej niż 10 mm.

Nieprawidłowe dopasowanie powoduje, że większa opona przenosi większe obciążenia niż jest to konieczne, co skutkuje nadmiernymi odkształceniami. W takim przypadku zużycie przyspiesza, a opona jest zagrożona przedwczesnym zużyciem. Należy to również wziąć pod uwagę w przypadku stosowania obok siebie opon radialnych i poprzecznych.

 W niektórych krajach stosowanie opon M+S (Mud and Snow) lub 3PMSF (3 Peak Snowflake) może być sezonowo obowiązkowe. Te i inne przepisy dotyczące opon muszą być przestrzegane w kraju, w którym prowadzisz samochód.





Symbol M+S i 3PMSF


 W przypadku stosowania nieodpowiednich lub zużytych opon może dojść do poważnych wypadków.


3.9. Uchwyt koła zapasowego

W naszych pojazdach opcjonalnie dostępne są różne rodzaje uchwytów koła zapasowego.

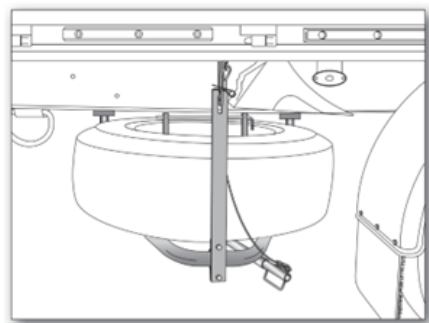
 Należy upewnić się, że podczas wymiany opon zastosowano niezbędne znaki ostrzegawcze i środki bezpieczeństwa.

 Jazda z niedostatecznie zabezpieczoną oponą (oponami) zapasową może spowodować wypadek drogowy.

 Ponieważ opony są ciężkimi częściami, podczas ich wymiany należy zwrócić uwagę na zasady ergonomii i bezpieczeństwa pracy. Istnieje ryzyko przygniecenia, upadku i przecięcia.

 Przewozić tylko taki typ opony, dla którego przeznaczony jest uchwyt koła zapasowego. Przestrzegać zasad i przepisów podczas demontażu/montażu lub serwisowania koła zapasowego lub uchwytu koła zapasowego.

3.9.1. Uchwyt Koła Zapasowego Typu Szwedzkiego

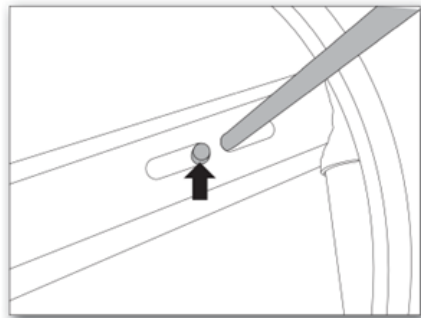


Uchwyt na opony zapasowe

Opuszczanie opony zapasowej:

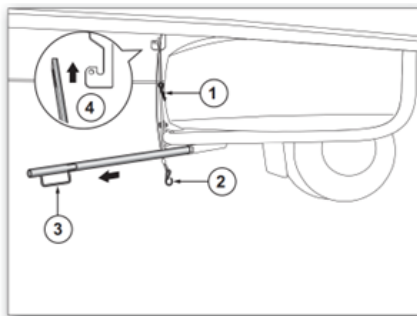
- Usunąć sworzeń mocujący górny pierścień mocujący nośnika opony zapasowej (1).
- Wyjąć z oczek (2) hak zatraskowy mocujący dźwignię opuszczania opony zapasowej.

- Odczepioną dźwignię opuszczania (3) przeciągnąć do tyłu przez szczelinę.
- Za pomocą dźwigni podnieść lekko wózek do góry i zwolnić górny pierścień zabezpieczający z haka (4).
- Po zwolnieniu górnego uchwytu pozwoli opuszczać go w dół za pomocą uchwytu do przenoszenia.
- Zwolnić dźwignię poprzez wyjęcie sworznia dźwigni dokręcania / luzowania nakrętek (5) i pociągnąć ją do tyłu, obrócić nakrętki w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara, aby je poluzować.
- Po poluzowaniu obu nakrętek, zsunąć oponę zapasową z ograniczników i wyjąć ją.



Montaż opony zapasowej

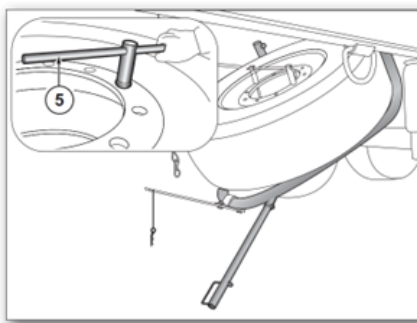
- Umieścić oponę na wózku, założyć ograniczniki ("t") i dokręcić obie nakrętki za pomocą dźwigni dokręcania/odkręcania nakrętek.
- Następnie podnieść wózek do góry za pomocą dźwigni i zaczepić górny pierścień zabezpieczający na haku.
- Wcisnąć ramię opuszczania opony zapasowej w jego szczelinę, zabezpieczyć wózek wkładając najpierw hak zatrzaskowy, a następnie górny zabezpieczającego.



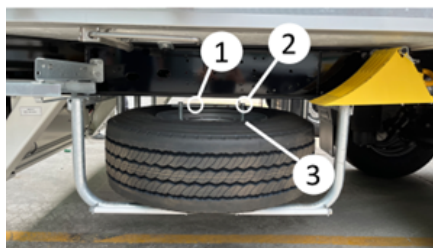
Opuszczanie opony zapasowej

3.9.2. Uchwyt koła zapasowego typu koszowego

Pojedyncze lub podwójne uchwyty na koła zapasowe typu koszowego są dostępne jako opcja. Oba uchwyty kół zapasowych działają w ten sam sposób.



Opuszczanie opony zapasowej



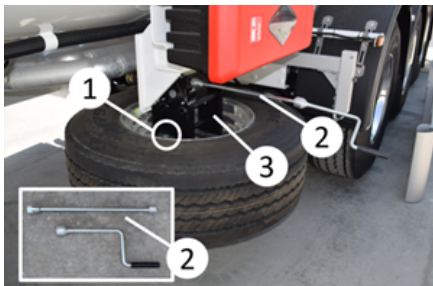
Opuszczanie opony zapasowej:

- Zdjąć zawleczkę (2) na końcu łaski mocującej (1).

Montaż opony zapasowej:

- Zdjąć pręt mocujący (1) i sworzeń (3).
- Opona jest powoli opuszczana poprzez przesunięcie jej na zewnątrz pojazdu.
- Wkładanie opony zapasowej:
- Wsunąć oponę w uchwyt koła zapasowego.
- Należy zainstalować sztyft mocujący (1) i trzpień (3).
- Zawleczka (2) jest wyposażona.

3.9.3. Uchwyt Koła Zapasowego Typu Dźwigowego



Uchwyt koła zapasowego typu dźwigowego

Opuszczanie opony zapasowej:

- Wykręcić śruby oznaczone (2).
- Założyć dźwignię oznaczoną (3) i powoli opuścić oponę, obracając ją w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara.
- Zdjąć oponę, odkręcając mechanizm (4) mocujący oponę koła zapasowego.

Montaż opony zapasowej:

- Podłączyć element mocujący (4) do opony.
- Obrócić dźwignię obrotu (3) zgodnie z ruchem wskazówek zegara, aby podnieść oponę do góry.


- Zabezpieczyć oponę poprzez włożenie śrub mocujących (2).
- Zdjąć dźwignię obrotową (3) i schować do szafy.


3.10. Błotniki


Zgodnie z przepisami prawa Państwa pojazd jest wyposażony w błotniki i dywaniki podłogowe. Wyposażenie to zapobiega rozpryskiwaniu się wody itp. na ziemi na inne pojazdy.


3.11. Kliny do Kół

Pojazd posiada dwa kliny mocowane za pomocą uchwytu.

 Pojazd musi być zabezpieczony klinami, gdy jest zaparkowany na pochyłości, podczas operacji załadunku/rozładunku lub gdy jest zaparkowany bez holownika.

 Kliny należy zakładać tylko na koła na osiach stałych, nigdy na osiach skrętnych.

 Po włożeniu klina do gniazda należy upewnić się, że przetyczka jest całkowicie osadzona.

 Po zakończeniu jazdy należy starannie zabezpieczyć kliny pod koła.

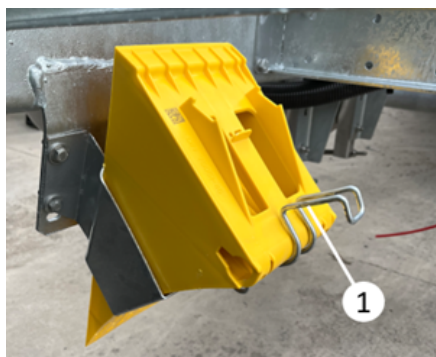
3.11.1. Uchwyt Klinowy Typu Pin

Zdejmowanie klina z uchwytu: Wyciągnąć przetyczkę (1) na końcu uchwytu klina. Następnie wyjmij klin z jego gniazda, wyciągając go na bok z uchwytu klina.



Włożenie klina w jego szczelinę: Po użyciu włożyć klin w trzpień mocujący klina i zabezpieczyć go poprzez włożenie przetyczki na miejsce.

3.11.2. Uchwyt na Kliny Typu Kieszonkowego




Zdejmowanie klina do kół z obudowy: Zdjąć klin pod koło, odsuwając od niego uchwyt znajdujący się na końcu uchwyty klina (1).




Zdejmowanie klina z obudowy

Wkładanie klina do koła do gniazda: Włóż klin do koła pociągając za uchwyt (1) na końcu uchwyty klina.

3.12. Szafa i Jednostki Magazynowe

 **Rozpocznij jazdę dopiero po upewnieniu się, że szafy jednostek są zamknięte, a znajdujące się w nich materiały zabezpieczone i chronione. Spadające części mogą spowodować wypadek drogowy.**

 **Upewnij się, że podczas korzystania z szafek i jednostek magazynowych zachowane są niezbędne środki ostrożności.**

3.12.1. Stalowa Szafka na Zestaw Narzędzi

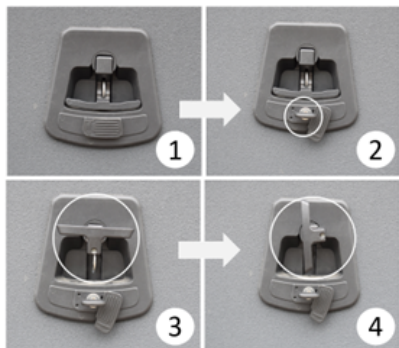
Służy do przechowywania narzędzi i zestawów. Zazwyczaj montowana jest po stronie kierowcy pojazdu.

Odblokowanie szafki:

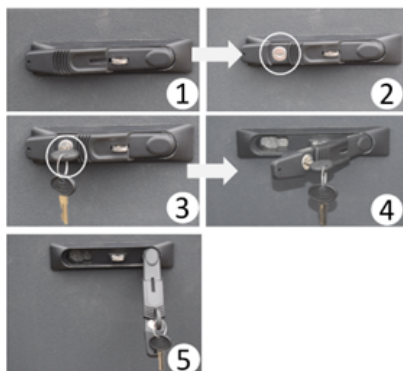
- Włóż klucz do zamka i przekręć go do pozycji otwartej.
- Pociągnij dźwignię blokady do tyłu i obróć ją, aby otworzyć pokrywę.



Szafka na zestaw narzędzi



Odblokowanie szafki



Odblokowanie szafki

3.12.2. Szafka na zestaw narzędziowy z Tworzywa Sztucznego



Szafka na zestaw narzędziowy z Tworzywa Sztucznego

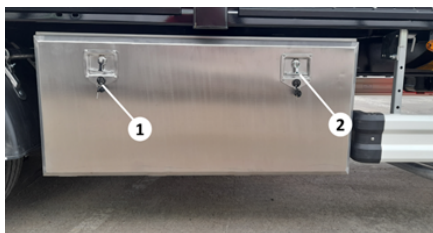


Szafka na zestaw narzędziowy z Tworzywa Sztucznego

Odblokowanie szafki:

- Najpierw należy zdjąć osłonę zamka.
- Odblokować zamek przekręcając klucz.
- Pociągnij uchwyt do siebie.
- Przekręć uchwyt i otworzyć drzwi szafy.

3.12.3. Szafa na zestaw narzędziowy ze Stali Nierdzewnej




Szafa na zestaw narzędziowy ze stali nierdzewnej

Odblokowanie szafki:

- Najpierw zdjąć/wysunąć obudowę zamka (1).
- Odblokować zamek przekręcając klucz.
- Pociągnij uchwyt do siebie.
- Przekręcić uchwyt (2) i otworzyć drzwi szafy.

3.12.4. Szafa gaśnicza

Szafy na gaśnice służą do ochrony gaśnic przed środowiskiem zewnętrznym

 Gaśnice powinny być regularnie konserwowane i należy przestrzegać terminów ważności.



Szafa na gaśnice

Otwieranie pokrywy

- Otwórz 2 plastikowe zatrzaski (1) przytrzymujące pokrywę.
- Podnieś zatrzask do góry i do tyłu, a następnie otwórz pokrywę, zwalniając ją z zatrzasku.
- Otworzyć mocowania mocujące gaśnicę i wyjąć gaśnicę.

Zamykanie pokrywy

- Włożyć gaśnicę i zabezpieczyć zapinką.
- Zamknąć najpierw pokrywę i zamknąć zatrzask w kierunku górnej części pokrywy.
- Zablokować zatrzask tak, aby docisnąć pokrywę.



Otwieranie szafy na gaśnice



Otwieranie szafy na gaśnice

3.12.5. Zbiornik wody

Pojazd może być wyposażony w zbiornik wody do ogólnego czyszczenia. Wodę można włączyć przekręcając uchwyt kranu. Wodę można napełnić za pomocą szyjki wlewu znajdującej się na górze zbiornika.

Na zbiorniku wody może znajdować się dozownik mydła. Dozownik mydła można zdjąć lub napełnić obracając go w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara.



Ignorowanie zasad i przepisów higienicznych jest niebezpieczne dla zdrowia. Ścieki muszą być usuwane zgodnie z przepisami kraju, w którym się znajdują.



Nie wolno pić wody znajdującej się w zbiorniku na wodę. Należy ją wykorzystywać tylko do celów porządkowych.



Zbiornik wody musi być opróżniany w zimne dni. W przeciwnym razie zamarzająca woda może spowodować zamarznięcie i pęknięcie zbiornika na wodę.



Zbiornik na wodę z tworzywa sztucznego

3.12.6. Szafa na dokumenty

Do przechowywania bezcennych dokumentów w pojeździe opcjonalnie dostępna jest okrągła lub kwadratowa szafa na dokumenty.

Szafkę na dokumenty można otworzyć przekręcając okrągłe drzwiczki szafki w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara.

Otworzyć zatrzask kwadratowej szafki na dokumenty i wyrównać kółko i trzpień. Po pociągnięciu zatrzasku do góry i odkręceniu go można otworzyć pokrywę szafki na dokumenty.



Utrzymywać trzpień blokujący i drzwi szafy na dokumenty w dobrym stanie.



Szafka na dokumenty typu okrągłego

3.13. Zderzak

Twój pojazd jest wyposażony w zderzak (tylne wyposażenie ochronne) zgodnie z przepisami prawa.



Jazda z uszkodzonym zderzakiem zagraża bezpieczeństwu ruchu. W przypadku zderzenia tylnego zwiększa się ciężkość wypadku. Z tego powodu należy szybko wymienić uszkodzony zderzak na oryginalny.

3.13.1. Zderzak stały



Zderzak stały

3.13.2. Zderzak Typu C



Zderzak typu C

3.13.3. Rozsuwany zderzak

W celu przewożenia kontenerów 40- i 45-stopowych na tym samym podwoziu, zgodnie z przepisami R58.3 do transportu przewidziano rozsuwane zderzaki.



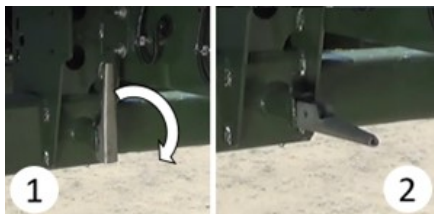
Zamknięta wersja rozsuwanego zderzaka



Rozszerzona wersja rozsuwanego zderzaka

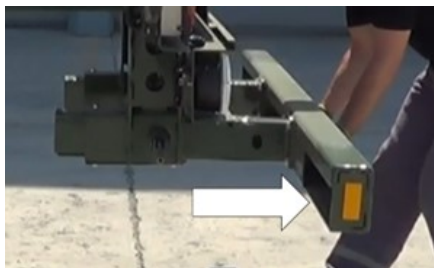
3.13.3.1. Rozszerzenie bufora

- Odblokować blokadę rozsuwanego zderzaka w tylnej części rozsuwanego zderzaka.



Odblokowanie zderzaka rozsuwanego

- Chwyć rozszerzony zderzak i wyciągnij go.



Wyciąganie rozszerzonego zderzaka



Rozszerzona wersja wydłużonego zderzaka

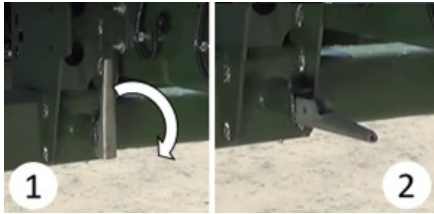
- Po rozsunięciu zderzaka należy zamknąć blokadę rozsunienia zderzaka.



Blokowanie rozszerzonej blokady zderzaka

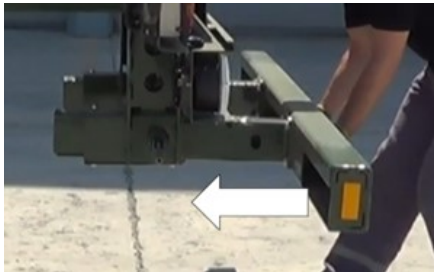
3.13.3.2. Zamykanie zderzaka

- Odblokować blokadę rozsuwanego zderzaka znajdującą się na tylnej stronie rozsuwanego zderzaka.



Odblokowywanie rozsuwanego zderzaka

- Rozsuwanie wysuniętego zderzaka do wewnątrz.



Rozsuwanie przedłużonego zderzaka



Wersja zamknięta rozsuwanego zderzaka

- Zamknij blokadę rozsuniętego zderzaka po skróceniu zderzaka.



Zamykanie blokady rozsuwanego zderzaka

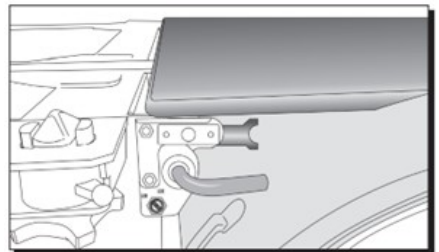
3.14. Wykładzina podłogowa

3.14.1. Płyta podstawy rampy podnoszącej (opcja)

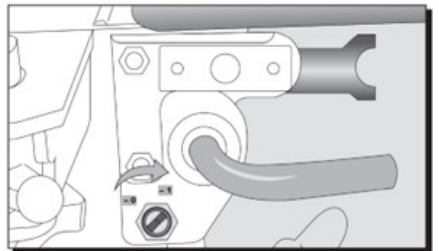
Gdy w obszarze centralnym transportowany jest kontener o długości 20 stóp, na podłodze umieszczana jest płyta bazowa umożliwiająca wózkowi widłowemu dotarcie do kontenera. Płyta bazowa rampy podnoszącej umożliwia wózkowi widłowemu dotarcie do kontenera bez konieczności użycia innego sprzętu.

Podnoszenie rampy :

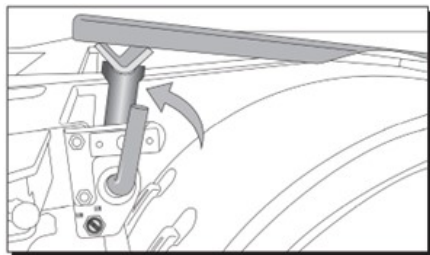
- Przełączyć przycisk pneumatyczny zgodnie z ruchem wskazówek zegara z pozycji "0" do pozycji "1".
- Podnieść dźwignię obrotu rampy do góry.
- Przełączyć przycisk pneumatyczny z powrotem do pozycji "0", upewnić się, że płyta podstawy rampy jest osadzona na ramionach uchwytu rampy.



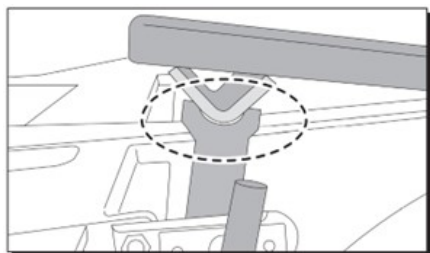
Podnoszenie rampy (1)



Podnoszenie rampy (2)



Podnoszenie rampy (3)



Podnoszenie rampy (4)

Opuszczanie rampy :

Stosuje się odwrotność operacji podnoszenia rampy.

3.14.2. Stała blacha podstawy

Podczas transportu kontenera o długości 20 stóp w obszarze centralnym, na podłodze umieszcza się płytę bazową, aby umożliwić wózkowi widłowemu dotarcie do kontenera.



Stala płyta podstawy

3.14.3. Składane poduszki podnośnikowe

Składane poduszki podnoszące są używane do załadunku kontenerów 2x20 stóp i bez tuneli.

Poduszki składane należy przechowywać w pozycji zamkniętej, gdy nie są używane.

Podnoszenie podporowych:

poduszek



Pozycja zamknięta poduszki

- Zdejmowanie poduszek składanych.



Zdejmowanie poduszki

- Upewnij się, że poduszki składane spoczywają na górnej powierzchni w pozycji otwartej.



Pozycja otwarta poduszek



Z tunelem



Bez tunelu

Opuszczanie poduszek podporowych:


Chwyć za uchwyt poduszki i powoli puść ją w dół.



Opuszczanie poduszki



Zamknięta wersja poduszki



Jeśli wsporniki nie są prawidłowo wyregulowane dla danej pozycji załadunku, może wystąpić ryzyko wypadku podczas załadunku i jazdy. Przed załadunkiem upewnij się, że wysięgniki znajdują się w prawidłowej pozycji.

3.15. Zespoły absorbujące wstrząsy konstrukcji nośnej

3.15.1. Kliny spoczynkowe na rampie

Aby zapobiec uderzeniu pojazdu w rampę załadunkową lub jakąkolwiek przeszkodę podczas cofania i uszkodzeniu drzwi lub systemów zamków drzwiowych, na życzenie klienta z tyłu pojazdu mogą być umieszczone ograniczniki rampy.



Klin spoczynkowy na rampie



Klin spoczynkowy na rampie

3.16. Rozsuwane podwozie

Twój pojazd z rozsuwanym podwoziem kontenerowym może być wyposażony w rozsuwaną platformę w 3 różnych miejscach, aby obsługiwać kontenery różnych rozmiarów:

- Tylna rozsuwana platforma
- Środkowa rozsuwana platforma
- Przednia rozsuwana platforma

3.16.1. Tylne platformy rozsuwane

Tylna platforma naczepy jest rozsuwana, aby przystosować ją do załadunku kontenerów o różnych rozmiarach.

Istnieją 2 rodzaje tylnych rozsunieć:

- Pneumatyczne rozsuwanie tylne
- Mechaniczne rozsuwanie tylne

3.16.1.1. Pneumatyczny rozsuwany tył

Działanie pneumatycznej tylnej platformy rozsuwanej:

1. Załączyć hamulec postojowy i roboczy (pociągnąć za przyciski).



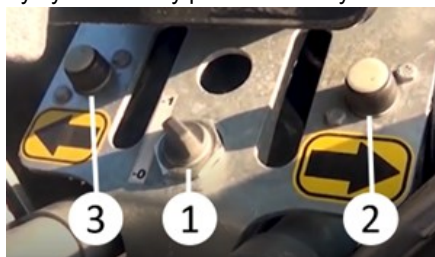
Przyciski hamulca postojowego i roboczego

2. Przekręcić blokadę tylnego rozszerzenia (1) na panelu sterowania w prawo do pozycji 1. Sprawdź, czy zawór pneumatyczny otwiera się.



Położenie tylnego rozszerzonego panelu sterowania

Tylny rozsuwany panel kontrolny



Stan otwarcia zaworu pneumatycznego

3. Rozsunąć platformę za pomocą przycisku 2. Przycisk 3 zamyka platformę. Ustawić odległość rozsuwania zgodnie z etykietą typu pojemnika na platformie.

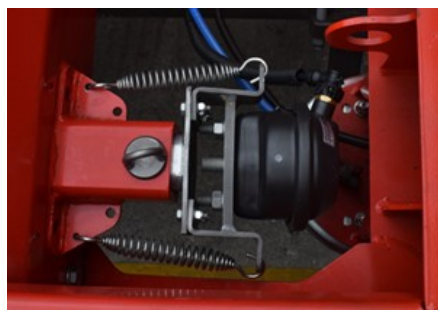


Etykieta typu kontenera

4. Obróć blokadę tylnego rozsuwania (1) w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara do pozycji 0. Za pomocą przycisków 3 i 2 przesunąć platformę tak, aby blokada zaworu pneumatycznego zatrzasknęła się w szczelinie w platformie. Gdy trzpień w zaworze pneumatycznym wejdzie w szczelinę, platforma przestanie się poruszać. Sprawdzić wzrokowo zawór pneumatyczny, aby upewnić się, że jest zablokowany.



Rozsuwany z tyłu panel sterowania



Zamykany zawór pneumatyczny



Rozsunięta platforma

Gdy trzpień wejdzie w szczelinę i platforma przestanie się poruszać, przestań naciskać przyciski 3 i 2! Gdy przyciski są naciskane, gdy platforma jest zablokowana, ciśnienie powietrza wewnątrz tłoka wzrasta. Kiedy blokady są odblokowane, to zwiększone ciśnienie w tłoku powoduje, że platforma szybko się rozsuwa lub zamyka. Może dojść do wypadków!



Nie podróżuj bez zablokowania platformy (blokada tylnego rozsuwania w pozycji 0)!



Nigdy nie stawać pomiędzy zderzakiem a nadwoziem lub za platformą podczas rozsuwania i zamykania lub w przypadku awarii!



Przed rozsuwaniem i zamykaniem tylnej platformy rozsuwanej sprawdzić tył tylnej platformy rozsuwanej i odległość między nią a podwoziem, aby zachować ostrożność przed kolizjami.



3.16.1.2. Mechaniczny rozsuw tylny

Obsługa platformy mechanicznego rozsuwania tyłu:

1. Załączyć hamulce postojowy i roboczy (przyciski są zwolnione).



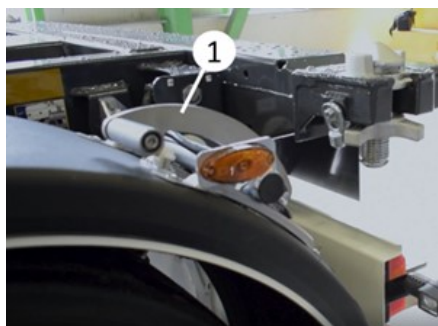
Przyciski hamulca postojowego i roboczego

2. Odblokować blokadę rozsuwu tylnego.



Odblokowanie blokady rozsuwu tylnego.

3. Obrócić dźwignię rozsuwu (1) w prawo, a następnie pociągnąć ją do siebie.



Dźwignia rozsuwu



Obracanie dźwigni rozsuwania w prawo



Pociągnięcie dźwigni rozsuwającej

4. Obróć tylną platformę rozsuwaną, aby ją rozszerzyć lub zamknąć. Wyreguluj odległość wysuwania zgodnie z etykietą typu pojemnika na platformie.



Regulacja długości platformy



Etykieta typu kontenera na platformie

5. Zablokować blokadę rozsunienia tylnego, obracając ją w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara.



Blokowanie blokady tylnego rozsuwu

6. Obróć dźwignię rozsuwania w lewo lub w prawo tak, aby sworzeń zamka wszedł w szczelinę. Gdy sworzeń blokady znajdzie się w szczelinie, zobaczysz, że platforma nie porusza się podczas obracania dźwigni rozsuwania. Oznacza to, że platforma jest zablokowana.

7. Wcisnąć dźwignię rozsuwania w szczelinę. Wymień dźwignię, obracając

ją w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara.



Pchanie dźwigni rozsuwania



Umieszczenie dźwigni rozsuwania na miejscu

8. Przed jazdą dezaktywować przyciski parkowania i serwisowy. (Przyciski są włączone.)

3.16.2. Średnie platformy rozsuwane

Naczepy są rozsuwane za pomocą pojazdu ciągnącego, dzięki czemu nadają się do załadunku kontenerów o różnych rozmiarach.

Istnieją 4 poziomy: M1, M2, M3 i M4.

Na tych poziomach można przewozić różne typy kontenerów zgodnie z oznaczeniem typu kontenera.

3.16.2.1. Transport kontenerowy na poziomie M2

1. Włącz hamulec postojowy (pociągnij za czerwony przycisk).



Przyciski hamulca postojowego i roboczego

2. Przekręć środkową blokadę wysuwu w prawo do pozycji otwartej.



Pozycja blokady wysuwu środkowego



Odblokowanie zamka do pozycji otwartej

3. Postępuj z pojazdem holowniczym, pozostając pomiędzy poziomem M2 a poziomem M3. Nie należy przejeżdżać przez poziom M3.



Wysuwanie przyczepy z pomocą holownika

4. Obrócić środkową blokadę wysuwania w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara do pozycji zamkniętej. Po wydłużeniu lub skróceniu naczepy, zablokuje się ona na pierwszym napotkanym poziomie kontenera.



Przełączenie zamka do pozycji zamkniętej

5. Ponieważ naczepa znajduje się pomiędzy poziomem M2 a M3, to po lekkim odsunięciu jej do tyłu z pomocą pojazdu holowniczego zablokuje się na poziomie M2.

6. Pamiętaj o wyłączeniu hamulca postojowego przed rozpoczęciem jazdy. (Naciśnij przycisk hamulca postojowego.)

3.16.2.2. Transport kontenerów na poziomie M3

1. Zaciągnąć hamulec postojowy (zwołać czerwony przycisk).



Przyciski hamulca postojowego i roboczego

2. Obrócić blokadę rozszerzenia środkowego w prawo do pozycji otwartej.



Pozycja środkowej blokady rozszerzenia



Przełączenie blokady w położenie otwarte

3. Z pomocą pojazdu holowniczego naczepa jest prowadzona do momentu, gdy znajdzie się pomiędzy poziomem M3 a poziomem M4. Poziom M4 nie jest przekraczany.



Rozsuwanie przyczepy z pomocą ciągnika

4. Obrócić środkową blokadę wydłużenia w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara do pozycji zamkniętej. Po rozsunięciu lub skróceniu naczepy, zablokuje się ona na pierwszym napotkanym poziomie typu kontenera.



Przełączanie zamka w pozycję zamkniętą

5. Ponieważ naczepa znajduje się pomiędzy poziomem M4 a M3, podczas cofania z pomocą pojazdu ciągnącego zablokuje się na poziomie M3.

6. Pamiętaj o wyłączeniu hamulca postojowego przed jazdą (naciśnij przycisk hamulca postojowego).

3.16.2.3. Transport kontenerowy na poziomie M4

1. Włącz hamulec postojowy (pociągnij za czerwony przycisk).



Przyciski hamulca postojowego i roboczego

2. Przekręć środkową blokadę wysuwu w prawo do pozycji otwartej.



Pozycja blokady wysuwu środkowego



Odblokowanie zamka do pozycji otwartej

3. Przy pomocy pojazdu holowniczego naczepa zostaje wysunięta do końca. Pojazd zatrzymuje się na poziomie M4.



Wysuwanie przyczepy z pomocą holownika

4. Obrócić środkową blokadę wysuwania w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara do pozycji zamkniętej. Po wydłużeniu lub skróceniu naczepy, zablokuje się ona na pierwszym napotkanym poziomie kontenera.



Przełączenie zamka do pozycji zamkniętej

5. Aby zablokować naczepę na poziomie M4, należy umieścić mechanizm blokujący w szczelinie M4, odsuwając go nieco z pomocą pojazdu ciągnącego.

6. Pamiętaj o wyłączeniu hamulca postojowego przed rozpoczęciem jazdy. (Naciśnij przycisk hamulca postojowego.)

3.16.3. Platformy rozszerzenia frontu

Istnieją 3 poziomy jako F1, F2 i F3.

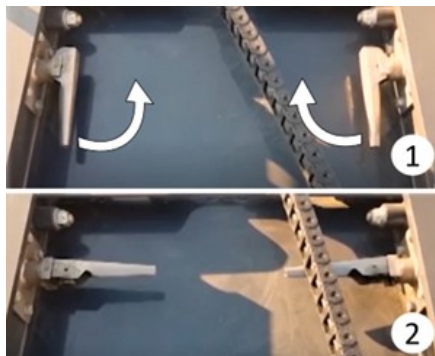
Poziom F1 jest zamkniętą wersją platformy.

Poziom F3 jest najdłuższym poziomem platformy.

3.16.3.1. Przedni podest rozsuwany z blokadą

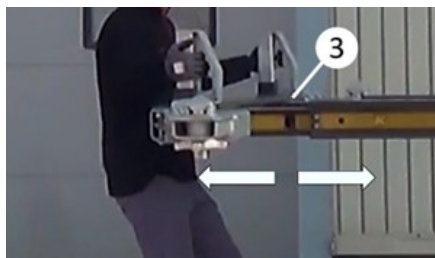
Obsługa platformy rozsuwanej z przodu:

1. Przesunąć przednią blokadę stopera rozsuwanego z pozycji zamkniętej (1) do pozycji otwartej (2).



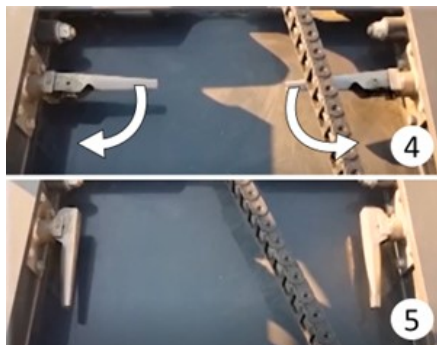
Otwieranie blokady stopu

2. Wyregulować odległość rozsuwania zgodnie z etykietą typu pojemnika, pociągając lub popychając przednią wysuwaną platformę (3).



Regulacja odległości rozsuwania.

3. Przesunąć blokadę korka z pozycji otwartej (4) do pozycji zamkniętej (5).



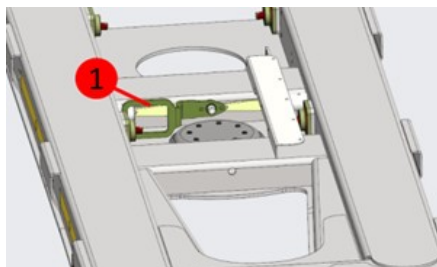
Zamykanie blokady

4. Przesunąć przednią rozsuwaną platformę w przód i w tył i sprawdzić, czy blokady się zatrzasnęły.

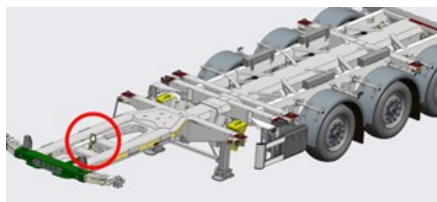
3.16.3.2. Typ ramienia Platforma rozsuwana do przodu

Studium platformy rozsuwanej z przodu:

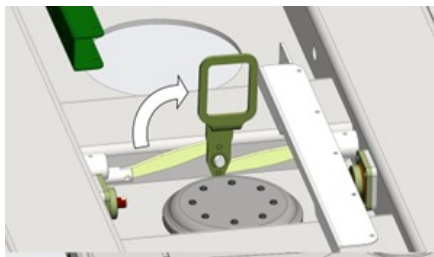
- Podnieść dźwignię blokady w obszarze gósej szyi.



Dźwignia blokująca

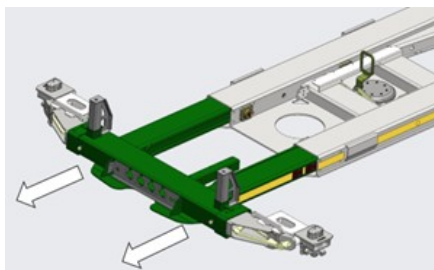


Położenie dźwigni blokady w pojeździe



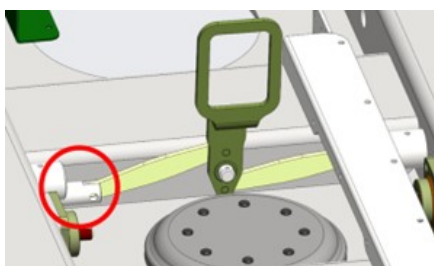
Podnoszenie dźwigni blokady

- Wysunąć przednią platformę wysuwaną zgodnie z etykietą typu kontenera.

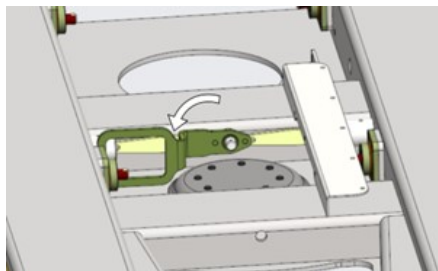


Rozszerzenie przedniej platformy rozszerzającej

- Zamknąć dźwignię blokady tak, aby stworzeń blokujący wszedł w szczelinę w rozsuwanej platformie. W ten sposób platforma rozsuwana zostaje zablokowana.



Kotki ustalające



Zamykanie dźwigni blokującej

3.17. Typy pojazdów z rozsuwanym podwoziem kontenerowym

Twój pojazd z podwoziem kontenerowym może rozszerzać się z tyłu, na środku lub z przodu, aby transportować różne rodzaje kontenerów.

Pojazdy kontenerowe mogą być 4 różnych typów:

- Tylne rozsuwane podwozie kontenera
- Rozsuwany do przodu i do tyłu podest kontenerowy
- Środkowa - tylna rozsuwana rama kontenera
- Przednia - środkowa - tylna rozsuwana rama kontenera

3.17.1. Tylne rozsuwane podwozie kontenerowe

Pojazdy z tylnym rozsuwanym podwoziem kontenerowym dzielą się na dwa rodzaje: zderzak stały i zderzak rozsuwany.

3.17.1.1. Podwozie kontenerowe rozsuwane do tyłu z nieruchomym zderzakiem

Podwozie kontenerowe rozsuwane do tyłu z nieruchomym zderzakiem;

- Bez rozsuwania tylnej platformy może przewozić z tyłu kontenery o długości 20 stóp.



Przewożenie z tyłu kontenera 20 stóp

- Bez rozsuwania tylnej platformy może przewozić w środku kontener 20 stóp.



Transport kontenera 20 stóp pośrodku

- Tylna platforma może być rozsuwana do poziomu R2, aby przewozić kontenery 2x20 stóp.



Transport kontenera 2x20 stóp

- Tylna platforma może być rozsuwana do poziomu R2, aby przewozić kontenery o długości 30 stóp.



Transport kontenerów 30 stóp

- Tylna platforma może być rozsuwana do poziomu R2, aby przewozić kontenery 40-stopowe.



Transport kontenerów 40 stóp

- Tylna platforma może być rozsuwana do poziomu R3 w celu nielegalnego transportu kontenerów 45-stopowych LT i ST.



Transport kontenerów 45 stóp

3.17.1.2. Tylne rozsuwane podwozie kontenerowe z rozszerzonym zderzakiem

Rozsuwane do tyłu podwozie kontenera z rozsuwanym zderzakiem;

- Bez rozsuwania tylnej platformy może przewozić z tyłu kontenery o długości 20 stóp.



Transport kontenera tylnego 20 ft

- Tylna platforma może być rozszerzona do poziomu R2, aby przewozić kontenery 2x20 stóp.



Transport kontenera 2x20 stóp

- Tylna platforma może być rozszerzona do poziomu R2, aby przewozić kontenery o długości 40 stóp.



Transport kontenerów 40 ft

- Tylna platforma może być przedłużona do poziomu R3 i może przewozić 45-stopowy kontener LT. Na tym poziomie konieczne jest przedłużenie zderzaka.



Transport kontenerów 45 ft

3.17.2. Przednio-tylne rozsuwane podwozie kontenerowe

Pojazd z podwoziem kontenerowym z rozsuwany przednią i tylną platformą;

- Bez rozsuwania platform może przewozić z tyłu kontenery o długości 20 stóp.



Przewożenie kontenerów 20-stopowych z tyłu.

- Platformy mogą przewozić kontenery 20-stopowe na środku bez przedłużenia.



Transport kontenera 20 ft na środku

- Tylna platforma może być rozsuwana do poziomu R2, aby przewozić kontenery o długości 30 stóp.



Transport kontenera 30 ft

- Tylna platforma może być rozsuwana do poziomu R2, aby przetransportować kontenery 2x20 stóp.



Transport kontenerów 2x20 ft

- Tylna platforma może być rozsuwana do poziomu R2, aby przewozić kontenery 40-stopowe.



Transport kontenerów 40 ft

- Rozsuwając tylną platformę do poziomu R3, a przednią do poziomu F2 można transportować kontenery LT o długości 45 stóp.



Transport kontenerów LT 45 ft

- Z tylną platformą na poziomie R4 i przednią platformą na poziomie F1, może nielegalnie przewozić 45-stopowe kontenery ST rozsuwając rozsuwane zderzaki.



Transport kontenera 45 t STdd

3.17.3. Podwozie kontenerowe rozsuwane z pośrodku i z tyłu

OPojazd z podwoziem kontenerowym z rozsuwem pośrodku i z tyłu;

- Bez rozsuwania platform może przewozić kontenery 20-stopowe.



Przewożenie kontenera 20 ft z tyłu

- Środkową platformę można rozsuwać do poziomu M2, aby przewozić w środku kontener o długości 20 stóp.



Przewożenie kontenera 20 ft na środku

- Platforma środkowa może być rozsuwana do poziomu M3, a platforma tylna do poziomu R2, aby przewozić kontenery 2x20 stóp.




Transport kontenera 2x20 stóp

- Gdy ładunek jest mniejszy niż 28 ton, platforma środkowa może być rozsuwana do poziomu M3, a platforma tylna do poziomu R2, aby przewozić kontenery 40-stopowe.



Transport kontenerów 40 ft

 **Gdy ładunek jest większy niż 28 ton, należy przewozić kontener 40-stopowy z platformą środkową na poziomie M2 i platformą tylną na poziomie R3! Może to spowodować uszkodzenie podwozia i wypadek!**

- Gdy ładunek jest większy niż 28 ton, środkowa platforma może być rozsuwana do poziomu M2, a tylna platforma do poziomu R3, aby przewozić kontener 40-stopowy



Transport kontenera 40 ft

- Platforma środkowa może być rozsuwana do poziomu M4, a platforma tylna do poziomu R6, aby przewozić kontenery 45 stóp.

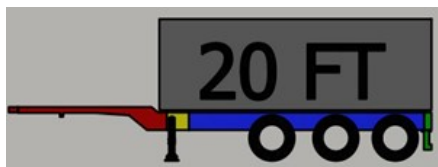


Transport kontenerów 45 ft

3.17.4. Podwozie kontenera rozsuwane przed-środek-tył

Podwozie kontenerowe z rozsuwanymi platformami przednią, środkową i tylną;

- Może przewozić kontenery 20-stopowe bez rozsuwania platform.



Transport kontenerów 20 ft

- Środkowa platforma może być przedłużona do poziomu M2 i może przewozić 20-stopowy kontener w

środku. Przednia i tylna platforma są zamknięte.



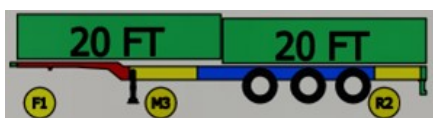
Przewożenie kontenera 20 ft na środku

- Platformy nie są przedłużone i mogą przewozić kontenery 30-stopowe na gęściej szyl.



Transport kontenerów 30-stopowych

- Środkowa platforma może być przedłużona do poziomu M3, a tylna do poziomu R2, aby przewozić kontenery 2x20 stóp. Przednia platforma jest zamknięta.



Transport kontenerów 2x20 ft

- Środkowa platforma może być przedłużona do poziomu M3, a tylna do poziomu R2, aby przewozić kontenery o długości 40 stóp. Przednia platforma jest zamknięta.



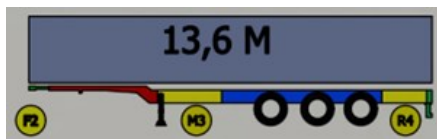
Transport kontenerów 40 ft

- Platforma środkowa może być przedłużona do poziomu M4, a platforma tylna do poziomu R6, aby przewozić kontenery ST o długości 45 stóp. Platforma przednia jest zamknięta.



Transport kontenerów ST o długości 45 stop

- Platforma przednia może zostać przedłużona do poziomu F2, platforma środkowa do poziomu M3, a platforma tylna do poziomu R4 i może przewozić kontenery o długości 13,6 m.



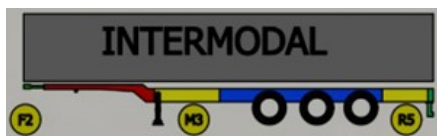
Transport kontenerów 13,6 m

- Przednia platforma może być przedłużona do poziomu F3, środkowa do poziomu M3, a tylna do poziomu R4, aby przewozić kontenery 45-stopowe LT.



Transport kontenerów LT 45-stopowych

- Platforma przednia może być przedłużona do poziomu F2, platforma środkowa do poziomu M3, platforma tylna do poziomu R5 w celu przewozu kontenerów Intermodalnych.

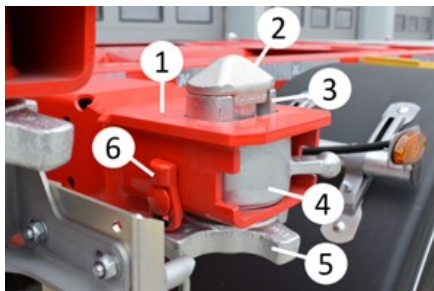


Transport kontenerów Intermodalnych

3.18. Zamki do Kontenerów

Zamki kontenerowe służą do zabezpieczenia kontenerów na pojeździe. Pojazdy z podwoziem kontenerowym mają różne zamki kontenerowe w zależności od kontenerów.

Ogólnie rzecz biorąc, części zamka są :



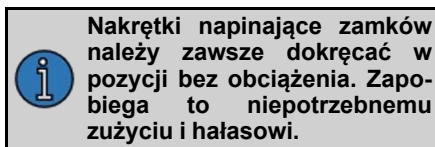
Sekcje zamków kontenerowych.

- Nadwozie
- Sworzeń obrotowy (w pozycji załadunku)
- Tuleja prowadząca (z rowkiem prowadzącym)
- Tuleja rowkowa, z uchwytem
- Nakrętka napinająca
- Suwak bezpieczeństwa (w pozycji bezpieczeństwa)

Rodzaje Zamków Kontenerowych:

- Zamki Przednie na Gęsiej Szyi
- Zamki z Regulacją Wysokości
- Zamki Opuszczane

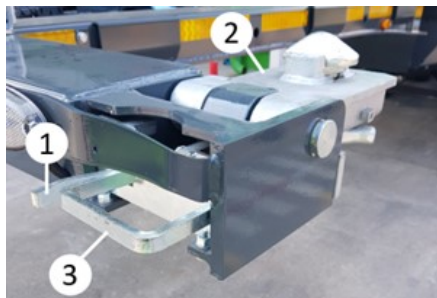
Zamki kontenerowe występują w pojazdach zawsze parami. W zależności od typu kontenera, położenie blokad jest różne.



3.18.1. Zamki przednie na gęsiej szyi

3.18.1.1. Blokada przednia składana na gęsiej szyi

Zapewnia zablokowanie pojemnika w obszarze gęsiej szyi.



Zamek przedni na gęsiej szyi

Części zamka przedniego na gęsiej szyi:

- 1- Szekla zamka
- 2- Zamek kontenera
- 3- Ramię sworznia



Pozycja zamka przedniego na gęsiej szyi

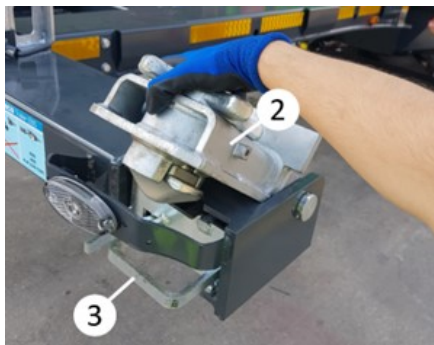
Działanie zamka:

- Nacisnąć zatrzask blokujący (1) i pociągnąć dźwignię sworznia (3).



Nacisnąć zatrzask blokujący i pociągnąć dźwignię

- Zdjąć blokadę (2).

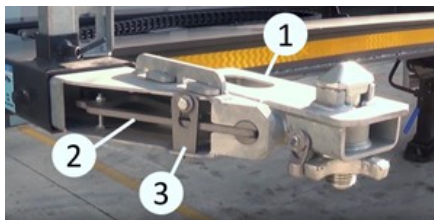


Zdejmowanie blokady

- Wcisnąć dźwignię sworznia (3).

3.18.1.2. Zamek przedni zdejmowany w części gęsiej szyi

Zapewnia blokadę kontenera w obszarze gęsiej szyi. Mechanizm blokujący kontener jest zdejmowany.



Części zamka przedniego zdejmowanego na gęsiej szyi:

- 1- Mechanizm blokujący pojemnik
- 2- Dźwignia blokująca
- 3- Sworzeń zabezpieczający

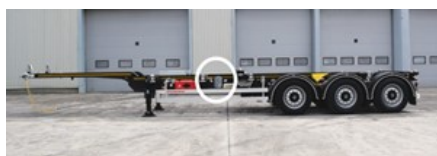


Zamek przedni zdejmowany na gęsiej szyi

Istnieje szczelina magazynowa, w której można przechowywać mechanizm zamka kontenera.



Szczelina do przechowywania zamka kontenera



Położenie szczeliny do przechowywania

Działanie zamka przedniego zdejmowanego na gęsiej szyi:

1. Zdjąć zawleczkę zabezpieczającą, obracając ją w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara.



Podniesienie zawleczki bezpieczeństwa

2. Pociągnąć dźwignię blokady.



Pociągnąć dźwignię blokady.

3. Wyjąć mechanizm blokujący kontenera.



Zdjąć blokadę kontenera.

4. Włożyć mechanizm blokujący pojemnik do szczeliny do przechowywania. Następnie obrócić go w sposób pokazany na rysunku.



Blokada kontenera szczelina do przechowywania



Wkładanie blokady kontenera do szczeliny do przechowywania



Wkładanie zawlecжки zabezpieczającej szczelinę do przechowywania



Obracanie mechanizmu zamykającego kontenera

5. Włożyć zawleczkę zabezpieczającą szczelinę do przechowywania.



Widok blokady kontenera włożonej w szczelinę do przechowywania.

6. Zamknąć dźwignię blokującą i włożyć zawleczkę bezpieczeństwa.



Zabezpieczenie dźwigni zamykającej

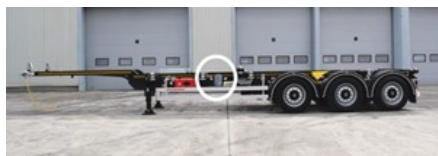
3.18.2. Zamki z regulacją wysokości

3.18.2.1. Centralna blokada składania

Używany do załadunku kontenerów 2x20 stóp.



Centralna blokada składania



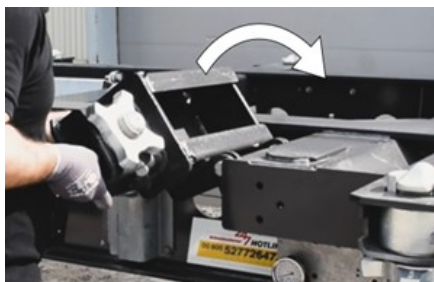
Położenie środkowej blokady składania

Działanie **środkowej** **blokady**
składania:

- Podnieść zamek.



Obniżona wersja zamka



Podnoszenie zamka

- Umieścić zamek na górnej powierzchni.



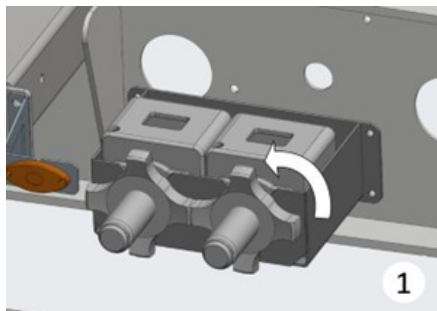
Montaż zamka na powierzchni górnej

- Sprawdź, czy zamek zatrzasnął się w szczelinie.

3.18.2.2. Klin blokujący do modernizacji

Do załadunku kontenerów bez tunelu.

- Poluzować dźwignię zaciskową wysokiego zamka w szafie magazynowej klina blokującego i zwolnić zamek (1).

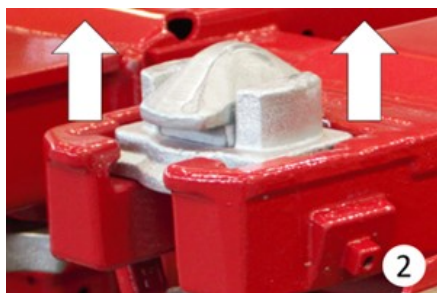


Poluzowanie zamka



Umieszczenie szafy magazynowej klina zamykającego

- Z pojazdu poluzować dźwignię zaciskową zamka niskiego i zdjąć zamek (2).




Zdejmowanie zamka

- Włożyć wysoki zamek do szczeliny zamka (3).

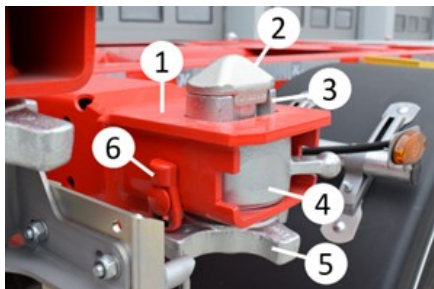


Wkładanie wysokiego zamka w szczelinę zamka

 **Dokręć zamek za pomocą dźwigni zaciskowej, gdy wysokie zamki są umieszczone w szafce.**

3.18.3. Opuszczane zamki kontenerowe

3.18.3.1. Opuszczany zamek kontenerowy z nakrętką



Sekcje zamków kontenerowych

1. korpus
2. sworzeń obrotowy (w pozycji załadunku)
3. tuleja prowadząca (z rowkiem prowadzącym)
4. tuleja prowadząca, z uchwytem
5. nakrętka napinająca
6. suwak zabezpieczający (w pozycji zabezpieczającej)

Pozycja załadunku (A):

W pozycji załadunku, sworzeń obrotowy zatrzymuje się równoległe do kierunku jazdy i ociera się o tuleję prowadzącą.

W niektórych warunkach załadunku, na kontenerze może nie być szczeliny zamka odpowiadającej zamkowi na przyczepie. W takim przypadku zamki, które nie mogą być użyte, muszą być opuszczone. Opuszczany zamek można opuścić do niższej pozycji.



Pozycja załadunku

Neutralna pozycja jazdy (B):

W pozycji jazdy sworzeń obrotowy jest włożony w tuleję prowadzącą.

W pozycji spoczynkowej nakrętka napinająca jest dokręcona, aby zapobiec niepotrzebnym hałasom i zużyciu na skutek wibracji.



Neutralna pozycja jazdy

Opuszczanie blokady (z pozycji jazdy)

- Obrócić ryglę bezpieczeństwa o 90° do pozycji poziomej. Ponownie wyciągnąć zasuwę tak, aby pozostała w pozycji zwolnionej.



Obrót rygla bezpieczeństwa o 90°

- Poluzować nakrętkę napinającą (na tyle, aby przy podnoszeniu sworzeń obrotowych mogli wystawać ponad tuleję rowkową).



Poluzowanie nakrętki napinającej

- Zdejmij nakrętkę napinającą.



Zdejmowanie nakrętki napinającej

- Przekręć sworznię obrotowy o 90° do pozycji załadunku.



Powrót do pozycji załadunku

- Przesuń dźwignię (2) tulei rowkowej z prawej na lewą stronę. Po zwolnieniu nakrętki napinającej zamek znajduje się w pozycji opuszczonej.



Przesunięcie dźwigni tulei rowkowej w lewo

Przechodzenie do pozycji blokady (z pozycji załadunku)

- Obrócić śrubę zabezpieczającą o 90° do pozycji poziomej. Ponownie wyciągnąć suwak na zewnątrz, tak aby pozostał w pozycji zwolnionej.



Obrócenie śruby zabezpieczającej o 90

- Popchnąć dźwignię (1) tulei rowkowej w prawo. Poluzować nakrętkę napinającą i przesunąć ją od dołu do góry, aż główka sworznia obrotowego będzie wystawać z tulei prowadzącej.



Zdejmowanie nakrętki napinającej

- Obrócić sworzeń obrotowy o 90° tak, aby główka sworznia mogła wejść poprzecznie do rowka prowadzącego.



Powrót do pozycji blokującej

- Opuścić nakrętkę napinającą tak, aby główka sworznia obrotowego spoczywała na płycie dolnej wykładziny narożnej zbiornika w poprzecznym rowku prowadzącym.



Opuszczanie nakrętki napinającej

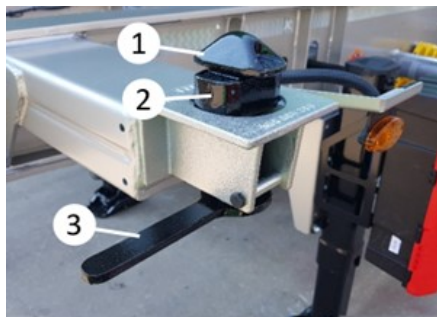
- Dokręcić ręcznie nakrętkę napinającą, a następnie dokręcić kluczem. Wcisnąć śrubę zabezpieczającą i obrócić ją o 90° do pozycji pionowej. Pociągnąć prowadnicę w dół.



Pozycja zablokowana

3.18.3.2. Zamek kontenerowy z opuszczaną dźwignią

Przesunięcie dźwigni blokady powoduje przełączenie między pozycją ładowania a pozycją blokady.



Dźwignia opuszczana Zamek kontenerowy

Sekcje zamka stałego:

- 1- Trzpień zamka
- 2- Korpus zamka
- 3- Dźwignia przesuwu zamka

Działanie dźwigni opuszczającej zamek kontenera:

- Blokada pojemnika jest podnoszona do góry za uchwyt.



Podniesienie zamka kontenera

- Przełączanie między pozycją załadunku a pozycją zamknięcia poprzez uchwycenie i obrócenie dźwigni przesuwu.



Przekręcanie zamka zbiornika

3.19. Podwozie kontenerowe z nośnikiem cysterny

Pojazdy z podwoziem kontenerowym z nośnikiem cysterny zapewniają łatwą operację rozładunku z przyjaznym dla użytkownika basenem, bocznym przejściem i nośnikami węży, umożliwiając transport różnych typów kontenerów zbiornikowych.

Istnieją typy nośników kontenerów cystern o długości 20 i 30 stóp:

3.19.1. Typy kontenerów zbiornikowych

3.19.1.1. Transporter kontenerów-cystern 20 stóp

Oprócz kontenerów zbiornikowych 20 ft można transportować kontenery 23 i 27 stóp, które mają taki sam korpus przyłączeniowy jak kontener zbiornikowy 20 stóp.

3.19.1.2. Transporter kontenerów zbiornikowych 30-stopowych

Może przewozić kontenery zbiornikowe 20 -, 23-, 25-, 27- i 30-stopowe.

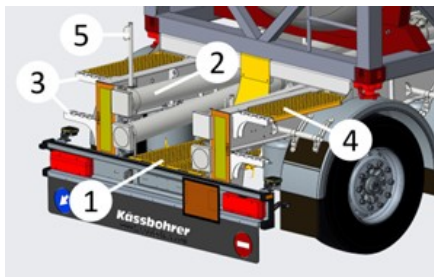
3.19.2. Przewoźnik kontenerów-cystern Obszar tylny



Transporter kontenerów-cystern



Transporter cystern - sekcje tylne



Transporter cystern - sekcje tylnej części

1- Obszar basenu

Jest to zbiornik, w którym gromadzi się ciecz wylana ze zbiornika. Możliwy jest również dostęp do zbiornika poprzez wejście na niego.

2- Transporter węży

Zapewnia transport węży używanych przy opróżnianiu zbiornika.

3- Drabina

Umożliwia wejście na chodnik dla pieszych. Twój pojazd może mieć również stopnie zamiast drabin.

4- Chodnik

Jest to sposób na dotarcie do zbiornika.

5- Laska

Pozwala na bezpieczniejsze wchodzenie po schodach poprzez trzymanie się podczas wchodzenia na nie.

4. PROWADZENIE POJAZDU

4.1. Kontrole przed jazdą

- Należy sprawdzić czy w pojeździe znajdują się wszystkie niezbędne dokumenty,
- Niezbędne regulacje i zgodność stanu instalacji,
- Pojazd jest prawidłowo podłączony i zabezpieczony do holownika
- Wszystkie połączenia pneumatyczne i elektryczne pomiędzy pojazdem a holownikiem zostały wykonane zgodnie z wymogami, a system EBS jest sprawny,
- Wszystkie elementy naczepy (kliny, bariery rowerowe, drabiny itp.) są na swoim miejscu i odpowiednio zamknięte lub zabezpieczone,
- Czy obciążenia są prawidłowo rozłożone, aby zapobiec przemieszczaniu się podczas jazdy,
- Masa ładunku mieści się w dopuszczalnych granicach,
- Czy przestrzegane są przepisy kraju, w którym się znajdujesz,
- Czy system oświetlenia i sygnalizacji jest w pełni sprawny,
- Ciśnienie powietrza w oponach jest na wymaganym poziomie,
- Sprawdzić, czy hamulec postojowy naczepy jest zwolniony.

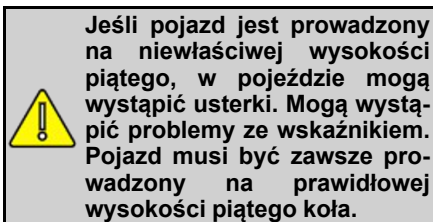
4.2. Podłączanie i odłączanie naczepy do holownika

Wykonaj poniższe kroki, aby podłączyć naczepę do holownika:

- Sprawdź, czy sworzeń królewski i połączenia są prawidłowe. Upewnij się, że piąte koło, płyta łącznika górnego i sworzeń królewski mają wystarczającą ilość smaru, wolnego od

kurzu i brudu, aby zapewnić nieuszkodzone połączenie.

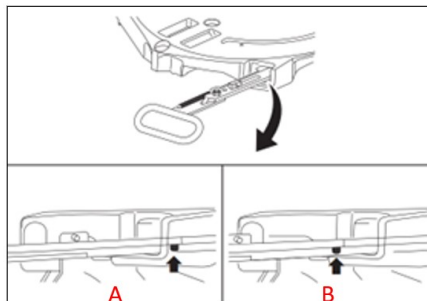
- Obniżyć wysokość miecha tylnego zawieszenia samochodu holowniczego na tyle, aby wejść w obszar sworznia królewskiego naczepy.
- Ustawić system blokady piątego koła na wózku holowniczym w pozycji "On".
- Wyregulować wysokość naczepy tak, aby holownik mógł wjechać. Wysokość naczepy można regulować za pomocą mechanicznej stopy. Uniemożliwić ruch naczepy poprzez użycie hamulca postojowego. Dla bezpieczeństwa założyć kliny za koła.
- Przesunąć wózek holowniczy powoli do tyłu w linii z naczepą, aż piąte koło dotknie górnej płyty łączącej naczepy. Piąte koło gładko prześlizgnie się pod górną płytą łączącą, wejdzie między uchwyty sworznia królewskiego i zablokuje się samoczynnie pod wpływem siły uderzenia.
- Podnieść mechaniczne nogi naczepy do góry i umieścić ramię w swoim gnieździe.
- Wykonaj połączenia powietrzne i elektryczne zgodnie z opisem w instrukcji i sprawdź, czy wszystkie funkcje działają prawidłowo.
- Jeśli pojazd jest wyposażony w hamulec postojowy, zwolnić hamulec postojowy.



Wykonać poniższe kroki, aby odłączyć naczepę od holownika:

- Jeśli pojazd jest wyposażony w miech hamulca awaryjnego, włącz hamulec postojowy po sprawdzeniu temperatury bębna hamulcowego. Nigdy nie włączaj hamulca postojowego, gdy bębny są bardzo gorące (bęben może pęknąć).
- Jeśli pojazd posiada hamulec postojowy, włóż kliny przed koła. Zaciągnij hamulec postojowy.
- Odłączyć przewody pneumatyczne hamulca, hamulec zostanie uruchomiony automatycznie. Rozłączyć połączenia elektryczne naczepy.
- Opuścić mechaniczne stopy naczepy (użyć dużej prędkości). Ustawić mechaniczny podnośnik nożny w pozycji niskiej prędkości, aby podnieść naczepę, gdy mechaniczne stopy lub koła dotkną podłoża.
- Odblokować blokadę koła. Oddzielić wózek holowniczy od naczepy o 500 mm, przesuując go powoli do przodu. Wyjechać pod naczepę, obniżając poziom miecha tylnego zawieszenia wózka holowniczego.

Spróbuj powoli przejechać wózkiem holowniczym do przodu, aby upewnić się, że sworzeń królewski jest prawidłowo zablokowany. Jeśli wózek holowniczy jest zmuszony do ruchu, połączenie zostało wykonane. Należy również przeprowadzić kontrolę wzrokową, aby upewnić się, że to połączenie zostało wykonane prawidłowo.



System blokady piątego koła(A: Zamknięta / B: Otwarta)

4.3. Kwestie, które należy wziąć pod uwagę podczas parkowania i zatrzymywania się

- Niezamierzone ruchy naczepy, niestabilne zatrzymanie i nieodpowiednie zabezpieczenie w nocy mogą być przyczyną poważnych wypadków i obrażeń.
- Podczas zatrzymywania się należy zaciągnąć hamulec postojowy. Dodatkowo należy umieścić kliny na kołach.
- Jeśli parkujesz pojazd w strefie ruchu publicznego, musisz go oznaczyć zgodnie z przepisami prawa.

4.4. Ważne względy techniczne

4.4.1. Gaśnica

Co roku zleć okresową kontrolę gaśnic i w razie potrzeby uzupełnij je. Jeśli użyjesz gaśnicy, natychmiast ją napełnij.

Środki ostrożności w przypadku pożaru:

Niektóre elementy uszczelniające mogą podczas spalania wydzielać gazy, w połączeniu z wodą gazy te mogą stać się żrącymi kwasami, dlatego nie należy dotykać kałuż wody gaśniczej bez rękawic ochronnych na rękach.



Szafka na gaśnicę

4.4.2. Kliny do kół

Podczas postoju należy trzymać kliny pod koła i podkładać je pod koła. Nie zapomnij o klinach na podłodze.



Kliny do kół

4.4.3. Zmiany dokonywane w naczepach

Wszelkie modyfikacje/naprawy wykonane w naczepie poza autoryzowanym serwisem mogą wyłączyć pojazd z zakresu gwarancji.

4.4.4. Wyciek powietrza

Jeśli po zatrzymaniu silnika ciśnienie powietrza w cylindrach powietrznych nagle spada, wskazuje to na nieszczelność w układzie sprężonego powietrza. W takim przypadku należy udać się do najbliższego punktu serwisowego. Wyciek powietrza wpływa nie tylko na bezpieczeństwo układu hamulcowego, ale również niekorzystnie wpływa na nośność miechów.

4.4.5. Uwagi dotyczące środowiska

Zanieczyszczenia we wszystkich swoich formach stanowią zagrożenie dla środowiska. Aby zminimalizować zanieczyszczenie środowiska, należy starannie zbierać materiały odpadowe i utylizować je zgodnie z przepisami obowiązującymi w danym kraju.

ŚRODOWISKO- Nieprawidłowa utylizacja baterii może spowodować szkody dla środowiska i zdrowia ludzi. W przypadku konieczności utylizacji baterii należy postępować zgodnie z wymogami lokalnych przepisów. Jeśli nie wiesz jak go zutylizować, zanieś go do najbardziej odpowiedniego punktu serwisowego. Symbol na baterii wskazuje, że tego produktu nie wolno wyrzucać do śmieci.



ZDROWIE I BEZPIECZEŃSTWO W MIEJSCU PRACY-

- Należy trzymać iskry i ogień z dala od akumulatora. Bateria emituje wybuchowy gaz, który może spowodować eksplozję.
- Podczas prac przy akumulatorze należy nosić ochronę oczu i gumowe rękawice, w przeciwnym razie elektrolyt z akumulatora może spowodować oparzenia i utratę wzroku.

- W żadnym wypadku nie należy pozwalać dzieciom na manipulowanie baterią. Należy upewnić się, że wszystkie osoby mające do czynienia z akumulatorem są zaznajomione z jego właściwym użytkowaniem i zagrożeniami.
- Należy bardzo uważać na elektrolit akumulatora, ponieważ zawiera on rozcieńczony kwas siarkowy. Kontakt ze skórą i oczami może spowodować oparzenia lub utratę wzroku.
- Przed przystąpieniem do prac przy akumulatorze należy dokładnie przeczytać i zrozumieć niniejszą instrukcję. Nieprzestrzeganie instrukcji może spowodować obrażenia ciała i uszkodzenie pojazdu.
- Nie należy używać baterii, jeśli poziom elektrolitu jest na lub poniżej zalecanego poziomu. Używanie baterii z niskim poziomem elektrolitu może spowodować wybuch i poważne obrażenia.

Jeśli w pojeździe znajduje się olej odpadowy oraz materiały mające kontakt z olejem odpadowym, należy przestrzegać następujących ostrzeżeń.

Podczas utylizacji produktów/odpadów, takich jak zużyty olej, olej hydrauliczny itp. nie należy odprowadzać ich do kanalizacji, ścieku, na wysypiska lub do gleby. Jest to niezgodne z ustawodawstwem wszystkich krajów.

Zasada ta dotyczy również oleju, pustych pojemników mających kontakt z materiałami chemicznymi, odpadów ze ścierek do sprzątania. Odpady te należy przekazać do utylizacji odpowiednim władzom lub najwłaściwшему ośrodkowi serwisowemu.

Jeśli Twoja opona osiągnęła koniec okresu użytkowania;

Oponę wycofaną z eksploatacji należy zutylizować zgodnie z przepisami. W tym celu należy oddać zużytą oponę do

odpowiednich urzędów lub właściwych punktów serwisowych.

Jeśli przewożysz w swoim pojeździe niebezpieczne substancje chemiczne;

W razie wypadku lub awarii, które mogą wystąpić podczas transportu, należy postępować zgodnie z instrukcją pisemną dotyczącą przepisów ADR.

Z punktu widzenia cyklu życia naczepy, ważne jest, aby recykling pojazdu wycofanego z eksploatacji odbywał się w sposób przyjazny dla środowiska. Dużą część naczepy składa się z materiałów nadających się do recyklingu. W celu recyklingu naczepek wycofanych z eksploatacji należy skontaktować się z uprawnioną firmą i odpowiednim centrum serwisowym.

4.5. Czyszczenie pojazdu

Przed przystąpieniem do czyszczenia pojazdu należy sprawdzić szczelność piasty i podnośnika osi. Mogą one nie być widoczne po zakończeniu procesu czyszczenia. Podczas mycia wodą pod ciśnieniem należy zwrócić szczególną uwagę na następujące kwestie:

- Podczas mycia wodą pod ciśnieniem nie kierować dyszy węża bezpośrednio na uszczelki.
- Nie dopuścić, aby woda pod ciśnieniem dostała się na elementy i połączenia elektryczne pojazdu.
- W celu uniknięcia uszkodzenia logo i lakieru pojazdu, pojazd można myć trzymając myjkę ciśnieniową o maksymalnym ciśnieniu 240 barów w minimalnej odległości 1 m i pod maksymalnym kątem 45 stopni.
- Po oczyszczeniu pojazdu dokładnie nasmarować punkty smarowania za pomocą smarownicy. Jest to ważne, aby zapobiec przedostawaniu się brudu i wilgoci do różnych punktów pojazdu.
- Po każdym powrocie oczyścić wnętrze i zewnętrzną część pojazdu.



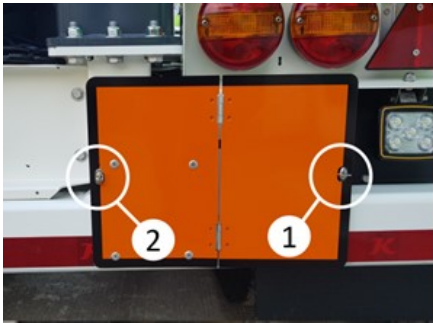
W pracach porządkowych nie należy stosować płynów

łatwopalnych ani substancji toksycznych.

5. ROZWIĄZANIA TRANSPORTOWE

5.1. Transport towarów niebezpiecznych (ADR)

Pojazdy przewożące towary niebezpieczne muszą mieć tę tablicę w pozycji otwartej podczas jazdy. Tabliczka ta znajduje się zazwyczaj z tyłu pojazdu, ale jej dokładne umiejscowienie może być różne w zależności od konstrukcji pojazdu. Pojazdy homologowane zgodnie z przepisami ADR muszą posiadać tabliczkę znamionową ADR.



Pozycja otwarta tablicy ADR i zatrzasków



Wersja zamknięta tablicy ADR

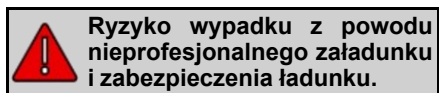
Otwieranie tabliczki: Obrócić zatrzask (1) o 90° zgodnie lub przeciwnie do ruchu wskazówek zegara, aby otworzyć zamkniętą tablicę na boki w kierunku strzałki (+), przymocować otwartą klapę tablicy do zatrzasku (2) po drugiej stronie i zabezpieczyć w taki sam sposób jak przy otwieraniu.



W zależności od konstrukcji pojazdu i opcji, materiały niebezpieczne, które można przewozić w pojeździe, różnią się. Z tego powodu należy upewnić się, że przewożone są ładunki odpowiednie do przepisów i typu pojazdu.

6. ZAŁADUNEK I ZABEZPIECZENIE ŁADUNKU

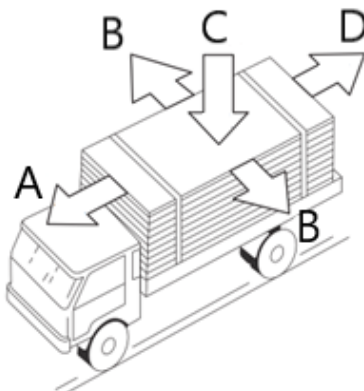
6.1. Instrukcje bezpieczeństwa



- Należy upewnić się że ładunek został właściwie rozmieszczony zgodnie ze wszystkimi przepisami, zasadami i regulacjami. Podczas załadunku należy przestrzegać granic załadunku, masy całkowitej i nośności osi oraz nie ładować więcej niż granice obciążenia podwozia pojazdu i górnej płyty mocującej podane w instrukcji obsługi pojazdu oraz na tabliczce znamionowej/naklejce. W szczególności należy ładować zgodnie z przepisami kraju przeznaczenia.
- Umieść ładunki jak najbliżej podłogi przedziału ładunkowego. Środek ciężkości ładunku musi zawsze znajdować się na osi środkowej pojazdu. Przestrzegaj wszystkich krajowych/międzynarodowych przepisów, zasad i regulacji dotyczących bezpieczeństwa załadunku.
- Przy projektowaniu wszystkich pojazdów, z wyjątkiem niektórych pojazdów specjalnych, przyjmuje się, że obciążenie będzie rozłożone równomiernie i jednolicie na powierzchni transportowej i dokonuje się odpowiednich obliczeń. Dlatego też ładunek do maksymalnej nośności Państwa pojazdu musi być rozłożony na użyteczną powierzchnię nośną w taki sposób, aby na powierzchni jednostkowej przypadły równe ciężary. Gdy mają być przewożone ładunki punktowe, pod ładunek należy podłożyć sztywną platformę dystrybucyjną, która zrzuci na jednostkową powierzchnię naczepty tyle, ile wynosi jej ładowność.
- Podczas załadunku za pomocą dźwigu lub wózka widłowego należy

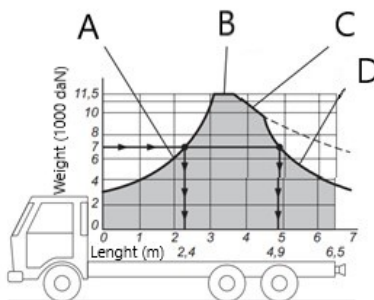
upewnić się, że pod i wokół ładunku nie ma nikogo.

- Podczas załadunku nie należy przekraczać maksymalnej dopuszczalnej wysokości. Załadunek w ramach określonego limitu załadunku pozwoli uniknąć wypadków drogowych.
- Niebezpieczne i zabronione jest zabezpieczanie ładunku na podłodze pojazdu za pomocą innych urządzeń niż dopuszczone do użytku.



Sily działające

- A - Siła hamowania
- B - Siły odśrodkowe
- C - Statyczna siła ciężaru
- D - Siła rampy / wzgórza



Rozkład obciążenia

A - Dopuszczalne obciążenie osi przedniej

B - Maksymalna dopuszczalna masa ładunku

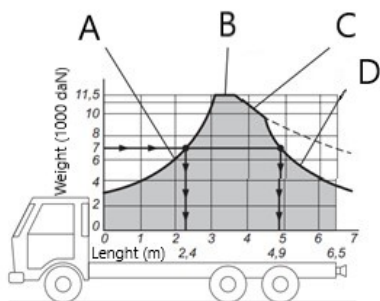
C - Dopuszczalne obciążenie osi tylnej

D - Limit zmiany charakterystyki jazdy

6.1.1. Zabezpieczenie ładunku

Międzynarodowe przepisy drogowe określają maksymalną ilość ładunku, jaką mogą przewozić holowniki, samochody ciężarowe, naczepy, przyczepy i lawety oraz sposób i sposób zabezpieczenia tych ładunków w zależności od ich tonażu i wielkości.

Na przykład; rozkład ilości ładunku, jaki może przewieźć na osi samochód ciężarowy 6x2 w zależności od odległości poziomej i pionowej od środka ciężkości pojazdu podano poniżej.



Rozkład ładunku

A - Dopuszczalne obciążenie osi przedniej

B - Maksymalna dopuszczalna masa ładunku

C - Dopuszczalne obciążenie osi tylnej

D - Limit zmiany charakterystyki jazdy

6.2. Rozkład obciążenia i limity obciążenia zespołu holownik - naczepa

- Należy upewnić się że ładunek został właściwie rozmieszczony

zgodnie ze wszystkimi przepisami, zasadami i regulacjami.

- Przy załadunku należy wziąć pod uwagę limity załadunku, masę całkowitą i nośność osi.
- Upewnij się, że ładujesz zgodnie z zasadami i przepisami wszystkich krajów, w których będziesz korzystać z pojazdu.

Obciążenia osi* zespołu wózek holowniczy / naczepa mogą zmieniać się w szerokim zakresie w zależności od różnych warunków obciążenia. Przestrzegaj dopuszczalnych obciążeń osi podanych w instrukcji obsługi lub w instrukcji producenta osi.

W razie wątpliwości należy sprawdzić nacisk osi na odpowiedniej wadze.

***Obciążenie osi:** Obciążenie przenoszone na drogę przez oś lub grupę osi.

6.3. Obręcz mocująca RO-RO


Obręcze mocujące RO-RO służą do zabezpieczenia pojazdu na statku podczas operacji promowych. Na pojeździe można stosować zarówno ruchome, jak i stałe (spawane) obręcze mocujące RO-RO. Oba typy służą do tego samego celu.



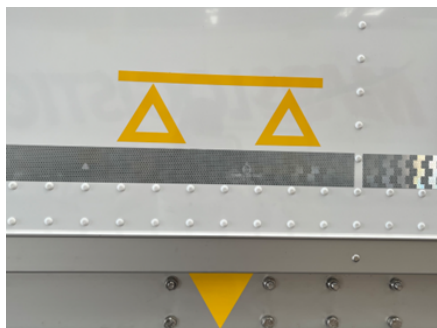
Obręcz mocująca RO-RO




Obręcz mocująca typu stałego RO-R

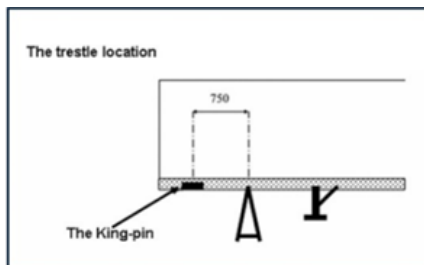
 **Zabrania się używania obręczy ro-ro do podnoszenia pojazdu**

Ponadto w obszarze sworznia królewskiego należy umieścić podpory umożliwiające transport promu bez pomocy holownika. Miejsce umieszczenia wsporników można oznaczyć za pomocą etykiet, które należy umieścić w obszarze szyi wielbłąda.



Etykieta nogi podporowej

 Twój pojazd mógł zostać wyprodukowany z myślą o operacjach promowych. W takim przypadku transport promowy musi odbywać się zgodnie z normą ISO 9367.



Stojak promowy i obręcz mocująca RO-RO

6.4. Załadunek kontenerów

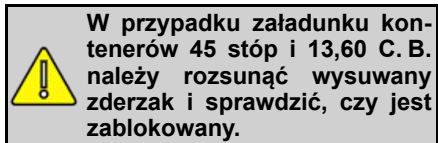
6.4.1. Załadunek kontenera 20 stóp

- Pojedynczy kontener 20-stopowy może być przewożony tylko na środku lub przyległe do tyłu z wsuniętą częścią wysuwaną.
- Jeśli 2 szt. kontenerów 20 ft mają być załadowane, gdy naczepa nie jest połączona z pojazdem ciągnącym, kontener przedni musi być umieszczony jako pierwszy.
- Jeżeli 2 szt. kontenerów 20 ft mają być podniesione, gdy naczepa nie jest połączona z pojazdem ciągnącym, to najpierw należy podnieść kontener tylny.
- Jeśli podniosłeś jeden pojemnik i nadal chcesz kontynuować jazdę z drugim pojemnikiem, pozostały

pojemnik na przyczepie musi zostać przesunięty do pozycji opisanej w punkcie pierwszym.

- W przypadku umieszczania/podnoszenia kontenera 2x20 stóp z naczepą dołączoną do pojazdu ciągnącego, można najpierw załadować żądany kontener. Nie ma potrzeby przestrzegania określonej kolejności w kontenerach.

6.4.2. Załadunek kontenera 45 stóp



6.5. Stopnie załadunku

1. Zaparkuj pojazd na twardej powierzchni.
2. Zaciągnąć hamulec postojowy.
3. W razie potrzeby rozłożyć wsporniki.
4. Opuścić przednie nogi mechaniczne, obniżając zawieszenie ciągnika.
5. Ze względu na różne pozycje załadunku naczepy, obciążenia osi mogą być różne. Przestrzegać dopuszczalnych obciążeń osi podanych w dokumentach urzędowych naczepy i pojazdu ciągnącego.

6. W razie wątpliwości sprawdzić obciążenie osi za pomocą odpowiedniego urządzenia do pomiaru masy.

7. W razie potrzeby rozłożyć poduszki oporowe.

8. Podjąć decyzję, czy rozsuwać pojazd.

9. Wyregulować blokady kontenerów odpowiednio do ładowanego kontenera. Usunąć blokady uniemożliwiające załadunek zgodnie ze specyfikacją blokad opisaną w rozdziale "blokady kontenerów".

10. Przesunąć zamki, które mają być użyte, do pozycji załadunku.

11. Przeprowadzić proces załadunku zgodnie z zasadami, których należy przestrzegać.

12. Po zakończeniu załadunku obrócić zamki do pozycji zamkniętej i zabezpieczyć bolce zamka na miejscu.

13. Podnieść zawieszenie w naczepie ciągnika.


14. Przesunąć przednie nogi mechaniczne w górne położenie.

15. Zwolnić hamulec postojowy.

16. Ustawić zawieszenie w pozycji do jazdy i przygotować pojazd do jazdy.


7. KONTROLA I KONSERWACJA

7.1. Instrukcje Bezpieczeństwa



Istnieje ryzyko wypadku z powodu niewłaściwej lub nieodpowiedniej konserwacji pojazdu. Przeczytaj uważnie poniższe instrukcje bezpieczeństwa.

- Przestrzegać wszystkich przepisów, zasad i regulacji ruchu drogowego.
- Przestrzegać wszystkich przepisów dotyczących ochrony środowiska. Podczas usuwania pozostałości po eksploatacji, konserwacji i czyszczeniu należy przestrzegać poniższych zasad.
- Konserwacja musi być przeprowadzana przez autoryzowane punkty serwisowe.




Jeżeli lampka ostrzegawcza EBS (Elektroniczny układ hamulcowy) zapali się w pojeździe z jakiegokolwiek powodu, należy natychmiast zaparkować pojazd w odpowiednim miejscu i skontaktować się z najbliższym autoryzowanym warsztatem.

7.2. Podstawowe Zasady

Celem prac konserwacyjnych przy pojeździe jest;

- Utrzymanie stanu eksploatacyjnego naczepy przez cały czas,
- Zapobieganie niespodziewanym awariom i przedłużanie żywotności pojazdu,
- Zapobieganie trwałym uszkodzeniom naczepy,
- Zapewnienie, że naczepa zachowa swoją wartość,
- W przypadku nieuniknionych napraw, skrócenie czasu naprawy.

- Pojazd musi być regularnie czyszczony i utrzymywany w czystości.



Pojazd należy myć dużą ilością wody po operacjach promowych, podczas jazdy po błotnistych lub zasolonych drogach, podczas długiego postoju nad morzem lub w kontakcie z substancjami żrącymi (sól, płyny chemiczne itp.).

7.3. Kontrole do Przeprowadzenia w Momencie Dostawy

- Sprawdź, czy instalacja elektryczna i połączenia oraz wszystkie światła, hamulcowe i sygnalizacyjne są sprawne.
- Sprawdź, czy dokumenty należące do pojazdu znajdują się w pojeździe.
- Nasmarować stół koła i sworzeń królewski.
- Sprawdzić dokręcenie śrub kół.
- Sprawdź, czy stopa mechaniczna działa na obu poziomach prędkości.

7.4. Powłoka Kataforetyczna

Podwozie lub elementy pojazdu mogą być pokryte powłoką kataforetyczną.

Metoda elektropowlekania (kataforezy) to metoda powlekania polegająca na osadzeniu farby na części za pomocą prądu elektrycznego. Powlekane są najbardziej skomplikowane części i montowane produkty, które wymagają wysokiego poziomu wykonania pod względem jakości lakieru.



Wszelkie uszkodzenia powierzchni pokrytych katalforezą muszą być niezwłocznie naprawione przez Autoryzowany Serwis.

7.5. Powłoka galwanizowana

Podwozie lub elementy pojazdu mogą być ocynkowane.

Białe plamki na ocynkowanej ogniowo powierzchni nowych pojazdów w miesiącach zimowych są normalne i nie wpływają na jakość ani trwałość powłoki. Powierzchnie ocynkowane można przez pierwsze 3 miesiące myć wodą o maksymalnej temperaturze 50°C.

7.6. Konserwacja okresowa i kontrole

Informacje na temat okresowej konserwacji i kontroli znajdują się w podręczniku gwarancji i konserwacji.

7.7. Rozwiązywanie problemów

7.7.1. Instrukcje Bezpieczeństwa



Ryzyko wypadku z powodu nieprofesjonalnej pracy przy usuwaniu usterek.

Przeczytać następujące wskazówki bezpieczeństwa;

- Przestrzegać wszystkich przepisów, zasad i regulacji, aby uniknąć wypadków.
- Przestrzegać wszystkich zasad dotyczących ochrony środowiska. Usunąć pozostałości po procesie, pomocnicze środki czyszczące i inne pozostałości zgodnie z tymi zasadami
- Prace związane z usuwaniem usterek mogą być wykonywane wyłącznie przez osoby przeszkolone w tym zakresie.
- Przed przystąpieniem do jakichkolwiek prac naprawczych należy zaparkować pojazd na twardej, równej i płaskiej powierzchni oraz upewnić

się, że jest on zabezpieczony przed poślizgiem/ toczeniem się.

- Po zakończeniu naprawy upewnij się, że wszystkie urządzenia ochronne są prawidłowo ustawione i zabezpieczone.
- Stosować tylko oryginalne części zamienne!



Przy niskich temperaturach na ziemi może wystąpić oblodzenie. Podczas spaceru należy zachować ostrożność.



W celu naprawy wadliwie działającego produktu należy postępować zgodnie z instrukcjami określonymi przez producenta tego produktu w instrukcji obsługi.

7.7.2. Wymiana Opon Zapasowych



Nakrętki kół, które nie są prawidłowo dokręcone, poluzują się. Może to być przyczyną wypadków. Dokręć nakrętki kół zgodnie z podanymi wartościami momentu obrotowego. Wartości momentu obrotowego można znaleźć w instrukcji producenta w zakładce "Oś". Sprawdzić dokręcenie nakrętek kół bezpośrednio po każdej zmianie opon.

Demontaż Opony:

- Zaparkuj pojazd w bezpiecznym miejscu, z dala od ruchu ulicznego.
- Zabezpieczyć pojazd klinami pod koła przed poślizgiem lub wywróceniem.
- Zaciągnąć sprężynowy hamulec postojowy, szczegółowe informacje znajdują się w rozdziale "Budowa i użytkowanie naczep".



Podczas wymiany opon należy bezpiecznie zablokować ciągnik holowniczy, aby zapobiec jego spontanicznym lub niezamierzonym ruchom.

- Poluzować nakrętki kół tylko o jeden obrót.
- Umieścić podnośnik pod oś jak najbliżej opony, która ma być wymieniona.
- Unieść oś, aż wymieniana opona przestanie stykać się z podłożem. Odkręcić nakrętki koła.



Zdjąć uszkodzone koło z osi, chwycić koło tylko za prawy i lewy bok, nigdy za górną lub dolną część koła.

Wyjąć oponę zapasową z jej nośnika. Szczegółowe informacje znajdują się w części dotyczącej nośnika opony zapasowej.

Montaż opony zapasowej:

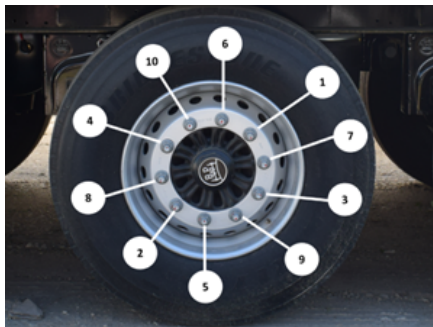
- Ustawić oponę zapasową jak najbliżej piasty.
- Podczas montażu koła lekko nasmarować gwinty nakrętek.
- Umieścić pręt bezpośrednio pod oponą i podważyć szpilki koła w otworach w feldze. Należy uważać, aby podczas tego procesu nie uszkodzić gwintów kołków.
- Włożyć nakrętki mocujące i dokręcić je ręcznie tak mocno, jak to możliwe.
- Dokręć nakrętki za pomocą klucza w kolejności pokazanej na rysunku.
- Opuścić podnośnik i dokręcić nakrętki ług w tej samej kolejności z wymaganym momentem obrotowym. Powtarzaj tę procedurę po pierwszych 80 km i codziennie przez pierwszy tydzień.

- Co tydzień sprawdzać moment dokręcenia nakrętek kół.



Można zapobiec ewentualnym problemom, które mogą pojawić się w przyszłości, sprawdzając w regularnych odstępach czasu wszystkie otwory na obręcze pod kątem owalizacji.

Zbyt mocne dokręcenie nakrętek spowoduje promieniowe odkształcenia wokół otworu, natomiast niedokręcenie spowoduje odkształcenia wokół otworu.



Otwory na śruby kół na felgach



Należy przestrzegać wszystkich instrukcji dotyczących konserwacji, w tym instrukcji producenta części samochodowych, i zawsze przechowywać je w pojeździe.



Producent nie ponosi odpowiedzialności za zużycie i usterki spowodowane nadmiernym obciążeniem lub nieautoryzowanymi modyfikacjami. Wszelkie nieprawidłowości i usterki funkcjonalne w układzie hamulcowym muszą być natychmiast usunięte! Jeździć tylko pojazdami, w których układ hamulcowy działa bez zarzutu.



Kontakt z rozgrzаныmi częściami hamulca może grozić poparzeniem.



Kässbohrer Sales GmbH

Ulm | Im Katzenwinkel 5, 88480 Achstetten, Deutschland | T +49 (0) 7392 96797-0 | F +49 (0) 7392 96797-67

Goch | Siemensstraße 74, 47574 Deutschland | T +49 (0) 2823 9721-0 | F +49 (0) 2823 9721-21 | E info@kaessbohrer.com | www.kaessbohrer.com
info@kaessbohrer.com | spareparts@kaessbohrer.com | aftersales@kaessbohrer.com

Kässbohrer

Ingenuity, since 1893