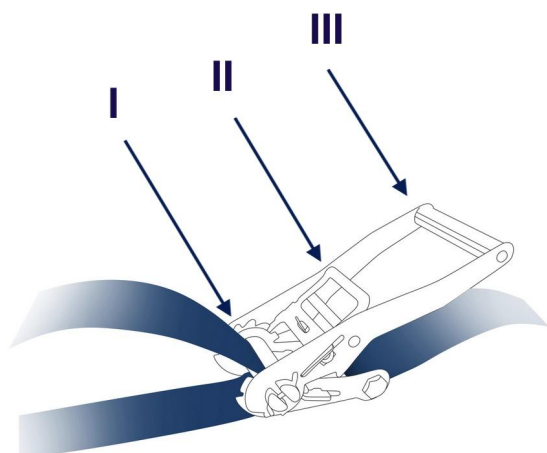


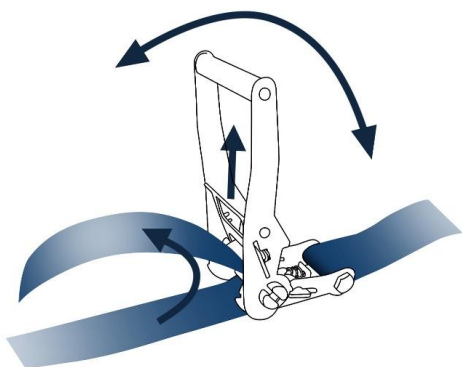
Manual
Handleiding
Handbuch
Manuel
Manual
Instrukcja
Manuale d'uso
Návod
Návod
Használati útmutató



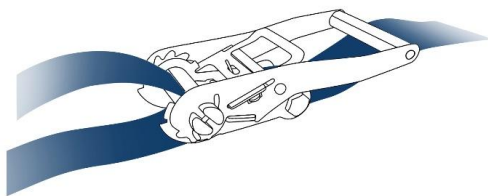
Metaltis BV
Zwaarveld 33
9220 Hamme
Belgium



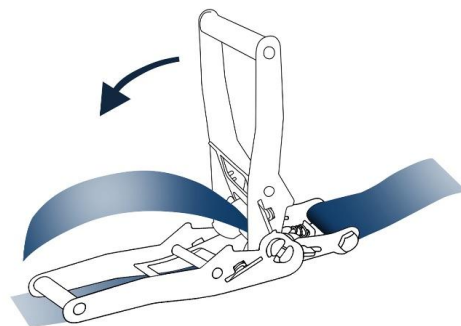
I	II	III
EN: Slot NL: Sleuf DE: Schlitz FR: Fente ES: Ranura PL: Szczelina IT: Fessura CS: Štěrba SK: Štrbina HU: Rés	EN: Release handle NL: Vergrendelplaat DE: Sperrklinke FR: Plaque de verrouillage ES: Placa de liberación PL: Zapadka napinacza IT: Levetta di rilascio CS: Uvolňovací páčka SK: Uvolňovacia páčka HU: Kioldókar	EN: Ratchet handle NL: Ratelhandvat DE: Ratschengriff FR: Poignée du tendeur à cliquet ES: Palanca del tensor PL: Rączka napinacza IT: Leva a cricchetto CS: Rukojeť ráčnového mechanismu SK: Kľučka na ratchet HU: Feszítőkar



A



B



C

ENGLISH

MANUAL*

Instructions for Use

- **Securing the load**: Pass the loose end of the ratchet strap around or over the load. Attach the hooks (if available) to a secure anchor point. Insert the end of the strap from bottom to top through the slot (I) (see illustration A). Tighten the strap by hand. Lift the release handle (II), move the ratchet handle (III) up and down (see illustration A) to further tighten the strap. Then, lock the ratchet again by pushing the ratchet handle (III) all the way down until it clicks into place (see illustration B). The load is now secured!
- **Releasing the strap**: Lift the release handle (II) to unlock the ratchet. Fully open the ratchet handle (III) (see illustration C). You can now easily pull the strap out of the slot (I).
- **Important for roof loads**: The manufacturer's specifications must not be exceeded! Incorrect use of the ratchet strap may result in the cargo not being securely fastened.
- **ATTENTION**: Keep the strap away from sharp edges!

Practical Information for the Use and Maintenance of Lashing Straps

- B1. When selecting and using lashing straps, pay attention to the necessary lashing capacity, as well as the type of load and its usage. The size, shape, and weight of the load determine the right choice of straps, but also consider the intended use, transport environment, and type of load. For stability reasons, at least two lashing straps must be used for tying down, and two pairs of lashing straps for diagonal securing.
- B2. The selected lashing strap must be both strong and long enough for the intended use and must have the correct length for the type of lashing. Always adhere to good cargo securing practices: Plan the attachment and removal of the lashing straps before starting the journey, consider partial unloads during longer journeys, calculate the number of lashing straps in accordance with EN 12195-1: 1995, Only use lashing systems designed for tying down with STF (Specified Tension Force) on the label and check the tension force periodically, especially shortly after the start of the journey.
- B3. Due to different behaviour and elongation under load conditions, different lashing devices (e.g., lashing chains and web lashings) must not be used to secure the same load. When using additional fittings and lashing devices for securing, ensure that they are compatible with the web lashing.
- B4. During use, flat hooks must engage over the complete width of the bearing surface of the hook.
- B5. Opening the web lashing: Before opening, ensure that the cargo remains secure even without additional support and that the unloader is not at risk from falling items. If necessary, attach lifting equipment for further transport to the load beforehand to prevent it from falling or tilting. This also applies if tensioning devices which allow controlled removal are used.
- B6. Before unloading, loosen the lashings so that the cargo is free.
- B7. During loading and unloading, be mindful of any low-hanging overhead lines.
- B8. The materials used in lashing straps have varying resistances to chemical influences. Follow the manufacturer's or supplier's instructions if the lashing straps are likely to be exposed to chemicals. Note that chemical effects can increase with higher temperatures. The resistance of synthetic fibers to chemical effects is summarized as follows: Polyester is resistant to mineral acids but affected by alkalis. Polypropylene is minimally affected by acids and alkalis, making it suitable for applications requiring high chemical resistance (except for some organic solvents). Harmful acid or alkali solutions can become concentrated by evaporation and cause damage. Contaminated lashing straps should be taken out of service immediately, rinsed in cold water, and air-dried.
- B9. Lashing straps in accordance with this part of the European standard EN 12195 are suitable for use within the following temperature ranges: -40°C to +80°C for Polypropylene (PP); -40°C to +120°C for Polyester (PES). These temperature ranges may change depending on the chemical environment. In such cases, obtain

recommendations from the manufacturer or supplier. Changes in ambient temperature during transport can affect the force in the webbing. Check the lashing force after entering warmer regions.

B10. Lashing straps must be taken out of service or returned to the manufacturer for repair if they show signs of damage. Signs of damage include: Straps: Cracks, cuts, notches, and breaks in load-bearing fibers and seams, deformations due to heat. Fittings and lashing elements: Deformations, cracks, significant wear, and corrosion. Only lashing straps with identification labels may be repaired. In case of accidental contact with chemicals, take the lashing strap out of service and consult the manufacturer or supplier.

B11. Ensure that the web lashing is not damaged by the edges of the load to which it is attached. A regular visual inspection before and after each use is recommended.

B12. Only use lashing straps that are clearly marked and labeled.

B13. Lashing straps must not be overloaded: The maximum hand force of 500 N (50 daN on label; 1 daN = 1 kg) may only be applied manually. Mechanical tools such as rods or levers should not be used unless they are part of the lashing element.

B14. Do not use knotted lashing straps.

B15. Prevent damage to labels by keeping them away from the edges of the load and, if possible, away from the load itself.

B16. Protect straps against friction, abrasion, and damage caused by loads with sharp edges by using protective covers and/or edge protectors.

Dangers:

Improperly secured loads, or parts of them becoming loose, pose significant risks to the safety and health of people, pets, and goods in the vicinity of the vehicle. The areas of risk associated with a moving vehicle are detailed in sections A.2, A.5, and A.7 of the European Norm, while the risk zones for a stationary vehicle are outlined in sections 4a, b, and c. General traffic risks on both private and public roads caused by load shifts or releases; potential hazards when the load makes contact with buildings, other vehicles, or structures such as tunnels and bridges. Risk of vehicle overturning during sharp turns or sudden maneuvers due to shifted loads, leading to uneven weight distribution and potential accidents. Risks on ships from unsecured loads, including dangers posed by vehicles parked close together, threatening the safety and well-being of those on board.

Risks on trains from loose loads, including dangers to oncoming trains and the safety of rail traffic, stations, and individuals; risks from loads contacting buildings, other vehicles, or structures like tunnels and bridges. Risks to the driver, co-driver, and other road users. Dangers from loads sliding forward or tipping during braking, potentially damaging the cabin. Risks associated with contact between overhead power lines and personnel, loads, or securing equipment.

**This content is based on the EN 12195-2:2000 standard. Last update: 21/11/2024.*

NEDERLANDS

HANDLEIDING*

Instructies voor gebruik

- Lading beveiligen: Haal het losse uiteinde van de spanband rond de lading of over de lading. Bevestig de haken (indien aanwezig) aan een stevig bevestigingspunt. Steek het uiteinde van de band van onder naar boven door de sleuf (I) (zie illustratie A). Trek de band strak met de hand. Trek de vergrendelplaat (II) omhoog, beweeg het ratelhandvat (III) op en neer (zie illustratie A) om de band verder aan te spannen. Vergrendel nadien de ratel opnieuw door het ratelhandvat (III) volledig naar beneden te duwen totdat het vastklikt (zie illustratie B). De lading is nu beveiligd!

- **Band losmaken:** Trek de vergrendelplaat (II) omhoog om de ratel te ontgrendelen. Klap het ratelhandvat (III) volledig open (zie illustratie C). U kunt nu de band gemakkelijk uit de sleuf (I) trekken.
- **Belangrijk voor dakladingen:** De specificaties van de fabrikant mogen niet worden overschreden! Onjuist gebruik van de spanband kan ervoor zorgen dat de transportgoederen niet goed bevestigd zijn.
- **OPGELET:** Zorg ervoor dat de spanband niet in contact komt met scherpe randen.

Praktische informatie voor het gebruik en onderhoud van spanbanden

B1. Let bij het kiezen en gebruiken van spanbanden op de benodigde sjorkracht, evenals op het type lading en het gebruik ervan. De grootte, vorm en het gewicht van de lading bepalen de juiste keuze van banden, maar ook het beoogde gebruik, de transportomgeving en het type lading. Om stabiliteitsredenen moeten minimaal twee spanbanden worden gebruikt voor het vastzetten, en twee paren spanbanden voor diagonale beveiliging.

B2. De gekozen spanband moet zowel sterk als lang genoeg zijn voor het beoogde gebruik en moet de juiste lengte hebben voor het type bevestiging. Hanteer altijd de juiste werkwijzen voor ladingbeveiliging: Plan het bevestigen en verwijderen van de spanbanden voordat de reis begint, wees u er als gebruiker steeds van bewust dat tijdens het transport een deel van de goederen kan worden uitgeladen, bereken het aantal spanbanden volgens EN 12195-1: 1995, gebruik alleen spanbanden die zijn ontworpen voor bevestiging met STF (Gespecificeerde Spankracht) op het label, en controleer de spankracht regelmatig, vooral kort na het begin van de reis.

B3. Wegens verschillend gedrag en uitrekking onder belasting, mogen verschillende bevestigingsmiddelen (bijv. sjorkettingen en sjorbanden) niet worden gebruikt om dezelfde lading te beveiligen. Controleer steeds of de aanvullende onderdelen (componenten) en spanapparaten in het ladingzekeringssysteem compatibel zijn met de sjorband.

B4. Tijdens gebruik moeten platte haken met hun volledige breedte op het dragende oppervlak steunen.

B5. Het openen van de spanband: Zorg ervoor dat de lading ook zonder extra ondersteuning veilig blijft en dat de lossers geen gevaar lopen door vallende voorwerpen voordat je opent. Indien nodig, moet er van tevoren hijsapparatuur aan de lading worden bevestigd voor verder transport (voordat het spanapparaat wordt losgemaakt), om te voorkomen dat de lading valt of kantelt. Dit geldt ook bij het gebruik van spanapparaten die gecontroleerd kunnen worden verwijderd.

B6. Voordat een lading wordt gelost, moeten de spanbanden worden losgemaakt zodat de lading vrij van het laadplatform kan worden opgetild.

B7. Let tijdens het laden en lossen op de nabijheid van laaghangende bovenleidingen.

B8. De materialen waaruit spanbanden zijn vervaardigd, hebben verschillende weerstanden tegen chemische invloeden. Volg de instructies van de fabrikant of leverancier als de spanbanden waarschijnlijk worden blootgesteld aan chemicaliën. Houd rekening met de toenemende effecten van chemische invloeden bij hogere temperaturen. De weerstand van synthetische vezels tegen chemische invloeden is als volgt samengevat: Polyester is bestand tegen minerale zuren, maar wordt beïnvloed door alkaliën. Polypropyleen wordt weinig beïnvloed door zuren en alkaliën en is geschikt voor toepassingen waarbij een hoge chemische weerstand vereist is (behalve voor sommige organische oplosmiddelen). Schadelijke zuur- of alkalische oplossingen kunnen door verdamping worden geconcentreerd en schade veroorzaken. Vervuilde spanbanden moeten onmiddellijk uit gebruik worden genomen, worden gespoeld met koud water en aan de lucht worden gedroogd.

B9. Spanbanden volgens dit deel van de Europese norm EN 12195 zijn geschikt voor gebruik binnen de volgende temperatuurbereiken: -40°C tot +80°C voor Polypropyleen (PP); -40°C tot +120°C voor Polyester (PES). Deze temperatuurbereiken kunnen veranderen afhankelijk van de chemische omgeving. In dergelijke gevallen moeten aanbevelingen van de fabrikant of leverancier worden verkregen. Wijzigingen in de omgevingstemperatuur tijdens het transport kunnen de kracht in de webbing beïnvloeden. Controleer de spankracht na het betreden van warmere gebieden.

B10. Spanbanden moeten uit gebruik worden genomen of aan de fabrikant worden teruggegeven voor reparatie als ze tekenen van schade vertonen. Tekenen van schade aan de band, zijn onder andere: barsten, sneden, inkepingen en breuken in dragende vezels en naden, vervormingen door warmte. Schade op het niveau van de

bevestigingsmiddelen en spanbanden: oa vervormingen, barsten, aanzienlijke slijtage en corrosie. Alleen spanbanden met identificatielabels mogen worden gerepareerd. Bij onbedoeld contact met chemicaliën moet de spanband uit gebruik worden genomen en moet de fabrikant of leverancier worden geraadpleegd.

B11. Zorg ervoor dat de spanband niet beschadigd raakt door de randen van de lading waaraan hij is bevestigd. Een regelmatige visuele inspectie voor en na elk gebruik wordt aanbevolen, zeker bij transport van ladingen met scherpe randen.

B12. Gebruik alleen goed leesbaar gemerkte en gelabelde spanbanden..

B13. Spanbanden mogen niet worden overbelast: de maximale handkracht van 500 N (50 daN op het label; 1 daN = 1 kg) mag alleen handmatig worden toegepast. Mechanische hulpmiddelen zoals stokken of hefboomen mogen niet worden gebruikt, tenzij ze onderdeel zijn van het bevestigingsmiddel.

B14. Geknoopte slijtbanden mogen niet worden gebruikt.

B15. Bescherm labels tegen schade door ze uit de buurt van de randen van de lading te houden en, indien mogelijk, uit de buurt van de lading zelf.

B16. Bescherm banden tegen wrijving, slijtage en schade veroorzaakt door ladingen met scherpe randen door gebruik te maken van beschermhoezen en/of randbeschermers.

Risico's:

Onvoldoende vastgezette ladingen, of delen daarvan die losraken, vormen aanzienlijke risico's voor de veiligheid en gezondheid van mensen, huisdieren en goederen in de nabijheid van het voertuig. De risicogebieden die verband houden met een rijdend voertuig worden beschreven in de secties A.2, A.5 en A.7 van de Europese norm, terwijl de risicogebieden voor een stilstaand voertuig worden beschreven in secties 4a, b en c. Algemene verkeersrisico's op zowel privé- als openbare wegen veroorzaakt door verplaatsing of losraken van lading; potentiële gevaren wanneer de lading in contact komt met gebouwen, andere voertuigen of structuren zoals tunnels en bruggen. Risico op het kantelen van het voertuig tijdens scherpe bochten of plotselinge stuurbewegingen als gevolg van verschoven lading, wat kan leiden tot een ongelijke gewichtsverdeling en mogelijke ongelukken. Risico's op schepen door onvastgezette ladingen, waaronder gevaren door voertuigen die dicht bij elkaar geparkeerd staan, wat de veiligheid en het welzijn van de opvarenden bedreigt. Risico's op treinen door losse ladingen, waaronder gevaren voor tegemoetkomende treinen en de veiligheid van het spoorverkeer, stations en individuen; risico's door ladingen die in contact komen met gebouwen, andere voertuigen of structuren zoals tunnels en bruggen. Risico's voor de bestuurder, bijrijder en andere weggebruikers. Risico's van ladingen die naar voren schuiven of kantelen tijdens het remmen, wat mogelijk schade aan de cabine kan veroorzaken. Risico's in verband met contact tussen bovenleidingen en personeel, ladingen of bevestigingsmateriaal.

**De inhoud is gebaseerd op de EN 12195-2:2000 norm. Laatste update: 21/11/2024.*

DEUTSCH

HANDBUCH*

Gebrauchsanweisung

- Ladung sichern: Führen Sie das lose Ende des Ratschengurts um oder über die Ladung. Befestigen Sie die Haken (falls vorhanden) an einem sicheren Befestigungspunkt. Führen Sie das Ende des Gurts von unten nach oben durch den Schlitz (I) (siehe Abbildung A). Ziehen Sie den Gurt von Hand straff. Heben Sie die Sperrklinke (II) an, bewegen Sie den Ratschengriff (III) hin und her (siehe Abbildung A), um den Gurt weiter anzuziehen. Verriegeln Sie anschließend den Ratschengriff erneut, indem Sie den Ratschengriff (III) vollständig nach unten drücken, bis er einrastet (siehe Abbildung B). Die Ladung ist nun gesichert!

- **Gurt lösen:** Heben Sie die Sperrklinke (II) an, um den Ratschengriff zu entriegeln. Klappen Sie den Ratschengriff (III) vollständig auf (siehe Abbildung C). Nun können Sie den Gurt problemlos aus dem Schlitz (I) ziehen.
- **Wichtig für Dachladungen:** Die Herstellerspezifikationen dürfen nicht überschritten werden! Unsachgemäße Verwendung des Gurts kann zu unzureichender Befestigung der Transportgüter führen.
- **ACHTUNG:** Halten Sie den Gurt von scharfen Kanten fern!

Praktische Informationen für die Verwendung und Pflege von Zurrgurten

- B1. Achten Sie bei der Auswahl und Verwendung von Zurrgurten auf die erforderliche Zurrkapazität sowie auf die Art der Ladung und deren Verwendung. Die Größe, Form und das Gewicht der Ladung bestimmen die richtige Wahl der Gurte, aber auch der geplante Einsatz, das Transportumfeld und die Art der Ladung. Aus Stabilitätsgründen müssen mindestens zwei Zurrgurte zum Niederzurren und zwei Paar Zurrgurte zur Diagonalsicherung verwendet werden.
- B2. Der ausgewählte Zurrgurt muss sowohl stark als auch lang genug für den vorgesehenen Einsatz sein und die richtige Länge für die Art der Verzurrung haben. Beachten Sie stets die gute Praxis der Ladungssicherung: Planen Sie die Anbringung und das Entfernen der Zurrgurte vor Fahrtbeginn, seien Sie sich als Benutzer stets bewusst, dass während des Transports ein Teil der Waren ausgeladen werden kann. Die Anzahl der Zurrgurte muss gemäß EN 12195-1:1995 berechnet werden. Verwenden Sie nur Zurrssysteme, die für das Niederzurren mit STF (Spezifizierte Vorspannkraft) auf dem Etikett ausgelegt sind. Überprüfen Sie regelmäßig die Spannkraft, insbesondere kurz nach Beginn der Reise.
- B3. Aufgrund unterschiedlicher Verhaltensweisen und Längenänderungen unter Last dürfen unterschiedliche Zurrmittel (z. B. Zurrketten und Zurrgurte aus synthetischen Fasern) nicht zur Sicherung derselben Ladung verwendet werden. Überprüfen Sie stets, ob die zusätzlichen Teile (Komponenten) und Spannvorrichtungen im Ladungssicherungssystem mit dem Zurrgurt kompatibel sind.
- B4. Während des Gebrauchs müssen Flachhaken mit der gesamten Breite in die Hakenbasis passen.
- B5. Öffnen der Zurrung: Stellen Sie vor dem Öffnen sicher, dass die Ladung auch ohne zusätzliche Unterstützung gesichert bleibt und der Entlader nicht durch herabfallende Gegenstände gefährdet wird. Falls erforderlich, muss vorab Hebezeug an der Ladung für den Weitertransport befestigt werden (bevor das Spanngerät gelöst wird), um zu verhindern, dass die Ladung fällt oder kippt. Dies gilt auch, wenn Zurrmittel verwendet werden, die eine sichere Entfernung ermöglichen.
- B6. Lösen Sie vor dem Entladen die Zurrungen, damit die Ladung frei ist.
- B7. Achten Sie während des Be- und Entladens auf die Nähe von niedrighängenden Überlandleitungen.
- B8. Die Materialien, aus denen Zurrgurte hergestellt sind, haben unterschiedliche Beständigkeiten gegen chemische Einflüsse. Befolgen Sie die Anweisungen des Herstellers oder Lieferanten, wenn die Zurrgurte voraussichtlich Chemikalien ausgesetzt sind. Beachten Sie, dass chemische Einflüsse bei höheren Temperaturen zunehmen können. Die Beständigkeit synthetischer Fasern gegen chemische Einflüsse ist wie folgt zusammengefasst: Polyester ist beständig gegen Mineralsäuren, wird jedoch von Alkalien angegriffen. Polypropylen ist kaum anfällig für Säuren und Alkalien und eignet sich für Anwendungen, bei denen eine hohe chemische Beständigkeit erforderlich ist (mit Ausnahme einiger organischer Lösungsmittel). Schädliche Säure- oder Alkalilösungen können durch Verdunstung konzentriert werden und so Schäden verursachen. Kontaminierte Zurrgurte müssen sofort außer Betrieb genommen, in kaltem Wasser gespült und an der Luft getrocknet werden.
- B9. Zurrgurte gemäß diesem Teil der europäischen Norm EN 12195 sind für den Einsatz in den folgenden Temperaturbereichen geeignet: -40°C bis +80°C für Polypropylen (PP); -40°C bis +120°C für Polyester (PES). Diese Temperaturbereiche können je nach chemischem Umfeld variieren. Holen Sie in diesem Fall Empfehlungen vom Hersteller oder Lieferanten ein. Eine Änderung der Umgebungstemperatur während des Transports kann die Kraft im Gurtband beeinflussen. Überprüfen Sie die Zurrkraft nach dem Eintritt in wärmere Regionen.

B10. Zurrgurte müssen außer Betrieb genommen oder zur Reparatur an den Hersteller zurückgegeben werden, wenn sie Anzeichen von Schäden aufweisen. Anzeichen von Schäden umfassen: Bei Gurten: Risse, Schnitte, Kerben und Brüche in tragenden Fasern und Nähten, Verformungen durch Hitzeeinwirkung. Bei Beschlügen und Zurrmitteln: Verformungen, Risse, erhebliche Abnutzung und Korrosion. Nur Zurrgurte mit Identifikationsetiketten dürfen repariert werden. Bei versehentlichem Kontakt mit Chemikalien muss der Zurrgurt außer Betrieb genommen und der Hersteller oder Lieferant konsultiert werden.

B11. Achten Sie darauf, dass der Zurrgurt nicht durch die Kanten der Ladung, an die er angebracht ist, beschädigt wird. Eine regelmäßige visuelle Inspektion vor und nach jedem Gebrauch wird empfohlen, insbesondere bei dem Transport von Ladungen mit scharfen Kanten.

B12. Verwenden Sie nur Zurrgurte, die deutlich markiert und beschriftet sind.

B13. Zurrgurte dürfen nicht überlastet werden: Die maximale Handkraft von 500 N (50 daN auf dem Etikett; 1 daN = 1 kg) darf nur manuell aufgebracht werden. Mechanische Werkzeuge wie Stangen oder Hebel sollten nicht verwendet werden, es sei denn, sie sind Teil des Zurrmittels.

B14. Verwenden Sie keine geknoteten Zurrgurte.

B15. Schützen Sie Etiketten vor Beschädigungen, indem Sie sie von den Kanten der Ladung und, wenn möglich, von der Ladung selbst fernhalten.

B16. Schützen Sie Gurte vor Reibung, Abrieb und Beschädigung durch Lasten mit scharfen Kanten, indem Sie Schutzabdeckungen und/oder Kantenschützer verwenden.

Gefahren:

Unsachgemäß gesicherte Lasten oder sich lösende Teile davon stellen erhebliche Risiken für die Sicherheit und Gesundheit von Menschen, Haustieren und Gütern in der Nähe des Fahrzeugs dar. Die Gefahrenbereiche im Zusammenhang mit einem fahrenden Fahrzeug sind in den Abschnitten A.2, A.5 und A.7 der europäischen Norm beschrieben, während die Gefahrenzonen für ein stehendes Fahrzeug in den Abschnitten 4a, b und c definiert sind. Allgemeine Verkehrsrisiken auf privaten und öffentlichen Straßen durch Verschieben oder Lösen der Ladung; potenzielle Gefahren, wenn die Ladung mit Gebäuden, anderen Fahrzeugen oder Bauwerken wie Tunneln und Brücken in Kontakt kommt. Risiko des Umkippens des Fahrzeugs bei scharfen Kurven oder plötzlichen Lenkbewegungen aufgrund verschobener Lasten, was zu einer ungleichmäßigen Gewichtsverteilung und möglichen Unfällen führen kann. Gefahren auf Schiffen durch ungesicherte Lasten, einschließlich der Gefahren durch dicht beieinander parkende Fahrzeuge, die die Sicherheit und das Wohlbefinden der an Bord befindlichen Personen bedrohen. Gefahren in Zügen durch lose Lasten, einschließlich der Gefahren für entgegenkommende Züge und die Sicherheit des Bahnverkehrs, von Bahnhöfen und Personen; Gefahren durch Ladungen, die mit Gebäuden, anderen Fahrzeugen oder Bauwerken wie Tunneln und Brücken in Kontakt kommen. Gefahren für den Fahrer, den Beifahrer und andere Verkehrsteilnehmer. Gefahren durch nach vorne rutschende oder kippende Lasten während des Bremsens, die möglicherweise die Fahrerkabine beschädigen können. Gefahren im Zusammenhang mit dem Kontakt zwischen Hochspannungsleitungen und Personal, Lasten oder Sicherungsausrüstung.

**Dieser Inhalt basiert auf der Norm EN 12195-2:2000. Letztes Update: 21.11.2024.*

FRANCAIS

MANUEL*

Instructions d'utilisation

- Fixation de la charge: Passez l'extrémité libre de la sangle à cliquet autour ou au-dessus de la charge. Fixez les crochets (si disponibles) à un point d'ancrage solide. Insérez l'extrémité de la sangle de bas en haut dans la fente (I) (voir illustration A). Serrez la sangle à la main. Soulevez la plaque de verrouillage (II), puis déplacez la

poignée du tendeur à cliquet (III) de haut en bas (voir illustration A) pour serrer davantage la sangle. Ensuite, verrouillez à nouveau le tendeur en appuyant complètement sur la poignée du tendeur à cliquet (III) jusqu'à ce qu'elle se fixe (voir illustration B). La charge est maintenant fixée !

- Libérer la sangle: Soulevez la plaque de verrouillage (II) pour déverrouiller le tendeur. Ouvrez complètement la poignée du tendeur à cliquet (III) (voir illustration C). Vous pouvez maintenant facilement retirer la sangle de la fente (I).

- Important pour les charges sur le toit: Ne dépassez pas les spécifications du fabricant! Une mauvaise utilisation de la sangle peut entraîner une fixation inadéquate des marchandises transportées.

- **ATTENTION**: Gardez la sangle à l'écart des bords tranchants !

Informations pratiques pour l'utilisation et l'entretien des sangles de fixation

B1. Lors de la sélection et de l'utilisation des sangles de fixation, faites attention à la capacité de fixation nécessaire, ainsi qu'au type de charge et à son utilisation. La taille, la forme et le poids de la charge déterminent le choix des sangles, mais il faut aussi considérer l'utilisation prévue, l'environnement de transport et le type de charge. Pour des raisons de stabilité, au moins deux sangles de fixation doivent être utilisées pour l'arrimage, et deux paires de sangles de fixation pour la sécurisation diagonale.

B2. La sangle de fixation sélectionnée doit être à la fois solide et suffisamment longue pour l'utilisation prévue et doit avoir la longueur correcte pour le type d'arrimage. Respectez toujours les bonnes pratiques de sécurisation des charges : Planifiez l'attachement et le retrait des sangles avant de commencer le voyage. Prenez en compte les déchargements partiels lors de longs trajets. Le nombre de sangles de fixation doit être calculé conformément à la norme EN 12195-1: 1995. Utilisez uniquement les systèmes de fixation conçus pour l'arrimage avec STF (Specified Tension Force) sur l'étiquette. Vérifiez régulièrement la force de tension, surtout peu après le début du voyage.

B3. En raison des comportements différents et d'élongation différente sous charge, les différents dispositifs de fixation (par exemple, les chaînes d'arrimage et les sangles d'arrimage) ne doivent pas être utilisés pour sécuriser la même charge. Vérifiez toujours si les éléments supplémentaires (composants) et les dispositifs de tension dans le système de sécurisation de la charge sont compatibles avec la sangle d'arrimage.

B4. Pendant l'utilisation, les crochets plats doivent reposer sur la surface porteuse sur toute leur largeur.

B5. Ouverture de la sangle d'arrimage : Avant d'ouvrir, assurez-vous que la charge reste sécurisée même sans support supplémentaire et que la personne qui décharge n'est pas à risque de chute d'objets. Si nécessaire, fixez le matériel de levage prévu pour le transport ultérieur à la charge pour éviter qu'elle ne tombe ou ne bascule. Cela s'applique également si des éléments de fixation permettant un retrait sûr sont utilisés.

B6. Avant le déchargement, desserrez les fixations pour que la charge soit libre.

B7. Pendant le chargement et le déchargement, soyez attentif aux lignes électriques basses suspendues.

B8. Les matériaux utilisés pour les sangles de fixation ont une résistance variable aux influences chimiques. Suivez les instructions du fabricant ou du fournisseur si les sangles sont susceptibles d'être exposées à des produits chimiques. Notez que les effets chimiques peuvent augmenter avec des températures plus élevées. La résistance des fibres synthétiques aux effets chimiques est résumée ci-dessous : Les polyamides sont résistants aux alcalis mais attaqués par les acides minéraux. Le polyester est résistant aux acides minéraux mais affecté par les alcalis. Le polypropylène est peu affecté par les acides et les alcalis, ce qui le rend adapté aux applications nécessitant une haute résistance chimique (sauf pour certains solvants organiques). Les solutions acides ou alcalines nuisibles peuvent devenir concentrées par évaporation et causer des dommages. Les sangles de fixation contaminées doivent être mises hors service immédiatement, rincées à l'eau froide et séchées à l'air.

B9. Les sangles de fixation conformes à cette partie de la norme européenne EN 12195 sont adaptées à une utilisation dans les plages de température suivantes : -40°C à +80°C pour Polypropylène (PP) ; -40°C à +120°C pour Polyester (PES). Ces plages de température peuvent changer en fonction de l'environnement chimique. Dans ce cas, obtenez des recommandations du fabricant ou du fournisseur. Les variations de

température ambiante pendant le transport peuvent affecter la force dans la sangle. Vérifiez la force de fixation après être entré dans des régions plus chaudes.

B10. Les sangles de fixation doivent être mises hors service ou renvoyées au fabricant pour réparation si elles présentent des signes de dommages. Les signes de dommages incluent : Sangles : fissures, coupures, entailles et ruptures dans les fibres porteuses et les coutures, déformations dues à la chaleur. Accessoires et éléments de fixation : déformations, fissures, usure importante et corrosion. Seules les sangles de fixation avec étiquettes d'identification peuvent être réparées. En cas de contact accidentel avec des produits chimiques, mettez la sangle de fixation hors service et consultez le fabricant ou le fournisseur.

B11. Assurez-vous que la sangle de fixation n'est pas endommagée par les bords de la charge à laquelle elle est attachée. Une inspection visuelle régulière avant et après chaque utilisation est recommandée, surtout lors du transport de charges avec des bords tranchants.

B12. Utilisez uniquement des sangles de fixation clairement marquées et étiquetées.

B13. Les sangles de fixation ne doivent pas être surchargées : La force manuelle maximale de 500 N (50 daN sur l'étiquette ; 1 daN = 1 kg) ne doit être appliquée qu'à la main. Les outils mécaniques tels que les barres ou les leviers ne doivent pas être utilisés, sauf s'ils font partie de l'élément de fixation.

B14. Ne pas utiliser de sangles de fixation nouées.

B15. Évitez les dommages aux étiquettes en les gardant à l'écart des bords de la charge et, si possible, à l'écart de la charge elle-même.

B16. Protégez les sangles contre les frottements, l'abrasion et les dommages causés par des charges avec des bords tranchants en utilisant des protections et/ou des protecteurs de bord.

Risques:

Les charges mal sécurisées, ou les parties de celles-ci devenant lâches, présentent des risques importants pour la sécurité et la santé des personnes, des animaux domestiques et des biens à proximité du véhicule. Les zones de risque associées à un véhicule en mouvement sont détaillées dans les sections A.2, A.5 et A.7 de la norme européenne, tandis que les zones de risque pour un véhicule à l'arrêt sont décrites dans les sections 4a, b et c. Risques généraux de circulation sur les routes privées et publiques causés par les déplacements ou les relâchements de charges ; dangers potentiels lorsque la charge entre en contact avec des bâtiments, d'autres véhicules ou des structures telles que des tunnels et des ponts. Risques de renversement du véhicule lors de virages brusques ou de manœuvres soudaines dues à des charges déplacées, entraînant une répartition inégale du poids et des accidents potentiels. Risques sur les navires dus aux charges non sécurisées, y compris les dangers posés par des véhicules garés côte à côte, menaçant la sécurité et le bien-être des personnes à bord. Risques sur les trains dus aux charges lâches, y compris les dangers pour les trains en approche et la sécurité du trafic ferroviaire, des gares et des individus ; risques dus aux charges entrant en contact avec des bâtiments, d'autres véhicules ou des structures telles que des tunnels et des ponts. Risques pour le conducteur, le co-pilote et les autres usagers de la route. Risques liés au glissement ou à l'inclinaison des charges pendant le freinage, endommageant potentiellement la cabine. Risques associés au contact entre les lignes électriques aériennes et le personnel, les charges ou les équipements de fixation.

**Ce contenu est basé sur la norme EN 12195-2:2000. Dernière mise à jour : 21/11/2024.*

ESPAÑOL

MANUAL*

Instrucciones de uso

- **Asegurar la carga:** Pase el extremo suelto de la cinta alrededor o por encima de la carga. Fije los ganchos (si están presentes) a un punto de anclaje seguro. Pase el extremo de la cinta de abajo hacia arriba a través de la ranura (I) (ver ilustración A). Apriete la cinta a mano. Levante la placa de liberación (II), mueva la palanca del tensor de trinquete (III) hacia arriba y hacia abajo (ver ilustración A) para apretar más la cinta. Luego, vuelva a bloquear el trinquete empujando la palanca del tensor de trinquete (III) completamente hacia abajo hasta que encaje (ver ilustración B). ¡La carga ahora está asegurada!
- **Liberar la cinta:** Levante la placa de liberación (II) para desbloquear el trinquete. Abra completamente la palanca del tensor (III) (ver ilustración C). Ahora puede sacar fácilmente la correa de la ranura (I).
- **Importante para cargas en el techo:** ¡No se deben exceder las especificaciones del fabricante! El uso incorrecto de la cinta puede llevar a una sujeción inadecuada de las mercancías transportadas.
- **ATENCIÓN:** ¡Mantén la cinta alejada de bordes afilados!

Informaciones prácticas para el uso y mantenimiento de las cintas de sujeción

B1. Al seleccionar y utilizar cintas de sujeción, presta atención a la capacidad de sujeción necesaria, así como al tipo de carga y su uso. El tamaño, la forma y el peso de la carga determinan la elección correcta de las cintas, pero también considera el uso previsto, el entorno de transporte y el tipo de carga. Por razones de estabilidad, se deben usar al menos dos cintas de sujeción para asegurar la carga, y dos pares de cintas de sujeción para la sujeción diagonal.

B2. La cinta de sujeción seleccionada debe ser lo suficientemente fuerte y larga para el uso previsto y debe tener la longitud correcta para el tipo de sujeción. Siempre sigue las buenas prácticas de sujeción de cargas: Planifica el acoplamiento y la eliminación de las cintas antes de comenzar el viaje, considera los descargues parciales durante los viajes largos, calcula el número de cintas de sujeción de acuerdo con la EN 12195-1: 1995, utiliza únicamente sistemas de sujeción diseñados para el anclaje con STF (Specified Tension Force) en la etiqueta y verifica regularmente la fuerza de tensión, especialmente poco después del inicio del viaje.

B3. Debido a los diferentes comportamientos y elongación bajo carga, los diferentes dispositivos de sujeción (por ejemplo, cadenas de amarre y cintas de amarre) no deben usarse para asegurar la misma carga. Verifica siempre si los componentes adicionales y los dispositivos de tensión en el sistema de aseguramiento de carga son compatibles con la cinta de amarre.

B4. Durante el uso, los ganchos planos deben descansar sobre la superficie portante a lo largo de todo su ancho.

B5. Apertura de la cinta de amarre: Antes de abrir, asegúrate de que la carga permanezca segura incluso sin soporte adicional y de que el descargador no esté en riesgo de objetos caídos. Si es necesario, se debe fijar previamente el equipo de elevación a la carga para el transporte posterior (antes de soltar el dispositivo de tensado), para evitar que la carga caiga o se vuelque. Esto también se aplica cuando se utilizan dispositivos de tensado que se pueden retirar de manera controlada.

B6. Antes del descargue, afloja los anclajes para que la carga esté libre.

B7. Durante la carga y la descarga, ten cuidado con las líneas eléctricas aéreas bajas.

B8. Los materiales utilizados en las cintas de sujeción tienen resistencias variables a las influencias químicas. Sigue las instrucciones del fabricante o proveedor si las cintas pueden estar expuestas a productos químicos. Ten en cuenta que los efectos químicos pueden aumentar con temperaturas más altas. La resistencia de las fibras sintéticas a los efectos químicos se resume a continuación: Los poliamidas son resistentes a los álcalis pero atacadas por ácidos minerales. El poliéster es resistente a los ácidos minerales pero afectado por álcalis. El polipropileno es mínimamente afectado por ácidos y álcalis, lo que lo hace adecuado para aplicaciones que requieren alta resistencia química (excepto algunos disolventes orgánicos). Las soluciones ácidas o alcalinas dañinas pueden concentrarse por evaporación y causar daños. Las cintas de sujeción contaminadas deben retirarse de servicio de inmediato, enjuagarse con agua fría y secarse al aire.

B9. Las cintas de sujeción conforme a esta parte de la norma europea EN 12195 son adecuadas para su uso dentro de los siguientes rangos de temperatura: -40°C a +80°C para Polipropileno (PP); -40°C a +120°C para Poliéster (PES). Estos rangos de temperatura pueden cambiar dependiendo del entorno químico. En tales

casos, obtén recomendaciones del fabricante o proveedor. Los cambios en la temperatura ambiente durante el transporte pueden afectar la fuerza en la cinta. Verifica la fuerza de sujeción después de entrar en regiones más cálidas.

B10. Las cintas de sujeción deben retirarse de servicio o devolverse al fabricante para su reparación si muestran signos de daño. Los signos de daño incluyen: Cintas: grietas, cortes, muescas y roturas en las fibras que soportan la carga y costuras, deformaciones debido al calor. Accesorios y elementos de sujeción: deformaciones, grietas, desgaste significativo y corrosión. Solo las cintas de sujeción con etiquetas de identificación pueden ser reparadas. En caso de contacto accidental con productos químicos, retira la cinta de sujeción de servicio y consulta al fabricante o proveedor.

B11. Asegúrate de que la cinta de sujeción no esté dañada por los bordes de la carga a la que está unida. Se recomienda una inspección visual regular antes y después de cada uso, especialmente en el transporte de cargas con bordes afilados.

B12. Usa solo cintas de sujeción que estén claramente marcadas y etiquetadas.

B13. Las cintas de sujeción no deben sobrecargarse: La fuerza manual máxima de 500 N (50 daN en la etiqueta; 1 daN = 1 kg) solo debe aplicarse manualmente. No se deben usar herramientas mecánicas como varillas o palancas a menos que sean parte del elemento de sujeción.

B14. No uses cintas de sujeción anudadas.

B15. Evita daños a las etiquetas manteniéndolas alejadas de los bordes de la carga y, si es posible, alejadas de la carga misma.

B16. Protege las cintas contra fricciones, abrasiones y daños causados por cargas con bordes afilados utilizando cubiertas protectoras y/o protectores de bordes.

Riesgos:

Las cargas mal aseguradas, o las partes de estas que se aflojan, representan riesgos significativos para la seguridad y salud de las personas, mascotas y bienes cercanos al vehículo. Las áreas de riesgo asociadas con un vehículo en movimiento están detalladas en las secciones A.2, A.5 y A.7 de la norma europea, mientras que las zonas de riesgo para un vehículo estacionario se describen en las secciones 4a, b y c. Riesgos generales de tráfico en carreteras privadas y públicas causados por desplazamientos o liberaciones de carga; peligros potenciales cuando la carga entra en contacto con edificios, otros vehículos o estructuras como túneles y puentes. Riesgos de vuelco del vehículo durante giros bruscos o maniobras repentinas debido a cargas desplazadas, lo que conduce a una distribución desigual del peso y posibles accidentes. Riesgos en barcos debido a cargas no aseguradas, incluidos los peligros causados por vehículos estacionados uno junto al otro, que amenazan la seguridad y el bienestar de las personas a bordo. Riesgos en trenes debido a cargas sueltas, incluidos los peligros para los trenes que se aproximan y la seguridad del tráfico ferroviario, estaciones e individuos; riesgos derivados de cargas en contacto con edificios, otros vehículos o estructuras como túneles y puentes. Riesgos para el conductor, el copiloto y otros usuarios de la carretera. Riesgos relacionados con el deslizamiento o vuelco de las cargas durante el frenado, lo que podría dañar la cabina. Riesgos asociados con el contacto entre líneas eléctricas aéreas y personal, cargas o equipos de sujeción.

**Este contenido está basado en la norma EN 12195-2:2000. Última actualización: 21/11/2024.*

POLSKI

INSTRUKCJA

Praktyczne informacje dotyczące użytkowania i konserwacji pasów mocujących

- Zabezpieczenie ładunku: Przełóż luźny koniec taśmy napinacza wokół lub nad ładunkiem. Przymocuj haki (jeśli są dostępne) do mocnego punktu mocowania. Przełóż koniec taśmy od dołu do góry przez szczelinę (I)

(zobacz ilustrację A). Zaciśnij taśmę ręcznie. Podnieś zapadkę napinacza (II), poruszaj rączką napinacza (III) w górę i w dół (zobacz ilustrację A), aby dalej napiąć taśmę. Następnie zablokuj ponownie napinacz, naciskając rączkę napinacza (III) całkowicie w dół, aż zaskoczy (zobacz ilustrację B). Ładunek jest teraz zabezpieczony!

- Zwolnienie taśmy: Podnieś zapadkę napinacza (II), aby odblokować napinacz. Całkowicie otwórz rączkę napinacza (III) (zobacz ilustrację C). Teraz łatwo wyciągniesz taśmę ze szczeliny (I).

- Obciążenie graniczne: Przy mocowaniu ładunku należy stosować się do wytycznych producenta. Niewłaściwe użytkowanie pasów transportowych np. używanie przedłużki w celu osiągnięcia większego napięcia taśmy może skutkować uszkodzeniem pasów lub przewożonego ładunku.

- UWAGA: Taśma pasów transportowych nie może dotykać ostrych krawędzi.

Dodatkowe informacje odnośnie użytkowania pasów transportowych

B1. Podczas wyboru i użytkowania pasów transportowych zwróć uwagę nie tylko na parametry pasa, ale również rodzaj ładunku. Rozmiar, kształt i waga ładunku wskazuje nie tylko na wybór prawidłowych pasów, ale także ich ilość. Nie bez znaczenia pozostaje tutaj także kwestia w jakich warunkach będzie transportowany towar. Do zabezpieczenia ładunku, co najmniej dwa pasy muszą zabezpieczać ładunek dociskając go do podłoża oraz dwie pary pasów mocowanych do ładunku po przekątnej.

B2. Wybrany pas transportowy powinien być zarówno wystarczająco wytrzymały, jak i odpowiednio długi do zamierzonego zastosowania oraz mieć odpowiednią długość do rodzaju mocowania. Zabezpieczając ładunek zawsze kieruj się odpowiednimi wytycznymi. Zapinanie i odpinanie pasów transportowych powinno być zaplanowane przed rozpoczęciem podróży. Należy pamiętać, że podczas transportu część ładunku może zostać wyładowana. Liczba użytych pasów transportowych powinna być zgodna z wytycznymi zawartymi w normie EN 12195-1: 1995. Do zabezpieczenia ładunku mogą służyć tylko pasy ze wskazanym na etykiecie parametrem STF. Należy sprawdzać okresowo siły napinające, szczególnie wkrótce po rozpoczęciu podróży.

B3. W nawiązaniu do różnych sytuacji w trakcie transportu towarów, zmian długości pod obciążeniem różne systemy zabezpieczeń (odciągi łańcuchowe, pasy transportowe z włókien sztucznych) nie mogą być stosowane do tych samych ładunków. W przypadku zastosowania dodatkowych systemów zabezpieczeń upewnij się, że są odpowiednie. Należy sprawdzić czy elementy pomocnicze łączniki (komponenty) i urządzenia napinające w zespołach mocujących ładunku są zgodne z pasem mocującym.

B4. Podczas użytkowania pasów transportowych, ich haki powinny być odpowiednio umieszczone w punktach mocujących, a podczas użycia, haki płaskie powinny pracować całą szerokością na powierzchni nośnej.

B5. Otwieranie / zwalnianie napinaczy pasów transportowych. Przed otwarciem mechanizmu napinającego należy sprawdzić czy ładunek jest stabilny i nie grozi przewróceniem oraz upadkiem pojedynczych elementów na rozładunkowego. W ten sposób, aby zapewnić, że personel nie będzie narażony na niebezpieczeństwo. Jeżeli to konieczne, należy zamocować osprzęt unoszący do ładunku w celu dalszego transportu, przed zwolnieniem urządzenia napinającego, aby zapobiec przypadkowemu przechyleniu lub spadaniu ładunku. Stosuje się również podczas używania urządzeń napinających, które pozwalają na kontrolowane usunięcie.

B6. Przed rozładunkiem, pasy transportowego powinny zostać rozpięte i usunięte z ładunku.

B7. Podczas załadowywania i rozładowania należy zwrócić uwagę na bliskość jakichkolwiek niskich napowietrznych linii energetycznych

B8. Materiały z których są produkowane pasy transportowe charakteryzują się różną odpornością na działanie środków chemicznych. Jeżeli istnieje ryzyko, że pasy mocujące będą narażone na działanie środków chemicznych, należy postępować zgodnie z instrukcjami producenta lub dostawcy. Należy zwrócić uwagę na rosnące skutki oddziaływania środków chemicznych wraz ze wzrostem temperatury. Poniżej podsumowano odporność włókien syntetycznych na działanie czynników chemicznych: Poliamidy są odporne na działanie zasad. Są jednak atakowane przez kwasy mineralne. Poliester jest odporny na kwasy mineralne, ale podatny na działanie zasad. Polipropylen jest mało wrażliwy na kwasy i zasady i nadaje się do zastosowań, w których wymagana jest wysoka odporność na chemikalia (z wyjątkiem niektórych rozpuszczalników organicznych). Nieszkodliwe roztwory kwasów lub zasad można zatężyć przez odparowanie, powodując uszkodzenia.

Zanieczyszczone pasy mocujące należy natychmiast wyłączyć, opłukać w zimnej wodzie i wysuszyć na powietrzu.

B9. Pasy transportowe zgodne z normą europejskiej EN 12195 nadają się do stosowania w następujących zakresach temperatur: -40°C do + 120°C dla poliestru (PES). Te zakresy temperatur mogą się zmieniać w zależności od środowiska chemicznego. W takim przypadku należy zasięgnąć zaleceń producenta lub dostawcy. Zmiana temperatury otoczenia podczas transportu może mieć wpływ na siłę taśmy. Po wjeździe do ciepłych regionów należy sprawdzić siłę mocowania.

B10. Pasy transportowe muszą zostać wycofane z użytkowania i zwrócone do producenta celem naprawy w przypadku wykrycia lub wystąpienia zniszczeń. Szczególną uwagę należy zwrócić na: w przypadku zniszczenia taśm (który muszą zostać wycofane z użytkowania): przetarcie, przecięcie, naderwanie włókien, zmiany spowodowane działaniem ciepła (tarcie) lub działaniem agresywnych środków chemicznych. w przypadku metalowych elementów: uszkodzenia (pęknięcia, rysy, korozja, odkształcenia). Do naprawy mogą być odesłane tylko pasy z nieuszkodzoną i czytelną etykietą. W przypadku zetknięcia pasów transportowych z substancjami chemicznymi należy je wycofać z użytkowania, a dalsze ich użytkowanie skonsultowane z producentem.

B11. Przy zabezpieczaniu ładunku należy zachować ostrożność i stosować ochrony podkładki lub kątowniki do transportu ładunku o szorstkiej powierzchni lub ostrych krawędziach w celu zabezpieczenia taśm przed zniszczeniem. W przypadku transportu ładunku z ostrymi krawędziami, do którego pasa zostały użyte - zaleca się wzrokowe sprawdzenie przez i po każdym użyciu.

B12. Do użytku powinny być dopuszczone pasy tylko z czytelną i niezniszczoną etykietą.

B13. Pasy transportowe oraz ich komponenty nie mogą być przeciążane powyżej ich znamionowych parametrów. Maksymalna siła napinająca np. dla pasów z napinaczem ergo wynosi 500N (50daN na etykiecie; 1 daN = 1 kg) i może być zastosowana tylko ręcznie. Zabrania się używania przedłużek (rur) i innych pomocy do napinania pasów chyba, że są częścią systemu zabezpieczeń.

B14. Pasy transportowe z poskręcanyimi, powiązanymi taśmami nie mogą zostać dopuszczone do użytkowania.

B15. Należy zapobiegać uszkodzeniu etykiety przy pasach transportowych.

B16. Pasy transportowe należy zabezpieczyć przed tarcie lub przecieraniem używając odpowiednich ochron (podkładki, ochraniacze, kątowniki). Zastosowanie odpowiednich ochron również zabezpiecza ładunek przed uszkodzeniem.

Zagrożenia:

Niewłaściwie zabezpieczone ładunki lub ich części, które się poluzują, stwarzają znaczne zagrożenie dla bezpieczeństwa i zdrowia ludzi, zwierząt domowych oraz towarów znajdujących się w pobliżu pojazdu. Obszary ryzyka związane z poruszającym się pojazdem są opisane w sekcjach A.2, A.5 i A.7 normy europejskiej, natomiast strefy ryzyka dla pojazdu stojącego są opisane w sekcjach 4a, b i c. Ogólne zagrożenia w ruchu drogowym na drogach prywatnych i publicznych spowodowane przesunięciem lub uwolnieniem ładunku; potencjalne zagrożenia, gdy ładunek zetknie się z budynkami, innymi pojazdami lub konstrukcjami, takimi jak tunele i mosty. Ryzyko przewrócenia pojazdu podczas ostrych zakrętów lub nagłych manewrów z powodu przesuniętego ładunku, co prowadzi do nierównomiernego rozłożenia ciężaru i potencjalnych wypadków. Zagrożenia na statkach spowodowane niezabezpieczonymi ładunkami, w tym niebezpieczeństwa związane z pojazdami zaparkowanymi blisko siebie, zagrażające bezpieczeństwu i zdrowiu osób na pokładzie. Zagrożenia w pociągach spowodowane luźnymi ładunkami, w tym niebezpieczeństwa dla nadjeżdżających pociągów oraz bezpieczeństwa ruchu kolejowego, stacji i osób; zagrożenia spowodowane zetknięciem się ładunków z budynkami, innymi pojazdami lub konstrukcjami, takimi jak tunele i mosty. Zagrożenia dla kierowcy, pasażera oraz innych użytkowników dróg. Zagrożenia wynikające z przesunięcia się ładunku do przodu lub jego przewrócenia podczas hamowania, co może spowodować uszkodzenie kabiny. Zagrożenia związane z kontaktem między napowietrznymi liniami energetycznymi a personelem, ładunkami lub sprzętem zabezpieczającym.

** Zawartość opiera się na normie EN 12195-2:2000. Ostatnia aktualizacja: 21/11/2024.*

ITALIANO

MANUALE D'USO*

Istruzioni per l'uso

- **Fissare il carico:** Passa l'estremità libera della cinghia a cricchetto intorno o sopra il carico. Fissa gli uncini (se presenti) a un punto di ancoraggio sicuro. Inserisci l'estremità della cinghia dal basso verso l'alto attraverso la fessura (I) (vedi illustrazione A). Tira la cinghia a mano per stringerla. Solleva la leva di rilascio (II), poi muovi la leva a cricchetto (III) su e giù (vedi illustrazione A) per tirare ulteriormente la cinghia. Quindi, blocca nuovamente il cricchetto premendo completamente la leva a cricchetto (III) verso il basso fino a quando non scatta (vedi illustrazione B). Il carico è ora fissato!
- **Sbloccare la cinghia:** Solleva la leva di rilascio (II) per sbloccare il cricchetto. Apri completamente la leva a cricchetto (III) (vedi illustrazione C). Ora puoi facilmente estrarre la cinghia dalla fessura (I).
- **Importante per i carichi sul tetto:** Le specifiche del produttore non devono essere superate! Un uso scorretto della cinghia può causare una fissazione inadeguata del carico.
- **ATTENZIONE:** Tenere la cinghia lontana dai bordi affilati!

Informazioni pratiche per l'uso e la manutenzione delle cinghie di ancoraggio

- B1. Quando scegliete e utilizzate le cinghie di ancoraggio, prestate attenzione alla forza di tensione necessaria, al tipo di carico e al suo utilizzo. La dimensione, la forma e il peso del carico determinano la scelta corretta delle cinghie, ma anche l'uso previsto, l'ambiente di trasporto e il tipo di carico. Per motivi di stabilità, è necessario utilizzare almeno due cinghie di ancoraggio per fissare il carico e due coppie di cinghie per l'ancoraggio diagonale.
- B2. La cinghia di ancoraggio scelta deve essere sufficientemente robusta e lunga per l'uso previsto e avere la lunghezza adeguata per il tipo di fissaggio. Seguite sempre le procedure corrette per la sicurezza del carico: pianificate il fissaggio e la rimozione delle cinghie di ancoraggio prima dell'inizio del viaggio; tenete presente che durante il trasporto una parte del carico potrebbe essere scaricata; calcolate il numero di cinghie secondo la norma EN 12195-1:1995; utilizzate solo cinghie progettate per l'ancoraggio con STF (Forza di Tensione Specificata) indicata sull'etichetta; e controllate regolarmente la forza di tensione, soprattutto poco dopo l'inizio del viaggio.
- B3. A causa dei diversi comportamenti e dell'allungamento sotto carico, diversi dispositivi di fissaggio (ad es. catene di ancoraggio e cinghie di ancoraggio) non devono essere utilizzati per fissare lo stesso carico. Verificate sempre che i componenti aggiuntivi e i dispositivi di tensione nel sistema di ancoraggio del carico siano compatibili con la cinghia di ancoraggio.
- B4. Durante l'uso, i ganci piatti devono poggiare con l'intera larghezza sulla superficie di supporto.
- B5. Apertura della cinghia di ancoraggio: Assicuratevi che il carico rimanga stabile anche senza supporto aggiuntivo e che chi esegue lo scarico non sia esposto a rischi per via di oggetti cadenti prima di procedere all'apertura. Se necessario, applicate in anticipo l'attrezzatura di sollevamento al carico per il trasporto successivo (prima di rilasciare il dispositivo di tensione), per evitare che il carico cada o si ribalti. Questo vale anche quando si utilizzano dispositivi di tensione che consentono una rimozione controllata.
- B6. Prima di scaricare il carico, assicuratevi di allentare le cinghie di ancoraggio in modo che il carico possa essere sollevato liberamente dalla piattaforma di carico.
- B7. Durante le operazioni di carico e scarico, prestate attenzione alla vicinanza di cavi elettrici sospesi a bassa altezza.
- B8. I materiali con cui sono realizzate le cinghie di ancoraggio presentano diverse resistenze agli agenti chimici. Seguite le istruzioni del produttore o del fornitore se le cinghie di ancoraggio potrebbero essere esposte a sostanze chimiche. Considerate gli effetti crescenti degli agenti chimici a temperature elevate. La resistenza

delle fibre sintetiche agli agenti chimici è riassunta come segue: il poliestere è resistente agli acidi minerali, ma è influenzato dagli alcali. Il polipropilene è poco influenzato dagli acidi e dagli alcali ed è adatto per applicazioni che richiedono un'alta resistenza chimica (ad eccezione di alcuni solventi organici). Soluzioni acide o alcaline dannose possono concentrarsi per evaporazione e causare danni. Le cinghie contaminate devono essere immediatamente ritirate dall'uso, sciacquate con acqua fredda e lasciate asciugare all'aria.

B9. Le cinghie di ancoraggio conformi a questa parte della norma europea EN 12195 sono adatte per l'uso nei seguenti intervalli di temperatura: da -40°C a +80°C per il Polipropilene (PP); da -40°C a +120°C per il Poliestere (PES). Questi intervalli di temperatura possono variare in base all'ambiente chimico. In tali casi, devono essere seguite le raccomandazioni del produttore o del fornitore. Variazioni della temperatura ambiente durante il trasporto possono influire sulla tensione della cinghia. Controllare la forza di tensione dopo essere entrati in aree più calde.

B10. Le cinghie di ancoraggio devono essere ritirate dall'uso o restituite al produttore per la riparazione se mostrano segni di danneggiamento. I segni di danneggiamento sulla cinghia includono: crepe, tagli, incisioni e rotture delle fibre portanti e delle cuciture, deformazioni causate dal calore. Danni agli elementi di fissaggio e alle cinghie: tra cui deformazioni, crepe, usura significativa e corrosione. Solo le cinghie di ancoraggio con etichette identificative possono essere riparate. In caso di contatto accidentale con sostanze chimiche, la cinghia deve essere ritirata dall'uso e si deve consultare il produttore o il fornitore.

B11. Assicurati che la cinghia di ancoraggio non venga danneggiata dai bordi del carico a cui è fissata. Si raccomanda un'ispezione visiva regolare prima e dopo ogni utilizzo, in particolare quando si trasportano carichi con bordi taglienti.

B12. Utilizzare solo cinghie di ancoraggio con etichette leggibili e ben visibili.

B13. Le cinghie di ancoraggio non devono essere sovraccaricate: la forza massima manuale di 500 N (50 daN sull'etichetta; 1 daN = 1 kg) deve essere applicata solo manualmente. Non devono essere utilizzati strumenti meccanici come bastoni o leve, a meno che non siano parte integrante dell'elemento di fissaggio.

B14. Le cinghie di ancoraggio annodate non devono essere utilizzate.

B15. Proteggere le etichette da danni mantenendole lontane dai bordi del carico e, se possibile, lontano dal carico stesso.

B16. Proteggere le cinghie da attrito, usura e danni causati da carichi con bordi taglienti utilizzando coperture protettive e/o protezioni per i bordi.

Rischi:

Carichi non fissati correttamente o parti di essi che si staccano, rappresentano rischi significativi per la sicurezza e la salute delle persone, degli animali domestici e delle merci nelle vicinanze del veicolo. Le aree di rischio relative a un veicolo in movimento sono descritte nelle sezioni A.2, A.5 e A.7 della norma europea, mentre le aree di rischio per un veicolo fermo sono descritte nelle sezioni 4a, b e c. Rischi generali di traffico su strade private e pubbliche causati dallo spostamento o dal distacco del carico; potenziali pericoli quando il carico entra in contatto con edifici, altri veicoli o strutture come tunnel e ponti. Rischio di ribaltamento del veicolo durante curve strette o improvvise manovre di sterzo dovute a carico spostato, che può portare a una distribuzione irregolare del peso e possibili incidenti. Rischi per le navi dovuti a carichi non fissati, compresi i pericoli creati da veicoli parcheggiati troppo vicini tra loro, che minacciano la sicurezza e il benessere dei passeggeri. Rischi per i treni dovuti a carichi non fissati, compresi i pericoli per i treni in arrivo e la sicurezza del traffico ferroviario, delle stazioni e delle persone; rischi causati da carichi che entrano in contatto con edifici, altri veicoli o strutture come tunnel e ponti. Rischi per il conducente, il passeggero e gli altri utenti della strada. Rischi di carichi che si spostano in avanti o si ribaltano durante la frenata, che potrebbero causare danni alla cabina. Rischi legati al contatto tra linee elettriche e personale, carichi o materiali di fissaggio.

Il contenuto è basato sulla norma EN 12195-2:2000. Ultimo aggiornamento: 21/11/2024.

ČEŠTINA

NÁVOD*

Pokyny k použití

- **Zajištění nákladu:** Provedte volný konec ráčnového popruhu kolem nebo přes náklad. Připevněte háky (pokud jsou k dispozici) k pevnému kotvicímu bodu. Vložte konec popruhu odspodu nahoru do štěrbiny (I) (viz ilustrace A). Utáhněte popruh rukou. Zvedněte uvolňovací páčku (II), pohybuje rukojetí ráčnového mechanismu (III) nahoru a dolů (viz ilustrace A), aby se popruh ještě více utáhl. Poté opět uzamkněte ráčnu stlačením rukojeti ráčnového mechanismu (III) úplně dolů, dokud nezaklapne (viz ilustrace B). Náklad je nyní zajištěn!

- **Uvolnění popruhu:** Zvedněte uvolňovací páčku (II), abyste odblokovali ráčnu. Otevřete úplně rukojetí ráčnového mechanismu (III) (viz ilustrace C). Nyní můžete snadno vytáhnout popruh z štěrbiny (I).

- **Důležité pro náklady na střeše:** Specifikace výrobce nesmí být překročeny! Nesprávné použití upínacího pásku může způsobit, že transportovaný náklad nebude správně upevněn.

- **POZOR:** Držte upínací pásek mimo dosah ostrých hran!

Praktické informace pro použití a údržbu zajišťovacích pásků

B1. Při výběru a používání zajišťovacích pásků dbejte na požadovanou upínací sílu, typ nákladu a jeho použití. Velikost, tvar a hmotnost nákladu určují správný výběr pásků, ale také zamýšlené použití, přepravní podmínky a typ nákladu. Pro zajištění stability je nutné použít minimálně dvě zajišťovací pásy pro upevnění a dvě sady pásků pro diagonální zajištění.

B2. Vybraný zajišťovací pásek musí být dostatečně silný a dlouhý pro zamýšlené použití a musí mít správnou délku pro typ upevnění. Vždy dodržujte správné postupy pro zajištění nákladu: Plánujte upevnění a odstranění zajišťovacích pásků před zahájením cesty, buďte si vědomi, že během přepravy může být část zboží vyložena, spočítejte počet zajišťovacích pásků podle normy EN 12195-1: 1995, používejte pouze zajišťovací pásy navržené pro upevnění s STF (Specifikovaná upínací síla) uvedenou na štítku a pravidelně kontrolujte upínací sílu, zejména krátce po začátku cesty.

B3. Vzhledem k různému chování a prodloužení při zatížení, nesmí být použity různé upevňovací prostředky (např. upevňovací řetězy a zajišťovací pásy) k zajištění stejného nákladu. Vždy zkontrolujte, zda jsou další součásti (komponenty) a upínací zařízení v systému zajištění nákladu kompatibilní se zajišťovací páskou.

B4. Během používání musí být ploché háky plně opřeny o podpurnou plochu svou celou šířkou.

B5. Otevírání zajišťovací pásky: Ujistěte se, že náklad zůstane bezpečně zajištěn i bez další podpory a že nakládači nejsou ohroženi padajícími předměty před jejím otevřením. Pokud je to nutné, měla by být předem na náklad připevněna zvedací zařízení pro další transport (před uvolněním upínacího zařízení), aby se předešlo pádu nebo naklopení nákladu. To platí i pro použití upínacích zařízení, která umožňují kontrolované odstranění.

B6. Před vykládkou nákladu musí být zajišťovací pásy uvolněny, aby mohl být náklad bezpečně zvednut z nakládací plochy.

B7. Při nakládání a vykládání dbejte na blízkost nízko visících trolejí.

B8. Materiály, ze kterých jsou vyrobeny zajišťovací pásy, mají různé odolnosti vůči chemickým vlivům.

Postupujte podle pokynů výrobce nebo dodavatele, pokud budou zajišťovací pásy pravděpodobně vystaveny chemikáliím. Vezměte v úvahu rostoucí účinky chemických vlivů při vyšších teplotách. Odolnost syntetických vláken vůči chemickým vlivům je následující: polyester je odolný vůči minerálním kyselinám, ale je ovlivněn alkalickými látkami. Polypropylen je málo ovlivněn kyselinami a alkáliemi a je vhodný pro aplikace, kde je vyžadována vysoká chemická odolnost (s výjimkou některých organických rozpouštědel). Škodlivé kyselé nebo alkalické roztoky se mohou odpařováním koncentrovat a způsobit poškození. Znečištěné zajišťovací pásy musí být okamžitě vyřazeny z používání, opláchnuty studenou vodou a usušeny na vzduchu.

B9. Zajišťovací pásy podle této části evropské normy EN 12195 jsou vhodné pro použití v následujících teplotních rozsazích: -40°C až +80°C pro Polypropylen (PP); -40°C až +120°C pro Polyester (PES). Tyto teplotní rozsahy se mohou změnit v závislosti na chemickém prostředí. V takových případech je nutné získat

doporučení od výrobce nebo dodavatele. Změny okolní teploty během přepravy mohou ovlivnit sílu v tkanině. Po vstupu do teplejších oblastí zkontrolujte napínací sílu.

B10. Zajišťovací pásy musí být vyřazeny z používání nebo vráceny výrobci k opravě, pokud vykazují známky poškození. Známky poškození pásy zahrnují: praskliny, řezy, zářezy a zlomeniny v nosných vláknech a švech, deformace způsobené teplem. Poškození na úrovni upevňovacích prostředků a zajišťovacích pásků: např. deformace, praskliny, výrazné opotřebení a koroze. Opravit lze pouze zajišťovací pásy s identifikačními štítky. V případě neúmyslného kontaktu s chemikáliemi musí být zajišťovací páska vyřazena z používání a je nutné se obrátit na výrobce nebo dodavatele.

B11. Ujistěte se, že zajišťovací páska není poškozena hranami nákladu, ke kterému je připevněna. Doporučuje se pravidelná vizuální inspekce před a po každém použití, zejména při přepravě nákladů s ostrými hranami.

B12. Používejte pouze správně označené a čitelně označené zajišťovací pásy.

B13. Zajišťovací pásy nesmí být přetíženy: maximální ruční síla 500 N (50 daN na štítku; 1 daN = 1 kg) smí být aplikována pouze ručně. Mechanické nástroje, jako jsou hole nebo páky, nesmí být používány, pokud nejsou součástí upevňovacího prostředku.

B14. Uzlované zajišťovací pásy nesmí být používány.

B15. Chraňte štítky před poškozením tím, že je udržíte mimo okraje nákladu a pokud možno mimo samotný náklad.

B16. Chraňte pásy před třením, opotřebením a poškozením způsobeným náklady s ostrými hranami použitím ochranných obalů a/nebo ochrany hran.

Rizika:

Nedostatečně upevněné náklady nebo jejich části, které se uvolní, představují značná rizika pro bezpečnost a zdraví lidí, domácích zvířat a zboží v okolí vozidla. Rizikové oblasti spojené s jedoucím vozidlem jsou popsány v sekcích A.2, A.5 a A.7 evropské normy, zatímco rizikové oblasti pro stojící vozidlo jsou uvedeny v sekcích 4a, b a c. Obecná dopravní rizika na soukromých i veřejných silnicích způsobená pohybem nebo uvolněním nákladu; potenciální nebezpečí, když náklad přijde do kontaktu se stávkami, jinými vozidly nebo strukturami jako jsou tunely a mosty. Riziko převrácení vozidla při ostrých zatáčkách nebo náhlých pohybech volantu v důsledku posunutí nákladu, což může vést k nerovnoměrnému rozložení hmotnosti a možným nehodám. Rizika na lodích způsobená volně upevněnými náklady, včetně nebezpečí od vozidel, která jsou zaparkována příliš blízko sebe, což ohrožuje bezpečnost a pohodu cestujících. Rizika na vlcích způsobená volnými náklady, včetně nebezpečí pro přijíždějící vlaky a bezpečnost železniční dopravy, stanic a jednotlivců; rizika, když náklady přijdou do kontaktu se stávkami, jinými vozidly nebo strukturami jako jsou tunely a mosty. Rizika pro řidiče, spolujezdce a ostatní účastníky silničního provozu. Rizika posunutí nebo převrácení nákladu při brzdění, což může způsobit poškození kabiny. Rizika spojená s kontaktem mezi trolejemi a personálem, náklady nebo upevňovacími prostředky.

Obsah je založen na normě EN 12195-2:2000. Poslední aktualizace: 21/11/2024.

SLOVENSKÝ

NÁVOD*

Návod na použitie

- Zabezpečenie nákladu: Prevedte voľný koniec ratchet popruhu okolo alebo cez náklad. Pripojte háky (ak sú k dispozícii) k pevnému kotviacemu bodu. Vložte koniec popruhu odspodu nahor do štrbiny (I) (pozrite ilustráciu A). Utiahnite popruh rukou. Zdvihnite uvoľňovaciu páčku (II), pohybujte kľúčkou na ratchet (III) hore a dole (pozrite ilustráciu A), aby sa popruh ešte viac utiahol. Potom opäť uzamknite ratchet stlačením kľúčky na ratchet (III) až na doraz, kým nezapadne (pozrite ilustráciu B). Náklad je teraz zabezpečený!

- **Uvoľnenie popruhu:** Zdvihnite uvoľňovaciu páčku (II), aby ste odomkli ratchet. Otvorte úplne kľučku na ratchet (III) (pozrite ilustráciu C). Teraz môžete ľahko vytiahnuť popruh zo štrbiny (I).
- **Dôležité pre náklady na streche:** Nesmieme prekročiť špecifikácie výrobcu! Nesprávne použitie upínacej pásky môže spôsobiť, že náklad nebude správne zabezpečený.
- **POZOR:** Držte upínaciu pásku mimo ostrých hrán!

Praktické informácie o používaní a údržbe upínacích páso

B1. Pri výbere a používaní upínacích páso si dajte pozor na potrebnú silu napnutia, ako aj na typ nákladu a jeho použitie. Veľkosť, tvar a hmotnosť nákladu určujú správny výber páso, ale aj zamýšľané použitie, dopravné prostredie a typ nákladu. Z dôvodu stability je potrebné použiť najmenej dve upínacie pásky na zabezpečenie, a dva páry upínacích páso na diagonálne zabezpečenie.

B2. Vybraná upínacia páska musí byť dostatočne silná a dostatočne dlhá na zamýšľané použitie a musí mať správnu dĺžku pre daný typ upevnenia. Vždy dodržiavajte správne postupy zabezpečenia nákladu: Plánujte upevnenie a odstránenie upínacích páso pred začiatkom cesty, buďte si vedomí, že počas prepravy môže byť časť tovaru vyložená, vypočítajte počet upínacích páso podľa EN 12195-1: 1995, používajte iba upínacie pásky, ktoré sú určené na upevnenie s STF (Špecifikovaná Tiahacia Sila) uvedenou na štítku a pravidelne kontrolujte tiahacu silu, najmä krátko po začiatku cesty.

B3. Vzhľadom na rôzne správanie a natiahnutie pod zaťažením, sa nesmú používať rôzne upevňovacie prostriedky (napr. upínacie reťaze a upínacie pásky) na zabezpečenie tej istej nákladu. Vždy skontrolujte, či sú doplnkové diely (komponenty) a upínacie zariadenia v systéme zabezpečenia nákladu kompatibilné s upínacou páskou.

B4. Počas používania musia ploché háky podporovať nosnú plochu v celej svojej šírke.

B5. Otvorenie upínacej pásky: Uistite sa, že náklad zostáva bezpečne upevnený aj bez dodatočnej podpory a že manipulátori nie sú vystavení nebezpečenstvu padajúcich predmetov pred jej otvorením. Ak je to potrebné, musí byť pred prepravu k nákladu pripojené zdvíhacie zariadenie (pred uvoľnením upínacieho zariadenia), aby sa zabránilo pádu alebo prevráteniu nákladu. To platí aj pri použití upínacích zariadení, ktoré môžu byť kontrolované odstránené.

B6. Pred vykladaním nákladu je potrebné uvoľniť upínacie pásky, aby sa náklad mohol zdvihnúť z ložnej plochy.

B7. Pri nakládke a vykládke dávajte pozor na blízkosť nízko visiaceho elektrického vedenia.

B8. Materiály, z ktorých sú vyrobené upínacie pásky, majú rôznu odolnosť voči chemickým vplyvom. Postupujte podľa pokynov výrobcu alebo dodávateľa, ak sa upínacie pásky pravdepodobne dostanú do kontaktu s chemikáliami. Zohľadnite zvyšujúce sa účinky chemických vplyvom pri vyšších teplotách. Odolnosť syntetických vlákien voči chemickým vplyvom je nasledovne zhrnutá: Polyester je odolný voči minerálnym kyselinám, ale je ovplyvnený alkalickými látkami. Polypropylén je málo ovplyvnený kyselinami a alkalickými látkami a je vhodný na aplikácie, kde je požiadavka na vysokú chemickú odolnosť (s výnimkou niektorých organických rozpúšťadiel). Škodlivé kyslé alebo alkalické roztoky sa môžu koncentrovať odparovaním a spôsobiť poškodenie. Znečistené upínacie pásky by mali byť okamžite vyradené z používania, opláchnuté studenou vodou a vysušené na vzduchu.

B9. Upínacie pásky podľa tejto časti európskej normy EN 12195 sú vhodné na použitie v nasledujúcich teplotných rozmedziach: -40°C až +80°C pre Polypropylén (PP); -40°C až +120°C pre Polyester (PES). Tieto teplotné rozsahy sa môžu meniť v závislosti od chemického prostredia. V takýchto prípadoch je potrebné získať odporúčania od výrobcu alebo dodávateľa. Zmeny teploty prostredia počas prepravy môžu ovplyvniť silu v tkanine. Skontrolujte napätie pásky po vstupe do teplejších oblastí.

B10. Upínacie pásky musia byť vyradené z používania alebo vrátené výrobcovi na opravu, ak vykazujú známky poškodenia. Známky poškodenia pásky zahŕňajú: praskliny, rezy, zárezy a zlomy v nosných vláknach a švoch, deformácie spôsobené teplom. Poškodenie na úrovni upevňovacích prostriedkov a upínacích páso: napr. deformácie, praskliny, výrazné opotrebenie a korózia. Opravy môžu vykonávať iba upínacie pásky s identifikačnými štítkami. Pri neúmyselnom kontakte s chemikáliami musí byť upínacia páska vyradená z používania a je potrebné konzultovať výrobcu alebo dodávateľa.

B11. Uistite sa, že upínacia páska nebude poškodená hranami nákladu, ku ktorému je pripevnená. Odporúča sa pravidelná vizuálna kontrola pred a po každom použití, najmä pri preprave nákladu s ostrými hranami.

B12. Používajte iba dobre čitateľné a označené upínacie pásky.

B13. Upínacie pásky nesmú byť preťažené: maximálna manuálna sila 500 N (50 daN na štítku; 1 daN = 1 kg) môže byť aplikovaná iba manuálne. Mechanické pomôcky ako palice alebo páky sa nesmú používať, pokiaľ nie sú súčasťou upevňovacieho prostriedku.

B14. Uviazané sjorbandy sa nesmú používať.

B15. Chráňte štítky pred poškodením tým, že ich držíte mimo hranice nákladu a, ak je to možné, aj mimo samotný náklad.

B16. Chráňte pásky pred trením, opotrebovaním a poškodením spôsobeným nákladmi s ostrými hranami použitím ochranných nálekov a/alebo ochranných rohov.

Riziká:

Nedostatočne zabezpečený náklad, alebo jeho časti, ktoré sa uvoľnia, predstavujú významné riziká pre bezpečnosť a zdravie ľudí, domácich zvierat a tovaru v blízkosti vozidla. Rizikové oblasti spojené s jazdiacim vozidlom sú popísané v sekciách A.2, A.5 a A.7 európskej normy, zatiaľ čo rizikové oblasti pre stojace vozidlo sú popísané v sekciách 4a, b a c. Všeobecné dopravné riziká na súkromných aj verejných cestách spôsobené pohybom alebo uvoľnením nákladu; potenciálne nebezpečenstvá, keď náklad príde do kontaktu s budovami, inými vozidlami alebo štruktúrami ako tunely a mosty. Riziko prevrátenia vozidla počas ostrých zákrut alebo náhlých pohybov volantom v dôsledku presunutého nákladu, čo môže viesť k nerovnomernému rozloženiu hmotnosti a možným nehodám. Riziká na lodiach v dôsledku nezabezpečeného nákladu, vrátane nebezpečenstiev spôsobených vozidlami, ktoré sú parkované veľmi blízko seba, čím ohrozujú bezpečnosť a pohodu cestujúcich. Riziká pre vlaky v dôsledku voľného nákladu, vrátane nebezpečenstiev pre prichádzajúce vlaky a bezpečnosť železničnej dopravy, staníc a jednotlivcov; riziká spôsobené nákladmi, ktoré prídu do kontaktu s budovami, inými vozidlami alebo štruktúrami ako tunely a mosty. Riziká pre vodiča, spolujazdca a ostatných účastníkov cestnej premávky. Riziká nákladu, ktorý sa pohybuje dopredu alebo prevracia počas brzdenia, čo môže spôsobiť poškodenie kabíny. Riziká spojené s kontaktom medzi elektrickými vodičmi a personálom, nákladom alebo upevňovacím materiálom.

Obsah je založený na norme EN 12195-2:2000. Posledná aktualizácia: 21/11/2024.

MAGYAR

HASZNÁLATI ÚTMUTATÓ*

Használati utasítások

- Terhelés biztosítása: Húzza a ratchet heveder laza végét a terhelés köré vagy fölé. Csatlakoztassa a kampókat (ha vannak) egy biztonságos rögzítési ponthoz. Helyezze be a heveder végét alulról felfelé a résbe (I) (lásd az A ábrát). Húzza meg a hevedert kézzel. Emelje fel a kioldókart (II), majd mozgatja a feszítőkart (III) fel és le (lásd az A ábrát), hogy tovább feszítse a hevedert. Ezután zárja le a ratchet-et ismét úgy, hogy teljesen lenyomja a feszítőkart (III), amíg az kattan egyet (lásd a B ábrát). A terhelés most már biztosítva van!

- A heveder felszabadítása: Emelje fel a kioldókart (II) a ratchet feloldásához. Teljesen nyissa ki a feszítőkart (III) (lásd a C ábrát). Most könnyedén kihúzhatja a hevedert a résből (I).

- Fontos tetőrakományokhoz: Ne lépje túl a gyártó előírásait! A heveder helytelen használata miatt a szállított áruk nem lehetnek megfelelően rögzítve.

- **FIGYELEM**: Tartsa a hevedert távol az éles élektől!

Hasznos információk a hevederek használatáról és karbantartásáról

B1. A hevederek kiválasztásakor és használatakor figyelembe kell venni a szükséges feszítőerőt, valamint a rakomány típusát és felhasználását. A rakomány mérete, formája és súlya határozza meg a megfelelő heveder kiválasztását, de az alkalmazott használat, a szállítási környezet és a rakomány típusa is fontos tényezők. A stabilitás érdekében legalább két hevedert kell használni a rögzítéshez, és két pár hevedert a diagonális rögzítéshez.

B2. A választott hevedernek elég erősnek és elég hosszúnak kell lennie a tervezett használathoz, és meg kell felelnie a rögzítés típusának megfelelő hosszúságnak. Mindig kövesse a megfelelő rakománybiztosítási eljárásokat: Tervezze meg a hevederek rögzítését és eltávolítását a szállítás előtt, mindig vegye figyelembe, hogy szállítás közben a rakomány egy része kiürülhet, számolja ki a szükséges hevederek számát az EN 12195-1: 1995 szabvány szerint, használjon csak olyan hevedereket, amelyek STF (Specifikált Feszítőerő) felirattal rendelkeznek, és rendszeresen ellenőrizze a feszítőerőt, különösen az utazás elején.

B3. A különböző viselkedés és nyújtás miatt terhelés alatt, különböző rögzítőeszközöket (pl. feszítő láncokat és hevedereket) nem szabad ugyanarra a rakományra használni. Mindig ellenőrizze, hogy a kiegészítő alkatrészek (komponensek) és feszítőeszközök kompatibilisek-e a hevederrel a rakománybiztosítási rendszerben.

B4. Használat közben a lapos horognak teljes szélességével a támfelületen kell feküdnie.

B5. A heveder eltávolítása: Győződjön meg arról, hogy a rakomány extra támaszték nélkül is biztonságban marad, és hogy a leemelők ne kerüljenek veszélybe a leeső tárgytól, mielőtt eltávolítja a hevedert. Szükség esetén a rakományhoz emelőberendezést kell rögzíteni a további szállításhoz (mielőtt a feszítőeszközt eltávolítaná), hogy megakadályozza a rakomány leesését vagy billenését. Ez érvényes akkor is, ha olyan feszítőeszközöket használ, amelyek eltávolíthatók.

B6. Mielőtt a rakományt leemelnék, a hevedereket el kell távolítani, hogy a rakomány szabadon felemelhető legyen a rakodóplatformról.

B7. Rakodás és kirakodás közben figyeljen az alacsonyan elhelyezkedő felső vezetékek közelségére.

B8. A hevederek anyagai különböző mértékben ellenállnak a kémiai hatásoknak. Ha a hevederek valószínűleg kémiai anyagoknak vannak kitéve, kövesse a gyártó vagy forgalmazó utasításait. Vegye figyelembe, hogy a magasabb hőmérsékletek fokozzák a kémiai hatások hatékonyságát. A szintetikus szálak kémiai hatásokkal szembeni ellenállóképessége a következőképpen összegződik: A poliszter ellenáll a ásványi savaknak, de érzékeny az alkáliákra. A polipropilén kevésbé érzékeny a savakra és alkáliákra, és alkalmas olyan alkalmazásokhoz, ahol magas kémiai ellenállás szükséges (kivéve egyes szerves oldószereket). A káros savas vagy lúgos oldatok párolgás útján koncentrálnak, és kárt okozhatnak. A szennyezett hevedereket azonnal ki kell vonni a használatból, le kell öblíteni hideg vízzel, és szabad levegőn kell megszáritani.

B9. Az EN 12195 európai szabvány ezen része szerinti hevederek használatra alkalmasak az alábbi hőmérsékleti tartományokban: -40°C-tól +80°C-ig Polipropilén (PP) esetén; -40°C-tól +120°C-ig Poliészter (PES) esetén. Ezek a hőmérsékleti tartományok változhatnak a kémiai környezet függvényében. Ilyen esetekben a gyártó vagy forgalmazó ajánlásait kell beszerezni. A szállítás során bekövetkező környezeti hőmérséklet-változások befolyásolhatják a heveder feszítőerejét. Ellenőrizze a feszítőerőt a melegebb területek elérése után.

B10. A hevedereket ki kell vonni a használatból vagy vissza kell juttatni a gyártónak javításra, ha sérülés jeleit mutatják. A heveder sérülésének jelei közé tartoznak: repedések, vágások, bemélyedések és törések a tartószálakban és varratokban, hő általi deformációk. A rögzítőelemek és hevederek szintjén keletkező sérülések: pl. deformációk, repedések, jelentős kopás és korrózió. Csak azonosító címkével rendelkező hevedereket lehet javítani. Ha a heveder véletlenül vegyi anyagokkal érintkezik, azt ki kell vonni a használatból, és a gyártóval vagy forgalmazóval konzultálni kell.

B11. Gondoskodjon arról, hogy a heveder ne sérüljön meg a rakomány éleinek érintkezésével. Javasolt a rendszeres vizuális ellenőrzés minden használat előtt és után, különösen akkor, ha éles szélekkel rendelkező rakományt szállítanak.

B12. Csak jól olvashatóan megjelölt és címkézett hevedereket használjon.

B13. A hevedereket nem szabad túlterhelni: a maximális kézi erő 500 N (50 daN a címkén; 1 daN = 1 kg) kizárólag kézzel alkalmazható. Mechanikai eszközök, például botok vagy emelőkarok nem használhatók, hacsak nem részei a rögzítőeszköznek.

B14. A csomózott hevederek nem használhatók.

B15. Védje a címkéket a sérülésektől, ha távol tartja őket a rakomány széleitől, és ha lehetséges, a rakománytól is.

B16. Védje a hevedereket a súrlódástól, kopástól és az éles élek okozta sérülésektől védőhüvelyek és/vagy élvédők használatával.

Kockázatok:

A nem megfelelően rögzített rakományok, vagy azoknak az elemei, amelyek elszakadnak, jelentős biztonsági és egészségügyi kockázatot jelentenek az emberek, háziállatok és az adott jármű közelében lévő áruk számára. A közlekedő járművel kapcsolatos kockázati területek a 2. A, 5. A és 7. A szakaszokban szerepelnek az európai szabványban, míg a megálló járművekre vonatkozó kockázati területek a 4a, b és c szakaszokban találhatók. Általános közlekedési kockázatok mind a magán-, mind a nyilvános utakon, amelyek a rakomány elmozdulásából vagy elszakadásából erednek; potenciális veszélyek, amikor a rakomány épületekkel, más járművekkel vagy struktúrákkal, mint például alagutakkal és hidakkal kerül kapcsolatba. Kockázat a jármű felborulására éles kanyarok vagy hirtelen kormánymozdulatok során az elmozdult rakomány következtében, ami egyenetlen súlyeloszlást és esetleges balesetet okozhat. Kockázatok hajókon a nem rögzített rakományok miatt, beleértve a veszélyeket, amelyeket a közeli parkoló járművek jelenthetnek, amelyek veszélyeztethetik a hajósok biztonságát és jólétét. Kockázatok vonatoknál az elszabadult rakományok miatt, beleértve a veszélyeket a szembejövő vonatokra, a vasúti közlekedés biztonságára, az állomásokra és az egyénekre nézve; kockázatok, amikor a rakomány épületekkel, más járművekkel vagy struktúrákkal, mint alagutakkal és hidakkal kerül kapcsolatba. Kockázatok a vezető, az utas és más közlekedők számára. Kockázatok, amikor a rakományok előre csúsznak vagy felborulnak fékezés közben, ami károsíthatja a kabint. Kockázatok, amelyek a felsővezetékekkel való érintkezésből adódnak, beleértve a személyzetet, rakományokat és rögzítő anyagokat.

**A tartalom az EN 12195-2:2000 szabvány alapján készült. Utolsó frissítés: 2024.11.21.*



Metaltis BV
Zwaarveld 33
9220 Hamme
Belgium