

Tłumaczenie instrukcji oryginalnej



INSTRUKCJA OBSŁUGI

Pasy transportowe

Model: SS-SRD030



Wyprodukowano dla
GEKO Sp. z o.o. Sp. k.
Kietlin, ul. Spacerowa 3
97-500 Radomsko
www.geko.pl

Przed pierwszym użyciem prosimy dokładnie zapoznać się z niniejszą instrukcją obsługi. Zapoznanie się z wszelkimi instrukcjami, niezbędnymi do bezpiecznego użytkowania i obsługi oraz zrozumienie wszelkiego ryzyka, jakie może wystąpić podczas eksploatacji urządzenia należy do obowiązków ich użytkownika.



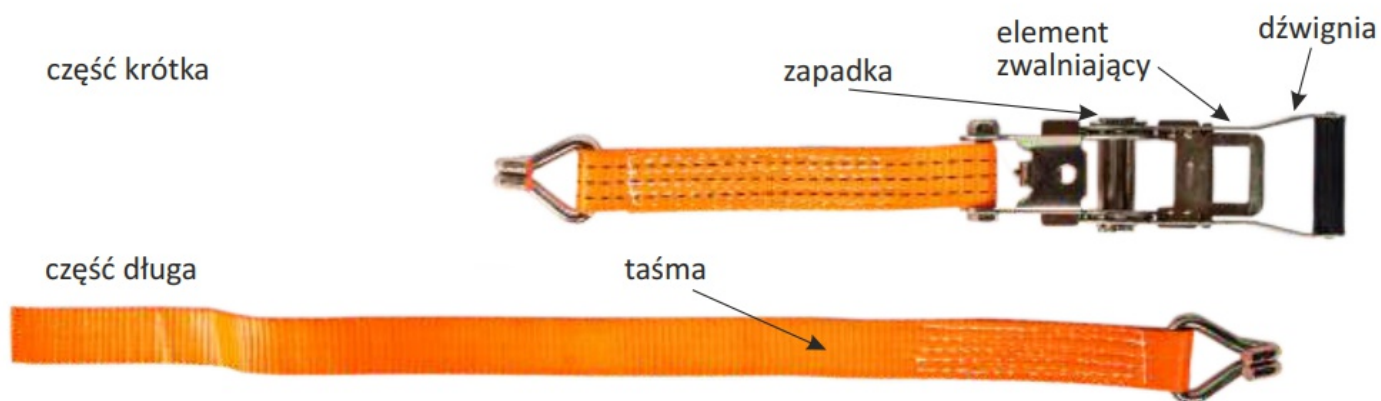
Dotyczy typów: G02384, G02385, G02386

PRZEZNACZENIE

Pasy transportowe (mocujące) służą do zabezpieczania ładunków podczas ich transportu. Ich rolą jest przeciwdziałanie siłom działającym na ładunek w czasie jego przemieszczania.

- pasy do owijania i kotwienia ładunków,
- zgodne z normą PN-EN 12195-2,
- długość wg zamówienia klienta,
- standardowy hak profilowy dwupalczasty, możliwe zastosowanie haków jednopalczastych, typu „S”, profilowych typu „U”, haków z zabezpieczeniem, ogniów, szakli, haków kutych z zabezpieczeniem,
- współczynnik bezpieczeństwa: 2 dla elementów stalowych, 3 dla taśmy poliestrowej,
- haki i napinacz ocynkowane,
- taśma impregnowana - większa wytrzymałość pasa na ścieranie,
- taśma odporna na butwienie, nie przyjmuje wilgoci i nie rdzewieje.

BUDOWA



- Zdolność mocowania (LC): maksymalna siła, z jaką pas może zostać użyty do mocowania w układzie prostym.
- Siła oddziaływania ręcznego (Hf): siła po uwolnieniu uchwytu mechanizmu zapadkowego.
- Nominalna siła ręczna (SHF): siła oddziaływania ręcznego o wartości 250 N (25 daN na etykiecie)
- Nominalna siła napięcia (STF): siła pozostała po uwolnieniu uchwytu mechanizmu zapadkowego.
- Napinacz: urządzenie mechaniczne z systemem zapadkowym, które napina i utrzymuje obciążenie w urządzeniu do zabezpieczania ładunku.
- Kontrola: badania wizualne stanu pasa mocującego w celu sprawdzenia czy nie ma widocznych oznak zużycia lub uszkodzenia, które mogą mieć wpływ na jego pracę.
- Osoba przeszkolona: osoba posiadająca odpowiednie umiejętności i praktyczną wiedzę, która przeszła wymagane szkolenia potrzebne do wykonywania wszelkich wymaganych prób i badań.

BADANIA TECHNICZNE

Poszczególne części pasów transportowych poddaje się testom sprawności, wydajności i zgodności z wymaganiami.

Badanie optyczne - ma na celu wykrycie wad takich jak przecięcia, rozdarcia, błędy na szwach, pęknięcia, odkształcenie na elementach metalowych.

Badanie naprężenia napinacza zapadkowego - polega na przyłożeniu siły 25 daN do dźwigni napinacza i pomiaru naprężeń na pasie (w trakcie badania napinacz nie powinien doznać szkód i powinien być zdolny do użytku).

Badanie naprężeń rozciągających - badanie złożone z dwóch etapów: pierwszy polega na przyłożeniu siły równej 1,25 LC i utrzymanie jej przez jedną minutę, po tym czasie żadna z części nie może wykazywać jakichkolwiek oznak odkształcenia lub innych wad, które mogą wpływać na działanie urządzenia. Po dokładnej kontroli, stosuje się obciążenie równe 2 LC, co nie powinno spowodować jakichkolwiek pęknięć w pasie.

OSTRZEŻENIA OGÓLNE

Instrukcję obsługi należy przechowywać w odpowiednim miejscu, aby był do niej łatwy dostęp. W przypadku uszkodzenia lub zagubienia instrukcji można ją pobrać ze strony internetowej producenta. W odniesieniu do informacji zawartych w instrukcji obsługi nie ponosi żadnej odpowiedzialności jeśli:

- wyrób używany jest w sposób niezgodny z przepisami BHP;
- pas połączony jest z wyrobem który jest do tego nieprzystosowany lub ich połączenie nie jest poprawne;
- użytkownik nie stosuje się lub błędnie interpretuje informacje zawarte w instrukcji obsługi;
- dokonywane są jakiegokolwiek zmiany w urządzeniu;
- nieprzeprowadza się lub niewłaściwie przeprowadza się rutynowe prace konserwacyjne;
- pasy używane są z nieodpowiednim osprzętem.

UWAGA! Oznaczenia na załączonej do pasa etykiecie powinny być zawsze widoczne; w przypadku, gdy pas nie posiada żadnych oznaczeń należy go wyłączyć z pracy i zezłomować.

Zabrania się umieszczania innych oznaczeń niż te, które zamieścił producent.

KRYTERIA DOBORU PASÓW

ZDOLNOŚĆ MOCOWANIA PASA (LC)

Wybór pasa mocującego wiąże się z koniecznością wzięcia pod uwagę zdolności mocowania pasa, a

także rodzaju ładunku mocowanego, wymiarów, kształtu i masy ładunku oraz rodzaju obciążenia i środowiska, w jakim transportowany będzie ładunek. W celu zapewnienia odpowiedniej stabilizacji, ładunek musi być zabezpieczony co najmniej jedną parą pasów mocujących przed przesunięciami w pionie oraz dwoma parami pasów mocujących przed przesunięciami w poziomie. Liczbę pasów mocujących potrzebnych do zamocowania ładunku należy wyliczyć zgodnie z normą PN-EN 12195-2.

ELEMENT ŁĄCZĄCY

Ze uwagi na różnice w zachowaniu i rozciągliwości podczas pracy, tego samego ładunku nie wolno przypinać za pomocą różnych urządzeń mocujących (np. kotwic łańcuchowych i pasów mocujących). Należy się ponadto upewnić, że dodatkowe akcesoria (części) i urządzenia są kompatybilne z pasami mocującymi.

TEMPERATURY PRACY

Pas z poliestru (PES) może być używany w temperaturach od -40°C do $+120^{\circ}\text{C}$. Zmiana temperatury w trakcie transportu może mieć wpływ na pas. Po pracy w wysokich temperaturach należy sprawdzać naprężenia rozciągające pas. W niskich temperaturach przy dużej wilgotności może pojawić się lód, powodując uszkodzenia na zewnętrznej części pasa, co prowadzić może do skałeczeń lub otarć. Dodatkowo lód zmienia elastyczność pasa, tym samym pas nie nadaje się do użytku w ekstremalnych warunkach.

NIEDOPUSZCZALNE UŻYTKOWANIE

Pasów nie wolno stosować w przypadku:

- Wszelkich ładunków, których dopuszczalne obciążenie przekracza nośność pasa;
- Wszelkich ładunków, których temperatura nie mieści się w zakresie dopuszczalnym ;
- Wszelkich ładunków zakwalifikowanych jako niebezpieczne (np. łatwopalne, materiały wybuchowe itp.);
- Wszelkich ładunków, mogących zmienić kształt, środek ciężkości i/lub stan chemiczny lub fizyczny;
- Wszelkich ładunków zanurzonych w roztworze kwasu lub wydzielających opary kwasów;

WSTĘPNA KONTROLA PASÓW

Przed rozpoczęciem użytkowania lub zamontowaniem pasy powinny być sprawdzone przez przeszkoloną osobę. Należy:

- Sprawdzić stan pasa, a przede wszystkim upewnić się, że jest wolny od wad, przecięć, przerw lub uszkodzeń, w tym uszkodzeń spowodowanych przez brud, które mogą wpływać na bezpieczeństwo urządzenia.
- Sprawdzić zgodność oznaczeń przedmiotu na wszystkich jego częściach; w szczególności trzeba upewnić się, że są spełnione wymogi dotyczące ładowności, tak by można było zidentyfikować wyrób po jego obciążeniu roboczym.
- Sprawdzić szwy, jak również wzmocnienia i elementy ochronne na punktach styku oraz na uchwytach.
- Sprawdzić, czy napinacz jest sprawny.
- Sprawdzić, czy na hakach i napinaczu nie ma pęknięć, odkształceń, jak również śladów zużycia i

korozji.

INSTALACJA I WSKAZÓWKI DOTYCZĄCE MONTAŻU

Pas mocujący z napinaczem należy zamontować zgodnie z normą UNI EN12195-2.

Obciążenie powinno być umieszczone tak, by środek ciężkości ładunku znajdował się jak najbliżej środka osi wzdłużnej pojazdu i jak najniższej w stosunku do powierzchni ładunkowej.

Należy upewnić się, że ładunek rozłożono równomiernie, dobrano pas o odpowiedniej długości, a operacje montażu i demontażu zaplanowano przed rozpoczęciem jazdy. Poza tym należy wziąć pod uwagę, że może zająć konieczność rozładowania części ładunku w czasie transportu. Pasów nie należy przeciążać; należy napinać je ręcznie i nie wolno używać do tego celu innych narzędzi (np. dźwigni).

Naprężenie pasów należy sprawdzać okresowo, a w szczególności zaraz po rozpoczęciu podróży. Należy upewnić się, że stabilność ładunku nie jest zależna od urządzeń mocujących oraz że po poluzowaniu pasów ładunek nie spadnie z pojazdu.

Używanie pasów do celów innych niż zostały zaprojektowane, a mających wpływ na rzeczywistą sprawność i bezpieczeństwo produktu, stosowanie ich w warunkach skrajnie niebezpiecznych i brak konserwacji mogą prowadzić do poważnego zagrożenia bezpieczeństwa osób i spowodować poważne szkody w środowisku pracy. Środki ostrożności, wymienione poniżej nie obejmują wszystkich potencjalnych „nadużyć” przedmiotu, jakie mogą wystąpić. W związku, z czym ewentualne inne przypadki zagrożeń należy przewidzieć. A więc:

- NIE wolno podłączać do pasów innych przyrządów, nie pasujących pod względem wielkości, temperatury, punktu zaczepienia i kształtu;
- NIE wolno dopuszczać do obciążenia przekraczającego nośność pasa.
- NIE stosować żadnych urządzeń mechanicznych (w tym dźwigni i belek) do napinania napinacza.
- NIE używać pasów niepewnych i/lub słabo rozpoznawalnych.
- NIE zszywać lub nie naprawiać pasów samodzielnie.
- NIE dopuszczać do huśtania się ładunku podczas transportu;
- NIE używać pasów do transportu związanych ze sobą ładunków;
- NIE napinać przedmiotów, mogących zmienić kształt, środek ciężkości, skład chemiczny lub właściwości fizyczne;
- NIE używać pasów w urządzeniach służących do transportu ludzi i zwierząt;
- NIE łączyć pasów w celu ich przedłużania za pomocą węzłów.
- NIE zanurzać pasów w roztworach kwasów lub narażać je na opary kwasów;
- NIE zostawiać pasa na ziemi, w celu zapobiegania przejechaniu go przez koła pojazdu.

UWAGI I PRZECIWWSKAZANIA

Montaż pasów mocujących

Taśmę (część długą pasa) należy przełożyć nad ładunkiem, hak krótkiej części należy zaczepić o ramę lub zaczep a następnie naciągnąć taśmę z drugiej strony, tak aby pas leżał równo i nie był poskręcany. Hak krótkiej części pasa należy zaczepić o ramę lub zaczep.

Końcówkę taśmy należy wprowadzić od spodu w szczelinę bębna napinacza (część krótka), taśmę należy wybrać aż do uzyskania oporu.

Taśmę nawija się na bęben za pomocą rączki napinacza, przytrzymując ręką pas znajdujący się poniżej mechanizmu. Na bęben powinny zostać nawinięte minimum 1,5 zwoja i maksimum 3 zwoje taśmy.

Jeżeli taśma została odpowiednio napięta napinacz należy zamknąć, a luźny pas schować, aby nie przeszkadzał. Aby zluźnić taśmę należy pociągnąć zapadkę w kierunku ręczki, oraz otworzyć ramię do 180 stopni.

KONTROLA I KONSERWACJA

Kontrola i prace konserwacyjne powinny być prowadzone przez przeszkolony personel, który powinien dokładnie wykonywać badania. Po zakończeniu użytkowania, pasy powinny być odpowiednio przechowywane. Powinny one być i przechowywane w suchych i dobrze wentylowanych pomieszczeniach o temperaturze otoczenia, z dala od źródeł ciepła. Pasy nie mogą mieć kontaktu z substancjami chemicznymi, spalinami, zardzewiałymi powierzchniami i nie mogą być wystawiane na bezpośrednie działanie promieni słonecznych albo promieniowania ultrafioletowego. Po zakończeniu pracy pasy należy sprawdzić pod kątem ewentualnych szkód powstałych podczas użytkowania. Należy sprawdzać je na całej długości pod kątem zaistnienia wad powierzchniowych, takich jak skaleczenia, otarcia, wgniecenia i rozdarcia. Należy sprawdzać oznaczenia na etykiecie i informacje identyfikacyjne dotyczące pasów i upewnić się, że są czytelne. Trzeba ponadto sprawdzić, czy napinacz nie jest zdeformowany, nie jest skorodowany i działa prawidłowo, sprawdzić haki, czy nie są zdeformowane, pęknięte i nie ma na nich otarć i korozji.

Wszelkie badań przeprowadzonych na pasach powinny być rejestrowane i przechowywane. Wszelkie pasy z wadami nie powinny być przechowywane; powinny być zełomowane i wymienione. Jeżeli pasy miały kontakt z kwasami lub/i zasadami, należy je zmyć wodą lub zneutralizować ich działanie odpowiednimi środkami. W przypadku, gdy pasy są wilgotne, powinny być powieszone i zostawione do samoistnego wyschnięcia przed ponownym magazynowaniem.

Tabela zawiera wykaz oraz częstotliwość wymaganych prac konserwacyjnych.

Każdy pas, który utracił swoje właściwości i nie nadaje się już do celów, do których został zaprojektowany, powinien być przecięty i złomowany, tak, aby nie mógł być już używany

Kontrola i prace konserwacyjne			
Typ badania	Każde użycie	Miesiąc	Rok
Stan wizualny	X		
Stan etykiety	X		
Zużycie	X		

UTYLIZACJA

Pasy transportowe powinny być zełomowane poprzez przecięcie, aby nie mogły być więcej użyte, jeżeli:

- posiadają wady powierzchniowe, takie jak przecięcia, wgniecenia, rozdarcia i otarcia;
- haki lub napinacze są zdeformowane, zniszczone, popękane, lub skorodowane;
- brak jest etykiety, lub jest ona zużyta i nieczytelna w takim stopniu, że trudno jest zidentyfikować pas. Pasy transportowe należy posortować / złomować jako zwykły złom poliestrowy. Głównym materiałem jest poliester (PES). W razie potrzeby dostawca udzieli pomocy przy usuwaniu.

15. U



DEKLARACJA ZGODNOŚCI

GEKO Sp. z o.o. Sp. k. Kietlin, ul. Spacerowa 3, 97-500 Radomsko
deklaruje z pełną odpowiedzialnością, że:

Pasy transportowe Model: SS-SRD030

spełnia wymagania Parlamentu Europejskiego i Rady:
zgodnych z normą EN 12195-2:2000,
typu WE nr Z1A 115299 0001 Rev. 00 z dnia 25.08.2022
wydanego przez TÜV SÜD Product Service GmbH
Ridlerstraße 65, 80339 MÜNCHEN, Germany
Tel.: +49 (89) 50084261, Fax: +49 (89) 50084230
Email: ps.zert@tuvsud.com, <http://tuvsud.com/ps>
Numer identyfikacyjny jednostki notyfikowanej: 0123

Dotyczy typów: G02384, G02385, G02386

Niniejsza Deklaracja Zgodności traci swoją ważność, jeżeli produkt zostanie zmieniony lub przebudowany bez zgody producenta.

**Za przygotowanie i przechowywanie dokumentacji technicznej
odpowiada:**

Larysa Kowalczyk, Kietlin, ul. Spacerowa 3, 97-500 Radomsko.

Kietlin, 03.10.2022
Miejsce i data wystawienia

mgr Larysa Kowalczyk
Nazwisko, imię osoby upoważnionej