

ZAŁADUNKI

NAWET JEŻELI DANY ZAKŁAD TEGO NIE WYMAGA KIEROWCĘ FIRMY HOFFMANN, OBOWIĄZUJE W TRAKCIE CZYNNOŚCI PRACOWNICZYCH STOSOWANIE ŚRODKÓW OCHRONY OSOBISTEJ



RYGORYSTYCZNIE PRZESTRZEGAĆ PRZEPISÓW BHP ORAZ PROCEDUR I NORM ZAKŁADOWYCH

ZASADY OGÓLNE

NA WIELU ZAKŁADACH PRZED ZAŁADUNKIEM, PRZEPROWADZANA JEST KONTROLA CZYSTOŚCI SIŁOSU ORAZ OSPRZĘTU ROZŁADUNKOWEGO. W NIEKTÓRYCH PRZYPADKACH, JEST ONA BARDZO SZCZEGÓŁOWA. DOKŁADNIE SPRAWDZANE SĄ MIEJSCA KTÓRE MAJĄ WPŁYW NA CZYSTOŚĆ PRZEWOŻONEGO PÓŹNIEJ ŁADUNKU. SPRAWDZENIU PODLEGA RÓWNIEŻ, CERTYFIKAT CZYSTOŚCI, NA OKOLICZNOŚĆ PRAWIDŁOWEGO WPISANIA WSZYSTKICH ZAWARTYCH W NIM DANYCH. STWIERDZONE, CHOĆBY JEDNO MAŁE UCHYBIENIE, MOŻE BYĆ PRZYZYNYĄ ODMOWY PODJĘCIA CZYNNOŚCI ZAŁADUNKOWYCH PRZEZ ZAKŁAD. W TRAKCIE KONTROLI, SPRAWDZANA JEST NIE TYLKO CZYSTOŚĆ, ALE RÓWNIEŻ WYSUSZENIE WNĘTRZA SIŁOSU, UKŁADU POWIETRZNEGO WRAZ Z MIKROFILTREM I WĘŻY ROZŁADUNKOWYCH. KOLEJNYM DODATKOWYM CZYNNIKIEM KONTROLI JEST SPRAWDZENIE STANU TECHNICZNEGO OSPRZĘTU ROZŁADUNKOWEGO. NIEKTÓRE ZAKŁADY, KONTROLUJĄ RÓWNIEŻ STAN CZYSTOŚCI MIEJSC POD USZCZELKAMI WŁAZÓW, LEJA I WĘŻY. **PO ZAŁADUNKU, KIEROWCA JEST SUROWO ZOBOWIĄZANY DO KONTROLI DOKUMENTÓW TRANSPORTOWYCH, ZARÓWNO CO DO ICH ILOŚCI, JAK I POPRAWNOŚCI WPISANYCH TAM DANYCH.** WSZYSTKIE ZAUWAŻONE UCHYBIENIA, MUSZĄ BYĆ NATYCHMIAST ZGŁOSZONE PRACOWNIKOWI ZAKŁADU I SVOJEMU DYSPOZYTOROWI.

TAROWANIE ZESTAWU

KIEROWCA MA SUROWY OBOWIĄZEK PRAWIDŁOWEGO WYTAROWANIA ZESTAWU. MUSI SPRAWDZIĆ NA ZAKŁADOWEJ WADZE, CZY JEGO MASA NIE ODBIEGA OD RZECZYWISTOŚCI. JEŻELI WAGA TA, NIE JEST ZGODNA Z FAKTYCZNYM STANEM, NALEŻY ZAŻĄDAĆ PONOWNEGO WAŻENIA. JEŻELI WYNIK KOLEJNEGO WAŻENIA NADAL JEST BŁĘDNY, TRZEBA NATYCHMIAST POWIADOMIĆ O TYM FAKCIE DYSPOZYTORA. **KATEGORYCZNY ZAKAZ PODEJMOWANIA CZYNNOŚCI ZAŁADUNKOWYCH LUB WYJAZDU, BEZ ZGODY DYSPOZYTORA.**

W PRZYPADKU, GDYBY NA TAKĄ OKOLICZNOŚĆ, ZAKŁAD CHCIAŁBY ABY KIEROWCA PODPISAŁ JAKIKOLWIEK PROTOKÓŁ Z TYM ZWIĄZANY, TO BEZ ZGODY FIRMY, KIEROWCA MA ZAKAZ JEGO PODPISANIA. TAKA SAMA PROCEDURA OBOWIĄZUJE PRZY WAŻENIU PO ROZŁADUNKU. **WSZELKIE RÓŻNICE W WADZE, NA NIEKORZYŚĆ FIRMY TRANSPORTOWEJ, NALEŻY NATYCHMIAST ZGŁOSIĆ SWOJEMU DYSPOZYTOROWI.** ABSOLUTNY ZAKAZ WYJAZDU Z FIRMY ZAŁADUNKOWEJ CZY TEŻ PODPISANIU JAKIEGOKOLWIEK PROTOKOŁU BEZ ZGODY FIRMY HOFFMANN.

PROCEDURY WSTĘPNE

PODJAŻD POD MIEJSCE ZAŁADUNKU, MOŻE ODBYĆ SIĘ TYLKO ZA ZGODĄ PRACOWNIKA, ODPOWIEDZIALNEGO ZA ZAŁADUNEK. PODJAŻD NALEŻY WYKONAĆ OSTROŻNIE, TAK BY NICZEGO NIE USZKODZIĆ. W RAZIE KŁOPOTÓW Z WIDOCZNOŚCIĄ, POPROSIĆ PRACOWNIKA ZAKŁADU O POMOC. **W TRAKCIE POBYTU NA ZAKŁADZIE TRZEBA RYGORYSTYCZNIE PRZESTRZEGAĆ WSZYSTKICH PROCEDUR KTÓRE OBOWIĄZUJĄ NA NIM ORAZ PRZEPISÓW BHP.** ZAŁADUNEK MOŻE ODBYWAĆ SIĘ ZE SPECJALNYCH MIEJSC ZASYPOWYCH, GDZIE PRODUKT PRZY UŻYCIU RĘKAWÓW ZAŁADOWCZYCH POD WPŁYWEM CIŚNIENIA JEST WSPYWANY DO ZBIORNIKA SIŁOSU LUB TEŻ TOWAR JEST ŁADOWANY Z BIG-BAGÓW, A TAKŻE ISTNIEJE ZAŁADUNEK, BĘDĄCY PRZEŁADUNKIEM Z WAGONÓW KOLEJOWYCH TYPU SIŁOS. ZAŁADUNKI, MOŻEMY RÓWNIEŻ PODZIELIĆ NA DWIE GRUPY. PIERWSZA TO ZAŁADUNEK NA KTÓRYM KIEROWCA NIE MUSI KONTROLOWAĆ WAGI WSPYWANEGO ŁADUNKU, PONIEWAŻ ZESTAW STOI NA WADZE LUB ZASYP JEST WYPOSAŻONY W WAGĘ PRZESYPOWĄ, CZY TEŻ ZAŁADUNEK ODBYWA SIĘ Z DOKŁADNIE POWAŻONYCH BIG-BAGÓW. W PRZYPADKU DRUGIEJ GRUPY, KIEROWCA MUSI SAM OKREŚLIĆ CZY ZAŁADUNO WANO JUŻ, ODPOWIEDNI TONAŻ. JEST TO ZAŁADUNEK NA TZW. ZEGARY. ZAŁADUNEK NAJCZĘŚCIEJ ODBYWA SIĘ PRZEZ WŁĄZY ZAŁADOWCZE, ALE MOŻE ODBYWAĆ SIĘ RÓWNIEŻ PRZEZ KRÓCCZE ZAŁADOWCZE, ZWANE POTOCZNIE „KOLEJÓWKAMI”.



PRZEDNI I TYLNY KRÓCIEC ZAŁADOWCZY TZW. „KOLEJÓWKI”

PRODUKT, ZAMIAST PRZEZ WŁĄZ ZAŁADOWCZY, JEST ŁADOWANY PRZEZ JEDEN Z KRÓCCÓW, PRZY UŻYCIU WĘŻA ZAŁADUNKOWEGO.

O ILE PRZEPISY ZAKŁADOWE NIE STANOWIĄ INACZEJ, CAŁY PROCES ZAŁADUNKU, POWINIEN ODBYWAĆ SIĘ POD WZROKOWYM NADZOREM KIEROWCY. JEŻELI ZAŁADUNEK ODBYWA SIĘ PRZEZ DWA LUB WIĘCEJ WŁAZÓW ZAŁADOWCZYCH, KIEROWCA MUSI OKREŚLIĆ OSOBIE ŁADUJĄCEJ, ILE TON PRODUKTU MA WSPĄĆ DO POSZCZEGÓLNYCH OTWORÓW. JEST TO SZCZEGÓLNIE WAŻNE, BY ZESTAW ZASTAŁ PRAWIDŁOWO OBCIĄŻONY NA OSIE. ZŁE OBCIĄŻENIE OSI, MOŻE BYĆ PRZYZYNYĄ WYPADKU. OBCIĄŻENIE OSI, ODCZYTUJE SIĘ ZA POMOCĄ MANOMETRÓW, ZAMONTOWANYCH PO JEDNYM NA CIĄGNIKU I NACZEPIE. W PRZYPADKU NIEWIELKICH RÓŻNIC, KIEROWCA MOŻE DOPROWADZIĆ DO PRAWIDŁOWEGO ROZMIESZCZENIA OBCIĄŻENIA POPRZECZ ROZPĘDZENIE POJAZDU I MOCNYM ZAHAMOWANIEM AUTA. JEŻELI ZACHODZI KONIECZNOŚĆ DOCIĄŻENIA OSI NAPĘDOWEJ, TO NALEŻY MANEWR TEN WYKONAĆ RUSZAJĄ DO PRZODU. W PRZYPADKU DOCIĄŻANIA OSI NACZEPY - JADĄC DO TYŁU. NA PRZÓD SIŁOSU ŁADOWAĆ OD 10-12 TON, PRZY CZYM OSTATNIA WARTOŚĆ, ZALECANA JEST W WARUNKACH ZIMOWYCH.



PRAWIDŁOWY NACISK NA OSIE ZESTAWU



A - 6,5 t.
B - 11,5 t.
C,D,E - 3 x 8 t.

O ILE DYSPOZYTOR NIE ZARZĄDZI INACZEJ, WSZYSTKIE ZAŁADUNKI PRZEPROWADZAĆ W MYŚL PEŁNEGO WYKORZYSTANIA ŁADOWNOŚCI ZESTAWU ŁADOWAĆ DO 40 TON MASY CAŁKOWITEJ KIEROWCA PONOSI ODPOWIEDZIALNOŚĆ FINANSOWĄ ZA NIEDOLAADOWANIE TOWARU. JEŻELI BRAK PRAWIDŁOWEGO TONAŻU, WYNIKA Z PRZYZYNY NIEZALEŻNYCH OD KIEROWCY, FAKT TEN NALEŻY NATYCHMIAST ZGŁOSIĆ DYSPOZYTOROWI I POSTĘPOWAĆ ZGODNIE Z JEGO POLECENIAMI. ZGŁOSZENIE MUSI NASTĄPIĆ, JESZCZE PRZED ODEBRANIEM I PODPISANIEM DOKUMENTÓW TRANSPORTOWYCH.

W PRZYPADKU NIESPRZYJAJĄCYCH WARUNKÓW ATMOSFERYCZNYCH, np. WICHURA, ULEWA - GDY ZAŁADUNEK ODBYWA SIĘ W MIEJSCU NIEOSŁONIĘTYM - OCENA NIEBEZPIECZEŃSTWA NALEŻY DO KIEROWCY, KTÓRY PODEJMUJE DECYZJĘ O ZAŁADUNKU LUB TEŻ O JEGO PÓŹNIEJSZYM WYKONANIU - NATYCHMIAST POWIADOMIĆ FIRMOWEGO DYSPOZYTORA O PODJĘTEJ DECYZJI.

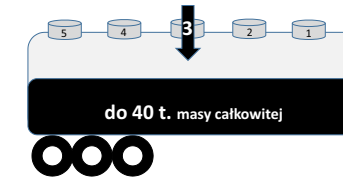
SPECYFIKA ZAŁADUNKÓW - SCHEMATY

MASA ZASYPOWA (OBJĘTOŚCIOWA) DANEGO PRODUKTU, MA WPŁYW NA SPOSÓB JEGO ZAŁADUNKU (LICZBA UŻYTYCH OTWORÓW) ORAZ NA ZACHOWANIE ZESTAWU PODCZAS JAZDY.

TOWARY SAMOPOZIOMUJĄCE

np. KREDA (OMYA), TALK

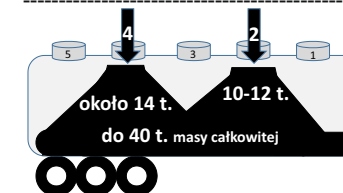
ZACHOWAĆ SZCZEGÓLNA OSTROŻNOŚĆ W TRAKCIE JAZDY. NIESTABILNE ZACHOWANIE SIĘ ZESTAWU, ZWŁASZCZA W TRAKCIE SKRĘTÓW I GWAŁTOWNEGO HAMOWANIA. **PO ZAŁADUNKU - ODCZEKAĆ 30 MINUT.**



TOWARY CIĘŻKIE

np. PIASEK, CEMENT, SÓDA CIĘŻKA

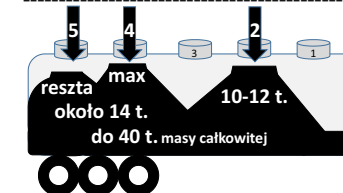
TOWAR NIE PRZEMIESZCZAJĄCY SIĘ W TRAKCIE JAZDY. NISKO POŁOŻONY ŚRODEK CIĘŻKOŚCI. DOBRE I STABILNE PROWADZENIE POD WARUNKIEM PRAWIDŁOWEGO ROZMIESZCZENIA NACISKU NA OSIE.



TOWARY ŚREDNIE

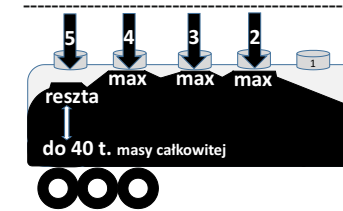
np. SÓDA OCZYSZCZONA/LEKKA

TOWAR NIE PRZEMIESZCZAJĄCY SIĘ W TRAKCIE JAZDY. ŚRODEK CIĘŻKOŚCI, PRZESUNIĘTY WYŻEJ NIŻ W TOWARACH CIĘŻKICH. WYCZUWALNIE GORSZE PROWADZENIE ZESTAWU NA ZAKRĘTACH.



TOWARY LEKKIE

np. MAKA SPOŻYWCZA, GRANULAT PVC PRODUKT MA TENDENCJĘ DO SILNEGO PRZEMIESZCZANIA SIĘ, ZWŁASZCZA W TRAKCIE HAMOWANIA. ŚRODEK CIĘŻKOŚCI POŁOŻONY WYSOKO. ZESTAW NIESTABILNY NA ZAKRĘTACH, SZCZEGÓLNIE NA ŚLISKIEJ NAWIERZCHNI.



TOWARY BARDZO LEKKIE

np. PERLIT, PELET

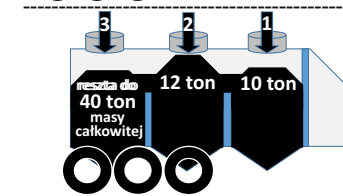
ZACHOWANIE ZESTAWU J/W. CZĘSTO, ABY MÓC ZAŁADOWAĆ ODPOWIEDNI TONAŻ - NIEZBĘDNY JEST WYJAZD Z POD ZASYPU I KILKUKROTNE OSTRE ZAHAMOWANIE W CELU ROZSYPIANIA PRODUKTU PO CAŁEJ PRZESTRZENI SIŁOSU.



SIŁOS TYPU DOLNOZYSY

PRODUKTY CIĘŻKIE I ŚREDNIE

ZE WZGLĘDU NA SVOJĄ BUDOWĘ, NACZEPA MA BARDZO DOBRE WŁAŚCIWOŚCI PROWADZENIA. WYJĄTEK STANOWI JAZDA PO ŚLISKIEJ-ZIMOWEJ NAWIERZCHNI (MAŁE OBCIĄŻENIE OSI TYLNEJ AUTA)



PROCEDURY ZAŁADUNKOWE



PODJAZD NA MIEJSCE ZAŁADUNKOWE ŚCIŚLE WEDŁUG WYTYCZNYCH ZAŁADU. RYGORYSTYCZNIE STOSOWAĆ SIĘ DO POLECEŃ OSOBY ODPOWIEDZIALNEJ ZA ZAŁADUNEK. PRZED WJAZDEM SPRAWDZIĆ POPRAWNOŚĆ DOKREŚLENIA LEJJA WYŁADOWCZEGO I ZAMKNIĘCIA PRZEPUSTNICY.



OTWORZYĆ, POTRZEBNĄ DO ZAŁADUNKU LICZBĘ WŁAZÓW. PRZED ICH OTWARCIEM, UPEWNIĆ SIĘ CZY W SILOSIE NIE MA CIŚNIENIA. **OSTROŻNIE WJECHAĆ POD ZASYP.** UPEWNIĆ SIĘ CZY ELEMENTY SILOSU, NIE ZAWADZĄ O KONSTRUKCJĘ ZASYPU - ZŁOŻYĆ PORĘCZ OCHRONNĄ, ZATRZYMAĆ AUTO, GDY RĘKAW ZASYPU BĘDZIE IDEALNIE NAD WŁAZEM. WPUŚCIĆ RĘKAW ZASYPOWY DO ŚRODKA SILOSU.



KONTROLOWAĆ ODCZYT Z MANOMETRÓW ABY PRAWIDŁOWO OBCIĄŻYĆ OSIĘ ZESTAWU. PO DOKONANYM ZAŁADUNKU - OCZYŚCIĆ USZCZELKI WŁAZÓW Z RESZTEK TOWARU, NASTĘPNIE BARDZO DOKŁADNIE ZAKRĘCIĆ WŁAZY. WŁAZY ZAKRĘCAĆ RĘCZNIE - KRZYŻOWA METODA DOKRĘCANIA.

SPOSOBY ZAŁADUNKU, RÓŻNIĄ SIĘ W ZALEŻNOŚCI OD ZAKŁADU. NA JEDNYCH ZAKŁADACH, KIEROWCA SAMODZIELNIE BEZ NICZYJEJ POMOCY PRZEPROWADZA ZAŁADUNEK, NATOMIAST NA INNYCH ZAŁADUNEK JEST CAŁKOWICIE PRZEPROWADZANY PRZEZ PRACOWNIKA ZAKŁADOWEGO. **KIEROWCA JEST SUROWO ZOBOWIĄZANY DO SZCZEGÓŁOWEGO ZAPOZNANIA SIĘ I PRZESTRZEGANIA PROCEDUR ZAŁADUNKOWYCH, OBOWIĄZUJĄCYCH NA DANYM ZAKŁADZIE.**

ZAŁADUNEK NA „ZEGARY”

NA NIEKTÓRYCH ZAKŁADACH ZAŁADUNKOWYCH, NIE MA MOŻLIWOŚCI KONTROLOWANIA PODCZAS ZAŁADUNKU - TONAŻU WSPYWANEGO PRODUKTU. ZASYP NIE JEST WYPOSAŻONY W WAGĘ ZASYPOWĄ A AUTO, W TRAKCIE TEJ CZYNNOŚCI NIE STOI NA WADZE STACJO-NARNEJ. TAROWANIE, ODBYWA SIĘ NA WADZE ODDALONEJ OD MIEJSCA ZAŁADUNKOWEGO. WTĘDY TO, KIEROWCA MUSI SAM KONTROLOWAĆ MASĘ WSPYWANEGO ŁADUNKU I W ODPOWIEDNIM MOMENCIE ZAKOŃCZYĆ ZAŁADUNEK. DO KONTROLOWANIA ILOŚCI ŁADOWANEGO SUROWCA, SŁUŻĄ DWA MANOMETRY (ZEGARY). JEDEN UMIEJSCOWIONY JEST ZA KABINĄ AUTO, DRUGI ZNAJDUJE SIĘ NA NACZEPIE. ZAŁADUNEK NA „ZEGARY” POLEGA NA STAŁYM KONTROLOWANIU TYCH DWÓCH MANOMETRÓW, KTÓRE POKAZUJĄ NACISK CIĘŻARU ŁADOWANEGO PRODUKTU, NA UKŁAD ZAWIESZENIA ZESTAWU, W PRZELICZENIU NA JEDNOSTKI CIŚNIENIA BAR. DZIĘKI WIEDZY KIEROWCY, WYNIK POKAZANY NA ZEGARACH, POZWALA USTALIĆ, CZY ZAŁADOWANY JUŻ ZOSTAŁ ODPOWIEDNI TONAŻ ŁADUNKU. KIEROWCA MUSI KIEROWAĆ SIĘ WŁASNYM DOŚWIADCZENIEM ALBOWIEM WSKAZANIA „ZEGARÓW” POMIĘDZY RÓŻNYMI ZESTAWAMI A TAKŻE NA TYM SAMYM ZESTAWIE, ALE W RÓŻNYCH WARUNKACH TERENOWYCH I POGODOWYCH PRZY KTÓRYCH DOKONYWANY JEST ZAŁADUNEK - MOGĄ SIĘ RÓŻNIĆ W ZNACZNY SPOSÓB. ABY UNIKAĆ PRZELADOWANIA, KIEROWCA KTOŚ PIERWSZY RAZ ŁADUJE DANY ZESTAW, POWINIEN DOWIEDZIEĆ SIĘ OD

POPRZEDNIEGO UŻYTKOWNIKA TEGO AUTA, JAKIE WSKAZANIA POWINNY BYĆ NA MANOMETRACH W CHWILI UZYSKANIA PRAWIDŁOWEGO TONAŻU. RÓWNIEŻ BYCIE W STAŁYM KONTAKCIE Z OSOBĄ PRZEPROWADZAJĄCĄ ZAŁADUNEK, MOŻE BYĆ PRZYDATNE - ALBOWIEM JEGO DOŚWIADCZENIE I ZNAJOMOŚĆ CZASU TRWANIA ZAŁADUNKU - POZWOLI UNIKNĄĆ PRZELADOWANIA. PRZED NABRANIEM DOŚWIADCZENIA, WARTO ZASTOSOWAĆ METODĘ ZATRZYMYWANIA ZAŁADUNKU, PRZED WARTOŚCIAMI GRANICZNYMI MANOMETRÓW I UDANIE SIĘ NA WAGĘ W CELU SKONTROLOWANIA CIĘŻARU ZESTAWU. NALEŻY PAMIĘTAĆ ŻE **LEPIJ PARE RAZY DOSYPIWAĆ SUROWIEC - NIŻ PÓŹNIEJ ODSYPIWAĆ PRZELADOWANĄ ILOŚĆ PRODUKTU.** CAŁKOWITY ZAKAZ WYJAZDU Z PRZEKROCZONĄ DOZWOLONĄ MASĄ CAŁKOWITĄ ZESTAWU.



PRZYGOTOWANIE ZESTAWU DO ZAŁADUNKU NA „ZEGARY”

USTAWIĆ ZESTAW TAK, BY KOŁA STAŁY NA RÓWNEJ NAWIERZCHNI. PODŁOŻYĆ DWA KLINY POD KOŁA. ZWOLNIĆ HAMULEC RĘCZNY. URUCHOMIĆ SILNIK NIE GASIĆ GO W TRAKCIE ZAŁADUNKU. WYPOZIOMOWAĆ ZESTAW W POZYCJI - JAZDA -

PRZELADUNEK Z WAGONÓW

PODŁĄCZYĆ WĄŻ ROZŁADUNKOWY Z WAGONEM KOLEJOWYM ZA POMOCĄ SPECJALNEJ REDUKCJI (zdz.1) DRUGĄ KOŃCÓWKĘ WEŻA PODŁĄCZYĆ (zdz.2) DO KRÓĆCA ZAŁADOWCZEGO NA GÓRZE SILOSU



PODŁĄCZYĆ SPRĘŻARKĘ DO GNIAZDA NAPONIETRZENIA WAGONU, PAMIĘTAĆ ŻE NAPIĘTNIANE SĄ OD RAZU WSZYSTKIE CZTERY KOMORY SILOSU WAGONU NIE URUCHAMIAĆ JASZCZE KOMPRESORA

SPRAWDZIĆ ZAMKNIĘCIE PRZEPUSTNIC SILO-WAGONU, PRZEPUSTNICA ZAMKNIĘTA JEST WCISNIĘTA DO OPORU I SCHOWANA W OTWORZE. PRZEPUSTNICA OTWARTA JEST WYCIĄGNIĘTA NA ZEWNĄTRZ. OTWARTA MOŻE BYĆ TYLKO JEDNA PRZEPUSTNICA - OD KOMORY Z KTÓREJ BĘDZIE PRZELADOWYWANY TOWAR

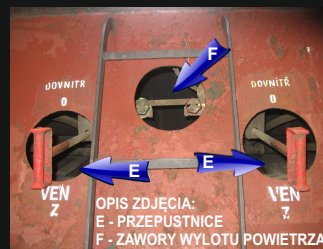


ZAWORY WYŁOTU POWIETRZA, SILO WAGONU MUSZĄ BYĆ ZAKRĘCONE. ZNAJDUJĄ SIĘ ONE PRZY GNIEZDZIE ZAWORU NAPONIETRZENIA (D). W RAZIE POTRZEBY SPUSZCZENIA CIŚNIENIA Z KOMÓR SILO-WAGONU NALEŻY JE ODKRĘCIĆ.

PO DOKONANIU WSZYSTKICH W/W CZYNNOŚCI I UPEWNIENIU SIĘ CO DO ICH PRAWIDŁOWEGO WYKONANIA NALEŻY WŁĄCZYĆ KOMPRESOR. NIE DOBIJAĆ CIŚNIENIA DO ŻĄDANYCH WARTOŚCI. PRZELADUNEK ROZPOCZĄĆ NATYCHMIAST PO URUCHOMIENIU SPRĘŻARKI. PO ROZŁADUNKU JEDNEJ KOMORY - NATYCHMIAST WYŁĄCZYĆ KOMPRESOR I ZAMKNAĆ PRZEPUSTNICĘ WAGONU.

PRZED PRZEŁOŻENIEM WEŻA DO NASTĘPNEJ KOMORY - UPEWNIĆ SIĘ CZY PRZEPUSTNICA ZOSTAŁA DOKŁADNIE ZAMKNIĘTA.

CZYNNOŚCI POWTARZAĆ ANALOGICZNIE DO ILOŚCI PRZELADOWYWANYCH KOMÓR.



ZAŁADUNKI PRZELADUNKI

NINIEJSZA BROSZURA STANOWI WŁASNOŚĆ FIRMY HOFFMANN TRANSPORT Sp. z o.o. JAKIEKOLWIEK WYKORZYSTANIE CAŁOŚCI LUB FRAGMENTÓW, BEZ ZGODY ZARZĄDU SPÓŁKI, JEST SUROWO ZABRONIONE, POD GROZBĄ KONSEKWENCJI KARNYCH.