



Maandelijks uitgave van het Gemeenschappelijk Comité voor Preventie & Bescherming, verdeeld aan het bedrijfsmanagement, het havenkader en alle havenarbeiders van de havenbedrijven aan de Haven van Antwerpen

Dit moet je als chauffeur weten over dode hoeken bij straddle carriers

Een aanrijding voorkomen is de topprioriteit voor elke straddle carrier chauffeur. Daarom moet je altijd rekening houden met de dode hoeken van de machine.

Zijn dode hoeken van een straddle carrier anders dan bij andere voertuigen?

Ja. Elk voertuig heeft een dode hoek, maar die zijn vaak verschillend. Zeker bij een straddle carrier. Dat komt door de bouw van het toestel, de grootte, de 2 mogelijke rijrichtingen, én de positie van de chauffeur. Hoe hoger je zit ten opzichte van andere weggebruikers, hoe groter de dode hoeken. De dode hoeken zijn bij een straddle carrier zelfs zo groot, dat op een bepaalde afstand een andere straddle carrier of een ander toestel kan verdwijnen in de dode hoek. Als twee toestellen elkaar tegenkomen op het plein, kan het dus zijn dat de ene chauffeur de andere niet ziet.

Waar liggen de dode hoeken bij een straddle carrier?

A. ACHTER DE RUG VAN DE BESTUURDER

De chauffeur zit dwars op de rijrichting. Daarom ligt de dode hoek dus aan de linkerkant van het toestel (gekeken met de cabine vooraan), en niet achteraan.

B. ACHTER ELKE POOT VAN HET TOESTEL

C. ACHTER EN ONDER DE SPREADER

Wanneer er een container in de spreader hangt, is de dode hoek nog groter.

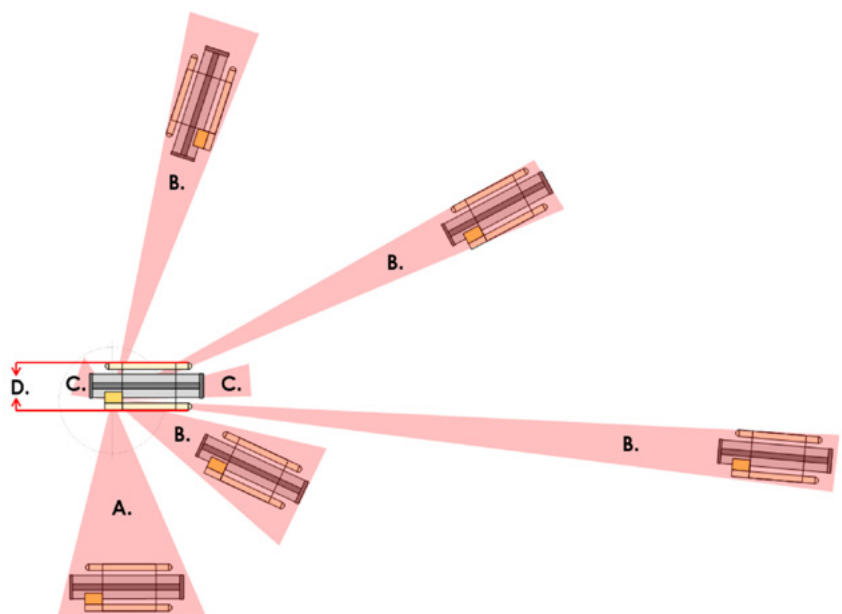
D. AAN DE BUITENKANT VAN DE WIELEN

4 dingen die je als chauffeur moet doen om het risico te beperken

1. Ken de dode hoeken van je toestel én die van andere voertuigen (bv. paalwagens, trekkers, reach stackers, ECH, ...)
2. Rij - zoveel mogelijk - op de korte kant (cabine vooraan)
Er liggen dan minder dode hoeken in je zicht.
3. Gebruik de draaibare stoel (als je machine die heeft, en je min. 6 maand rijervaring hebt als straddlechauffeur)
Draai je stoel in de rijrichting. Je hebt dan een beter zicht én het is veel beter voor je nek en rug.
4. Check je dodehoekcamera
De camera geeft een beter beeld op wat er zich schuin achter je bevindt. Maar vertrouw niet enkel op camerabeelden. Jouw inschatting als chauffeur blijft essentieel.

In volgende S-mail:

Met welke dode hoeken onder de kraan moet je als havenarbeider rekening houden?



Ongevallen door struikelen, uitglijden en vallen.

Tips om je veilig te verplaatsen op een containerschip.

Voordat je je verplaatst, kijk je of je je voeten stabiel kan zetten

Als je aan boord twistlocks ontgrendelt, dan moet je vaak naar boven kijken en terwijl kan je niet altijd goed zien waar je je voeten neerzet. Kijk voordat je je verplaatst, of je je voeten stabiel kan neerzetten en dat je niet kan struikelen.

Hou het looppad vrij: minstens 2 voeten breed

Crossbays en lashingbordessen aan boord van containerschepen moeten opgeruimd zijn, zodat er altijd een vrij looppad is van minstens 2 voeten breed. Leg het materiaal (lashingbaren, tendeurs, reeferkabels, ...) tijdens de shift meteen ordelijk weg in de voorziene opbergplaatsen of opzij in stapels. Is dat niet mogelijk – bv. door de constructie van het schip – haal dan je foreman erbij om een werkbare én veilige oplossing te vinden.

Ligt lashingmateriaal bij aankomst door elkaar? Verwittig je verantwoordelijke

Kom je op een bay waar al het lashingmateriaal door elkaar ligt? Meldt dit onmiddellijk aan je foreman en ceelbaas en vat de werkzaamheden niet aan. Zij doen het nodige om de bay te laten opruimen.

Eerste plicht: leg het mangat dicht

Elk mangat waar je doorkruipt, leg je meteen dicht.

Check of looproosters en relingen in goede staat zijn

Alle informatie over de vrije voertruimte en de bijhorende activiteit vind je in deze, vernieuwde veiligheidsinstructiekaarten: KC-VIK-010, -013 en -014.

Pitstop voor heftruck: Rij niet met versleten banden

Niet alleen je eigen auto, maar ook heftrucks hebben af en toe andere banden nodig. Een voertuig met versleten banden zal niet alleen meer verbruiken, het is ook gevaarlijk.

Waarom kan een versleten band gevaarlijk zijn?

Een versleten band maakt een toestel veel minder stabiel, en dat kan gevaarlijke situaties opleveren. Bij traagrijdende voertuigen – zoals een heftruck – heeft het profiel van de band dan weer geen invloed op de remprestaties. Dat is dus anders dan bij bv. je eigen wagen. Enkel de samenstelling van het rubber heeft hier een invloed op. Een band waarvan het profiel gelijkmatig afgesleten is, zal in gelijkaardige omstandigheden (snelheid, gewicht, toestand wegdek), nog steeds dezelfde remafstand hebben.

Wanneer is een band versleten?

Een volle band is versleten als de 60J-lijn (plaatselijk) niet meer zichtbaar is. Op luchtbanden staat soms een TWI (tread wear indicator) die weergeeft wanneer hij is versleten. Zie je geen indicatie staan, dan vervang je een luchtband als de eerste staaldraden zichtbaar zijn. Als er met beide types banden verder gewerkt wordt voorbij deze markeringen, dan komt de band op zachtere rubberlagen terecht. Die slijten nog sneller en hebben niet dezelfde stabiliteit. Ook bij ernstige plaatselijke beschadiging moet een band zo snel mogelijk vervangen worden.



60J-lijn



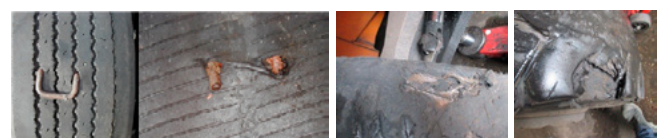
TWI-indicator

Hoe raken banden beschadigd?

De voornaamste oorzaken van beschadigde banden zijn slechte montage, over- of onderdruk, overbelasting, overdreven snelheid en impact van afval (bv. hout) dat rondslingert. Zowel de garagedienst als de chauffeur kunnen dus zorgen voor een goed onderhoud van de banden.

Wat moet ik doen als de banden van mijn machine versleten zijn?

Als je een voertuig toegewezen krijgt met een versleten band, moet je het voertuig laten staan en je verantwoordelijke verwittigen. Die zal beslissen wat er verder moet gebeuren. Meld het ook steeds als er iets gebeurt met een toestel terwijl je er mee rijdt.



Deze banden hadden al vervangen moeten worden.