

GKI Szakmai alapképesítés és továbbképzés tankönyve Teherautóvezetés - európai szinten III.

Egészségvédelem, közlekedési és környezeti biztonság

III. rész

Teherautóvezetés – európai szinten

III. rész: Egészségvédelem, közlekedési és környezeti biztonság

Ez a kötet a balesetek megelőzésének és a veszélyes helyzetek felismerésének fontosságáról, a biztonságos rakományrögzítés különböző eszközeiről és azok ellenőrzéséről szól, ezen kívül példák útján bemutatja a gépjárművezető testi-lelki egészségét karbantartó életmód fontosságát és a helyes szolgálati fellépés, kommunikáció jelentőségét a cég pozitív imázsának kialakításában.

A kötet szerzői:

Ralf Brandau gépészmérnöki tanulmányai közben gyakorlati tapasztalatokat szerzett a nyergesvontatók és hűtőkamionok vezetésében. Az iparban végzett tevékenysége után, 1989 óta a Járműüzemeltetők Egyesületének (BGF) szakértője.

Ludwig Jungwirth a Hivatásos Közúti Járművezetők Iskolája Kft. üzletvezetője Passauban.

Reiner Rosenfeld biológus, újságíró. 15 éve a nemzetközi fuvarozásban gépkocsivezető, az "Élet a kormány és a raktér között" című szakkönyv írója.

Fordította:

dr. Szakács András.

Lektorálták:

a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesületének munkatársai.

ISBN: 978-963-9518-48-3



www.gki-tanfolyam.hu

A kötet ára: 3360 Ft

A másik két kötet tartalma:



I. rész: A biztonsági szabályokon alapuló járművezetés

Az első kötet a gazdaságos jármű-üzemeltetés technikáját, a biztonságos fékezéssel, kanyarvétellel kapcsolatos ismereteket, és a vezetést segítő modern biztonsági berendezéseket ismerteti. Ez a rész tárgyalja a biztonságos rakományrögzítéshez szükséges alapvető fizikai összefüggéseket is.



II. rész: Előírások alkalmazása

A második kötet a vezetési- és pihenőidőkre vonatkozó szabályokat, a hazai és nemzetközi közúti fuvarozás törvényi kereteit, a rakományrögzítést végző és ellenőrző dolgozók jogi értelemben vett felelősségét és a közlekedési szabálysértések jogi következményeit tárgyalja.

Teherautóvezetés – európai szinten III.

III. rész

A mű, részeiben és egészében szerzői jogvédelem alatt áll.
A szerzőjog-védelmi törvény keretein kívül történő bárminemű felhasználás a kiadó engedélye nélkül tilos és büntetendő.

Ez különösen igaz a sokszorosításra, fordításra, mikrofilmesítésre, továbbá elektronikus rendszerben történő tárolásra és feldolgozásra.

A mű nagy gonddal készült. Az abban foglalt adatok helyességéért jogi értelemben vett garanciát a kiadó mégsem tud magára vállalni.

step by step

III. rész

Ralf Brandau | Ludwig Jungwirth | Reiner Rosenfeld

Teherautóvezetés – európai szinten III.

Egészségvédelem, közlekedési és környezeti biztonság

Teherautóvezetés – európai szinten III.

A mű eredeti címe: EU-Berufskraftfahrer
Weiterbildung LKW
Írták: Ralf Brandau (BGF), Ludwig Jungwirth,
Reiner Rosenfeld
Kiadó: Business Media Magyarország Kft.
Transport Média divízió

© 2008 Ralf Brandau (BGF), Ludwig Jungwirth,
Reiner Rosenfeld
© 2008 Verlag Heinrich Vogel,
a Springer Transport Media GmbH vállalata,
München
© 2009 Business Media Magyarország Kft.
Transport Média divízió
2040 Budaörs, Neumann János u. 1.

A magyar kiadás a Verlag Heinrich Vogel engedélyével készült.

Fordította: dr. Szakács András
Felelős szerkesztő: Májay Péter
Műszaki szerkesztők:
Legoza Andrea és Miskei Béla
Lektorálták: a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesü-
letének munkatársai: dr. Kovács Aliz, Karmos Gábor,
dr. Sárosi György, Erdei Péter, Bende Zoltán

Oktatási segédletként engedélyezte:
a Nemzeti Közlekedési Hatóság
KH/KE/NS/A/547/2/2009. iktatószámszámon.

Nyomdai munkálatok:
Keskeny és Társai Nyomdaipari Kft.
A kézirat lezárása: 2009. augusztus

Összkiadás ISBN: 978-963-9518-45-2
III. kötet ISBN: 978-963-9518-48-3

Előszó	8
1 A közúti közlekedés és a munkahelyi balesetek veszélyeinek tudatosítása	10
1.1 A közúti áruszállítás során bekövetkező balesetek	11
A balesetek áttekintése és összehasonlítása az élet más területeivel	11
A tehergépjárművek részaránya a közlekedési balesetekben	12
A tehergépkocsikkal összefüggő munkahelyi balesetek	14
1.2 A balesetek bekövetkezése	16
A közlekedési balesetek okai	16
Baleseti faktorok	17
1.3 Tennivalók a biztonság növelése érdekében	24
2 Helyzetfelismerés vész helyzetben	25
2.1 A gépjármű kötelező tartozékai	26
2.2 Baleset, vagy műszaki hiba esetén tanúsítandó magatartás	27
A helyszín biztosítása műszaki hiba esetén	27
A baleseti helyszín biztosítása	28
A segélyhívás	29
Tűzoltás	29
2.3 Az alagutakra és a hidakra vonatkozó különleges szabályok	31
Az alagutak	31
Teendők az alagútban...	31
Hidak	32
2.4 A veszélyhelyzetekre vonatkozó alapvető szabályok	34
2.5 Konfliktushelyzetben tanúsítandó magatartás	35
3 Az illegális bevándorlás és a bűnözés	36
3.1 A Schengeni egyezmény	36
3.2 Az embercsempészet elleni állami beavatkozás	38
3.3 A tehergépkocsivezető jogi felelőssége	38
3.4 Potyautasok a raktérben	39
Hogy kerülnek az illegális bevándorlók a teherautóra?	40
Teendők a potyautasok ellen	41
4 Bevezetés a rakományrögzítésről szóló fejezetekhez	43
5 A rakományokkal kapcsolatos tudnivalók	45
5.1 A csomagolás és a rakományegységek	45
5.2 Az árufajták	46
Különleges járművek, a nagyobb biztonság érdekében	47
A gyújtóáru problémája	47
Az ömlesztett anyagok: egy alábecsült terület	48
6 A rögzítési módok	50
6.1 Alakzárás rögzítés a felépítmény részeinek segítségével	50
Az alakzárás rögzítés előnyei	50
6.2 Közvetlen rögzítések (rézsútos és átlós irányú lekötések)	52
A közvetlen rögzítés előnyei	53
6.3 A keresztirányú lekötés	55

7 A rögzítőeszközök használata	57
7.1 Rögzítőhevederek	57
7.2 Rögzítőláncok	59
Megjelölés	59
Használat	60
7.3 Drótkötelek	61
Megjelölés	61
8 A rögzítőeszközök ellenőrzése	62
8.1 A rögzítőhevederek ellenőrzése	62
8.2 A rögzítőláncok ellenőrzése	63
A rögzítőláncok elhasználódása	63
8.3 A drótkötelek ellenőrzése	65
A drótkötelek elhasználódása	65
8.4 A rögzítési pontok ellenőrzése	66
9 A fel- és lerakodás	68
9.1 A raktér oldalfalának és a raktérajtók nyitásának veszélyei	68
9.2 Stabilitás vagy bőrülésveszély	70
9.3 A Rakodóberendezések használata	71
Rakodórampák/hidak	74
10 Egyéb rakományrögzítő berendezések és segédeszközök	75
10.1 Rögzített berendezések és segédeszközök	75
Lyukas sinek	76
Kampóssín	76
Elválasztó falak, rácsok és hálók	77
Rögzítő fák, faékek vagy egyéb, fából készült rögzítőeszközök	77
Rendszerfüggetlen tartozékok	77
10.2 Kitöltő anyagok	78
10.3 Hálók és ponyvák	79
10.4 Egyéb segédeszközök	79
11 Összefoglalás	80
12 Az egészségkárosodás megelőzése	81
12.1 Terhelések és igénybevételek	81
12.2 A gerincoszlop és a porckorongok	82
Emelés és cipelés	84
Személyes védőfelszerelések	86
Az ülés beállítása	87
Egyéb teendők a gerinckárosodás elkerülése érdekében	90
13 A jó testi és lelki állapot jelentősége	91
13.1 Az egészséges és kiegyensúlyozott táplálkozás	91
13.2 Stressz és fáradtság	97

14 A piaci környezet	101
14.1 A fuvarozási alágazatok és piaci részesedésük (modal split)	102
14.2 A közlekedési szektor különböző területei	104
A fuvarozás, mint komplex szolgáltatás	104
A szállítmányozás	106
A kombinált fuvarozás	108
14.3 Az egységirakomány-képzés	109
14.4 A logisztikai szolgáltatások	111
A logisztikai szolgáltatók	111
A raktározás, mint a logisztika része	112
15 A vállalkozásról alkotott kép	113
15.1 A járművezető, mint az imázs hordozója	113
Mi az imázs?	113
Hogyan hat az imázs?	114
15.2 A corporate identity (a vállalati arculat)	
- a jármű és a járművezető	115
A Corporate Identity	115
A Corporate Identity és a jármű	116
A Corporate Identity és a járművezető	121
15.3 A sofőr, mint a vállalkozás képviselője	124
A személyes kisugárzás	125
15.4 A „minőség” járművezető	128
A „jó sofőrrel” szemben támasztott négy alapkövetelmény	129
15.5 Kommunikáció és érintkezés különböző beszélgetőtársakkal	134
Miért van szüksége a járművezetőknek kommunikációs tréningre?	134
Mi a kommunikáció?	135
Nem-verbális kommunikáció	135
A beszélgetőpartner és a konfliktusok	137
16 Ellenőrző kérdések	141

Előszó

A hivatásos gépjárművezetők képesítéséről szóló törvény, amely a 2003/59/EG számú irányelv alapján a hivatásos gépjárművezetők alap- és továbbképzését szabályozza, 2006. október 1-jén lépett hatályba. E törvény minden foglalkozás-szerűen végzett járművezetői tevékenység vonatkozásában alapvető változásokat hozott, úgy az alapképzésben, mint különösen a továbbképzésben.

Az első továbbképzésen (összesen 35 óra) az alapképzettség megszerzésétől számított öt éven belül, de legkésőbb 2014. szeptember 10-ig részt kell venni. A vezetői engedélyek lejáratára és a továbbképzések párhuzamosságának elérése érdekében bizonyos körülmények között a továbbképzés 2016. szeptember 10-ig teljesíthető. A továbbképzések elsődleges célja a **közúti közlekedés biztonságának növelése**, valamint a járművezetők vezetési stílusának javítása, a **gazdaságossági szempontok** figyelembevételével. Ezeket és további célokat határozza meg a fenti törvény 1. számú melléklete, megadva ezzel a továbbképzés kereteit.

A kiadó az irányelv által meghatározott témákat állította össze és súlyozta azokat. Így készült el a három kötet, amelyek megfelelnek a brüsszeli és berlini jogalkotók szándékának.

Mindenkinek, aki e könyvet kezébe veszi, izgalmas és sikeres továbbképzést kívánunk.

Jelmagyarázat



A tananyag célja



Utalás más médiára



Háttérismeretek

A modul célja:

A közlekedésbiztonsági és műszaki biztonságtechnikai modul áttekintését követően a járművezetőknek:

- tisztában kell lennie a közúti közlekedés és a munkahelyi balesetek veszélyforrásaival,
- rendelkeznie kell a situációk helyes megítélésének képességével a szükséghelyzetekben, valamint
- a jármű műszaki-biztonsági berendezéseinek működésének ismereteivel.

1 A közúti közlekedés és a munkahelyi balesetek veszélyeinek tudatosítása

- ▶ A hallgatónak tisztában kell lennie a közúti közlekedés, valamint a munkahelyi balesetek veszélyeivel. Ezen belül meg kell ismerni
- a közlekedési területen bekövetkező tipikus munkahelyi baleseteket,
 - a baleseti statisztikákat,
 - a tehergépjárművekkel kapcsolatos balesetek részarányát,
 - az emberi, az anyagi és üzleti károk csökkentésének lehetőségét.

A balesetekről gyakran esik szó, különösen a sajtóban, rádióban, televízióban, illetve az interneten. Nem ismertek azonban a balesetek bekövetkezésének leggyakoribb okai, azok a tényezők, amelyek baleset bekövetkezéséhez vezethetnek, illetve a balesetek következményei. Általában a megelőzés lehetőségei is a háttérben maradnak. A következő rész hát mindenekelőtt a felvilágosítást kívánja szolgálni.

1.ábra:
A közúti közlekedés veszélyeinek tudatosítása

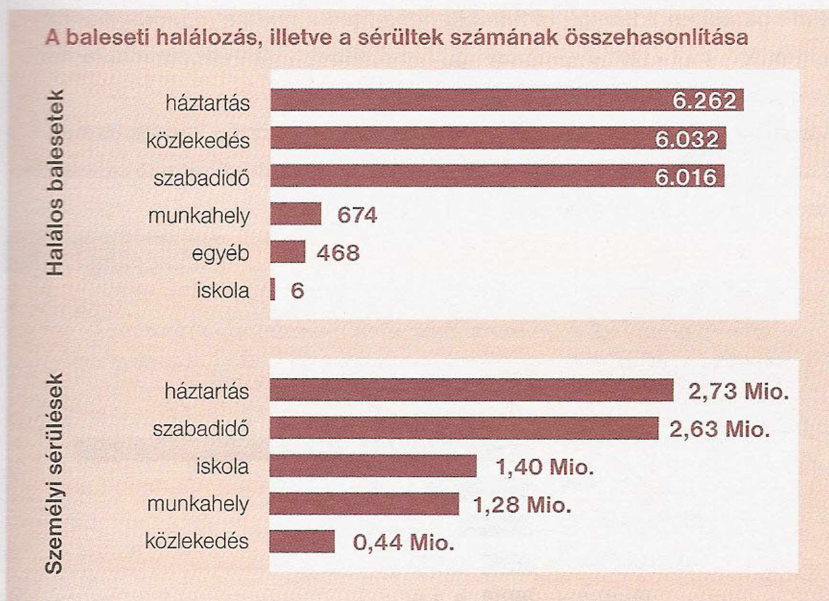


1.1 A közúti áruszállítás során bekövetkező balesetek

A balesetek áttekintése és összehasonlítása az élet más területeivel

A közúti áruszállításban bekövetkező baleseteket az alábbiakban súlyosság szempontjából szembeállítjuk az élet egyéb területein bekövetkező balesetekkel, annak érdekében, hogy jelentőségük jobban értékelhető legyen.

Ha baleset kerül szóba, az emberek a leggyakrabban a közlekedési balesetekre gondolnak. Azonban nem ez a valóság. A háztartásban, illetve a szabadidőben lényegesen több baleset következik be, mint a munkahelyen, vagy a közlekedésben. A baleseti halálozás azonban a közlekedési balesetek esetében közel azonos, mint a háztartásban, illetve a szabadidőben bekövetkező balesetek esetében.



2. ábra:

Az élet különböző területein bekövetkező balesetek számának összehasonlítása
[forrás: Német Munkavédelmi és Munkaegészségügyi Intézet (BAuA), 2004.]

A munkahelyi baleset bekövetkezésének valószínűsége, a háztartás, illetve a szabadidő területével szemben alacsonyabb. Ennek ellenére minden évben igen magas a szerencsétlenül járt dolgozók száma.

FELADAT

Az élet mely két területén következik be a leggyakrabban baleset?

A tehergépkocsik részaránya a közlekedési balesetekben

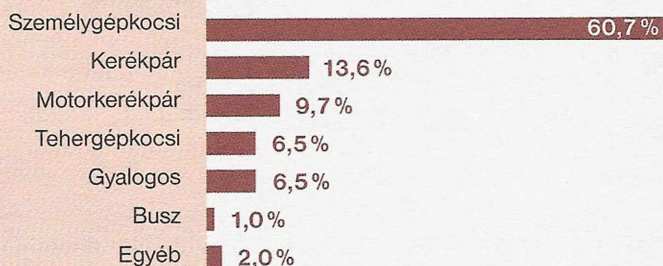
Németországban a 2006. évben 36.316 olyan személyi sérüléssel járó baleset történt, amelyben tehergépjármű is részes volt. (a Német Statisztikai Hivatal adata) Ebből 2.611 olyan baleset volt, tehát megközelítőleg 7 %, amely során a tehergépjármű egyedül vett részt a balesetben. A tehergépkocsikkal tehát lényegesen kevesebb egyrésztvevős baleset történik, mint a személygépkocsikkal. Megközelítőleg 18.000 ütközés során a tehergépkocsivezető volt alapvetően a felelős.

A leggyakrabban a tehergépkocsik személygépkocsival ütköznek. A közlekedés gyengébb résztvevői (motorkerékpár, kerékpár gyalogos) közül az ütközések során a kerékpárosok részaránya a legnagyobb.

3. ábra:

A személygépkocsik ütköznek a leggyakrabban a tehergépkocsikkal

A két résztvevős tehergépkocsi-balesetek megoszlása a résztvevők arányában (2006. év)



A legtöbb (80 %) egyrésztvevős baleset a tehergépkocsikkal lakott területen kívül történik. Lakott területen belül azonban több mint kétszer annyi ütközést regisztráltak, mint lakott területen kívül.

A leggyakoribb baleseti ok a helytelenül megválasztott sebesség, és a kis követési távolság.

A leggyakoribb vezető hibák a tehergépkocsik esetében az alábbiakkal kapcsolatosan fordulnak elő



4. ábra:

A helytelenül megválasztott sebesség és az elégtelen követési távolság a leggyakoribb baleseti ok

FELADAT

Hol okoznak a tehergépkocsik a legtöbbször balesetet, és mi ezeknek a két leggyakoribb oka?

A tehergépkocsikkal összefüggő munkahelyi balesetek

A következő statisztika a közúti fuvarozás területén bekövetkező munkahelyi balesetek megoszlását mutatja a tevékenységi területek arányában.

A közúti áru fuvarozással kapcsolatosan bekövetkező, bejelentésköteles munkahelyi balesetek százalékos megoszlása



5. ábra:

A tehergépjárművel kapcsolatos balesetek [forrás: Németországi Járműfenntartók Szövetsége (BGF)]

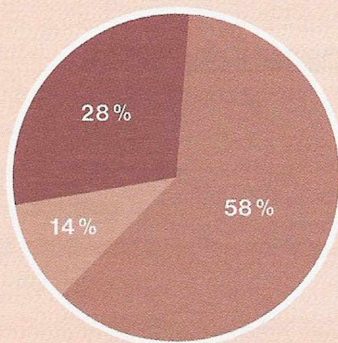
A közúti áru fuvarozás területén bekövetkező, bejelentés köteles munkahelyi balesetek mintegy 2/3-a a jármű rakfelületére, illetve a vezetőfülkébe történő fel- és leszállás, valamint az egyéb tevékenységek, pl. hátramenet, egyéb üzemi mozgások, illetve a fel- és lekapcsolás során történik. A legtöbb halálos baleset azonban a közúti forgalomban következik be.

6. ábra:

A közúti közlekedés területén bekövetkező, halálos kimenetelű munkahelyi balesetek megoszlása

A jármű körül végzett tevékenységből következő balesetek

Közúti balesetek



A közúti forgalomban bekövetkező munkahelyi balesetek

A baleset lehetséges következményei

A testi és lelki következményeken túl a baleseteknek további következményei lehetnek. A közlekedésben bekövetkező munkahelyi balesetek gyakran a felelősség megállapítását célzó eljárást vonnak maguk után. A biztosítók gyakran emelik a biztosítási díjat is, így a vállalkozások a ténylegesen felmerülő költségeket csak ritkán tudják teljes mértékben megtéríteni.

Összegzés

A legtöbb halálos kimenetelű munkahelyi baleset a közúti forgalomban következik be. Ebből következően ezen a területen igen fontos szerepe van a megelőzésnek. Emellett nem szabad figyelmen kívül hagyni a nagy számú, bejelentésköteles munkahelyi balesetet sem, amelyek a jármű körül következnek be, és amelyek igen komoly költségekkel terhelik az egész szektort.

1.2 A balesetek bekövetkezése

A közlekedési balesetek okai

A járművezetők folyamatosan döntési helyzetben vannak.

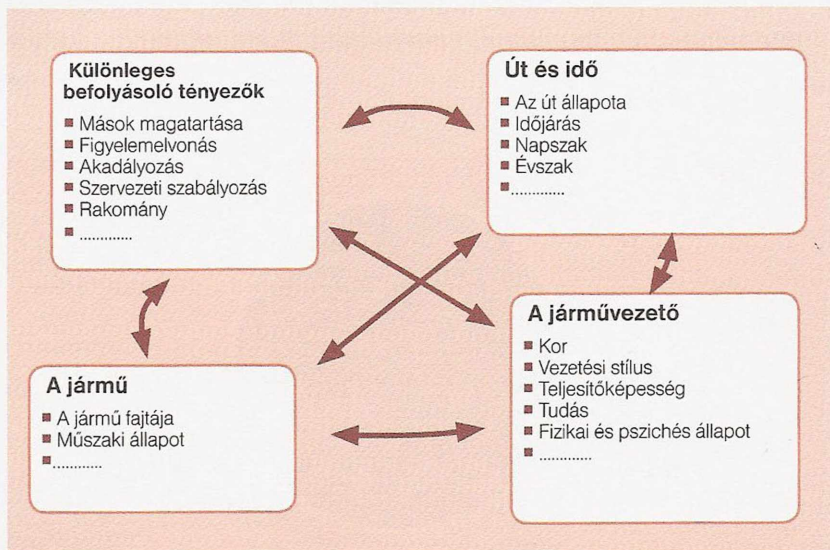
- A lámpa sárga, vajon még átférek?
- Elégséges-e ez a követési távolság?
- Előzhetnek-e a szembejövő forgalom, illetve saját magam veszélyeztetése nélkül?

Általában mérlegelésre igen csekély idő áll rendelkezésre, így gyorsan kell reagálni. A döntésnek pedig komoly kihatása van, mind a magunk, mind pedig mások biztonságára.

Ebben a tekintetben két alapvető kérdés kerül előtérbe:

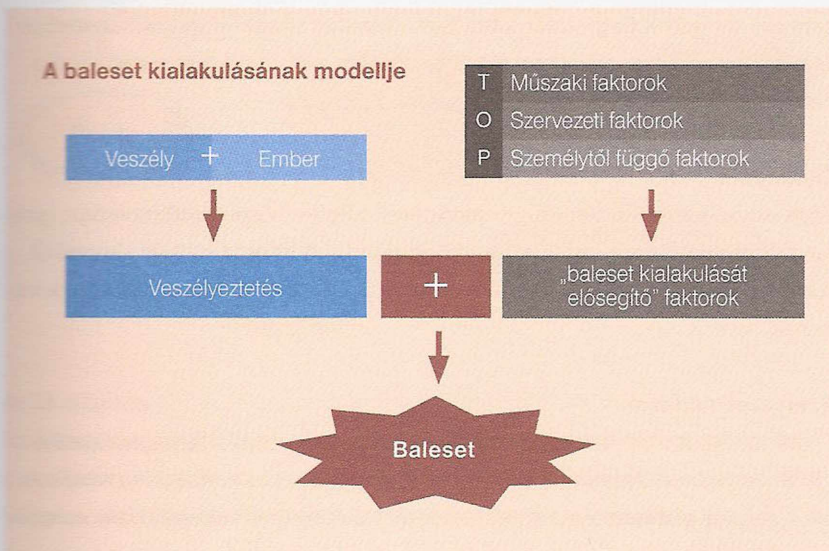
- Milyen szempontok befolyásolják a járművezetőt a döntésében?
- Milyen egyéb befolyásoló tényezők játszanak szerepet a döntés meghozatala során?

7. ábra:
A járművezető
magatartását
befolyásoló
tényezők



Baleseti faktorok

Egy baleset kialakulása során számos különböző faktor játszik szerepet, amelyet az alábbi ábra szemléltet.



8. ábra:

Baleset akkor következik be, ha a veszélyeztetéshez további „baleset kialakulását elősegítő” faktorok is

Műszaki faktorok

A műszaki hiányosságok kevés baleset okozói. Ha műszaki hiányosság a baleset oka, akkor általában a gumiabroncs kilyukad, vagy a fék megy tönkre. További baleseti ok lehet a gyenge fűtés, vagy szellőzés is. Ezen kívül kedvezőtlen időjárás esetén a szélvédő erősen bepiszkolódhat, ami a látást veszélyesen korlátozhatja.

Műszaki biztonsági rendszer: átok vagy áldás?

Az aktív biztonsági berendezések, például az „ABS”, vagy az „ESP” segíthetnek a balesetek megakadályozásában. Veszélyhelyzetben lehetőséget biztosítanak a cselekvésre, illetve megakadályozzák a hibás reakciók további negatív kihatásait.

Hasznosságuk ellenére ezek a modern biztonsági rendszerek negatívan is befolyásolhatják a közlekedő magatartását:

Példa

A tempomat és az automata váltó tehermentesítik a járművezetőt, aki így azonban passzív szerepbe kényszerül. Ez gyorsabb kifáradáshoz vezethet, tekintve, hogy a járművezető belül kikapcsol, és a forgalomról nem vesz tudomást. Egy kritikus szituáció esetén ebből a helyzetből kell reagálnia, így értékes időt veszít.

Összegzés

Egyik oldalról a műszaki biztonsági berendezések növelik a közlekedési biztonságát, gyakran azonban gondatlanságot, járművezetői elbizakodottságot okoz, ha a járművezető túlzottan e berendezésekre hagyatkozik. A pszichológusok ezt a jelenséget „rizikókompenzációnak” nevezik.

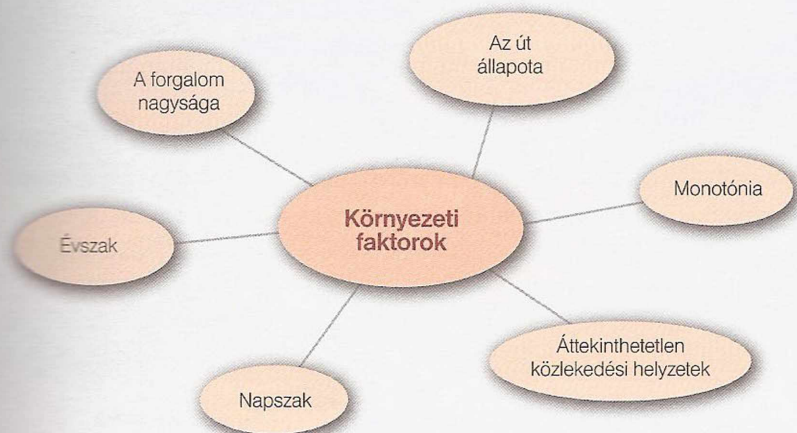
Szervezeti faktorok

Egyes esetekben a balesetek a károsult figyelmetlenségére, alkalmatlanságára vezethetők vissza. Gyakran a szervezeti faktorok a baleset bekövetkezését elősegítően hatnak. Az okok, amelyek a stresszhelyzet kialakulásáért felelősek, gyakran szervezeti hiányosságokra vezethetők vissza. A jármű karbantartása szintén a „szervezet” fogalma alá tartozik. A járattervek elkészítése során fontos szem előtt tartani a nap, illetve az évszak sajátosságait. A szervezeti faktorhoz tartozik a szűk fuvarozási-, illetve rakodási idő, illetve a hosszú várakozás. Ezekre a járművezetőnek csekély befolyása van, ám nem hagyhatók figyelmen kívül a balesetmegelőzés szempontjából.

Összegzés

A vállalaton belüli képzések, továbbképzések pozitívan hatnak a járművezetők képességeire. A reális elvárásokat tartalmazó járattervek és diszpozíciók előfeltételei annak, hogy a járművezető a szünetidőket, illetve a szükséges pihenőidőket letölthesse.

A környezeti faktorok



Az út állapota

Az út állapota komoly befolyással van a közlekedés biztonságára. A belföldi forgalomban a járművek gyakran városban közlekednek. Különös veszélyt jelenthetnek a kanyarodási helyzetek, az útszűkületen történő áthaladás a besorolás, illetve a sávváltás.

A monotónia, a járművezetők ellensége

A nemzetközi forgalomban a járművezetők legtöbbször autópályán közlekednek. Ebben a helyzetben a monotónia a legnagyobb ellenség. A rendszeresen beiktatott pihenők segítenek az egyhangúság legyőzésében.

Áttekinthetetlen közlekedési helyzetek

Az útépitések, az emelkedők, lejtők, illetve nagy forgalmú útszakaszok különös veszélyeket rejthetnek. A főútvonalakon gyakran találkozunk éles kanyarokkal, átláthatatlan keresztezésekkel, vagy úttorkolatokkal.

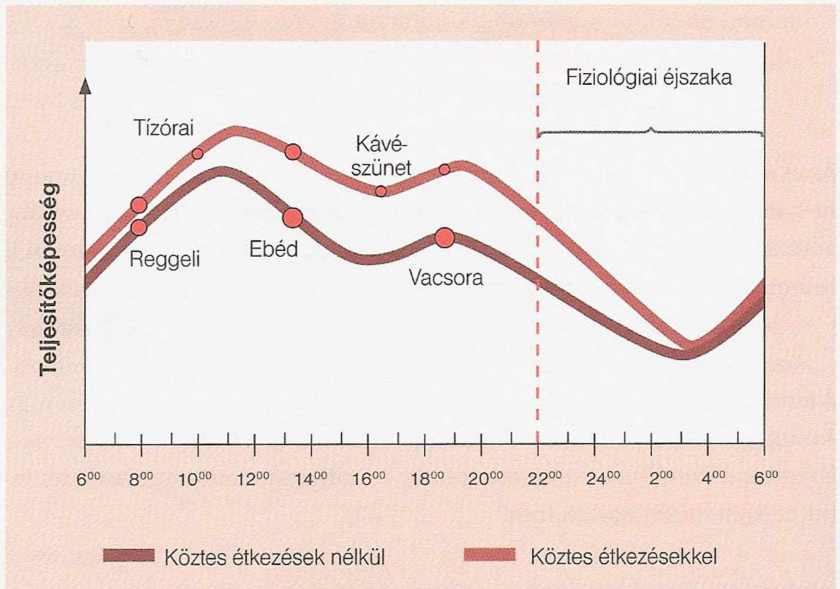
Kedvezőtlen időjárási viszonyok

A hóesés, eső vagy köd, illetve egyéb kedvezőtlen időjárási viszonyok veszélyeztetik a közlekedés biztonságát. De a hőség, az erős napsütés vagy a magas páratartalom is csökkenti a járművezető koncentrációs képességét.

A nap- vagy évszak

A balesetek kialakulását a napszaktól, illetve az évszaktól függő faktorok is befolyásolhatják. Az alkonyat és a szürkület az emberi látást erősen korlátozza. Ezt súlyosbítja, hogy éjszaka az ember fiziológiailag is kedvezőtlenebb helyzetben van, ami az emberi teljesítőképességet szintén csökkenti. (lásd 9. ábra)

9. ábra:
Az egy nap alatt
végbemenő
teljesítmény-
ingadozás



A forgalom nagysága

A „Rushhour” a reggeli, illetve a délutáni csúcsg forgalom elnevezése. Ilyenkor különösen megterhelő, hektikus forgalmi situációk várnak a járművezetőre. A téli hónapokban a kedvezőtlen időjárás különösen nagy követelményeket támaszt.



A nyári hónapokban és az egyéb szabadságolási időszakban az autópályákon kell nagy forgalomra számítani, a parkolóhelyek pedig gyakran személygépkocsikkal vannak tele.

A személytől függő faktorkok



Más közlekedési résztvevő

A közlekedés résztvevői között a legkülönbélebb kapcsolatok alakulnak ki, amelyek befolyásolják az egyének magatartását. A járművezető a vezetőfülkében védve érezheti magát, mert anonimitást élvez, és a kommunikáció a külvilággal csak korlátozottan érvényesülhet. Ez azonban olyan emberi reakciókat válthat ki a partnerekből, mint a frusztráció, vagy az agresszió.

A járművezető, mint faktor

A fiatal járművezetők – 18 és 25 év közötti életkorban – igen magas veszélyt jelentenek. Náluk olyan tipikus magatartásformák érvényesülnek ugyanis, mint a vetélkedés és a másoknak való imponálás igénye. Ehhez társul egy relatív alacsony járművezetői tapasztalat. A tehergépjármű-balesetek esetében a járművezetők legtöbbször a 30-40 éves korosztályt képviselik. Ennek az az oka, hogy a tehergépkocsivezetők nagy része ebből a korosztályból kerül ki.

Tudásszint, tapasztalat, teljesítőképesség

A tehergépjármű vezetése különböző képességek – vezetési-, észlelési-, illetve döntési képesség – meglétét kívánja meg a járművezetőtől. Ilyen a környezetből érkező releváns jelek, jelzések észlelése, szűrése és értékelése. A vizuális felismerés komplex adatfelvétel során válik érthetővé. Ha az információhalmaz túl nagy (például „táblaerdő”), az meghaladja az ember észlelési képességeit. Ez gyakran járművezetői hibához vezet. A gyakorlat részlegesen kiegyenlítheti az ember veleszületett információ felfogási korlátait. A túlzott rutin is vezethet azonban balesethez, ha megszokott helyzetek megváltozását nem érzékeli kellő időben a járművezető, így azt nem kezeli megfelelően.

Fizikai és pszichikai állapot

Az emberi teljesítőképesség behatárolt. Ebben szerepet játszik a kifáradás, a betegségek, az életkorból következő faktorok. Az alváshiány vagy a megfázás csökkenti a figyelmet. Ezeket a határokat a gyógyszerek csak erősíthetik. Az étvágycsökkentők, vagy a serkentőszerek abba a hitbe ringatják a vezetőt, hogy teljesítőképessége fokozódik, ami a tényleges teljesítőképesség veszélyes túlértékeléséhez vezethet.

A teljesítőképesség pszichikai (lelki) terhelés miatt is csökkenhet. Ez a terhelés következhet a vállalati körülményekből is, például a szűk határidők, rossz munkahelyi légkör, probléma a főnökökkel, a kollégákkal vagy az ügyfelekkel. A lelki terhelés magánéleti nehézségekből is következhet, például egy közeli hozzátartozó súlyos betegsége, halála, vagy egyéb családi konfliktus.

Figyelemelterelés

Az ember információfelvételi és -feldolgozási képessége szintén behatárolt. Ha a járművezető figyelme elterelődik és az elterelés oka nem túl nagy, úgy a rendelkezésre álló kapacitások tovább csökkennek. A figyelmet elterelő hatások sokfélék lehetnek:

- Rádió,
- CB-rádió,
- Mobiltelefon,
- Tájékozódás ismeretlen útszakaszon,
- Evés,
- Ivás,
- Dohányzás.

Rakodási és egyéb kisegítő tevékenységek

A járművezető napi munkájának csak egy része a vezetés. Mindenekelőtt a belföldi forgalomban, különösen a terítőjáratok esetén a járművezető gyakran találkozik ügyfelekkel is, de a távolsági forgalomban is előfordul, hogy az áru átvétele vagy kiszolgáltatása során a járművezetőnek kapcsolatot kell létesítenie más személyekkel. Gyakran konfliktusok vagy zavarok is kialakulnak, amelyek további stresszt okoznak. Ezek szintén hátrányosan befolyásolják a járművezető koncentrációját és kedélyállapotát.

1.3 Tennivalók a biztonság növelése érdekében

Ön személyesen is tehet a közúti közlekedés biztonságának növelése érdekében.

1. Erőnlétének növelése
2. Pihenés, feltöltődés
3. A szükséges mennyiségű alvás

Az erőnlét növelése

Az erőnlét szinten tartásával növelheti a figyelmét és a reakcióképességét. Ezáltal sok baleset előzhető meg.

Pihenés, feltöltődés

Használja a szabadidejét feltöltődésre, amely során kipihen a munkahelyi terhelést. Figyeljen arra, hogy jól ossza be a szabadidejét, ne kerüljön szabadidejében is stresszes helyzetbe.

A szükséges mennyiségű alvás

A kifáradás ellen csak a kielégítő mennyiségű alvás segít. A kávé csak rövid ideig megoldás. A koffein serkenti az agy vérellátását. Viszonylag rövid idő után azonban a teljesítőképesség rajtaütésszerűen csökken.

A KIFÁRADÁST ELLENSÚLYOZÓ ÖTLETEK

- Ne együnk tojásos-, zsíros-, valamint húskételeket,
- A szénhidrát tartalmú ételeket, továbbá a gyümölcsöket részesítsük előnyben,
- Együnk sokszor keveset,
- Ne dohányozzunk a vezetőfülkében,
- Ne tartsunk túl meleget a fülkében,
- Gondoskodjunk a megfelelő szellőzésről,
- Iktassunk be gyakori, rendszeres szüneteket,
- A szünetekben mozogjunk a levegőn,
- A gyógyszerek bevétele esetén járjunk el körültekintően.

2 Helyzetfelismerés vészhelyzetben

▶ A hallgatónak képesnek kell lennie vészhelyzetben, illetve műszaki hiba esetén a helyes magatartást tanúsítani.

Ennek keretében:

- A veszély esetén a helyzetet felmérni.
- Ismerni a műszaki hiba, illetve a baleset helyszínének biztosítását.
- A segélyhívást professzionálisan végrehajtani.
- A tűzoltó készülék működését és használatát ismerni.
- Az elsősegélynyújtás alapjait ismerni.
- A konfliktuskezelés alapjait ismerni.
- A baleseti jelentést elkészíteni.

A veszélyhelyzetek a legváratlanabb helyzetekben alakulnak ki. Szerencsére a mindennapokban azonban ezek ritkán fordulnak elő. Ez azt is jelenti, hogy gyakran hiányoznak a szükséges ismeretek a veszélyes szituáció leküzdésére.



10. ábra:

A helyes helyzetfelmérés vészhelyzetben

2.1 A gépjármű kötelező tartozékai

A KRESZ szerint minden több nyomon közlekedő járműben elsősegélynyújtó felszereléssel (mentődobozzal) kell rendelkezni.

Ezen túl előírás:

- Az elakadásjelző háromszög,
- A 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömeget meghaladó járművek esetében – a húzó- és nyomóerők felvételére egyaránt alkalmas – merev vontatórúd,
- Legalább két, megfelelő méretű kerékkitámasztó ék a 3500 kg megengedett legnagyobb össztömeget meghaladó járműveken, illetve az olyan gépjárműveken, amelyek ilyen tömegű pótkocsit vontathatnak,
- Az adott gépjárműhöz előírt tűzoltó készülék (6/1990. KöHÉM rendelet, 107. §).

Ajánlott tartozékok:

- A tartalék izzók, olvadóbiztosítók és a csere elvégzéséhez szükséges szerszámok,
- A fényvisszaverő mellény és a villogó narancssárga fényű elakadást jelző lámpa.

11. ábra:
A gépjárművek
kötelező
tartozékai



2.2 Baleset vagy műszaki hiba esetén tanúsítandó magatartás

A helyszín biztosítása műszaki hiba esetén

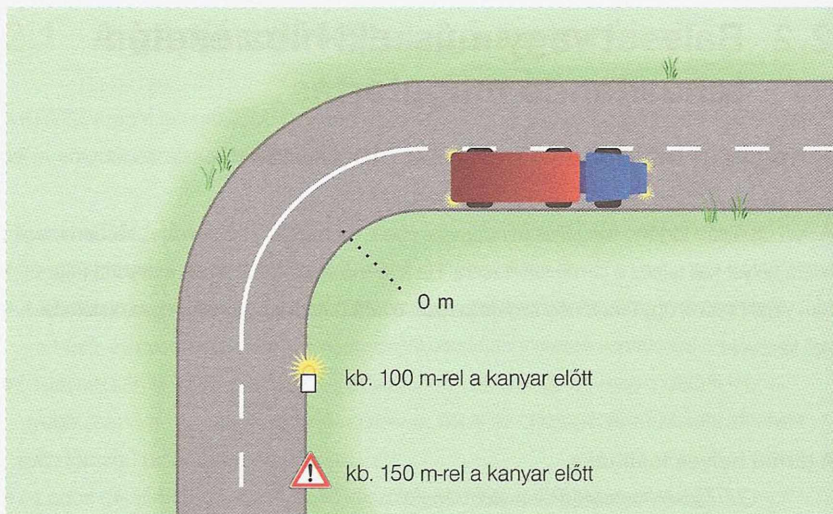
A nyitott útpályán történő megállás mindig veszélyes. Ha műszaki hibát észlel, időben megfelelő helyet kell találni a jármű leállítására. Ha a jármű veszélyes helyen maradna (alagútban vagy hidon), úgy lehetőség szerint lassan továbbhaladva biztonságos parkolóhelyet kell keresnie.

A jármű helyes leállítása

1. Guruláskor kapcsolja be a vészvillogót.
2. Ha nem tud megfelelő parkolóhelyre beállni, úgy a járművet az úttest (útpadka, leállósáv) jobb szélén állítsa le.
3. A kormányt forgassa el az úttest széle felé, nehogy a jármű az úttestre guruljon.
4. Szürkületben és alkonyatkor vagy rossz látási viszonyok mellett a járművet ki kell világítani.
5. A jármű elhagyása előtt húzzon fényvisszaverő mellényt.
6. Helyezze az elakadásjelző háromszöget vagy egyéb figyelemfelkeltő eszközt (villogó, jelzőfény) megfelelő távolságra (ez lakott területen belül nem kötelező, de ajánlott).
7. Kanyarban vagy bukkanónál különösen fontos a megfelelő távolságra történő kihelyezés.
8. Hívjon segítséget mobil-, vagy a segélyhívó telefonon.
9. Soha ne lépjen az autópályán a pályatestre!
10. Őrizze meg a nyugalmát.

12. ábra:

A veszélyre felhívó berendezést kell távolságban kell elhelyezni.



A jármű biztosítása esetén ön gyalogként ki van téve a forgalom veszélyeinek. Ezért ilyenkor az úttesten kívül vagy a terelőpalánk mögött szabad csak közlekedni. Ha ez nem lehetséges, akkor az úttest szélén, a forgalommal szemben kell haladni.

A baleseti helyszín biztosítása

Baleset esetén a járművezető elsődleges feladata a baleseti helyszín biztosítása. Ennek érdekében, hogy a többi közlekedő figyelmét időben felhívjuk a baleseti helyszínre, az elakadásjelző háromszöget, és ha van, akkor más figyelemfelkeltő eszközt el kell helyezni. Ezáltal megakadályozható, hogy a baleseti helyszínre a többi jármű „ráfusson”.

Személyi sérüléssel járó baleset esetén mindig a rendőrséget kell hívni először. Nagy anyagi kárral járó balesetek esetében szintűgy. Fontos bizonyíték a balesetben részes járművek helyzetének a jelölése, ez pedig csak így biztosítható.



A saját biztonságunk megőrzése az elsődleges a másokéval szemben és a személyvédelem megelőzi a tárgyak védelmét. Ez minden segítő ABC-je kell, hogy legyen.

A segélyhívás

A segítségnyújtás második lépése a segélyhívás. A 112-es telefonszám az általános segélyhívószám Európaszerte működik, amelyen a tűzoltók, mentők illetve más segélyszervek érhetők el. Ezen a számon általában idegen nyelven is tehető bejelentés.

A segélyhívás ABC-je

1. Hol történt a baleset? (például helység, utcanév, egyéb tudnivalók, autópályán az irány)
2. Mi történt? (a baleset rövid leírása)
3. Hány személy sérült meg?
4. Milyen sérüléseket szenvedtek? (beszorult, sokkos, erősen vérző sebek)
5. Ki teszi a bejelentést? (név, telefonszám)
6. Várakozás! (csak akkor szabad letenni, ha a központ befejezte a beszélgetést)

Tűzoltás

A közúti balesetek során kifolyó üzemanyag, valamint az azzal összefüggésben felszabaduló gázok további veszélyforrást jelentenek.

Tűz keletkezhet azonban elektromos zárlat, gyújtogatás, vagy motorhiba miatti olajfolyás következtében is.

- A tűz elleni küzdelem annál sikeresebb, minél korábban kezdjük el.
- A tűzoltó készülék használata csak akkor lehet eredményes, ha
 - a tűzforrás elérhető az oltósugárral,
 - az anyag termikus előkészítettsége még csekély
 - az égés időtartama még rövid
- A füstképződés különös veszélyeket rejt. A tűzesetek áldozatainak 80 %-a már a belélegzett mérgező gázok miatt életét veszti.
- A tűz elleni küzdelem során a sérülés veszélye igen nagy.

Járművezetőként ismernie kell a különböző tűzoltó készülékeket és -anyagokat. Csak olyan készüléket használhat tehát, amely a besorolási osztályok tekintetében az oltandó tűzhez megfelel.

FELADAT







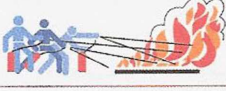
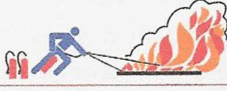
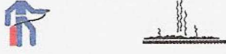

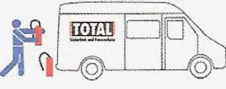

Hogyan reagál, ha égett szagot érez és gyenge füstöt lát felszállni a járművének hátuljából?

13. ábra:

A helyes tűzoltás

(Forrás: TOTAL

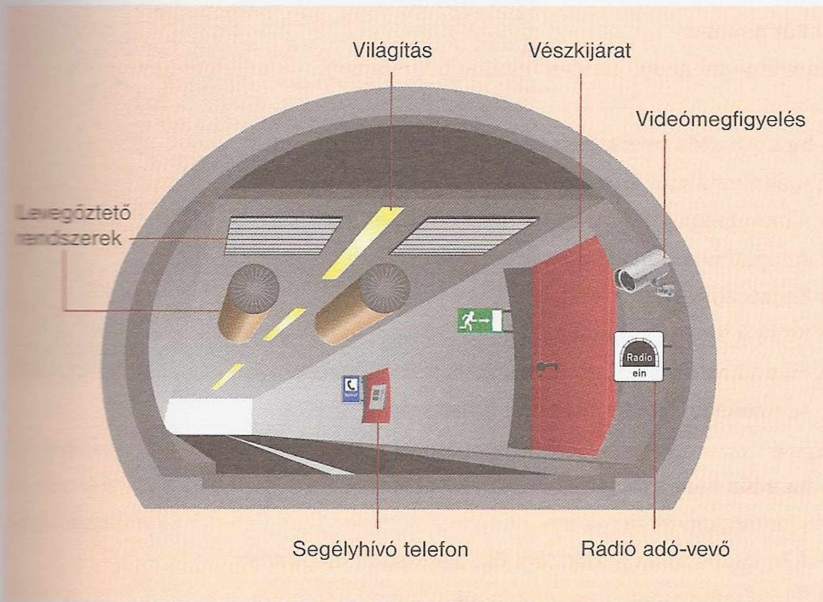
Feuerschutz GmbH)

	Helyes	Helytelen
A tüzet a szélirányból közelítsük meg!		
A sík területen lévő tüzet a szélétől kezdjük meg oltani!		
A csepegő, vagy folyó anyagot felülről lefelé oltjuk!		
A rendelkezésre álló tűzoltó készülékeket lehetőség szerint egyszerre használjuk, ne egymás után!		
Figyeljünk a visszagyulladásra!		
A használat után a készüléket ne helyezzük vissza a helyére, hanem töltsük meg!		

2.3 Az alagutakra és a hidakra vonatkozó különleges szabályok

Az alagutak

2004. év óta uniós irányelv szabályozza az európai közúthálózat alagútjainak biztonsági normáit. Az Európaszerte végzett felülvizsgálatok azonban újra és újra biztonsági hiányosságokat tárnak fel.



14. ábra:

Az alagutak biztonsági berendezései

Teendők az alagútban...

... dugóban:

1. Vészvillogó bekapcsolása.
2. Megfelelő követési távolság megtartása.
3. Hosszabb várakozási idő esetén a motort leállítani.
4. A hangszóróból vagy rádióból jövő utasítások betartása.
5. A váltakozó forgalomra vonatkozó jelzéseket betartani.
6. Tilos megfordulni vagy tolatni.

... Műszaki hiba vagy baleset esetén:

1. Vészvillogó bekapcsolása.
2. Ha lehetséges a következő leálló öbölben álljunk meg.
3. Ha ez nem lehetséges, úgy a leállósávon vagy szorosan az út jobb szélén álljunk meg.
4. A motort állítsuk le.
5. Biztosítsuk a helyszínt.
6. Segítséget csak a segélytelefonon hívjunk!
7. Elsősegélynyújtás, ha szükséges és lehetséges.

... Tűz esetén:

Ha lehetséges, az égő járművel hajtsunk ki az alagútból.

– ha a kihajtás nem lehetséges:

1. A járművet állítsuk le az út jobb szélén.
2. A motort állítsuk le és haladéktalanul hagyjuk el a járművet.
3. A segélyhívó berendezés tűzjelzőjét kapcsoljuk be.
4. Elsősegélynyújtás, ha lehetséges.
5. Kezdjük meg a tűz oltását a járműben található tűzoltó készülékkel.
6. Ha a tűz nem oltható, azonnal induljunk a vészkijáratához.
7. Az emelkedő irányába menekülni, ha lehetséges.

– ha a tűz nem a mi járművünkön keletkezett:

1. Tilos megfordulni vagy tolatni.
2. A hangszóróból vagy a rádióból jövő utasításokat kell betartani.
3. Tűz vagy füst észlelése esetén hagyjuk el a járművet.

Hidak

Egy hídon történt baleset, vagy egy bekövetkező műszaki hiba különös problémákat vet fel. Ha a híd autópályahíd, és ennek megfelelően nagy méretekkkel rendelkezik, a szituáció különösen veszélyessé válhat.



15. ábra:

A Golden Gate híd

(Forrás:

www.aboutpixel.de)

Ha lehetséges, haladjunk tovább az első biztonságos megállásra alkalmas helyig. Ha a jármű nem mozdítható, úgy a 2.2 pont alatt írott, a műszaki hibára vonatkozó biztonsági előírások érvényesek.



A terelőpalánk mögött fennáll a leesés veszélye, különösen rossz látási viszonyok között!

2.4 A veszélyhelyzetekre vonatkozó alapvető szabályok

A tehergépkocsivezetőknek rendelkezniük kell elsősegélynyújtási ismeretekkel. Így a baleset helyszínén a sérülteket azonnal elsősegélyben tudják részesíteni, amely a sérültek kezelésének az első, fontos lépése.

A sérüléssel járó balesetek esetén a következő alapvető szabályok betartása szükséges:

1. Ha szükséges, a járművet rögzítsük.

2. Elsősegélynyújtás

Ha sérüléssel járó baleset történik, az elsősegélynyújtás kötelező. Ez gyakorlatilag az azonnali és legszükségesebb teendőket jelenti, a mentő megérkezéséig. A sérültet helyezzük biztonságba és nyugtassuk meg. A szűk ruházatot, ing, nyakkendő lazítsuk meg. Öntudatlan állapotban lévő vagy nem lélegző sérült esetén a megfelelő tennivalók elengedhetetlenek. Keressen valakit a közelben, aki a szükséges képzettséggel rendelkezik.

3. Ne adjunk semmiféle gyógyszert a sérültnek

Az elsősegélynyújtáson kívül ne adjunk semmiféle gyógyszert, illetve ne alkalmazzunk semmiféle orvosi beavatkozást.

4. Azonnal hívjuk a mentőket

Az elsősegélynyújtást haladéktalanul meg kell kezdeni. A mentőket azonban amilyen gyorsan csak lehet, értesíteni kell, amint átlátjuk a helyzetet. Ez jelenti a mentési láncot. Ha alkalmas személy rendelkezésre áll, úgy az elsősegélynyújtás, valamint a mentők értesítése egyidejűleg is megtörténhet.

2.5 Konfliktushelyzetben tanúsítandó magatartás

A konfliktushelyzetek feloldása érdekében érdemes megfontolni az alábbiakat:

1. Ne kezdjük a követeléssel

Ne rohanja le a partnerét már a beszélgetés elején a követelésével, illetve az elvárásaival. Gyakran okosabb kivárni, míg a másik magától javasol megoldást. Kivétel ez alól, ha a másik egyértelműen a véleményünket kérdezi.

2. Maradjunk a témánál

Ne ugráljon a témák között, azzal nem old meg semmit. Maradjon konzekvensen egy problémánál.

3. Nem kell minden ellenvetést azonnal cáfolni.

Ha a másik álláspontját nem tartjuk igaznak, gyakran okosabb, ha bizonyos állításokat figyelmen kívül hagyunk.

4. Az „igen, de...” fordulatot kerüljük

A beleérző hallgatás és a véleményünk kifejtése közé gyakran becsúsznak az „igen, de...” kezdetű mondatok. Ezt kerülni kell, mert a „de” legyengíti a partner pozícióját.

5. Fontos, hogyan jutunk megegyezésre

Ha a másikra rákényszerítjük az akaratumkat, azt ő nem egészen, vagy egyáltalán nem fogja elfogadni. Sokkal jobb, ha a megoldást ő mondja ki. Akkor el is fogja fogadni.

6. A győzelmek nem fizetődnek ki

A tényleges konfliktusmegoldások mindkét partner számára elfogadhatónak kell, hogy legyenek. Aki egy ilyen szituációban „győzelmet” harcol ki, annak tisztában kell lennie azzal, hogy a „vesztes” a visszavágás lehetőségét fogja keresni.

3 Az illegális bevándorlás és a bűnözés

- ▶ A hallgatónak meg kell ismernie az illegális bevándorlás hátterét és következményeit, valamint a megelőzést célzó intézkedéseket.

Általános tudnivalók

Tető a fejünk felett, működő egészségügyi rendszer és munkahely, ami biztosítja a mindennapi betevőt, a legtöbb európai ember számára természetes dolgok. A világ egy részén, emberek milliói számára azonban a mindennapok a politikai instabilitás, az éhezés, a háború, a munkanélküliség és a nélkülözés jegyében telnek. Érthető tehát, hogy sokan megpróbálnak Európába jönni, hogy részesüljenek a biztonságból és a jólétekből. Az Eu azonban az itt élni akaró embertömeget nem tudja anélkül fogadni, hogy az saját gazdasági és politikai stabilitását ne veszélyeztesse. E bevándorlási hullám korlátozására jogszabályokat alkottak és vízumkötelezettséget vezettek be. Évente sokak számára biztosítják így, hogy jogilag tiszta keretek között vállalhassanak munkát és kezdhessenek új életet egy európai országban.

Azok az emberek, akik a jogszabályok adta kereteken kívül kerülnek, minden lehetséges módot igénybe vesznek, hogy eljussanak Európába. Európa ismeretlen partjaihoz hajónak, gyalog vagy autóval kelnek át a határon, vagy repülőgépek poggyászerében jutnak Európába. Az ilyen formában történő beutazás és tartózkodás természetesen jogellenes.

3.1 A Schengeni Egyezmény

A beutazás és az utazás szabadsága Európában a Schengeni Egyezmény által szabályozott. Az Egyezményt 28 ország írta alá:

- 25 ország a 27 Uniós tagország közül,
- és három nem uniós ország: Norvégia, Izland és Svájc.

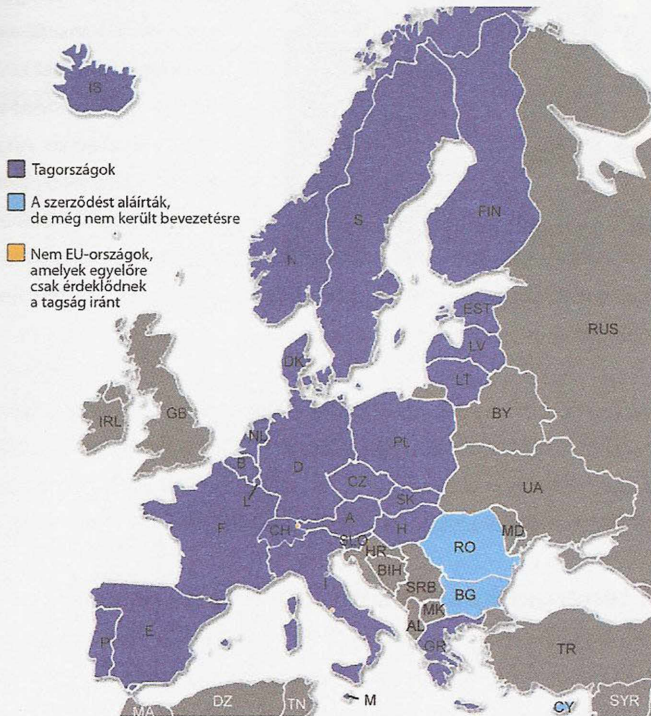
Az EU-országok közül Nagy Británia és Írország csak részben részese az Egyezménynek.

A schengeni országok a belső határokon eltörölték a személyek ellenőrzését. A külső határokon azonban ez továbbra is érvényesül. A schengeni területre történő beutazás és tartózkodás csak 90 napos időtartamra érvényes vízummal lehetséges, amit a tagországok adnak ki.

A belső ellenőrzéseket Magyarországon a vám- és pénzügyőrség és a rendőrség végzi.

Az uniós külső határainak védelmét a 2005. évben alakult **határvédelmi hatóság**, a Frontex végzi. E hatóság koordinálja az ellenőrzési akciókat, kiképzti a tagországok ellenőreit és támogatja őket a határbiztosításban. Ez különösen azért is fontos, mert egyre több az illegális bevándorló Afrikából, Ázsiából és Oroszországból.

Az illegális bevándorlást nemzetközi csempészbándák szervezik. Ők szállítják az embereket nem kis összeg fejében, gyakran életveszélyes körülmények között az általuk választott országba. A nyilvánosság a 2000. évben figyelt fel az embercsempészetre, ekkor 58 kínai emigráns holttestét találták meg egy holland kamionban. A szörnyű haláluk feltételezhetően Doverben következett be.



16. ábra:
A schengeni térség

Egy hónapos borzalmas út után Pekingből, Oroszországon, Ukrajnán, Csehországon, Németországon és Hollandián keresztül végre Angliába értek. Itt azonban a jármű órák hosszát állt a tűző napon. A raktérben a hőség elviselhetetlen volt és alig lehetett lélegezni. Az emberek kiabáltak és az öklükkel doboltak a falon, de senki sem hallotta őket. Csak két ember élte túl, 58-an keserves kínok között fulladtak meg.

3.2 Az embercsempészet elleni állami beavatkozás

17. ábra:
Szívdobogás
-ellenőrzés
(Forrás: Reiner
Rosenfeld)



A kamionban elbújtatott illegális bevándorló nem ritkaság. Röntgenberendezéssel, CO₂-szondákkal és más módszerekkel rakterek és vezetőfülkék ezreit ellenőrzik naponta, például az Angliába induló kompra, vagy a Csalagútban haladó vonatra történő felhajtás előtt. Az Angliába történő megérkezést követően is szűrőpróbaszerű ellenőrzéseket végeznek a hatóságok. Ha valakinek Angliában illegális bevándorlót találnak a járművén 2000 font – átszámítva kb. 2 600 Euro – büntetésre számíthat. A büntetés akkor is felmerül,

ha a sofőr a potyautasokat nem szándékosan rejtegeti a járművön. Súlyosabb esetben több éves börtönbüntetés is felmerülhet.

Más európai országok is igen szigorúan lépnek fel azokkal a személyekkel szemben, akiknél illegális bevándorlót találnak. Dániában 2008. évben két taxisofőrt illegális bevándorlásban való közreműködés miatt 50 napi elzárásra ítélték. Ők mindössze külföldi utasokat szállítottak Németországból Dániába anélkül, hogy tudták volna, hogy nincs útlevelük.

A tehergépkocsivezető jogi felelőssége

- Az embercsempészet (illegális bevándorlás elősegítése) törvényi tényállásának bizonyítása esetén az elkövető 8 évig terjedhető szabadságvesztéssel büntethető.

- A büntethetőség kiterjed a segédkezésre, akár pénzbeli, akár egyéb előnyökért hajlják rájuk, egészen a professzionális embercsempészetig.
- A tényállás alapesete szándékosságot feltételez (a tehergépkocsi-vezető „tudtával és akaratával megegyezően történt”)
- Segédkezni azonban gondatlanul is lehet (pl. bizonyos biztonsági szabályok, előírások megszegésével), és ilyenkor az „objektív tényállás” esete áll fenn.
- Az objektív tényállás fennállása minden esetben a „szubjektív tényállás” gyanújához vezet, ami olyan büntetőeljárást von maga után, amelyben az tehergépkocsi-vezető is gyanúsított lesz.
- Bár a büntetés önmagában is súlyos lehet, a tehergépkocsi-vezető a „C” kategóriás vezetői engedélyt is elveszítheti (a „C” kategóriás engedélyhez szükséges jellembeli alkalmasság hiánya miatt) és ezáltal a munkahelyét is.

Az tehergépkocsi-vezető a „csak” gondatlan magatartása esetén is kiteszi magát a gyanúnak és ez alapján a meginduló büntető eljárásnak. Ennek minden tehergépkocsi-vezető eljárást veheti, ha a megfelelő megelőző intézkedések betartásával minden esetben a kellő gondossággal és körültekintéssel jár el.

3.4 Potyautasok a raktérben

Évente megközelítőleg 700 000 ember érkezik illegálisan az Unióba. Csak a Moszkva – Minszk – Kijev háromszögből, Kínából, Bangladesből, Pakisztánból, vagy Afrikából összesen a német hírugynökség információja szerint kettő millió embert „várnak”. A Földközi tengeről Európáig megközelítőleg 100 000 afrikai menekült teszi meg az utat évente.

További számadatok:

- 1 855 személyt fogtak el Szicília szigeténél 2008. februárjában
- A három nagy görög szigetnél – Samos, Lesbosz és Chios – 12 hónap alatt 11 000 embert fogtak el
- 1000 személyt értek tetten öt nap alatt 2008. februárjában az olasz Lampedusa szigeténél.
- Ausztriában 2007-ben 14 862 illegálisan az országban tartózkodó személyt fogtak el. Ebből 9572 illegális bevándorló volt. Ebben az évben 632 csempészt is elfogtak.

KÉT ILLEGÁLIS HATÁRÁTLÉPŐT ELKAPTAK

Egy kamion rakterében megbújva próbált Angliába eljutni az a két török férfi, akiket még szerda este fedeztek föl a nagylaki átkelőnél; a sofőr ellen embercsempészet miatt indult büntetőeljárás - tájékoztatta a rendőrség az MTI-t csütörtökön. Az útlevélkezelők a belépésre jelentkező török rendszámú tehergépjármű okmányait rendben találták, ám feltűnt nekik, hogy a vámvár sérült, így a raktér átvizsgálása mellett döntöttek.

A kutatás nem járt eredmény nélkül, a papírdobozokkal teli raktérben két török férfi rejtőzött el, mint kiderült, Angliába szerettek volna eljutni - közölte az alezredes.

A török sofőr ellen embercsempészet megalapozott gyanúja miatt büntetőeljárás, míg a két megbújt férfival szemben idegenrendészeti eljárás indult - tudatta a szóvivő.

(Forrás: Csongrád megyei Rendőrkapitányság, 2009. május 14.)

Egy illegális bevándorló 3000 és 20 000 Euro közötti összeget fizet a csempészbandának. Aki sokat fizet, annak azt is garantálják, hogy a vágyott országban ruhát, információt és munkát kap. Aki azonban csak keveset tud fizetni, azt valahol Európában kiteszik, és boldogul, ahogy akar. Pénz és iratok nélkül egy idegen országban általában csak egy lehetőség adódik, elbújni egy kamion rakterében, vagy odakötözni magunkat az alvázhhoz, és reménykedni abban, hogy a sofőr nem vesz észre és a kamion egy kicsivel közelebb visz úti célunkhoz.

A fentiekből következik, hogy egy sofőr sem tudhatja, hogy éppen nem rejtőzik-e illegális bevándorló a járművén, függetlenül attól, hogy éppen hol közlekedik. Ez tehát nem csak Franciaországban a Csatorna partján az Angliába történő fuvarozáskor fordulhat elő, bár itt lényegesen nagyobb a valószínűsége.

Hogyan kerülnek az illegális bevándorlók a teherautóra?

Az illegális bevándorlók általában:

- a berakodáskor bújnak el, vagy bújtatják el őket a raktérben,
- hosszabb rövidebb megállások alkalmával másznak be a raktérbe, és elbújnak a raklapok között, vagy a szerszámosládában, vagy a tetőspojler mögött, vagy a jármű alatt,
- lassú tempó mellett egyszerűen csak felugranak.

A potyautasok akkor is feljuthatnak a raktérbe, ha az le van plombálva:

- kinyitják a plombát, majd valaki más visszazárja,
- a vámvárzsinórt átvágják, majd valaki más összeragasztja,

- a tetőponyva egyszerű felvágásával, azt követően provizórikusan összeragasztják
- a raktetőponyva felvágásával. A rakomány és a tetőponyva között elég 30 centiméteres rés. Ezt követően a ponyvát ismét összeragasztják.

Telendők a potyautasok ellen

1. A berakodáskor

- Javítsa meg a friss szakadásokat a ponyván. Jegyezze fel a javításokat, és a feljegyzést őrizze meg.
- Rakodás előtt ellenőrizze, hogy a raktér biztonsági berendezései érintetlenek-e.
- A vémzárszinórnak sérülésmentesnek kell lennie, ellenőrizze, hogy helyesen be van-e tűzve a tülekbe.
- Az árukat lehetőleg úgy rakodja, hogy ne maradjon közöttük hely, illetve, ha ez nem lehetséges, akkor az áruk közötti rések áttekinthetők legyenek.
- Bizonyosodjon meg arról, hogy a rakodás alatt és közben illetéktelenek nem mentek a jármű közelébe.
- Ha nem lehet jelen a berakodáskor, írasson egy igazolást a felrakóval arról, hogy a szükséges biztonsági intézkedéseket megtették, annak érdekében, hogy illetéktelen személyek ne juthassanak a járműre.
- Legyen jelen a jármű lezárásánál és leplombálásánál. Ellenőrizze, hogy a zárok, plombák, a ponyva és a vémzárszinór megfelelően zárt-e.
- Zárjon le minden lehetséges rekeszt (Szerszámosládát, raklaptartó, stb.)
- Használjon számozott plombát a raktér lezárásához (üzemi plomba), és jegyezze fel ennek a számát.
- Ha plomba vagy zár nélkül közlekedik, kössön egy cérnát, vagy egy papírcetlit az ajtózárakra úgy, hogy az ajtó kinyitása észrevehető legyen. Így láthatóvá válik, ha az ajtót akaratlanul kívül kinyitották.

2. Az út során

Minden megállás után ellenőrizze

- a plombákat és zárat, hogy nincs-e manipulációra utaló jel, illetve a ponyvát, beleértve a tetőponyvát is
- a jármű alsó részét, a palettatartót, a szerszámosládát, a pótkereket, stb.

Ezeket az ellenőrzéseket különösen Belgiumban és Franciaországban kell alaposan végrehajtani, még akkor is, ha a pihenőidő alatt nem hagyta el a járművét. Az illetéktelenek akkor is a jármű alá mászhatnak, amikor ön a vezetőfülkében tartózkodik.

Rendszeresen ellenőrizze

- a ponyva tetőrészét (létrával)
- a vázmázrszinórt, az első részen is, tehát a vonójármű mögötti részen is
- vezessen listát a megállásokról és ellenőrzésekről, hogy a kellő gondossága bizonyítható legyen
- a jármű elhagyásakor zárjon be minden ajtót/ablakot.

Ha potyautast sejt a járművön, azonnal értesítse a rendőrséget!

3. Angliába irányuló fuvar esetén

- Tervezze a pihenő- és szüneteket lehetőség szerint távol a kikötőtől.
- A fenti ellenőrzéseket végezze különös gondossággal, vizsgálja át a vezetőfülkét is.
- Ha potyautast feltételez, vagy friss vágást vagy lyukat lát a ponyván, azonnal értesítse a rendőrséget vagy a kikötő biztonsági szolgálatát, vagy ha már Angliában van, a bevándorlási hatóságot.
- A kompról történő kihajtást megelőzően ismételten igen gondosan ellenőrizze a járművét. Előfordulhat ugyanis, hogy a hajón búj el valaki. Ha gyanúsat észlel, azonnal értesítse a fedélzeti tisztet, és ragaszkodjon a jármű átvizsgálásához. Ezt megelőzően semmiképpen se hagyja el a hajót. Ha illegális bevándorlók lennének a teherautón, azokat mindeképpen át kell adni a hatóságoknak.

18. ábra:

A sofőrök segíthetnek a bűnözés megállításában (Forrás: Reiner Rosenfeld)



Összefoglalás

A felesleges problémákat elkerülendő a fenti ellenőrzéseket a járművezetőnek el kell végeznie. Így megóvhatja magát az illegális bevándorlók okozta gondoktól. Minden sofőrnek tisztában kell lennie azzal, hogy egy európai országban nem lovagias ügy az embercsempészet. Akit ilyen tevékenységgel összefüggésben tetten érnek, minden országban komoly büntetéssel kell számolnia. Akit a bűnözők embercsempészetre kívánnak rávenni, annak azonnal a rendőrséghez kell fordulnia. Az angol hatóságok sofőröknek szóló felhívását a 18. ábrán láthatjuk.

4 Bevezetés a rakományrögzítésről szóló fejezetekhez

A hallgatónak tisztában kell lennie azzal, milyen súlyos balesetekhez vezethet a rakomány hiányos rögzítése.

A rakomány helytelen rögzítése és annak következményei

Lepotyogó rakomány okozott balesetet

Az M7-es balatonvilágosi szakaszán történt a baleset, szerdán délután: egy hőszigetelő lapokkal megrakott Peugeot Boxerról esett le a rakomány egy része a 112-es kilométeren. A lehulló bálát a furgon utasai...

Klór-gáz szabadult fel a gázpalackok rossz rögzítése miatt

A figyelmetlenség következtében a teherautó összeütközött egy utasokat szállító, BZX típusú vasúti kocsival, amely az ütközés hatására kisklótt. A rosszul rögzített veszélyes rakomány megsérült: a klórt tartalmazó palackok felrobbantak.

Hibásan elhelyezett hordók miatt borult fel a pótkocsi

A rendőrség eddigi vizsgálatai szerint a rosszul rögzített rakomány okozta a reggeli, 62-es főúton történt baleset. A pótkocsi a kocsira ütközött, majd a kocsira rádőlt.

A busz utasaira vascsővek zúdultak

Az elsődleges vizsgálatok szerint a buszon utazott áldozatok halálát azok a gázvezetékcsővek okozták, amelyeket a busszal ütközött Toyota Hiace kisteherautó vezetője szállított. A csővek megfeszültek, majd a buszra zúdultak.

19. ábra: A rakomány helytelen rögzítése és lehetséges következményei

Ilyen és hasonló cikkeket gyakran találunk a médiában. Az ellenőrzések során megállapítható, hogy a járművezetőknek a rakományrögzítés területén hiányosak az ismereteik, és emiatt gyakori a helytelen, vagy hiányzó rakományrögzítés.

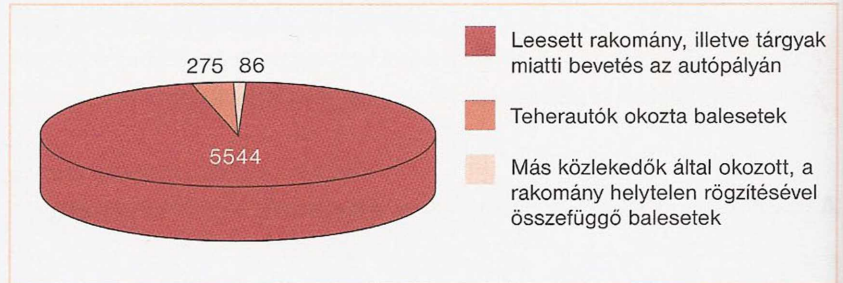
A járművezetők mentegetőzése

- „Ez nem történt volna meg, ha nem kényszerítettek volna vészfékezésre.”
- „Az áru olyan nehéz, hogy egyáltalán nem csúszhat el!”
- „Ahhoz, hogy ezt felrakjuk, erősebb targonca kell. És ilyen szerkezettel szedhető csak le...!”
- „Nevetséges! Próbáljuk meg a rekeszt csak egy milliméterrel odébb tolni!”

A számok azonban másról szólnak!

A kölni autópályarendőrség évente 5500 bevetést kénytelen végrehajtani, elveszett, leesett tárgyak miatt, csak a hozzájuk tartozó 590 km hosszúságú autópályaszakaszon.

20. ábra:
A kölni autópályarendőrség esetszámai



A Járműzombentartók Szakmai Szövetségénél, (Németország, BGF) mint a közlekedési szektort a balesetbiztosítás tekintetében ellenőrző szervnél évente 2500 és 3000 közötti esetszámban jelentenek be ilyen típusú, a fel- és lerakódás során bekövetkező, jelentésköteles¹ munkahelyi baleseteket. E balesetek nagy része az összeboruló, leeső, elguruló rakománnyal van összefüggésben.

21. ábra:
A teherautó körül végzett tevékenységek során bekövetkező balesetek (a rakományrögzítést is beleértve)



Összefoglalás

A jelentésköteles balesetek nagy része a hiányos rakományrögzítésre vezethető vissza.

¹ Németországban a jelentésköteles munkahelyi baleset olyan baleset, amely következtében a sérült több, mint 3 napig munkaképtelen

5 A rakományokkal kapcsolatos tudnivalók

A hallgatónak tisztában kell lennie a szállításhoz megfelelő csomagolásokkal, valamint a résztvevők együttműködésének problematikájával. Emellett meg kell ismernie a legfontosabb árufajtaikat.

5.1 A csomagolás és a rakományegységek

A járművezetők gyakran találják magukat szembe azzal a problémával, hogy az áru csomagolása nem megfelelő a rögzítéshez, vagy az árut egyáltalán nem fogja össze.

Szamos oka az az eset, hogy ezt a hiányosságot a rendelkezésre álló időben orvosolni lehetetlen. Ilyen gyengeségek esetén különös hangsúlyt kell fektetni az előírászerű rakományrögzítésre. A felelősöknek a csomagolás kiválasztása és a rakományegységek kialakítása során minden, a rakományra ható erőt figyelembe kell vennie:

- A vízszintesen ható erőket: a gyorsuláskor és lassuláskor fellépő erőket és a centrifugális erőt, (elindulás, fékezés, kanyarmenet)
- A függőlegesen ható erőket (az útpálya egyenetlenségei miatt)
- A húzó és nyomóerőket, amelyek a rakományrögzítés miatt lépnek fel,
- Az egymásra rakott egységek esetében pedig az egység saját tömege által okozott nyomást

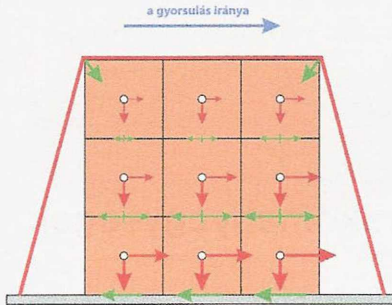
A csomagolás kiválasztásáért a feladó a felelős. A fuvarozás sajátosságait, valamint a rakomány megfelelő rögzítését már a feladónak és a rakodónak is szem előtt kell tartania. Különben a rámpánál a rendelkezésre álló idő nem ad lehetőséget a rakomány rögzítése miatt felmerülő komplex probléma megoldására.

Azért, hogy ez ne fordulhasson elő, a feladónak, illetve a felrakónak, valamint a fuvarozóknak és a sofőrnek együtt kell működnie. Ez azt feltételezi, hogy

- Mindenki számára ismertek a biztonságos és gazdaságosan megvalósítható rakományrögzítés előírásai,
- A fuvarozási lánc résztvevői tisztában vannak jogaikkal és kötelezettségeikkel, és nem próbálják meg azt a másikra hárítani,

- A résztvevők közötti információáramlás megfelelően biztosított. Ez azt jelenti, hogy
 - A feladó tudja, hogyan kell felrakni a küldeményét,
 - A rakodók rendelkeznek a felrakandó áru vonatkozó információkkal,
 - A fuvarozó pedig tisztában van azzal, hogy mi várja a ránkánál.

22. ábra: Példa az egymásra rakott és hevederrel rögzített árukra ható erők megoszlására



Kapcsolódó hírforrás:

www.csomagolas.lap.hu

www.fuvar.lap.hu/rakomanyrogzites/13515177

5.2 Az áruajták

Általános tudnivalók

Az áruk sokfélesége és a hozzájuk kapcsolódó különböző elvárások nehezen áttekinthetők. A papírtekercsek, vagy a speciális acélárak nem okoznak különösebb gondot, mert különleges felépítményű járművekkel és standardizált megoldásokkal szállítják.

A gyakorlatban a csomagolt és csomagolatlan áruk igen széles skáláját szállítják teherautókkal. Egyesek jól rögzíthetők, míg mások kevésbé.

23. ábra: Gyorsan és egyszerűen rögzíthető rakomány



24. ábra: Körülményesen rögzíthető rakomány



Különleges járművek, a nagyobb biztonság érdekében

Általában a rakományoknál, amelyeknél a biztonságos rögzítés lekötéssel nem, vagy csak nehézséggel megoldható, a megfelelő jármű kiválasztása különös jelentőséggel bír. Számos rakomány ugyanis csak speciális felépítményű járművel szállítható biztonságosan.



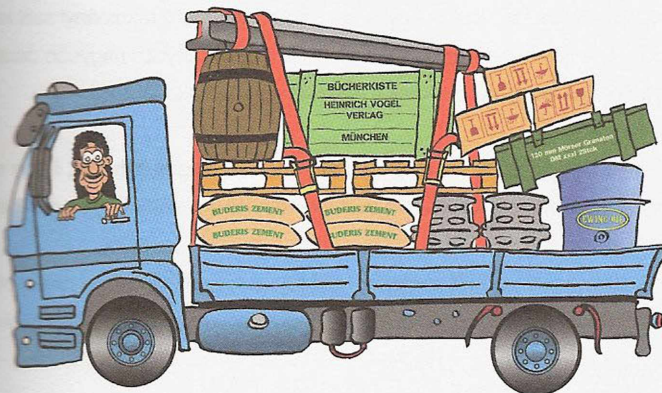
25. ábra: ferdén elhelyezhető rakományok szállítására szolgáló felépítmény

26. ábra: Speciális felépítmény acélszállítás céljára

Csak ilyen járművek biztosítanak lehetőséget az áruk gazdaságos keretek között történő rögzítésére. Sok esetben helyi rakodási előírások érvényesek, amelyek a helyes rakományrögzítési folyamatot leírják.

A gyűjtőáru problémája

A gyűjtőáruvozlás esetén egész más a helyzet. Együtt fordulhatnak elő a nehezen rögzíthető, súlyos árudarabok az érzékeny kartondobozokkal, vagy veszélyes anyagokkal. A gyakorlati utólagos rögzítés problémája a gyűjtő és az elosztó forgalom esetén azért merül fel, mert a standardizált megoldások nem használhatók, és a járművezetőnek így kreatív rakományrögzítő-művészé kell válnia.



Összefoglalás

Alapos képzés, sok tapasztalat és elegendő idő szükséges a különböző rakományok ki-elégítő rögzítésének elsajátításához.

Az ömlesztett anyagok: egy alábecsült terület

Ha ömlesztett anyagok szállítása kerül szóba, azt gondolnánk, hogy az ilyen „egyszerű” rakomány esetében nincs szükség különösebb teendőkre a rakományrögzítés tekintetében. Ekkor jutnak eszünkbe a „kavicsbombázók”. Ki ne hallotta volna már nem kis mérgeledéssel a jármű szélvédőjén az apró kavicsok ropogó hangját, amikor egy homokot, vagy kavicsot szállító teherautó mögött haladt?

Az ömlesztett anyagok gyűjtőfogalmába tartoznak:

- Csomagolatlan áruk, ömlesztett formában, szabályos szemcsenagysággal, mint a homok, kavics, murva, föld, gabona,
- Csomagolatlan áruk, ömlesztett formában, szabálytalan szemcsenagysággal: ércetek, zúzottkő, építési törmelék, ócskavas,
- Egyéb ömlesztett anyagok, mint csomagolatlan papír-, műanyag hulladék

A leggyakrabban használt szállítóeszköz a billenő felépítményes jármű, dobozos, vagy billencs. Sok esetben alkalmaznak cserélhető felépítményeket, mint levehető teknő, vagy a guruló-, csúszó konténerek. Az ömlesztett áruk esetében a fő veszély a rakomány leszóródása.

Az ömlesztett anyagok rakodása során figyelemmel kell lenni arra, hogy csak a rakomány a szétterítést követően a rakományegység szélei fölé ne emelkedjen ki. A rakomány teljes felületének a letakarása igen körülményes, így a rakodógéppel a rakományt szét kell teríteni, úgy, hogy amennyire csak lehet, sík legyen. Ha a rakományban nagyobb darabok is vannak (pl betondarabok), úgy azoknak a leesését meg kell akadályozni.

Könnyebb ömlesztett anyagok (homok, papírhulladék, fűrészpor, gabona), illetve nagy felületű anyagok (kartonlapok, fahulladék) esetében fennáll a veszély, hogy a szél belekap és elfújja azokat.

Rövid útszakaszok esetén elégséges lehet, ha a szemcsés anyagot vízzel belocsoljuk, a legtöbb esetben azonban takaróval, ponyvával, vagy hálóval kell a rakományt letakarni.



27. ábra: Az ömlesztett rakomány biztosítása ponyvával

Előcsúszás-veszély elkerülés érdekében a ponyvák, illetve háló felrakását és levételét a földön végezzük.

Számos ömlesztett anyag szállítását végző jármű rendelkezik takarórendszerekkel, mint tolató vagy gurulóponyva. Ez a legbiztosabb megoldás.

6 A rögzítési módok

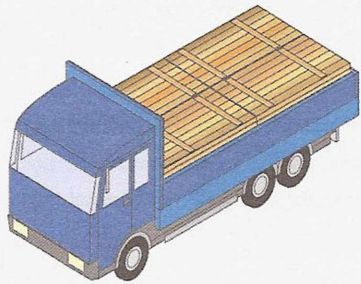
- ▶ A hallgatónak meg kell ismernie az alapvető rögzítési módokat, valamint azt, hogy melyik módszer milyen rakomány esetén alkalmazható.

6.1 Alakzárás rögzítés a felépítmény részeinek segítségével

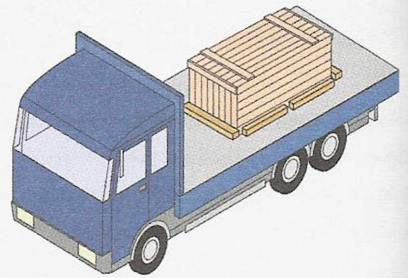
Általános tudnivalók

A rakomány egymással, a felépítmény egyes részeivel, mint a homlok- vagy az oldalfalak (lásd 25. ábra) vagy tuskókkal, zárgerendákkal, vagy biztosítófákkal (lásd 26. ábra) történő rögzítését nevezzük alakzárás rögzítésnek.

28. ábra:
Alakzárás rögzítés a felépítmény segítségével



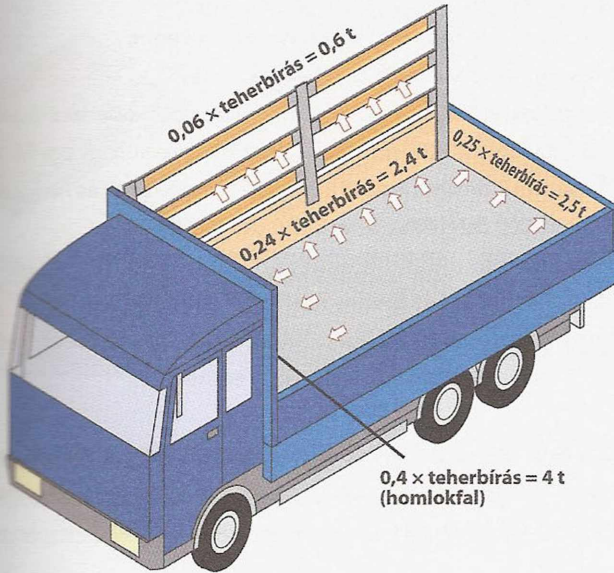
29. ábra: Alakzár rögzítőkákkal



Az alakzárás rögzítés előnyei:

- A szükséges rögzítőerő meghatározása egyszerű
- Egyszerű és gyors a használata
- Gazdaságos megoldás

Előfeltétele: a rakománynak és a felépítménynek illeszkednie kell egymáshoz. Ellenkező esetben a hézagokat például raklapokkal, vagy más töltőanyaggal ki kell tölteni. Ha az alakzár alacsonyabban van, mint a rakomány súlypontja, akkor a borulás ellen is rögzíteni kell.



30. ábra: A járműfelépítmény (Hamburger Verdeck) terhelése a DIN EN 12642 (Code L) szabvány szerint egy 10 tonna teherbírású jármű esetén. A vizsgálati terhelés minden oldalfalnál az adott határoló felületre vonatkozik.

4. Code L felépítmény-szabvány (DIN EN 12642)

A 10 tonna megengedett össztömeg feletti járművek felépítményeire a DIN EN 12642 (Code L) szabvány szerinti vizsgakövetelmények vonatkoznak. A vizsgálat során vízszintes síkban terhelik meg a rakfelületet határoló oldalfalakat. Az oldalfalak tényleges terhelhetőségéről a gyártó által adott adatok a hitelesek.

A vizsgálati előírások a DIN EN 12642 (Code L) például a „ponyva és tartók” (10 tonna teherbírás esetén)

4.1 DIN EN 12642 (Code L) felépítmény szabvány

A szabvány szerint a

- Felépítmény homlokfalát a teherbírás 0,4-szeres,
- Felépítmény hátfalát 0,25-szörös
- Felépítmény oldalfalait pedig 0,3-szoros erővel terhelik meg.

A ponyvás felépítmény esetén az erő eloszlik az oldalfalon (0,24 szeres) és a tartókon (0,06 szeres). A fix oldalfalú, vagy a tolóponyvás felépítmények, vagy az oldalfallal ellátott szerelvények esetében is a terhelést a raktérfaloknak bírniuk kell.

Két alapvető fontosságú tényezőt kell figyelembe venni:

1. A terhelések mindig felületre és nem egy pontra értendők.
2. A Code L szerint vizsgált felépítmények esetén a homlok- és oldalfalakra vonatkozó terhelés, tehát az 5 000, illetve a 3 100 daN felső határ. Ez azt jelenti, hogy egy 25 tonna (25 000 daN) teherbírású járművet is ezzel a terheléssel ellenőriznek és nem a számítás szerint lehetséges 10 000 daN (40%), illetve 6 250 daN (25%) értékkel.

A Code XL (DIN EN 12642) szabvány szerinti felépítmények

A Code XL szabvány szigorúbb feltételeket határoz meg a homlok- és oldalfalakkal szemben. Ez esetben is irányadók a gyártó által megadott értékek.

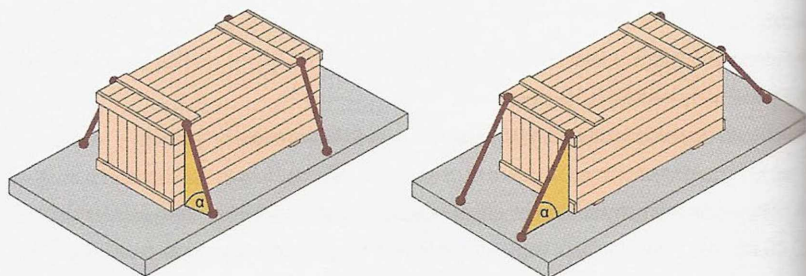
Ha a felépítmény terhelhetősége ismert és ez elégséges lenne a rakomány biztonságos rögzítéséhez, akkor is alkalmazni kell további rögzítést, például lekötést, ha a formázás rögzítés valamilyen okból nem vagy csak nehézkesen alkalmazható.

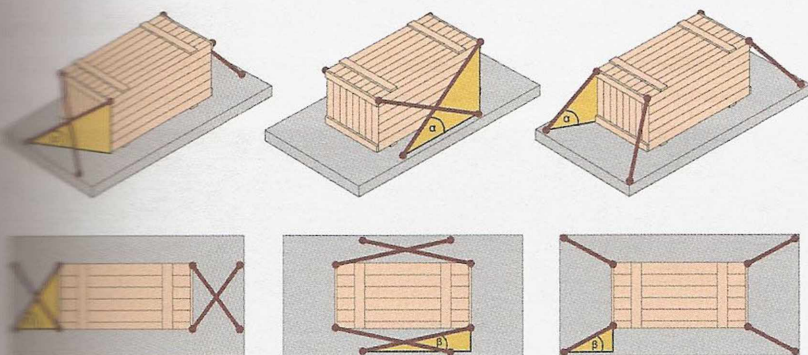
6.2 Közvetlen rögzítések (rézsútos- és átlós irányú lekötések)

Általános tudnivalók

A rézsútos vagy átlós irányú lekötéseket közvetlen rögzítésnek nevezzük. Az alakzáró rakományrögzítésekhez tartoznak, bár nem lehet letagadni a rakománytól a rakfelület irányába mutató leszorító erőket, amik a lekötéseken keresztül hatnak.

31. ábra: A közvetlen rögzítés módosatai
→ (rézsútos rögzítés)





32. ábra:

A közvetlen rögzítés módozatai → (átlós irányú rögzítés)

A közvetlen rögzítés előnyei

- A szükséges rögzítő erő viszonylag egyszerűen meghatározható,
- kevesebb rögzítőeszkővel megoldható, mint a keresztirányú lekötés.

Ezen a rögzítési módnak **előfeltétele** azonban, hogy mind a rakomány, mind pedig a szállítmány rendelkezzen a szükséges és megfelelő rögzítési pontokkal.

A keresztirányú vagy átlós irányú közvetlen rögzítés és a keresztirányú lekötés közötti különbségek

A keresztirányú és az átlós irányú rögzítés csak kis mértékben különböznek egymástól, azonban lényegesen hatásosabbak, mint a keresztirányú lekötés (lásd a következő pontban). Mindkét rögzítési mód alkalmazható külön-külön is, valamint más rögzítési módozatokkal kombináltan is.



33. ábra:

A keresztirányú- és a rakomány felső peremén rögzített átlós lekötés kombinációja

A keresztirányú lekötéssel ellentétben a rézsútos és az átlós irányú rögzítés esetén nem a „normál feszítőerő” (S_{TF})⁴ az irányadó, hanem a lényegesen nagyobb „rögzítőerő” (LC)⁵.

34. ábra: A rögzítőerő értéke egy rögzítő heveder címkéjén



Hasonlóan, mint a keresztirányú lekötésnél, itt is figyelembe kell venni a heveder függőleges síkban mért szögét (α : „magassági szög”). Itt azonban emellett a vízszintes síkban mért szöget is figyelembe kell venni (β : a rögzítő hevedernek a szállítóeszköz hossztengegyével bezárt szöge a rakfelület síkjában). A rézsútos- és az átlós irányú rögzítés esetén a heveder csak csekély mértékben van megfeszítve, a gyakorlati szóhasználat szerint „kézmeleg”.

A rézsútos- és átlós irányú rögzítéshez is rendelkezésre állnak számítási képletek, hasonlóképpen, mint a keresztirányú lekötésnél.

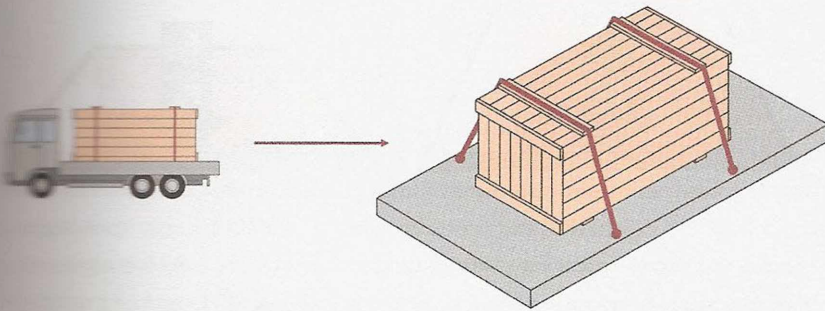
⁴ Feszítőerő (S_{TF}): a feszítőszerkezet, például racsni elengedése után a rögzítőeszközben megmaradó erő

⁵ Rögzítőerő (LC): Közvetlen húzás esetén az a maximális erő, amit a rögzítőeszköz még tartani képes

6.3 A keresztirányú lekötés

A rakományrögzítés legelterjedtebb módja a keresztirányú lekötés. Amíg csak könnyű rakományokat kell rögzíteni, ennek a lekötési módnak a használata a legegyszerűbb. Nevezetesen kevésszámú, kevésszámú alakú rakományok (például magas gépek) esetén azonban gazdasági szempontok, valamint a rögzítőanyag által okozott lehetséges károsodás miatt nem feltétlenül alkalmazható.

A keresztirányú lekötés esetén a szükséges rögzítő erőt a súrlódási erő megnövelésével érik el, tehát a rakományt a rögzítőeszköz, például heveder segítségével, a rakfelülethez szorítják.



35. ábra:

Stabil rakomány rögzítése keresztirányú lekötéssel



A rögzítő erő számítására különböző eszközök állnak rendelkezésre, a leggyakoribb a zsebszámológép, vagy a számítógépes program. A rögzítő eszközöket gyártó cégek forgalmazznak „számolótárcsákat” is, amelyek segítségével a szükséges rögzítő- és feszítő erő, illetve a hevederek száma is meghatározható.

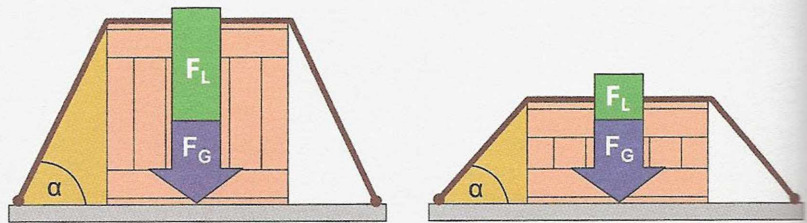
36. ábra:

A rögzítő erő meghatározására szolgáló forgótárcsa

Keresztirányú lekötésnél az alábbiakra kell figyelemmel lenni:

- Szabadon álló rakományt legalább két rögzítő eszközzel kell lekötni.
- Nem a rögzítőerő (LC)⁵ az irányadó, hanem a feszítőerő (S_{TF})⁴
- Minél meredekebb a „magassági szög” (α)⁶, annál jobb hatásfok érhető el, mert a függőleges irányú leszorító erő (F_L)⁷ ezáltal nagyobb. (34. ábra)
- A keresztirányú lekötés a csekély hatásfok miatt gyakran további súrlódásnövelő eszközök, anyagok (például csúszásgátló szőnyeg) alkalmazását teszi szükségessé.
- Szükség lehet további rögzítési mód alkalmazására is, ha a keresztirányú lekötés nem nyújt kellő biztonságot.

37. ábra:
A magassági szög
(α) hatása
a leszorító erőre



⁶ Magassági szög: a rögzítő eszköz és a rakfelület által bezárt szög

⁷ Leszorító erő: az az erő, ami a rögzítőeszköz feszessége által a rakományt lenyomja

7 A rögzítőeszközök használata

A halgazónak meg kell ismernie a hevederek, láncok és drótkötelek tulajdonságait.

Általános tudnivalók

A rögzítő eszközök tekintetében az alábbiakban részletesen ismertetjük a rakományrögzítéshez használt különböző segédeszközöket, mint a rögzítő heveder, a lánc, vagy a drótkötelet.

7.1 Rögzítőhevederek

Általános tudnivalók

A rögzítőheveder a legismertebb rögzítőeszköz. Lényegesen gyakrabban használják, mint a rögzítőláncot vagy a drótkötelet. A hevedereket többnyire poliészterből (PE) készítik, amit a hevederen lévő kék színű címkén tüntetnek fel.

Ritkábban fordulnak elő a poliamid (PA, zöld címke) vagy polipropilén (PP, barna címke) alapú hevederek. Mind a három anyagtípus ki van téve azonban a környezet károsító hatásának, amit a következő táblázat szemléltet.

Környezeti hatás	PA= poliamid	PE=poliészter	PP=polipropilén
Napfény	0	+	0
Savak	-	+	+
Lugak	+	-	+
Benzingőz / olaj	+	+	+
Martató	+	+	+

38. ábra:

A heveder-alapanyagok ellenálló képessége a különböző környezeti hatásokkal szemben

— jó ellenálló képesség 0 = közepes ellenálló képesség - = rossz ellenálló képesség

A hevedereket tilos összekötni!

Szigorúan tilos a hevedereket hosszabbítás, vagy szakadás javítása céljából összekötni.

A hevederek összekötésének következményei

Az összekötözött heveder a teherbíró képességéből 70 %-ot veszít. Ezen kívül a heveder a megengedett 7 %-nál nagyobb értékben meghosszabbodik, így a maradék 30 %-os teherbíró képességét is alig képes kifejezni.

Következmény: „ a rakomány már indul, mielőtt a heveder erről bármit is érzékelne...”

**További tipikus hibák**

Klasszikus hibák, amelyek a racsni vagy a kampó sérüléséhez vezetnek:

- A racsni hosszabbítóval történő feszítése. Súlyos sérülés következhet be, ha a rakfelületről leesünk, illetve ha a racsni eltörik, és a darabjai elröpülnek.
- Nem megfelelő kampó használata

39. ábra:

Szakszerűtlen
kampóhasználat

GYAKORLATI TANÁCSOK

- Kövessük a gyártó előírásait!
- Használjunk hevedervédőt, vagy hevedervezetőt!
- Tekerjük fel legalább 1,5 fordulatnyi hevedert a racsnira!
- Az alsó rögzítő pontnál biztosító (karabiner zár) nélküli kampót használjunk!
- A magassági szög legyen lehető legnagyobb (az ideális a 90 lenne)!
- A hevedereket tároljuk tisztán és szárazon!
- Védjük a napsütéstől és a nagy melegtől!
- Tisztítsuk hideg vízzel, mosószer nélkül és a levegőn szárítsuk ki!
- A racsni mozgó alkatrészeit gyengén olajozzuk!

7.2 Rögzítőláncok

Általános tudnivalók

A rögzítő láncok a DIN EN 12195-3 szabvány szerint általában köracél láncból, a feszítőór-
számból, kampóból, a durva beállítás céljára használt rövidítő eszközből állnak.



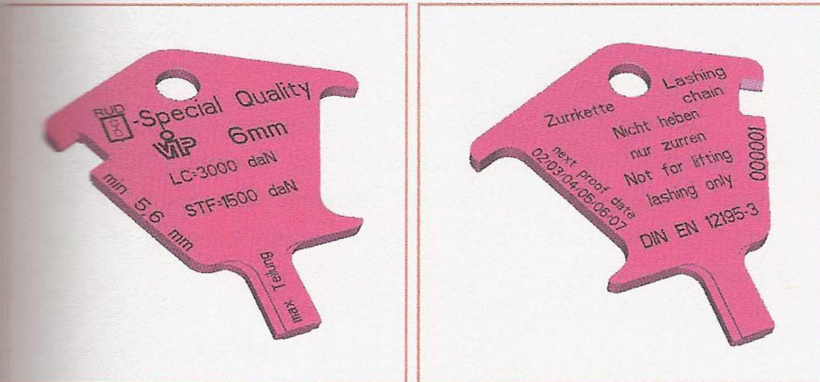
40. ábra:

A rögzítő lánc részei

Megjelölés

A köracél láncnak a DIN EN 818-2 szabvány szerint legalább a 8-as osztálynak kell megfele-
lennie. A jelölő címkén (38. és 39. ábrák) azonban a következő adatoknak is szerepelni kell.

- A normál feszítőerő (S_{Tr}), ha az eszközt keresztirányú rögzítéshez kívánjuk használni.
- Gyártási szám, illetve a gyártó vagy a forgalmazó neve és címe
- A rögzítőerő (LC).
- A szabvány megjelölése DIN EN 12195-3
- Az „Emeléshez nem használható” szöveg, kivéve az erre a célra is használható eszkö-
zöket



41. ábra:

A rögzítő lánc cím-
kéje (első oldal)

42. ábra:

A rögzítő lánc cím-
kéje (hátsó oldal)

Használat

A nagy méretű és súlyos rakományok szállítása esetén a láncok nem hagyhatók el. Ezen túl más területeken, ahol nehéz rakományok előfordulnak, például betonelemek, farönkök szállításánál is előtérbe kerülnek.

43. ábra:
Rögzítő lánc
használata nehéz
rakomány esetén



A kampóknak, amelyek a lánc rövidítéséhez használatosak, illeszkedniük kell a láncszemekhez. Így elkerülhető, hogy a rövidítést követően az egyes szemek csavarodást okozzanak. A nem megfelelően illeszkedő kampók a lánc teherbírását mintegy 20 %-kal csökkentik.

7.3 Drótkötelek

Általános tudnivalók

- Drótkötelek általában a járműhöz fixen rögzített csőrőlökkel együtt használatosak.
- Rögzítő egységként szinte minden esetben feszítőcsőrölt vagy speciális láncos csiga-orrhasználnak. A kötélvégeket a műszaki előírások szerint kell előállítani (toldás, holland-üzemi sajtolt kapocs).
- Kötélvégeken egy kapcsot kell kialakítani az összekapcsoláshoz.

Megjelölés

- A DIN EN 12195-4 szabvány szerint a jelölécímkén az alábbi adatok feltüntetése szükséges:
- A rögzítőerő (LC).
- A feszítőerő dekaNewton-ban, amire a lekötéshez használatos kötelet méretezték,
- A rögzítőfunkciós kötelek, kötéلكötegek esetén a rögzítő erő eléréséhez szükséges kézi erő.
- Az „Emeléshez nem használható” figyelmeztetés
- Gyártási szám, illetve a gyártó vagy a forgalmazó neve és címe
- A szabvány megjelölése DIN EN 12195-4



44. ábra:
A drótkötél
jelölécímkéje



Kötélkapcsok használata csak előre gyártott kötélvégek esetén megengedett.

8 A rögzítőeszközök ellenőrzése

- ▶ A hallgatónak fel kell ismernie a rögzítőeszközök látható sérüléseit, hiányosságait.

Általános tudnivalók

Fontos a járművezető és a felrakó számára egyaránt

A VDI 2700 előírás szerint a rögzítő eszközöket a használat során szemrevételezéssel ellenőrizni kell. Ha járművezető vagy a felrakó a biztonságot veszélyeztető hiányosságot állapít meg, az eszközt nem szabad használni.

Ha a helyreállítás a helyszínen szabályosan nem végezhető el, akkor a javítást csak megfelelő szakértelemmel rendelkező személy végezheti.

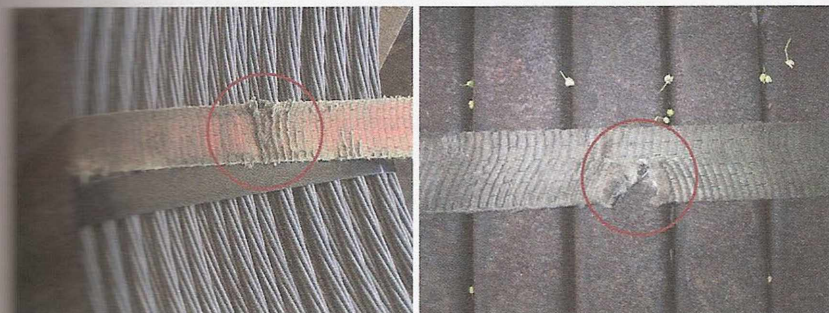
8.1 A rögzítőhevederek ellenőrzése

Általános tudnivalók

A rögzítő hevederek mechanikai kopásnak vannak kitéve. A kopás mértékétől függően ez a heveder elhasználódásához vezet, ami azt jelenti, hogy ekkor már nem szabad használni.

Elhasználódott a heveder, ha:

- Túlzottan kopott (42.ábra)
- Repedés, vagy beszakadás látható rajta (oldalirányú beszakadás esetén a heveder szélességének 10 %-nál nagyobb)
- A hőmérséklet okozta károsodások esetén,
- Sérült a varrás
- Sérült a kampó



45. ábra: Erős kopás következtében elhasználódott heveder

46. ábra: 10 %-nál nagyobb oldalirányú beszakadás miatt elhasználódott heveder



Ha nem tetszik, akkor is: a gyártóval folytatott egyeztetés nélkül a hevederek javítása tilos. Ez nem csak a hevederekre, hanem gyakorlatilag a legtöbb rögzítőeszközre igaz.

Figyelem! A gyártó által kiadott használati utasítás egyéb előírásokat is tartalmazhat.

3.2 A rögzítőlánccok ellenőrzése

A rögzítőlánccok elhasználódása

A rögzítőlánccok a következő esetekben már nem használhatók:

- Változó alakváltozás a láncszemekben, ha a szemek közötti távolság 5 %-kal megnövekedett
- Elszakadott, megtekeredett a lánc

A rögzítők a következő esetekben már nem használhatók:

- Repedés
- Hisselés
- Újra elváltozás
- Rozsda

A kapcsolóegységek a következő esetekben már nem használhatók:

- Repedés
- Durva elváltozás
- A kampó szájának 10 %-os-nál nagyobb kiszélesedése
- Erős rozsdásodás

47. ábra:

Károsodott kampó



48. ábra:

Helytelen láncfeszítő

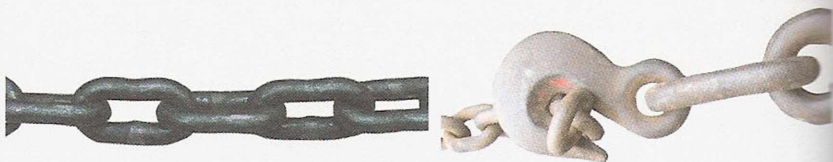


49. ábra:

Túlterhelés következtében beállott megnyúlás

50. ábra:

Helytelen lánchosszabbítás



Figyelem: A gyártó által kiadott használati utasítás egyéb előírásokat is tartalmazhat!

3.3 A drótkötelek ellenőrzése

A drótkötelek elhasználódása

Drótkötelek a következő esetekben már nem használhatók:

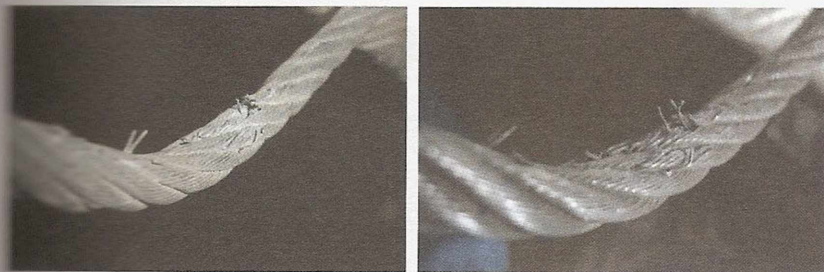
- ☛ 10%-nál nagyobb, keresztmetszetet érintő kopás
- ☛ Erős rozsdásodás
- ☛ Száltekadás
- ☛ A kötéltől több mint 15 %-os összenyomódása, megtörése
- ☛ Erős elcsavarodás
- ☛ A gréselt részek, szemek károsodása

Érintőeszközök a következő esetekben már nem használhatók:

- ☛ Mechanikus részek, pl. a feszítőcsőrő alkatrészeinek durva deformálódása,
- ☛ A keresztmetszet 5 %-ának sérülése
- ☛ Rozsdásodás
- ☛ Repedés, erős kopás

A kapcsolóelemek a következő esetekben már nem használhatók:

- ☛ A csatlakozó elváltozás
- ☛ A csatlakozó szájának 5 %-os-nál nagyobb kiszélesedése
- ☛ Repedés, törés
- ☛ Erős rozsdásodás



51. és 52. ábra:
Elhasználódott
drótkötelek



Figyelem: A gyártó által kiadott használati utasítás egyéb előírásokat is tartalmazhat.

8.4 A rögzítési pontok ellenőrzése

Általános tudnivalók

1993 óta az üzletszerűen használt járművek mélybölcsős és síkplatós felépítményeit a rakományrögzítéshez megfelelő rögzítési pontokkal kell felszerelni.

A rögzítőpontok használhatóságát mindig biztosítani kell és nem lehetnek piszkosak, vagy károsodottak.

53. ábra:

Korlátozottan használható rögzítőpont



54. ábra:

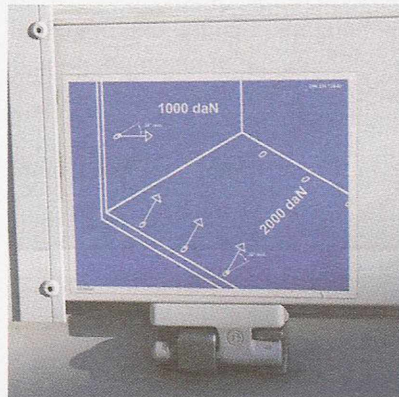
Jó példa: megfelelő rögzítőpont



A 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömeg feletti járművek és síkplatós pótkocsók esetében a rögzítő pontok teherbírását a DEN EN 12640, az enyhébb előírásokat pedig a DIN 75410-1 szabvány határozza meg. Azokat a járműveket, amelyek ezeknek a minimális elvárásoknak megfelelnek, tájékoztató táblával látják el. A feszítő erő daN-ban kerül meghatározásra.

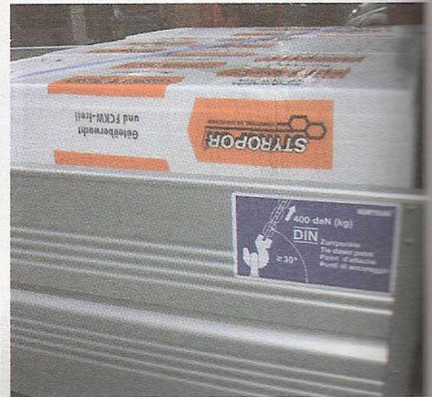
55. ábra:

Rögzítőpont-terhelhetőségek a Din EN 12640 szabvány szerint egy 12 tonna feletti jármű esetén



56. ábra:

Rögzítőpont terhelhetőség a DIN 75410-1 szerint



Negatív példák: gyűrűk vagy csavarszemek

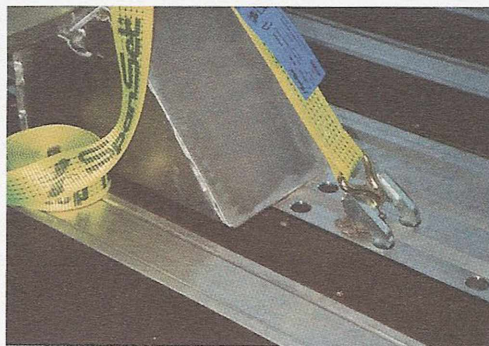
Általános gyártású rögzítő pontok minden előírás szerint tiltottak. A gyűrűk, vagy csavarszemek szintén nem megfelelőek, mert igen csekély oldalirányú erőt képesek elviselni.



57. és 58. ábra:
Helytelen rögzítési
pontok

Posztív példa: speciális rögzítő pontok a megfelelő rögzítőkampókkal

Egyes járműgyártók speciális rögzítési pontokat építenek a járműbe, mellékelve az azokhoz illeszkedő rögzítőkampókat.



59. és 60. ábra:
Speciális rögzítési
pontok a hozzájuk
illeszkedő kam-
pókkal

9 A fel- és lerakodás

- ▶ A hallgatónak ismernie kell a rakodóberendezések környezetében tanúsítandó magatartás alapvető szabályait, a fel- és lerakodás veszélyeinek helyes megítélése céljából

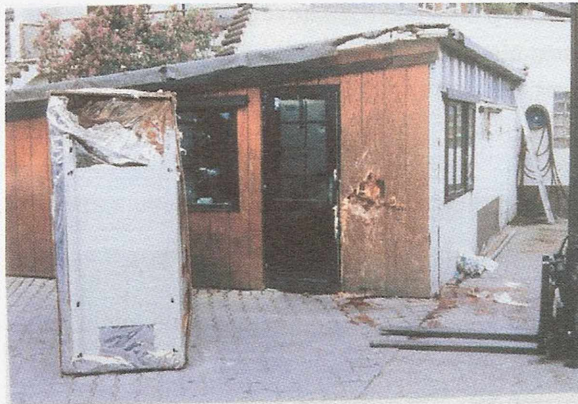
9.1 A raktér oldalfalának és a raktérajtók nyitásának veszélyei

A BGF-hez beérkezett néhány baleseti jelentés:

- „A raktér oldalának kinyitása közben a felgyorsuló oldalfal eltalálta a sofőrt. Ezt követően a rakfelületről leeső acélköteg halálos sérülést okozott.”
- „A bal oldali oldalfal kinyitásakor a kb. 800 kg súlyú öntvény legurult a kissé ferdén álló járműről és agyonütötte a sofőrt.”
- „Az oldalfal felcsukása közben a járműről leeső, kb 450 kg súlyú kapcsolószekrény a sofőrt a fészer falának nyomta. Halálos sérüléseket szenvedett.” (58. ábra)

61. ábra:

A leeső kapcsolószekrény halálos balesetet okozott



Ilyen és hasonló cikkeket gyakran olvashatunk. Általánosságban az előbb említett balesetekből az alábbi tanulságok vonhatók le:

- A rakfelületen szabadon álló, rögzítetlen rakomány a szállítás során elmozdulhat (elcsúszik, elgurul, felborul) és nekinyomódhat az oldalfalnak, vagy a raktérajtnak.

- Nem stabil, henger alakú rakományokat a raktér oldalfalaihoz igazították, amelyet az oldalfal vagy az ajtók kinyitása során figyelmen kívül hagytak (feledékenység, sofőrcsere)
- Kisebbségi felrakóhelyek földrajzi adottságai előre nem ismertek (másik oldalon kell nyitni, csúszéken talaj miatt a járművel ferdén kell megállni).

Érdekes és más okból bekövetkező balesetek vezettek oda, hogy az 1993 októbere óta forgalomba helyezett bizonyos járműveken a kézzel működtethető oldalfalzáraknak olyanoknak kell lenniük, hogy a rakomány által a zárra kifejtett nyomás még a szerkezet teljes kinyitása előtt megállapítható legyen.

Ezek a „rakomány nyomását felismerő” zárok két fázisban nyithatók, úgy, hogy első fázisban csak a zár nyitható, majd csak ezt követően, a második fázisban oldható a teljes oldalfal. A második fázisban azonban a zárszerkezet a rakomány feszülése miatt csak kivételként nagy erőfeszítéssel nyitható, így figyelmeztet a rakomány nyomására. Kívülről azonban nem látható, hogy a zárszerkezet a „rakomány nyomását felismerő” elven működjék, vagy sem, tehát az oldalfal lecsapódásának és a leeső rakománynak a veszélyével mindig számolnunk kell. Sokszor a nehezen nyíló normál zárok is ugyanezre a veszélyre utalnak.

Fontos:

- Mindenekelőtt ellenőrizze, hogy a rakomány nyomja-e az oldalfalat, például szemrevételezéssel, vagy a zárok kinyitásához szükséges erő megállapításával,
- Lehetőség szerint hárítsa el a rakomány nyomását, például rakodjon a másik oldalon le, vagy pakolja át az árut kézzel,
- Álljon mindig úgy, hogy a lecsapódó oldalfal, vagy a leeső rakomány ne találhassa el.



A következő biztonsági tanácsok a gyakorlatból:

- Biztosítsa a raktérajtót, illetve az oldalfalakat a nem kívánt behatásoktól!
- Ne hagyja leesni az oldalléceket, illetve a ponyvatartó kereteket, ha nem kézzel vegye le őket!

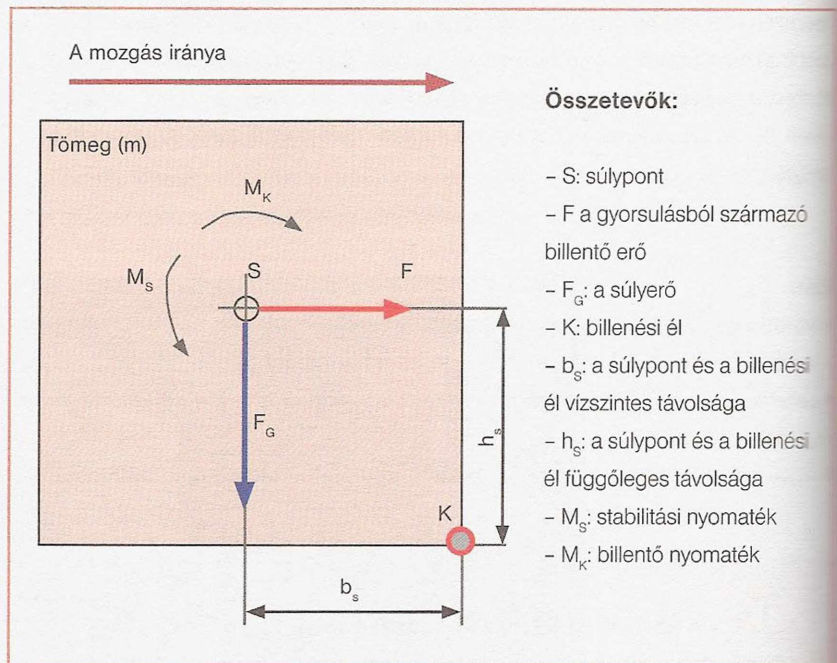
9.2 Stabilitás vagy borulásveszély

Számos rakomány a súlypontjának helyzetéből következően igen borulékony.

A baleseti jelentések:

- 1. eset: „Amikor a B. járművezető az utolsó rögzítő hevedert is kioldotta, amivel az A alakú állványon lévő betonlap rögzítve volt, az hirtelen átbillent, és lezuhant a járműről és agyoncsapta a lent álló másik járművezetőt.”
- 2. eset: A járművünk Sch.-ben egy építkezésen állt, ahol az A alakú állványon lévő beton elemeket daruval lerakodták. Amikor az állvány bal oldalán lévő elemet a daru leemelte F. sofőr a jármű mellett állt, a jobb oldalon, és a váratlanul lezuhánót betonlap eltalálta.”

62. ábra:
A stabilitás
és a billentő erők
elvi vázlata



Az ábra alapján a közúti közlekedésben egy rakomány akkor áll stabilan, ha érvényesül:

- „alacsony”, ha a h_s értéke kisebb, mint a b_s 1,25-szerese,
- „középső”, ha a h_s értéke kisebb, mint a b_s 1,4-szerese,
- „magas”, ha a h_s értéke kisebb, mint a b_s 2-szerese.



A fel- és lerakodáskor például a rakodóhely ferde helyzetéből, vagy a rakománynak a jármű oldalfalához való hozzápréselődése miatt lényegesen nagyobb nyomhatékok is keletkezhetnek.

Biztonsági tanácsok:

- A „keskeny mozgástér” esetén a lerakodáskor:
 - A rögzítő eszközök oldása előtt a rakományt rögzítse daru kampójába, vagy egyéb módon az elcsúszás vagy a leesés elkerülése érdekében.
 - Használjon olyan rögzítő eszközöket, amelyekkel a feszítőerő szakszerűen csökkenthető, például speciális racsnyal ellátott hevedereket, vagy orsós/racsnis feszítővel ellátott láncokat.

9.3 A rakodóberendezések használata

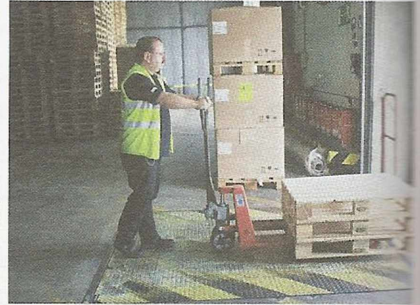
A járművek fel- és lerakásához különböző rakodási segédberendezéseket, rakodóeszközöket használnak.

Használatuk során a következő alapszabályokat kell figyelembe venni:

- A feladathoz mindig a megfelelő és biztonságos emelő, szállító berendezést használjuk, úgy kivételként leginkább a hátunkat,
- Figyeljünk arra, hogy a berendezés a feladatnak és a rakomány súlyának megfelelő legyen,
- Ha a berendezéseket a járművön szállítjuk, úgy azokat a raktérben rögzítsük megfelelően, a leesés, elcsúszás elkerülése érdekében.

Emlékezzünk a gyakorlatból származó mondásra: „Jobb egy nehéz szállítás, mint egy könnyű cipekedés!”

63. ábra:
Kézikocsi,
molnárkocsi



64. ábra:
Kézi emelőkocsi
(béka)

65. ábra:
Villástargonca
markolófogóval
(bálafogó)



Nagyon fontos:

Csak akkor vezesse a villástargoncát, ha

- targoncavezetői képesítéssel és gyakorlattal rendelkezik (a tehergépkocsi-vezetői engedély nem elégséges!)
- a helyi sajátosságokkal, és a berendezés tulajdonságaival tisztában van,
- kifejezetten illetékes (írásbeli meghatalmazással rendelkezik)

Mindannyiunk biztonsága érdekében általánosan érvényes:

Vigyázzunk a targonca, emelő berendezések, daruk mozgásterében. Tehát közvetlenül a jármű előtt, mellett, mögött, valamint azon a területen, ahová a szállított árut mozgathatják, illetve az leeshet.



66. és 67. ábra:
A biztonságos távolságot tartasuk be

Tartsuk meg tehát a megfelelő távolságot a targoncától, illetve a mozgó árutól.

- Gondoljon arra, hogy a targoncavezető látóterét a rakomány meglehetősen korlátozza,
- Figyeljen arra, hogy oldalról történő rakodás esetén a rakomány a járműről minkét oldalról leeshet,
- Figyeljen arra, hogy a rakomány megfelelően helyezkedjen el a villán,
- Használjon megfelelő hosszúságú villát, vagy villahosszabbítót,
- A rakomány lehelyezésekor figyeljünk arra, hogy az alátétfák ne törjék össze az ujjunkat,
- A megfelelő személyekkel (rakodószemélyzet) beszélje meg a fel- és lerakodás folyamatát.

A targoncával kapcsolatosan elmondottakat természetesen a darus rakodáskor is figyelembe kell venni.

Rakodórámpák/hidak

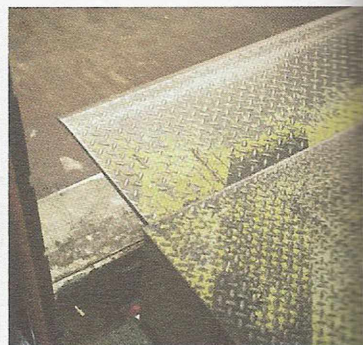
Csak a célnak megfelelő rakodórámpát/hidat használjon! Figyeljen a szükséges távolságra, különösen a szélességre (kézi emelők használata esetén 1,25 m elégséges), a teherbíró képességre. Rögzítse a rakodórámpát az elcsúszás ellen!

68. ábra:

A rakodórámpát csak előzetes egyeztetést követően szabad használni!

69. ábra:

Az áthidaló lemeznek megfelelően illeszkednie kell a rakfelülethez!



10 Egyéb rakományrögzítő berendezések és segédeszközök

A szállítónak meg kell ismernie további a rakományrögzítéshez használható eszközöket és berendezéseket, valamint azok használatát

Általános tudnivalók

További berendezéseket és segédeszközöket is használhatnak a járművezetők, illetve a rakományrögzítők a rakományrögzítéshez, amelyek a rakomány alakzárt rögzítését teszik lehetővé.

Ezek a tartozékok a következőképpen csoportosíthatók:

- Rögzített segédeszközök (10.1),
- Rögzítő anyagok (10.2)
- Hálók és ponyvák (10.3)
- Egyéb segédeszközök (10.4)

10.1 Rögzített berendezések és segédeszközök

Rögzített segédeszközök a rakomány elmozdulását – elcsúszását, elgurulását, felborulását – akadályozzák meg a rakfelületen, illetve járműfelépítményen. A járművezetőnek gondoskodnia kell arról, hogy ezek a berendezések a szállítás alatt a felépítményhez is megfelelően rögzítve legyenek.

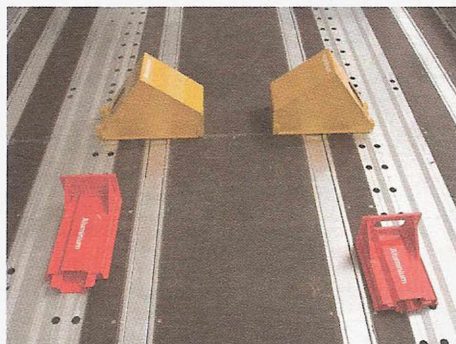
Ilyen berendezések például:

- Lyukas sínek,
- Lampóssínek
- Elválasztó falak, rácsok, hálók,
- Rögzítő fák, fatuskók, különböző fakonstrukciók
- Rendszerfüggetlen tartozékok

Lyukas sínek

A lyukas sínekbe különféle segédeszközök rögzíthetők, például ékek, tuskók. A rakomány pedig a tuskók, ékek segítségével alakzártan rögzíthető, csavarok segítségével.

70. ábra:
Lyukas sín ékekkel



Kampóssín

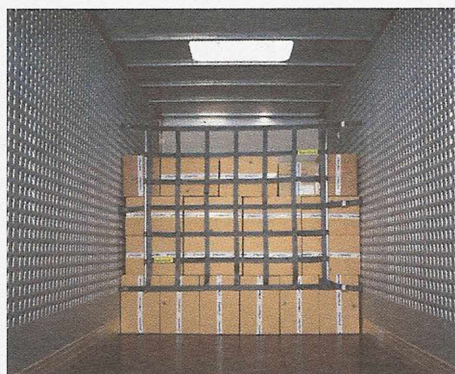
A kampóssínen különböző tartók rögzíthetők a megfelelő horgokkal. A rakomány speciális rögzítő egységekkel is rögzíthető a síneken. A tartók, polcok sajátosságai szerint különböző mértékű erőknek tehető ki. A műszaki specifikációt illetően a gyártó által kiadott útmutató az irányadó.

71. ábra:
Kampóssínek
gerendatartókkal



Elválasztó falak, rácsok és hálók

Elválasztó falak, rácsok és hálók az elválasztásra szolgálnak és emelhető teszik a vegyes, illetve a kis méretű rakományok alakzát rögzítik azokat. Kampós- vagy lyukas sínekkel rögzíthetők. Könnyű és nagy térfogatú rakományok rögzítése során különösen előnyös.



72. ábra:
Elválasztó háló

Rögzítőfák, faékek vagy egyéb, fából készült rögzítőeszközök

Rögzítő fák, fatuskók, illetve egyéb fakonstrukciók az elmozdulás ellen rögzítik a rakományt úgy, hogy a szegelt rakfelületre szegekkel rögzítik azokat. A megfelelő rögzítésre a VDI 2700 iránymutatásait kell figyelembe venni.

Rendszerfüggetlen tartozékok

Rendszerfüggetlen tartozékok alatt a következők értendők:

- Feszítőrudak,
- Belső elhatárolók
- Szállítókeretek

A **feszítőrudak** az oldalfalak, vagy a tető és a rakfelület közé rögzíthetők. A feszítőrudak teherbírási képessége meglehetősen alacsony, hiszen gyakorlatilag csak a súrlódási erő tartja azokat. **Figyelem:** a rudak a szállítás során meglazulhatnak!

A **belső elhatárolók** olyan teleszkópos fémprofilok, amelyek felső szélén feszítők találhatók. Csak könnyű rakományok esetén használhatók, mert teherbírási képességük alacsony.

A **szállítókeretek** speciális méretű és alakú rakományok szállítására szolgálnak.



73. ábra:
Feszítőrudak



74. ábra:
belső elhatárolók kombinációja



75. ábra:
Gázpalackok szállítására alkalmas szállítókeret

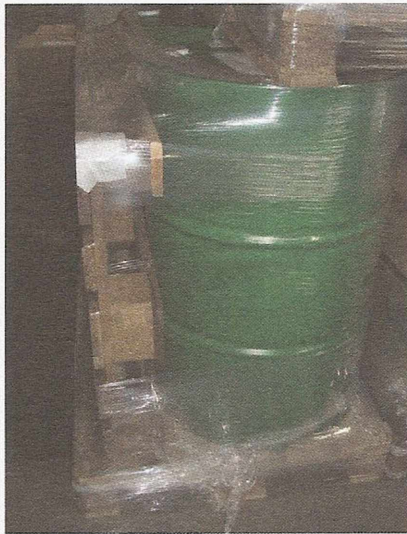
10.2 Kitöltő anyagok

A kitöltő anyagok segítségével a darabárúk között keletkező lyukak tölthetők ki, különböző módon. A járművezetőnek a szállítás során figyelemmel kell kísérnie, hogy a kitöltő anyagok a helyükön maradtak-e. A kitöltő anyagok között megkülönböztetünk:

- Üres raklapokat/távtartókat,
- Légzsákokat

Az üres raklapokkal és a távtartókkal úgy töltjük ki a helyet, hogy közben nem szegeljük le őket. A légzsákok (térkitöltő zsáknak is hívják) előnye, hogy felveszik a rakomány alakját. Különböző méretben és egyszeri vagy többszöri felhasználásra szerezhető be.

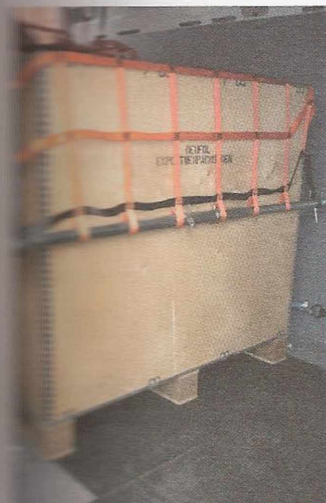
76. ábra:
Üres raklap,
mint kitöltő anyag



77. ábra:
Alakzáró térkitöltő
zsák / légzsák
segítségével

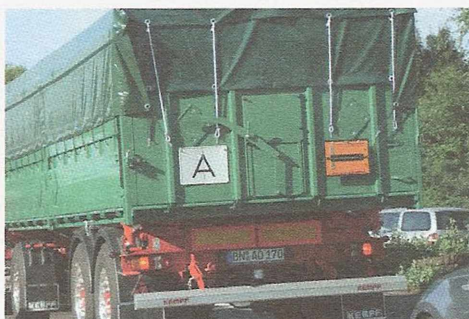


10.3 Hálók és ponyvák



A hálók és ponyvák nem csak alakzáró, hanem teherviselésre is alkalmas eszközök. Széles körben használhatók, kivételtől függően nem csak könnyű, hanem nehéz rakományok, rakományegységek rögzítésére is alkalmazhatók.

78. ábra:
Rakományrögzítés háló segítségével



79. ábra:
Rakományrögzítés ponyvával

10.4 Egyéb segédeszközök

Élvédők, -vezetők

Élvédők, -vezetők a rögzítő eszközt (heveder) óvják az éles szélektől. Sima felületet biztosítanak a rögzítő anyagnak, a rögzítő erő egyenletesen oszlik meg a felületen. Különböző élvédők állnak rendelkezésre a hevederekhez, láncokhoz, vagy drótkötelekhez.

- ▶ Élvédő
- ▶ Élvédő-derékszög
- ▶ Élvédővezető
- ▶ Élvédőcső



80. ábra: Élvédő papírtekerics szállításához

81. ábra:
Élvédő-derékszög



Az elnyírás elleni védelem céljára nem minden anyag megfelelő!
Számos rendszer csak a kopás ellen nyújt védelmet.

11 Összefoglalás

- ▶ A hallgatónak tisztában kell lennie az 5 alapvető szabállyal, és azokat a mindennapi munkában alkalmazni kell.

A nagyobb biztonság elérése érdekében betartandó öt alapszabály

Mint azt a bevezetésben elmondtuk, a helytelen, illetve hiányos rakományrögzítés sok balesetet okoz. Az ilyen jellegű balesetek és károk elkerülése érdekében az alábbi öt alapszabályt kell figyelembe venni:

1. Minden rakományhoz a **megfelelő járművet** kell alkalmazni, amelynek felépítménye és kivitele alkalmas a fellépő erők ellensúlyozására.
2. A **rakomány súlypontja** lehetőség szerint a jármű rakfelületének hossz tengelyébe kerüljön, olyan alacsonyan, amennyire lehetséges. A nehéz áru alulra, a könnyű felülre.
3. Ne lépjük túl a **legnagyobb megengedett össztömeget**, illetve tengelyterhelést. A kormányzott tengelyre eső minimális terhelést is vegyük figyelembe! A részrakományok esetén figyeljünk a súlyelosztásra, úgy, hogy mindegyik tengelyt megfelelően terheljük.
4. A rakományt úgy helyezzük el és olyan **megfelelő eszközökkel** rögzítsük, hogy semmilyen körülmények között se tudjon elcsúszni, elgurulni, leesni, vagy a jármű felborulását okozni. Az erős fékezés, kikerülési manőverek, előre nem látható, rossz út- és időjárási viszonyok a szállítási tevékenység velejárói, amiket a rakományrögzítés során számításba kell venni.
5. A **jármű sebességének megválasztása** során minden rakomány esetében figyelembe kell venni az út- és közlekedési viszonyokat és a jármű menettulajdonságait.

Összefoglalva

A sorrendet nem önkényesen választottuk. Először mindig az alakzárt rögzítés lehetőségét is biztosító megfelelő járművet keressük, s csak utána válasszunk rögzítési módszert vagy rögzítőeszközöket. Ugyanis nem minden rakományt lehet keresztirányban lekötni, például a zsákokban tárolt műanyag granulátumot sem. Az sem elhanyagolható tényező, hogy a felépítmény oldalfalaihoz igazított alakzárt rakodással lényegesen rövidebb idő alatt lehet rögzíteni a rakományt, mint hevederrel.

Aki a rakományt rögzíti, az felelősséggel tartozik önmaga és mások testi épségéért.

12 Az egészségkárosodás megelőzése

A halogatók átfogó képet kapjanak az egészségmegőrzés lehetőségeiről, és

ismerjék meg az ergonómia alapjait, így:

- az egészséges mozgást és testtartást,
- fizikai kondíciót,
- a terhek emelésének gyakorlatát,
- a személyre szabott egészségvédelem lehetőségeit.

Általános tudnivalók

Járművezetők a munkaidejük nagy részében ülnek. Ez rendkívül kényelmesnek tűnhet, pedig nem az. Mind az izomzat, mind pedig a gerinc számára az órákig tartó ülés igen nagy megterhelés. Ezt a terhelést csökkentik ugyan a modern vezetőülések, de a sofőröknek ellenére megérik a terhelést. A jelek ismertek: hátfájás, fáradtság, kimerültség, stb. Azért, hogy a hosszú ülés ne okozzon maradandó károsodást, a járművezetőknek is számíthat. Elsődleges az ülés megfelelő beállítása. Az emelés és a cipelés is a legtöbb szellemi mindennapi teendői közé tartozik, ez is megterheli a testet. Fel és lerakodáskor tehát ügyelni kell a megfelelő testtartásra. Mindezek mellett fontos a rendszeres mozgás is. Ezzel foglalkozik az **ergonómia** tudománya. Ez tehát az emberi munka törvényszerűségeivel foglalkozik és célja az „emberközpontú munkakörülmények” megteremtése.

12.1 Terhelések és igénybevételek

A közsmeret teszttel ellentétben itt nem kiértékelhető, ha „valaki több, mint 5 esetben jelöli magát „erősen”, vagy a „nagyon erősen igénybe vesz” pontot...”

Az emelés általi tényleges igénybevétel több dologtól is függ, így például:

- a terhelés erejétől és tartósságától,
- a megemelés lehetőségétől,
- az egyéni képességektől, tulajdonságoktól.



Másrészt a terhelés fogalmát jó értelemben is használhatjuk: például a sportban az edzés során bizonyos terhelés szükséges. Csak ezáltal növelhető az emberi teljesítőképesség. A mindennapokban sem éreznénk jól magunkat kihívások nélkül.

A kellemetlen terheléseknek azonban nem szabad kiszolgáltatni magunkat. Két stratégia létezik, amelyet legjobb összekapcsolni egymással:

1. Csökkenteni a terhelést

A hosszú ülés például kevésbé megterhelő, ha az ülést megfelelően állítjuk be.

2. A terhelhetőség növelése

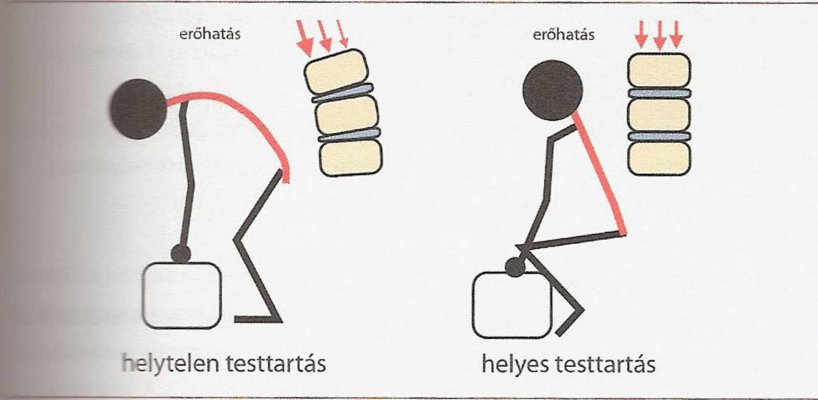
A megfelelő szünetek, egészséges életmód, sport és kielégítő mértékű pihenés növeli a terhelhetőséget.

12.2 A gerincoszlop és a porckorongok

A gerincoszlop a felsőtest megtartására, valamint az egyenes testtartás lehetővé tételére szolgál. A legtöbb ember addig nem foglalkozik a gerincoszlop felépítésével és terhelhetőségével, amíg az nem „jelez”. Így aztán alig valaki tudja, hogy egy 50 kg-os teher helytelen felemelésekor egy kisautó súlyának megfelelő nyomás juthat az ágyékcsigolyák közötti porckorongokra. Így könnyen megemelhetjük magunkat!

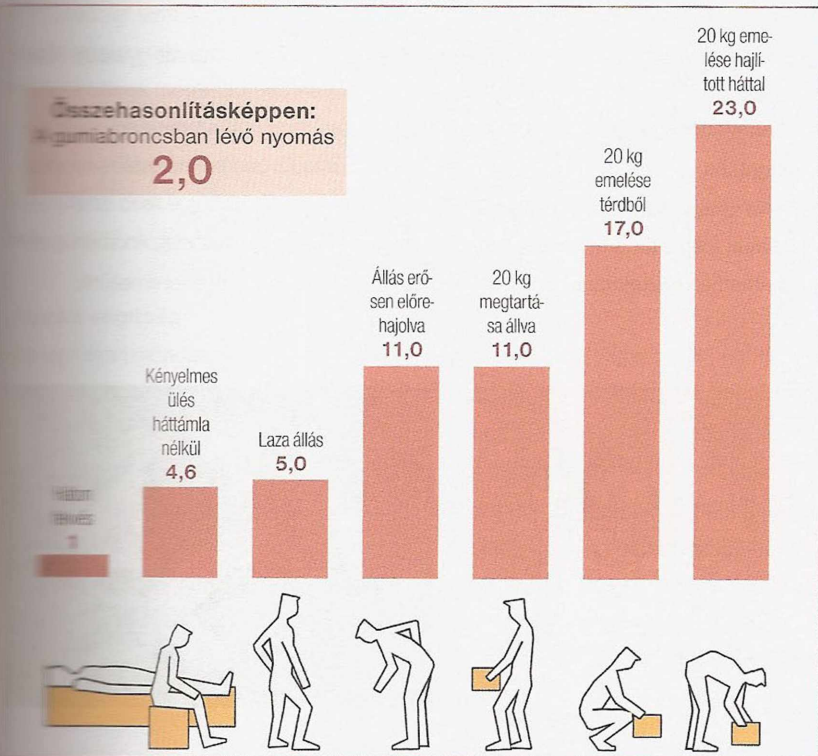
Előfeltétel és funkció

Egyes banális tevékenységek (például hosszú távú ülés, vagy állás) is megterhelhetik a gerincoszlopot és az izomzatot. És akinek emellett még a tartása is rossz, annál ez a terhelésbiztosan jelentkezik.



82. ábra:

A helyes tartáson sok múlik



83. ábra:

A porckorongokra nehezedő nyomás (bar-ban) különböző tevékenységek esetén

Ahhoz, hogy megértsük, hogy mi történik a hátunkban, tisztában kell lenni a gerincoszlop felépítésével, és a porckorongok funkciójával. A porckorongban nincs vérkeringés. Mivel azonban a tápanyagellátás itt is szükséges, ezt a környezetével folyadékcsere formájában kapja. Terhelés során a felhasznált folyadék kinyomódik a porckorongból. Pihenéskor (pihenés) pedig feltöltődik: tápanyagot, ásványi anyagokat és folyadékot vesz fel. Ez azt jelenti, hogy a porckorong gyakorlatilag úgy működik, mint egy szivacs, és az alakváltozások szükségesek a hibátlan működéséhez.

A porckorongban nincs fájdalomérző ideg, ezért nem figyelmeztet a túlzott terhelésre. Durva behatást követően is csak akkor érezhető fájdalom, ha a sérülés már bekövetkezett. Gyakori oka lehet még a hátfájásnak az izomzat görcsös megfeszülése.

Emelés és cipelés

Fontos alapelv: a terhet lehetőség szerint közel a testünkhöz, és egyenes háttal emeljük és cipeljük!

Ötletek a helyes emeléshez

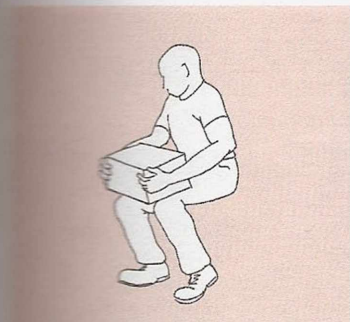
Emeléskor gyakran elszámítjuk magunkat. „Meg tudom oldani...” hallható gyakorta. Ezért, ha lehetséges:

- álljunk szembe a terhelrel, amilyen közel csak tudunk,
- guggoljunk le,
- a terhelrel egyenes háttal emelkedjünk fel,
- feszítsük meg a törzs izomzatát, hogy stabilizáljuk magunkat.
- Ezt követően szakaszosan a csípő, a térd és a bokaizület segítségével emeljük.

84. és 85. ábra:

A hajolva emelés helyett inkább guggoljunk le!





86. és 87. ábra:
Az emelést egyenes
háttal végezzük!

Órások a helyes cipeléshez

Tudniuk, hogy a gerincoszlop terhelése cipeléskor hasonló, mint emeléskor, így itt hasonló szabályok érvényesek.

- A terhet tartsuk a lehető legközelebb a testünkhöz
- A hátsónkat tartsuk egyenesen.
- A termet osszuk el szimmetrikusan, ha két oldalról megfogható,
- Csak a célnak megfelelő, biztonságos segédberendezéseket használjuk a fel és lerakáskor. Ha ezeket a raktérben szállítjuk, akkor az elgurulás, elcsúszás és a balesetveszély elkerülése érdekében rögzítsük azokat.
- Ha a terhet csak egy oldalról fogható meg, akkor vigyük felváltott kézzel.
- Ne görbüljünk „kérdőjelbe”!

„Guruló segítség”

Van egy olyan mondás, hogy „Inkább egy rossz utazás, mint egy jó gyaloglás”. Lehet, hogy ez sokszor nem igaz, a rakodásnál azonban így van: az „utazva” szállítás megkíméli az embert. Nehéz rakományok szállítását megkönnyítik a különböző guruló eszközök, pl. kézi emelők, kézi emelők („béka”).

A kézi emelők és más kézi segédeszközök használata során az árut biztosítani kell a leesés ellen. Az emelés és a leengedés közben ügyelni kell arra, hogy az áru nehorjuljon, vagy leessen. Ez érvényes a mozgatásra is, mikor akadályon húzzuk át. A biztosítási szabályokat pedig mindig be kell tartani.

Tudniuk az emelőket például rollernek használni. A fel és lerakáskor biztonsági cipőt kell viselni. Ez érvényes a kézi emelőkkel végzett tevékenységre is.

88. ábra:

A biztonsági cipő használata védelmet nyújt a kézi emelők használata során



A targoncák esetében fontos szabály, hogy azokat csak kiképzett targoncavezető vezetheti. Ha van is önnek targoncavezetői képesítése, a targonca vezetésére – abban az esetben is, ha a villástargonca idegen vállalkozás tulajdona – írásos megbízással kell rendelkeznie. Mindezek mellett a helyi sajátosságokkal és az eszköz használatával is tisztában kell lennie.

Személyes védőfelszerelések

A szükséges személyes védőfelszerelések használatával a sérülésveszély csökkenthető. Az autó körüli tevékenységek során legalább védőcipőt, és kesztyűt kell viselni. A mindenkori tevékenységtől függően azonban egyéb védőfelszerelések is szükségessé válhatnak.

A **munkacipők** a leeső tárgyak ellen nyújtanak védelmet, valamint csökkentik a ficamok veszélyét is. Ebből következően járás és állás közben megfelelő tartást és „jó fellépést” biztosítanak. Így a csúszásos és bottlások balesetek megelőzhetőek. Kézi emelő használata esetén például a használatuk elengedhetetlen.

89. ábra: Az emelővel gurulni tilos

90. ábra: Lábvédő használata kötelező

91. ábra: Kesztyű használata kötelező





92. ábra:

Különböző védőfelszerelések használata kötelező

Az energépjármű körül, különösen a fel- és lerakodáskor számos vegyi és mechanikai veszélynek vagyunk kitéve. A megfelelő kesztyű használatával megelőzhetők a vágott, szúrt és horzolt sérülések. Szükséges ez adott esetben a rakomány vagy szerszámok megfogásához is, a biztosabb fogás érdekében.

Az anyagok rakodás esetén, de az építési területen kötelező a sisak viselése. Porszerű, vagy szennyező anyagok rakodása esetén előfordulhatnak szemsérülések, így ilyen esetekben javasolt a védőszemüveg használata.

A hideg munkahelyeken természetesen a hidegre kell felkészülni, tehát meleg ruházat viselése indokolt. Fülvédő használata javasolt olyan üzemekben, ahol nagy a zajártalom, például szélhámozókban, vagy siló ürítéskor.

Az ülés beállítása

Az új modern vezetőülések számos beállítási lehetőséget biztosítanak. A járművezetők beállítják maguknak azt az üléspozíciót, amelyben a legkisebb terhelés jut a testre, feltéve, ha ismerik és használják a beállítási lehetőségeket.

Az univerzális ülés-sablon segítségével ellenőrizhető az ülés beállítása.

A beállítás menete

Az ülés beállítását megelőzően állítsa a kormányt és a műszereket az első pozícióba. A cél egy lazán, enyhén hátradöntött ülésbeállítás.

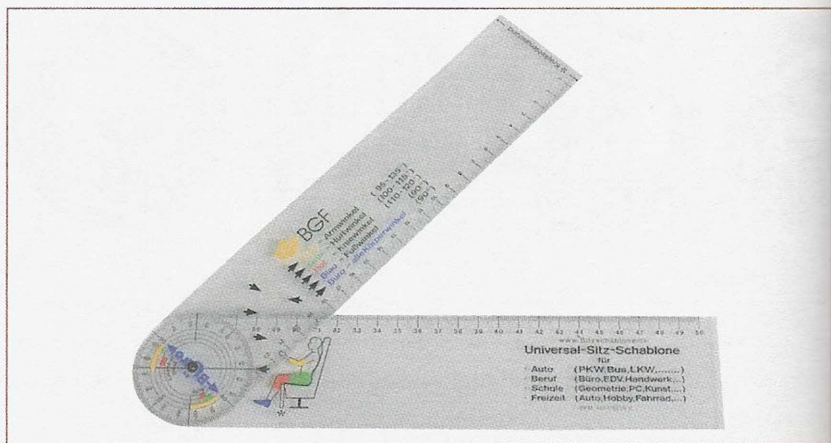
1) Állítsa be elsőként az üléslap hosszát

- A távolság a térdhajlat és az ülés első éle között megközelítőleg fél tenyérnyi

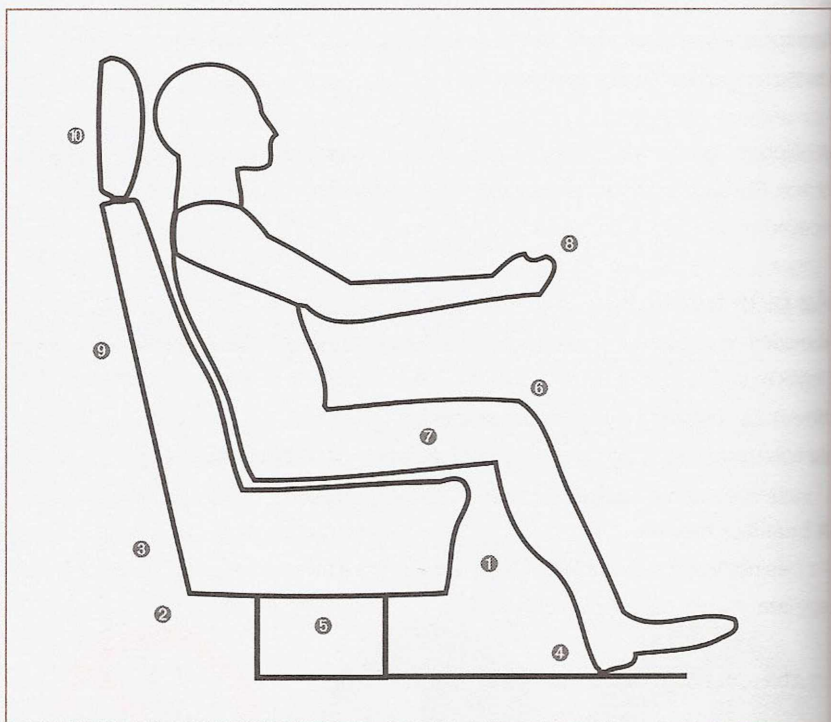
2) Állítsa be az üléslap dőlésszögét

- Megközelítőleg 5°-os szögben dőljön hátrafelé

93. ábra: Ülészablon (Forrás: BGF)



94. ábra:
A vezetőülés beállítása lépésről lépésre



4) Állítsa be az ülés hátlapjának a dőlésszögét

- Üljön az ülésen egészen hátra, úgy, hogy a háta a legnagyobb felületen érintkezzen a háttámlával
- Állítsa be a háttámla szögét (kb 15-20°)
- Ellenőrizze a combja és a felsőteste által bezárt szöget (100-115°)

5) Állítsa be a középső pedálszöget

- A sarkának le kell érni
- Kb 1/3-ig benyomott pedál estén a lábának a szöge 90° kell, hogy legyen
- A talpának teljesen fel kell feküdnie a pedálra

6) Állítsa be az ülés magasságát és az ülés pedáloktól való távolságát

- A combjának teljesen fel kell feküdnie az üléslapra
- A talpnak pedig fel kell feküdnie a pedálra

7) Ellenőrizze, hogy milyen szöget zár be a térde! (110-120°)

8) Ellenőrizze a combjának helyzetét

- A combnak könnyen, lazán kell felfeküdnie az üléslapra
- Ha ez nem így van, akkor ellenőrizze ismét az üléslap hosszát, az ülés magasságát és a távolságot

9) Állítsa be a kormányt és a műszereket

- A karoknak nem szabad behajlítva lenni
- A kormány felső szélét még el kell érni

10) Állítsa be a ágyékcsigolyák támaszát

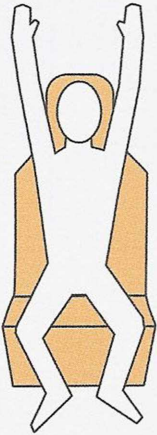
- A támasznak érezhetőnek kell lenni, de nem szabad kényelmetlenül nyomni

11) Állítsa be a fejtámlát

- A felső szélének szemmagasság felett kell lenni

Egyéb teendők a gerinckárosodás elkerülése érdekében

A helyes ülésbeállítás mellett vannak további lehetőségek is a gerinckárosodás megelőzésére, illetve a gerincoszlop karbantartására.



95. ábra:

Nyújtózkodás

Tornagyakorlatok

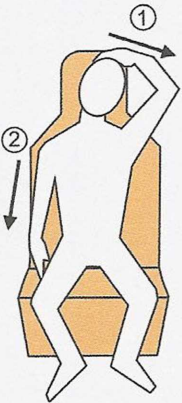
A hátfájás gyakran a hátizmzat megfeszüléséből következik. Ez ellen azonban lehet tenni a megfelelő ülésbeállítás és a rendszeres szünetek csökkenthetik a gerincoszlopra nehezedő terhelést. Egy edzett test könnyebben viseli a terhelést. Előnyös, ha valaki szabadidejében sportol. Speciális – különösen a hátizmokra ható - gyakorlatok elsajátításával erősíthető a hátizmzat. Ezekkel a gyakorlatokkal a szünetekben lazítható az izomzat, megelőzhető a befeszülés, előkészíthető a további terhelés elviselésére.

Nyújtózkodás (49. ábra)

Üljön lazán az ülésben. Nyújtsa fel a karjait a magasba és emelje ki a mellkasát. Maradjon így 3-6 másodpercig, majd lazítsa ismét el magát és lélegezzen mélyeket. Ismétlje meg a gyakorlatot háromszor.

A nyak izomzatának lazítása (50. ábra)

Üljön le egyenesen. A jobb kezét emelje át a fején és fogja meg a bal fülét. Húzza a fejét gyengén a jobb válla felé. A bal kezét pedig egyszerűen nyújtsa lefelé. Kellemes lazulást fog érezni a nyakában. Ismétlje meg a gyakorlatot mindkét oldalra kétszer.



96. ábra:

A nyak izomzatának a lazítása

13 A jó testi és lelki állapot jelentősége

- A hallgatónak tisztában kell lennie:
 - az egészséges és kiegyensúlyozott táplálkozás alapjaival,
 - az alkohol, a gyógyszerek, illetve más tudatmódosító szerek hatásaival,
 - a fáradtság és a stressz jeleivel, okaival és hatásával,
 - az aktivitás és a pihenés ciklusának alapvető szabályszerűségeivel

13.1 Az egészséges és kiegyensúlyozott táplálkozás

Helytelen táplálkozás következményei

Gyakran túl sok zsírosat vagy túl sok édességet eszünk. Ennek túlsúly, szív- és érrendszeri megbetegedések, illetve egyéb kórképek lehetnek a következményei. Az Egészségügyi Világszervezet (WHO) abból indul ki, Európában a férfiak és a nők esetében egyaránt a halálozások fele a táplálkozással összefüggő megbetegedések miatt következik be. Nem kell rögtön a legrosszabbra gondolni, de a mindennapokban pl. a helytelen táplálkozás gyakori következménye lehet a koncentráció lanygulása is, ami komoly problémákhoz vezethet.

Altejes értékű táplálkozás

Tudatosan kell táplálkozni annak érdekében, hogy a szervezet megkapja, amire szüksége van. Ez természetesen nem azt jelenti, hogy éhezni kell. Az egészséges táplálkozásra való áttéréskor gyakran még nő is az evéssel járó öröm, mert a célirányosan kiválasztott élelmiszerek elfogyasztásakor az élvezet is tudatosává válik.

A helytelen táplálkozásból következő megbetegedések (Németország)

Szív- és érrendszeri megbetegedések

Cukorbetegség

Köszvény

Zsír-anyagcsere megbetegedések

Túlsúly

Pajzsmirigy megbetegedések

Alkoholizmus

Fogszuvasodás

Epebetegségek

Krónikus májbetegségek

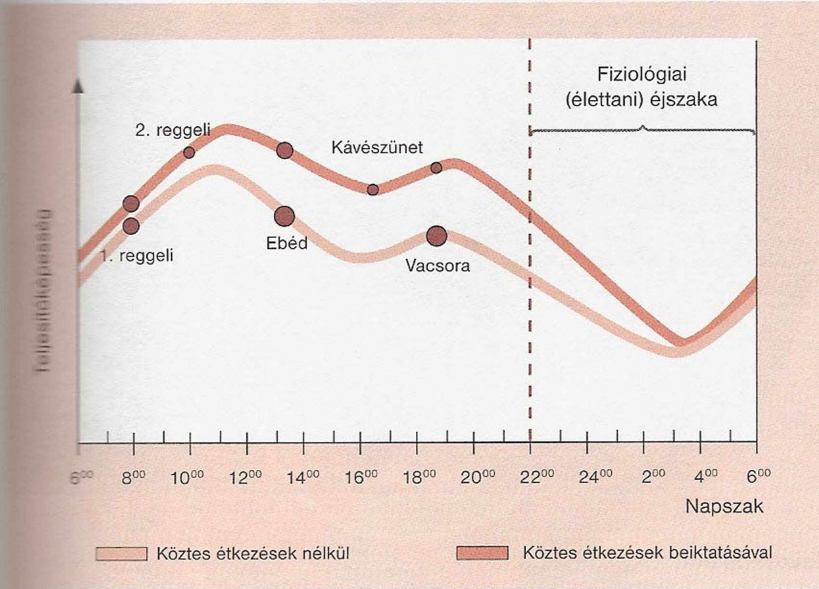
Hasnyálmirigy-megbetegedések

Csontritkulás

Az étkezési idő

Az étkezések időpontja is lényeges. A járművet tele lehet tankolni és aztán menni, míg ki nem ürül. Az embereknél a tápanyagfelvétel nem tolható ki akaratuk szerint, és a „tankot” csak korlátozott mértékig lehet megtölteni. Tele hassal nekiindulni egy több órás autópályaszakaszra, nem túl ésszerű. Ez igaz továbbá a korgó gyomorral történő megéröltető rakodásra is.

Az anyagcsere szempontjából helyesebb a napi többszöri, kisebb étkezés. Például szerencsés három helyett ötször étkezni, ami pozitívan befolyásolja a teljesítménygörbét. Az ebéd- és vacsoraidőben felmerülő teljesítménycsökkenést erősíti a zsír- és tápanyagban gazdag ételek elfogyasztása. A táplálkozástudatók szerint a járművezetők számára helyes a második reggeli elfogyasztása. A délutáni holtponton pedig egy kis büféétkezés segíthet át.



97. ábra:

Teljesítménygörbe
3 és 5 étkezés esetén

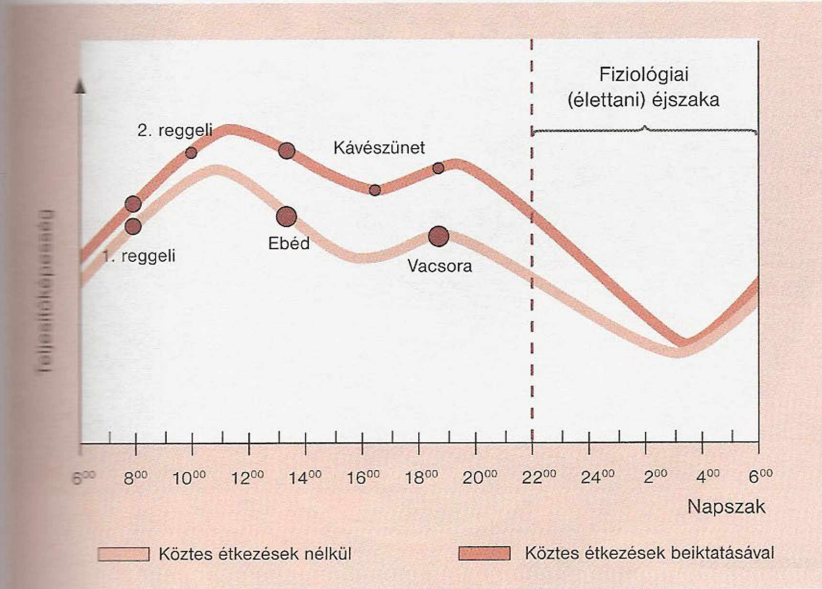
Míg a reggelinek kell a főétkezésnek lennie, addig vacsorára elég egy pár falat. Gyakorlatban azonban ez sajnos egyáltalán nem így van.

Táplálkozási tanácsok

„Egészséges” vagy „egészségtelen” élelmiszer gyakorlatilag önmagában nem létezik. Mint minden tekintetben az életben, a megfelelő arány és mennyiség igen lényeges, érvényes határ a szabály: „a túlzás egészségtelen”. Mit értünk azonban teljes értékű táplálkozás alatt? A gabonaszármazékok, burgonya, zöldség, gyümölcs, tej és tejtermékek fogyasztását! A teljes kiőrlésű termékek igen gazdagok tápanyagokban. Csökkentsük a hús, tojás és zsir fogyasztását. Tehát több kenyeret együnk, kevesebb feltéttel.

Kevesebb húst, több körettel. A zsírszegény élelmiszerek fogyasztása, a kevés só és cukor szintén pozitívan hat.

A sütemények és pékáruk maradhatnak az étlapon, helyesebb azonban helyettük nyers gyümölcsöt vagy zöldséget fogyasztani.



97. ábra:

Teljesítménygörbe
3 és 5 étkezés esetén

Míg a reggelinek kell a főétkezésnek lennie, addig vacsorára elég egy pár falat. Gyakorlatban azonban ez sajnos egyáltalán nem így van.

Táplálkozási tanácsok

„Egészséges” vagy „egészségtelen” élelmiszer gyakorlatilag önmagában nem létezik. Mint minden tekintetben az életben, a megfelelő arány és mennyiség igen lényeges, érvényes szabály: „a túlzás egészségtelen”. Mit értünk azonban teljes értékű táplálkozás alatt? A gabonaszármazékok, burgonya, zöldség, gyümölcs, tej és tejtermékek fogyasztását! A teljes kiőrlésű termékek igen gazdagok tápanyagokban. Csökkentsük a hús, tojás és zsír fogyasztását. Tehát több kenyeret együnk, kevesebb feltéttel.

Kevesebb húst, több körettel. A zsírszegény élelmiszerek fogyasztása, a kevés só és cukor szintén pozitívan hat.

A sütemények és pékáruk maradhatnak az étlapon, helyesebb azonban helyettük nyers gyümölcsöt vagy zöldséget fogyasztani.

98. ábra:

Együnk naponta
többször
gabonatermékeket!



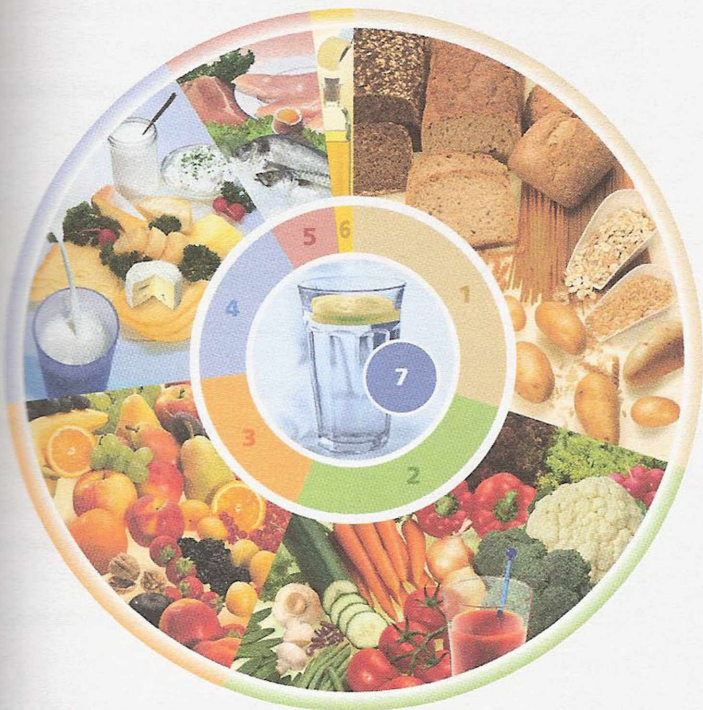
Kevesebb étel – több élvezet

A kalóriacsökkentés hatásos megoldása, ha az ebéd és a vacsora alkalmával kevesebbet eszünk és ehelyett a köztes étkezések (tízórai, uzsonna) során veszünk magunkhoz táplálékot. Mint már említettük, a második reggeli elfogyasztása növeli a teljesítőképességet. Zsírszegény ebéd után kevésbé érezhető a fáradás, és délután valami könnyű étel fogyasztása szintén megengedett.

99. ábra:

Cukortartalmú
élelmiszerek





100. ábra:

A táplálkozási kör

- 1 – gabona (szárma­zék)/burgonya
- 2 – zöldség, saláta
- 3 – gyümölcs
- 4 – tej, tejtermékek
- 5 – hús, hústermékek, hal, tojás
- 6 – zsírok, olajok
- 7 – italok

(Forrás: Német Táplál­kozástudományi Társaság)

Köretékben és a vendéglőkben gyakran árusítanak **kalóriaszegény csirke- és pulyka-ételeket. Nem kell mindennap húst enni**, inkább fogyasszunk zöldséget vagy salátát. **Hal**, különösen tengeri halat legalább hetente egyszer fogyasztani kell. Köretként a burgonyapüré és a sósburgonya fogyasztása javasolt a sültburgonya, illetve a krokett helyett. Gyakran csak megszokásból sózzuk az ételleket, de vajon szükség van-e erre? **Könnyű desszertként** pedig fogyaszthatunk joghurtos, túrós ételleket, vagy gyümölcsöt.

Italok

Normál külső hőmérséklet esetén egy felnőtt ember napi folyadékgigénye 2,5 liter, ebből 1,5 liter itál formájában kell fogyasztani. A fizikai munka, vagy a hőség megnöveli a folyadékgigényt. Az alacsony folyadékszint károsítja a szervezetet. Fontos a folyadékok kiválasztása is: a kávé és a fekete tea nem szerencsés, ugyanis vízajtó hatásúak és serkentő anyagokat tartalmaznak. A limonádék (a kóla is) sok cukrot tartalmaznak. Helyezzük előtérbe a gyógy- és gyümölcssteákat, a gyümölcsleveket és a vizet.

Jobb, ha nem...	Egészséges
(Mi helyett mit fogyasszunk)
Müzsizet (kevés kivétellel)	Gyümölcsös müzli, cukor nélkül
Croissant	Müzlis zsemle
Kenyér/zsemle szalámmal, májkrémmel, kolbásszal, zsíros sajt	Zsemle sonkával, pulykahús, sórsonka, zöldségek
Tésztás/burgonyás saláta majonézzel	Ecetes, olajos tésztasaláta/burgonyasaláta
Currys kolbász sült krumplival, majonézzel	Tészta paradicsomszósszal
Szalámis pizza	Sonkás vagy sajtos pizza
Tejszínes ételek	Tészták, burgonyás ételek, rizs vagy zöldség-felfűjtak
Sültkolbász zsemlével Gyros sült krumplival Sertéskolbászos ételek	Döner szendvics salátával Gyros rizzsel vagy salátával Marha vagy szárnyas ételek
Panírozott sertés vagy csirke sült burgonyával, kólával	Natúrzsolt zöldséggel, vagy salátával, burgonya, tészta Hamburger salátával és gyümölcscsel

Étkezés útközben: a gyorsbűfék

A gyors étkezés egy útszéli bódében nem probléma addig, amíg rendszeressé nem válik. Ilyen helyen javasoljuk a hamburger, halas ételek, vagy a zsírszegény currys kolbász fogyasztását, sült burgonyával. Ehhez egy saláta az ásványi anyagok, rostok és vitaminok pótlására.

101. ábra:
szendvics

(forrás: pixelio/Maiha)



„Egészséges étel a vajas dobozból”

„Együtt eszünk a szemünkkel” és a testünknek is jó: Egy finoman megkent kenyér salátacsikkokkal, uborkaszeletekkel vagy paprikával látványnak is szép. Egy jól elkészített saláta meg is koronázhajta.

Vihetünk magunkkal előre csomagolt tészta vagy burgonyasalátát is, ezeket azonban hűtve kell tartani (hűtőláda). A szüneteket ki lehet használni a kisebb étkezésekhez is. Társaságban az étel is jobban esik.

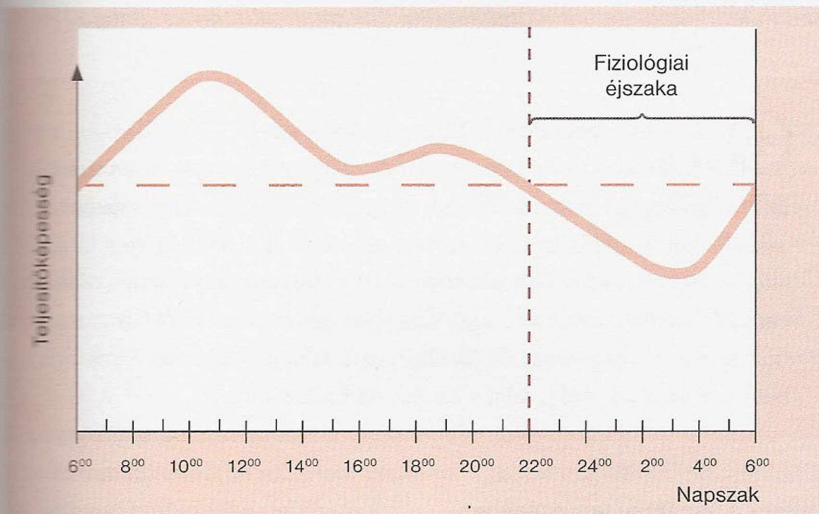
13.2 Stressz és fáradtság

Az éjszakai nyugalom

Az ember az életének egy harmadát alvással tölti. Ez azonban egyáltalán nem elvesztegetett idő, ez alatt töltődnek az ember „akkumulátorai”. Az ébrenlét alatt is változik azonban az emberi teljesítőképesség. Minden ember egy nap alatt több olyan fázison esik át, amelyekben a teljesítőképessége csökken. Az éjszakai órákban az ember hosszan kerül ilyen fázisba. Bizonyosan sokan ismerik az ebéd utáni fáradtságot.

A fáradtság és ismertetőjegyei

A fáradtság és az azzal kapcsolatos koncentrációcsökkenés eredménye lehet az, hogy a vezető hibázik. Következménye lehet a reakciósebesség csökkenése, így a vezetés során elkövetett hibák száma nő. Az alváshiány, hasonlóan az alkoholos állapothoz, ügyetlenséghez vezet. A kifáradás számos komoly balesethez vezetett. **A kutatások szerint minden negyedik halálos kimenetelű autóbaleset oka az elalvás.**



102. ábra:

Teljesítőképesség
nappal és éjszaka

A kifáradás jelei:

- Ásítás
- Égő szemek
- Fényérzékenység
- Gyakori pislogás

- Enyhe fejfájás
- Ingerlékenység
- Elbambulás (a képek úgy peregnek, mint a filmben)
- A látótér alagútszerű beszűkülése
- Észlelésváltozás, egészen a hallucinációig
- Az oldaltávolság és a követési távolság helytelen megítélése (folyamatos haladás a középső sávban)
- Hirtelen és szükségtelen kormánymozdulatok
- Gyakori félrekapcsolás
- Kiszámíthatatlan, erős fékezések
- Lelassult reakciók
- Döntésképtelenség
- Koncentrációs- és orientációs zavarok
- Túláradó eufória

Teendők a fáradtság ellen

Az első, amit leszögezhetünk: a fáradtság ellen csak a kielégítő alvás a segítség!



Háttér tudnivalók → Ébren tart-e a kávé?

A kávéban lévő koffein serkenti az agy vérkeringését, és ezáltal az ásványianyag-felvétel növekszik. A figyelem és a koncentrációképesség élénkül. A serkentő italok szintén csökkenthetik rövid időre a fáradtság érzetét. Ezt követően azonban a teljesítőképesség hirtelen alázuhan. A koffein gyakori fogyasztásával a hatása csökken, mert hozzászokik a szervezet. A fekete tea is koffeint tartalmaz. Ennek a hatása nem olyan erős, mint a kávéé, de tovább tart.

Ötletek a fáradtság legyőzéséhez

Helyes táplálkozás

A helytelen táplálkozás a teljesítőképességet és a kifáradást kedvezőtlenül befolyásolja. Tojásételeket, hús- és zsíros ételeket célszerű mellőzni, helyette a szénhidrátban gazdag ételeket, zöldségeket, gyümölcsöket fogyasszunk. Az éberség és a teljesítmény hullámvölgységeiben tartsunk szünetet és iktassunk be apró étkezéseket.

Aktív pihenés

Egy kis mozgás a friss levegőn szünetekben, de legalább két óránként ideális. Ha ez nem lehetséges, a jogszabályban előírt szünetekben, pihenőidőben mozgassuk át a tagjainkat.

Kiszív- és érrendszer felfrissítése

A szív- és érrendszer aktivitásának növeléséhez elegendő pár perc séta, vagy kocogás. Mindenkinek magától tudja, hogy mennyire sportos beállítottságú. A pulzus azonban maradjon „180 mínusz az életkor” formulával kiszámolt érték alatt. A legkisebb parkolóban is lehet egy-két kört sétálni.

A törzsizomzat átmozgatása

Mindkét lábunk álljon egymással párhuzamosan, kezek a fej mögött összekulcsolva. Lassan körözzünk a testünkkel jobbra és balra. Ismételjük meg a gyakorlatot 3-5 alkalommal, mindkét irányba.

A lábizmok átmozgatása

Álljunk lábujjhegyre, majd a sarkunkra, váltakozva. Lélegezzünk mélyeket és nyújtózkodjunk.

A hőmérséklet

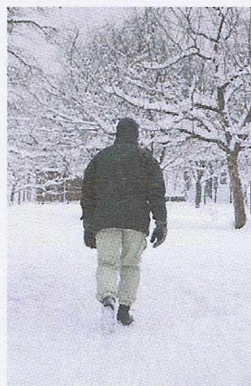
A vezetőfülkében a helyes hőmérséklet nagyon fontos, és nem szabad dohányozni. A járművezetést állítsuk kellemes hőmérsékletre, és emellett biztosítsuk a megfelelő szellőzést.

Óvatosan a gyógyszerekkel

A gyógyszerek bevételekor figyeljünk arra, hogy azok befolyásolják-e a vezetési képességet. Ezért a mellékhatások tekintetében meg kell kérdezni az orvost, vagy a gyógyszerészt.

A megfelelő megszakítások

A rendszeres szüneteket be kell tartani. Még akkor is, ha már majdnem elértük a célt, ha a várakozás első jeleit észleljük, álljunk meg!



103. ábra:

Aktív pihenés

(Forrás: aboutpixel.de
Peter Ehmann)



104. ábra:

Törzsgyakorlatok

(Forrás: DVR)

13.3 Az aktív pihenés

A járművezetőknek gyakran hosszú és rendszertelen a munkaideje, ami kellemetlen és nehezen elviselhető. Magunk is befolyásolhatjuk, hogy az éjszakai- és a többműszakos munkát könnyebben elviseljük.

A szabadidő aktív eltöltése

Aki többet szeretne, mint cigarettázva, újsággal a kézben végigülni a szünetet, az mozogjon inkább a friss levegőn. A többi járművezetővel való beszélgetés is kikapcsol, és jól tesz. A lazító gyakorlatok pedig oldják a stresszt.

A pihentető alvás a négy fal között

A hálószoba berendezése nem csak ízlés kérdése. Fontos, hogy kellően sötétíthető legyen. További előfeltétele a pihentető alvásnak a nyugalom, a megfelelő matrac és a szellőzés. Aki éjszaka dolgozik gyakran egyenesen a szolgálatból megy az ágyba. Ne fogyasztunk altatót vagy alkoholt.

Tudatos táplálkozás

A rendszertelen munkaidő rendszertelen táplálkozással is együtt jár. Könnyű, zsírszegény táplálkozás ilyen körülmények között különösen fontos. Aki éjszaka is úton van, lehetőség szerint étkezzon hajnali 1 óra előtt. A szabadság alatt pedig étkezzünk családi körben.

14 A piaci környezet

A hallgatóknak tisztában kell lenni azzal, hogy:

- hogyan épül fel a fuvarozási piac,
- milyen konkurenciaharc érvényesül a vállalkozások között,
- milyen egyéb fuvarozási ágak léteznek, hogyan kapcsolhatók össze a közúti fuvarozással,
- milyen specializációk léteznek,
- milyen szolgáltatások végezhetők a fuvarozás mellett.

Általános tudnivalók

A gazdasági tevékenységek célja alapvetően az emberek igényeinek kielégítése. Mivel az emberi igényeknek megfelelő áruk és szolgáltatások nem korlátlanul állnak a rendelkezésre, így azokért fizetni kell.

A **kereslet** alatt a vásárlóerőt, illetve a csereképes emberi igényeket értjük. Megemlítenünk továbbá a **kínálat** (a megfelelő árszinten kínált áruk illetve szolgáltatások összessége). Ha a kereslet és a kínálat találkozik, akkor kialakul a **piac**, ahol az áruk és a szolgáltatások meghatározott ellenérték fejében gazdát cserélnek. A **közúti áru fuvarozás** feladata a termelők és a fogyasztók közötti távolság áthidalása (szolgáltatás). Németországban a fuvarfeladatok egy részét az állami, illetve közösségi közlekedési vállalatok (pl. Német Vasutak) végzik, ám döntő többségét magánvállalkozások látják el. A közlekedési szolgáltatások kereslete a magánháztartások igényeitől (pl. költöztetés) a vállalkozások közötti fuvarfeladatokig (pl. szállítás „A” üzem és „B” üzem között, vagy nyersanyag-beszállítás a hamburgi kikötőből Wolfsburgba) terjed. A fuvarozás különböző fuvarozási útvonalakon, különböző közlekedési ágak igénybevételével valósulhat meg. Magyarországon a németországhoz hasonló a helyzet.

14.1 A fuvarozási alágazatok és piaci részesedésük (Modal Split)

- ▶ A különböző fuvarozási alágazatok a fuvarozási feladatokat különböző eszközökkel és útvonalakon végzik.

105.ábra:

A fuvarozási alágazatok áttekintése

Fuvarozási alágazat	Fuvareszköz	Fuvarozási útvonal
Vasúti fuvarozás	Vasúti szerelvények, vonat	Vasúti pálya
Közúti fuvarozás	Tehergépkocsi, nyergesvonatató, pótkocsi, félpótkocsi	Közút
Belvízi hajózás	Belvízi hajók	Folyók, csatornák
Tengeri hajózás	Tengeri hajók	Tengerek, folyók, csatornák
Légi fuvarozás	Repülőgépek	Légifolyosók

FELADAT

Tippelje meg, hogy hány kilométeres útvonal áll Németországban az egyes fuvarozási ágak rendelkezésére!

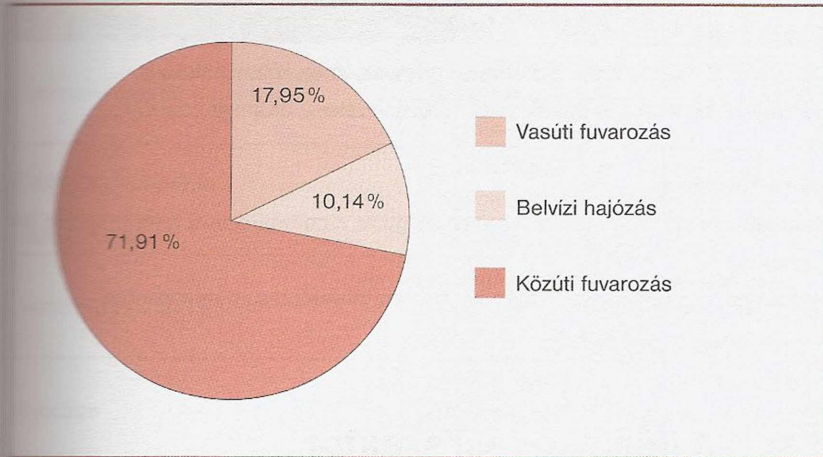
Vasúti pálya:

Közút:

Vízi útvonal:

Németország vasúti pályái: 38 000 km, közúthálózata: 545 000 km, vízi útvonalai: 7 500 km hosszúságúak.
Magyarország vasúti pályái: 8000 km, közúthálózata: 180 000 km, vízi útvonalai: 1400 km hosszúságúak.

A fuvarozási teljesítmény (elszállított áru tömege szorozva a szállítási távolsággal) az alábbiak szerint oszlott meg Németországban az egyes fuvarozási ágak között.



106. ábra:

A fuvarozási teljesítmény megoszlása fuvarozási áganként 2007. évben (Modal Split) a szektoridegen teherjárműveket is beleértve (Forrás: BAG Marktbeobachtung)

Magyarországon:

Vasúti fuvarozás: 28%

Belvízi hajózás: 7%

Csővezetékes szállítás: 9%

Közúti fuvarozás: 56%

Az áru fuvarozásban a különböző fuvarozási ágak közötti arányt Modal Split-nek is nevezik. Nem csak a pillanatnyi részesedéseket, hanem az arányok változását is érdemes figyelni. Megállapítható, hogy a közúti fuvarozás részaránya az utóbbi időben növekvő.

Természetesen minden fuvarozási ágak megvannak az előnyei és a hátrányai is. A különböző fuvarozási ágak logikus összekapcsolása az előnyök optimális kihasználását célozza.

Vasúti fuvarozás

Előnyei: gyors, biztonságos, olcsó, kevésbé energiaigényes, nagy tömegben képes szállítani, a vasúti kocsik sokfélesége miatt egyedivé tehető.

Hátrányai: pályához kötött (a fel- és elfuvarozás nehézkes), csomagolásigényes.

Légi fuvarozás

Előnyei: gyors, biztonságos, megbízható, a határidők jól tervezhetőek.

Hátrányai: drága, csekély mennyiség fuvarozható egyszerre, környezetszennyező, a fel- és elfuvarozás megoldandó.

Belvízi és tengeri hajózás

Előnyei: nagy tömeg szállítható, kevéssé energiaigényes, költséghatékony.

Hátrányai: behatárolt útvonalak, lassú, időjárásérzékeny, csomagolásigényes.

Közúti fuvarozás

Előnyei: a háztól-házig szállítás megoldható, gyors, rugalmas, egyedi igények alapján véggezhető.

Hátrányai: nagy energiaszükséglet, környezetszennyező, drága, kis kapacitás, időjárásérzékeny.

14.2 A közlekedési szektor különböző területei

A fuvarozás, mint komplex szolgáltatás

A fuvarozási szolgáltatás a szűken vett áruszállítás mellett direkt és/vagy indirekt módon mellékszolgáltatásokat is magába foglal. A fuvarszköz kiválasztásánál tehát figyelembe kell venni a mellékszolgáltatásokra vonatkozó igényeket is. A mellékszolgáltatások közé tartozik például a raktározás, komissziózás, vámkezelés, csomagolás, tanácsadás, árukezelés (például hűtés). További mellékszolgáltatás lehet például a pénzforgalom bonyolítása, vagy az őrzési szolgáltatás.

Egy közlekedési eszköz teljesítőképessége az egyedi teljesítőképessége mellett, a közlekedési hálózat, illetve az egyes állomások teljesítőképességétől is függ. Ez gyakorlatilag a hálózat hosszát és a minőséget egyaránt jelenti. Hiába van ugyanis útpálya, ha a modern járművekkel járhatatlan.

A közúti fuvarozás, mint szolgáltatás (itt: szűken vett értelmezésben) a következő formákban jelenhet meg.

Szállítási mód	Leírás
Üzletszerű szállítás (fuvarozás)	Megbízó (fuvaroztató) részére ellenszolgáltatás fejében végzett (engedélyköteles) tevékenység
Saját számlás szállítás	Saját fuvareszközzel, saját célra (saját járművezetővel) végzett tevékenység
Belföldi forgalom	Országon belüli szállítás
Nemzetközi forgalom	Az induló és a célállomás két különböző országban található (közösségen belüli, ha két EU ország között bonyolódik)
Kabotázs	Belföldi szállítás olyan másik országbeli vállalkozás részéről, amelynek az adott országban nincs képviselője
Vonali forgalom	Rendszeres, „menetrendszerű”
RoLa	„Gördülő országút” kombinált szállítás
Szállítmányozás	Az áru feladótól címzetthez történő eljuttatásának megszervezése
Klasszikus fuvarozás	Csak az áru szűk értelemben vett szállítása

107. ábra:

A fuvarozási szolgáltatások áttekintése

Németországban a fuvarozás területén mintegy 55000 vállalkozás tevékenykedik megközelítőleg 470000 járművezetővel. Emellett saját számlás szállítást végez közel 42000 vállalkozás, kb. 222000 járművezetővel. A szállítási tevékenységből 2007. évben 19,8 %-ot tett ki a saját számlás tevékenység, és 80,2 %-ot a fuvarozás. (kabotázs nélkül)

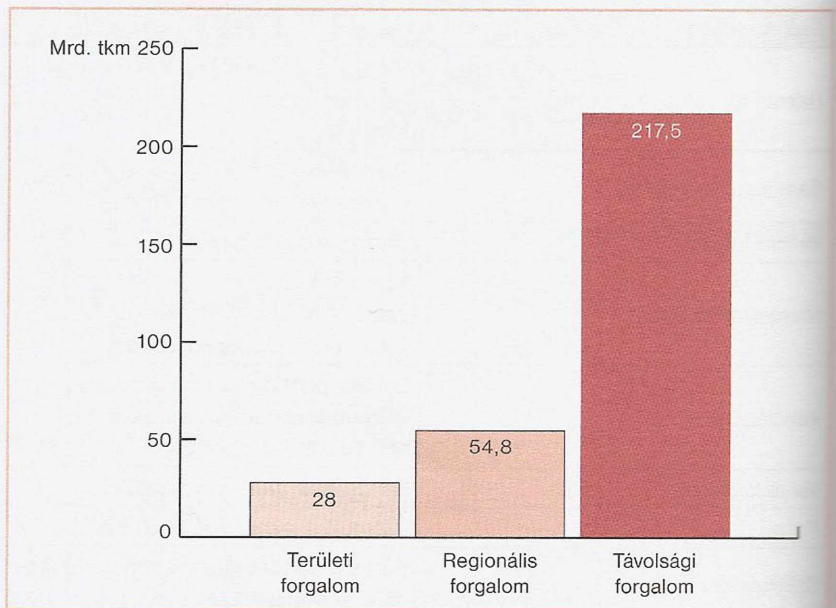
Magyarországon 19 ezer fuvarozó cég 69 ezer járművel végez fuvarozási tevékenységet, közülük 8 ezer cég 35 ezer járművel a nemzetközi forgalomban (is) közlekedik.

A fuvarozási feladatok kb. 85 %-a 150 km-nél rövidebb szállítási távolságú. Ugyanakkor a nagyobb szállítási távolságokra általában egyszerre jóval több árut fuvaroznak, így tonnakiértékben a megoszlás fordított képet mutat.

A fuvarozás zömét kis- és középvállalkozások végzik. A vállalkozások 60 %-a legfeljebb 5 fő foglalkoztat, míg csak 10 %-uk több mint 20 főt.

108. ábra:

A fuvarozási teljesítmény megoszlása (tonnakilométerben [tkm]) a távolság függvényében (Forrás: BAG)



A kínálati oldal szereplői között első ránézésre nem lehet nagy különbségeket észrevenni, mert a vállalkozások többsége alaptevékenységként kínálja az A-ból B-be történő áruszállítást. Az ilyen típusú fuvarozási szolgáltatás a megbízók részéről könnyen lecserélhető, ezért a vállalkozások között az árverseny igen nagy. Ez nemzetközi viszonylatban még fokozottabb, mert e téren az európai konkurenciával is fel kell venni a versenyt. Kabotázsforgalomnak nevezzük a másik EU ország vállalkozója által végzett belföldi fuvarozást. Pl. egy francia vállalkozás vállalhat német belföldi fuvarozást is.

A szállítmányozás

Az árutovábbítási láncba többen is bekapcsolódhatnak. A „klasszikus” speditőr az árutovábbítási lánc megszervezője. Számos fuvarozóval áll kapcsolatban, és a különböző mellékszolgáltatások széles körét végzi az ügyfelei számára. Egyes vállalkozások nevéből már következtetni lehet a specializálódás irányára: pl. tengeri szállítmányozó, közúti szállítmányozó, illetve vámspedicció). A szállítmányozó teljesíti a szállítmányozási szerződésben foglalt szolgáltatást és a megbízója, aki általában az áru feladója, ezért díjat fizet. A szállítmányozónak figyelemmel kell kísérnie a feladót, tehát megbízója igényeit és elvárásait, és megfelelő gondossággal kell eljárnia.

A szállítványozónak az áru továbbításával kapcsolatosan az alábbi fő kötelezettségei vannak:

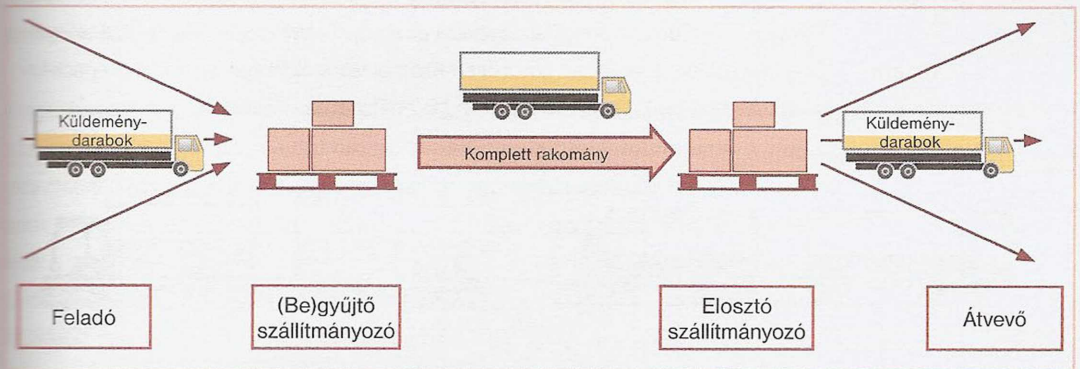
- A szállítóeszköz és az –útvonal meghatározása
- A szolgáltató(k) kiválasztása
- A szolgáltatók részére a szükséges adatok, információk átadása

Az áru esetleges károsodásának elkerülése érdekében a feladó további kötelezettségek teljesítésével is megbízhatja a szállítványozót:

- Az áru becsomagolása és jelölése
- Az áru biztosítása
- Vámkezelés
- Raktározás
- Okmánykiállítás, -kezelés
- Minőségi ellenőrzés
- Az áru ellenértékének az átvétele
- Kárelhárítás
- Egyéb mellékszolgáltatások (lásd alább)

A szállítványozó saját teljesítése

A Polgári Törvénykönyv szabályai lehetővé teszik, hogy a szállítványozó az áru továbbítását saját fuvarszerezésével végezze el. Ebben az esetben a fuvarozóra vonatkozó jogok illetnek meg, és kötelezettségek terhelik.



109. ábra:

Szállítványozói
gyűjtőforgalom

Sok szállítmányozó végzi az árutovábbítás egy igen speciális válfaját, a gyűjtőszállítványozást. Ismérvei:

- Kis küldeményeket (max kb. 3 tonnái) összegyűjtenek és azokból komplett rakományt képeznek.
- Komplett rakományként továbbítják az árut közúton vagy vasúton.
- Az elosztó szállítványozó pedig a küldeményt kiszolgáltatja az átevő részére.
- Előnye, hogy a fuvarozási költségek csökkennek.

A szállítványozó felelőssége

A szállítványozó felelőssége korlátozott. A következő alapeset azonban fontos:

A fuvarozás során keletkezett árukár esetén a szállítványozó közúti forgalomban árukilogrammonként 8,33 SDR (ún. Különleges Lehívási Jogok) értékben felel. Ez megközelítőleg 10 Euro-nak felel meg. Ha egy fuvarozási szerződésben tengeri fuvarszakasz is szerepel, akkor az összeg minimum 2 SDR kilogrammonként.

A szállítványozó ellenőrzési kötelezettsége

A szállítványozó köteles a küldeményeket beazonosítani és mennyiség szerint átvenni, a kívülről látható sérüléseket és eltéréseket pedig dokumentálni.

110. ábra:

Az ún. RoLa

(Rollende Landstrasse

„gördülő országút”)

a kísért forgalom

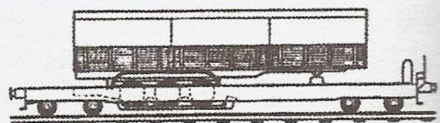
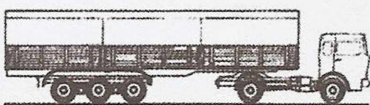
A kombinált fuvarozás

Kombinált forgalomban az árut különböző szállítóeszközön szállítják. Az egyes átrakóhelyeken a pontos időzítés miatt az idővesztés csekély, így fuvarozási láncnak is nevezik. A kombinált forgalomban összekapcsolhatók az egyes fuvarszekők által nyújtott előnyök.

111. ábra:

Kísértlen forgalom

Speciális például a vasút és a közút összekapcsolása, amit idegen szóval Huckepack-forgalomnak nevezünk. Ez tovább bontható kísért (RoLa) és kísértlen forgalomra.



14.3 Az egység rakomány-képzés

A legismertebb egység rakományok a konténerek. Tengeri, vasúti vagy közúti fuvarozás nem képzelhető el nélkülük. Ez köszönhető az ISO norma bevezetésének. A konténer és a csereszekrények cserélhető rakományegységek. A két legismertebb konténerméret:

20 láb hosszú konténer: hossza: 6 058 mm, szélessége 2 438 mm, magassága 2 438 mm, saját tömege 2 030 kg, raksúlykapacitása 18 290 kg.

40 láb hosszú konténer: hossza: 12 192 mm, szélessége 2 438 mm, magassága 2 591 mm, saját tömege 3 490 kg, raksúlykapacitása 26 990 kg.

A konténerek használata során különös figyelemmel kell lenni a konténerek speciális rögzítésére (twist lock). Elindulás előtt minden esetben ellenőrizni kell, hogy ez megfelelően törté. A konténereket, hasonlóan, mint a tehergépjármű felépítményeket, igény szerinti kiállításban gyártják. Így léteznek tankonténerek, hűtőkonténerek, ömlesztett anyagok szállítására alkalmas konténerek, függönyponnyával ellátott konténerek. Nagy árudarabok szállítására alkalmas az úgynevezett síkkonténer (Flatcontainer) vagy más néven platform.

A konténereket az ISO szabvány szerint, nagyon pontosan és stabilan kell legyártani, hogy hat rétegben is egymásra rakhatók legyenek. Az új generációs konténerekből azonban már nyolc darab rakható egymásra.

A csereszekrényeket az különbözteti meg a konténerektől, hogy saját lábukon állnak.

A rakodásukhoz nincs szükség külön berendezésre, de nem rakhatók egymásra, így nagy tömegben nem használhatók.

A legszélesebb körben elterjedt rakodást segítő berendezés a **raklap (paletta)**. A különböző méretű, úgynevezett „egyutas” raklapok mellett természetesen jelen vannak a szabvány méretű Euro-raklapok, illetve gitterboxok (rácsos oldalfalú ketrecek) is. Az Euro raklapok természetesen csereszabatosak. A fuvarozási vállalkozásoknak komoly káruk keletkezik a raklapok elvesztéséből (egy raklap kb 10-15 Euro). Ha minden második járművezető alkalmanként csak két raklappal kevesebbet hoz vissza, ez egy év alatt több ezer Euro veszteség, így a vállalkozás versenyhátrányba kerül.

A raklapok előállítására, illetve javítására vonatkozó szigorú szabályok megsértői komoly jogi felelősségre vonásra számíthatnak. **A raklapok között igen sok a hamisítvány, erre minden raklapcserénél figyelni kell!**

112. ábra:

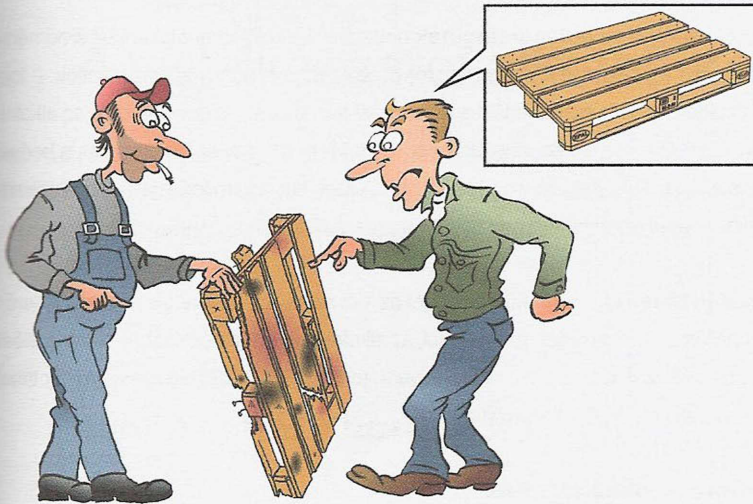
Csereszekrény, egyszerű egységgrakomány, de nem rakható egymásra (Forrás: Krone)



GYAKORLATI TANÁCS:

Ha a raklapon a következő hibákat észleli, ne cserélje azokat:

- Az EUR, illetve egyéb jelölés hiányzik (a tuskón)
- A deszkák vagy a tuskók hiányoznak
- A deszkák vagy a tuskók olyan mértékben károsodtak, hogy a szegezés látható
- A raklap általános állapota igen rossz (koszos, korhadt)
- A raklapot egy arra engedéllyel nem rendelkező vállalkozás javította (a szegeken látható jelölés szerint)



14.4 A logisztikai szolgáltatások

Általános tudnivalók

A logisztika fogalma a katonai szakszargonból származik. A második világháborúban az amerikaiak utánpótlás-problémái igényelték a megoldást, különösen a szállítást, a csomagolást és a raktározást. Napjainkban logisztika alatt az anyag- és áruáramlás irányítását, szabályozását és ennek kutatását értjük. A vállalati logisztika tehát mindig a gazdaságos megoldást igyekszik megtalálni a vállalkozásnál felmerülő anyag- és áruáramlási igényekre. Röviden tehát: a tökéletes logisztika gondoskodik a megfelelő áruk, megfelelő mennyiségben és minőségben, a megfelelő időpontban és helyen, a megfelelő átvevő részére történő átadásáról, mindezt optimális áron.

A logisztikai szolgáltatók

A **logisztikai szolgáltatók** (gyakorlatilag így nevezhető ma a legtöbb fuvarozó, illetve szállítványozó is, akik logisztikai szolgáltatásokat is végeznek) olyan részfeladatokat vállalnak át a megbízójuktól, amelyek megoldásával gördülékennyé teszik a termelési folyamatot, például a beszállítást, a termelést vagy a hulladékkezelést. E feladatokra egyre inkább külső szolgáltatót bíznak meg a vállalkozások. Ez rendkívül igényes és felelősségteljes tevékenység, mert gondoljunk arra, hogy a BMW gyártósorának egy alkatrész hiánya miatti leállása akár milliós költséget is jelenthet. A részfeladatoknak vagy akár egész üzem-

részek kiszervezését **outsourcing-nak** nevezzük. Ez költségmegtakarítást eredményez. Rendszerint a kihelyezett feladatot végző vállalkozás saját döntései korlátozottak. A logisztikai szolgáltató oldja meg például a raktározási feladatokat, és gondoskodik az alkatrészek „just in time” rendelkezésre állásáról. (Ez azt jelenti, hogy az alkatrésznek a beépítés pillanatában kell rendelkezésre állnia.) Ez oda vezet, hogy ilyen területen a saját számlás szállítás (üzemi szállítás) részaránya folyamatosan csökken.

A **„just in time” elv** megtakarítást jelent az idő, az anyag, az energia és a munkaerő vonatkozásában, amennyiben megvalósul, az alkatrészek megfelelő időben történő előállítás és rendelkezésre állása, a gyártási folyamatban. Ebben a rendszerben a raktár kihelyeződik az „utcára”, illetve a szolgáltatóhoz.

Előnyei a megbízó számára:

- Készletcsökkenés a beszállított alkatrészek tekintetében
- Ezáltal csekélyebb befektetendő tőke
- Kevesebb raktárkapacitás szükséges
- Kevesebb belső árumozgatás

A megbízó kockázata:

- A kis árukészlet miatt a szolgáltató kiesése esetén komoly fennakadás (pl sztrájk esetén)
- A partnercégektől való függés növekszik

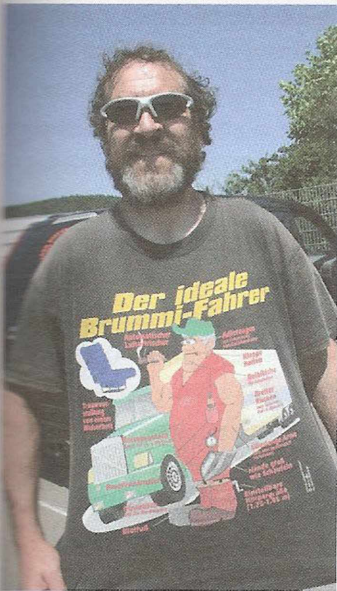
A raktározás, mint a logisztika része

A raktározás a kapcsolódási pont az értékesítés és a beszerzés között. Németországban a raktározási tevékenység jogi alapjait a kereskedelmi törvény és az Általános Szolgáltatási Feltételek biztosítják. A fejlődés az utóbbi időben az outsourcing irányába mutat a raktározási tevékenység tekintetében is. A logisztikai szolgáltató végzi tehát a raktározást és gyakran a **kommissiózást** is. Ez alatt bizonyos árumennyiség és fajta összekészítését értjük, az ügyfél által adott megbízás alapján. Az így összekészített árumennyiséget aztán becsomagolják és saját vagy idegen fuvarszókkal elszállítják. Ma a logisztikai szolgáltatók nemcsak raktározást, hanem számos más feladatot vállalnak a supply chain (logisztikai lánc) feladataiból. Különleges esetekben a logisztikust egészen speciális feladatokkal is megbízzhatják a termelők, mint például a nyersanyag kinyerése, az alkatrészek beszerzése, szállítás, a késztermék kiszállítása adott esetben egészen a vevőig, a hulladékok elszállítása, ártalmatlanítása, illetve a recycling (újrahasznosítás).

15 A vállalkozásról alkotott kép

Németországban megközelítőleg 55 000 vállalkozás tevékenykedik a klasszikus tevékenységi körben: a fuvarozásban. (Magyarországon 19 ezer fuvarozó vállalkozás van.) A verseny itt csak az ár és az imázs területén lehetséges, tehát a vállalkozásról a nyilvánosság előtt alkotott kép tekintetében.

15.1 A járművezető, mint az imázs hordozója



Mi az imázs?

Az imázs egyre gyakrabban használt idegen szó az arculat, hírnév megjelölésére. Személyek, vállalkozások, illetve tárgyak megjelenését jelenti. Olyan érzékelhető képet, információt sugároz, ami pozitív és negatív egyaránt lehet. Az imázs jellemző tulajdonsága, hogy a benne rejlő megítélés az idő múlásával rögzül, és igen nehéz azt megváltoztatni. Az imázs meghatározó befolyásoló tényező a kereskedelmi döntések meghozatala során. Megkülönböztethetjük a saját imázst és a kívülálló imázst. A saját imázs az a kép, amit a vállalkozás a saját árúján, illetve szolgáltatásán meg kíván jeleníteni. A kívülálló imázs pedig az a kép, ami mások számára az áruról, illetve a szolgáltatásról megjelenik.

113. ábra:

Az imázs hordozója
(Forrás: Reiner
Rosenfeld)

FELADAT

Magyarázza meg az imázs fogalmát!

- ▶ A hallgatónak tisztában kell lennie azzal, hogy:
 - milyen módon tükrözhet pozitív imázst a cégéről;
 - mik az imázst negatívan befolyásoló tényezők.

Hogyan hat az imázs?

Az imázs felépítését, illetve hatását jól szemlélteti a cigaretták imázsa.

- Marlboro – „A szabadság és kaland illata”
- Camel – „Mérföldeket gyalogolok egy Camelért”

Mindkét márka nagy súlyt fektet a termék kaland-érzést adó karakterére, valamint a termék és az erős, nagyformátumú ember közötti összefüggésre. (a Marlboro-ember pozitív és erős / a névtelen férfi lyukas cipőben – az igazi szabadság hangulatát sugározza)

Az imázs nélküli termékekre nem emlékszik senki. A no-name (névtelen) termékeket a nagy diszontáruház-láncok veszik meg és adják el, mert olcsók, de a nevüket senki sem ismeri.

A probléma a negatív imázssal van. Ez ellen a vállalkozások az imázskampányokkal harcolnak. Amikor 1986-ban a Volkswagen átvette a Seatot, alig volt valami remény, hogy a márkát Németországban is értékesítsék. A Seatnak ugyanis a hosszú és olcsó licensz miatt nem volt pozitív imázsa Európában. A VW pedig a jármű teljesítményét rally versenyeken és egyéb kupákon kezdte ismertté tenni. A sikereket követően ismertté és kedvelté vált a márka az európai piacon. Ezzel párhuzamosan pedig kifejlesztettek egy középkategóriás, sportos járművet. 1990-ben már a Seat logo dinamizmust sugárzott. 2001-ben a Seat visszavonult a versenysportból. Ettől az időponttól azonban a márka az európai autópalletta meghatározó szereplőjévé vált, és az imázsának csillogása töretlenül tart.

15.2 A Corporate Identity (a vállalati arculat) – a jármű és a járművezető

- ▶ A hallgatónak meg kell ismerni a Corporate Identity fogalmát, valamint annak a fuvarozó vállalkozásokra vonatkozó jelentőségét. Tisztában kell lennie az-
zal, hogyan befolyásolhatja a vállalatról kialakított képet a járművezető
 - a jármű megjelenésével, állapotával,
 - a közlekedésben, illetve a nyilvánosság előtt tanúsított magatartásával,
 - esetleges jogsértések elkövetésével.

A Corporate Identity

A vállalkozások által üzemben tartott járművek igen alkalmasak a cég filozófiájának bemutatására, illetve egyedi megjelenítésére. Példa erre a Magyar Autóklub járműparkja, ami mindenki számára ismert. A járművek markáns színe, és a szintén sárga színű ruházatot viselő szerelők nem véletlenül kapták a „sárga angyal” becenevet. Egy másik ismert példa a United Parcel Service (UPS). A csomagszállító cég barna járművei és a barna ruhába öltözött járművezetői évek óta klasszikus példái a Corporate Identitynek, a nyilvánosság előtt egységes megjelenés filozófiájának.

Mi is pontosan a Corporate Identity?

A Corporate Identity (CI) a vállalati identitás megjelenése. Ez a vállalkozás személyes jellegét és karakterét jelenti. A CI koncepció azon az alapon nyugszik, hogy a vállalkozást, mint személyiséget egységesen fogják fel, és az egyedet pedig e személyiséggel azonosítják. A személy identitását alapjában véve a külső megjelenése, a beszéde és cselekvései képezik le. A vállalkozások tekintetében ez az egységes megjelenéssel érhető el. Így a vállalkozás kvázi emberi személyiséget nyer.

A fuvarozási területen – a szűk termékkála miatt (fuvarozás és logisztika) – a vállalati CI különös fontossággal bír más vállalkozásokkal szemben, mert ennek igen nagy befolyása van az ügyfelek által adott megbízások számára. A fuvarozás területén a vállalkozás imázsa a járművek vonatkozásában jelenik meg elsődlegesen. Ezáltal a vállalat a „fuvarozás”, mint termék „mögött” az ügyfelek számára egyértelműen beazonosítható.

A fuvarozási és logisztikai szolgáltatások terén a vállalkezási identitás meghatározó része kell, hogy legyen az **ügyfél bizalma**. Ez azonban nem automatikusan ébred, hanem ezért meg kell dolgozni és ezt követően nap, mint nap megtartani azt. Csak így tartható meg a vállalkozásról alkotott pozitív kép hosszú távon.

A Corporate Identity és a jármű

- ▶ A hallgatókban tudatosodjon, hogy a jármű megjelenése és állapota az imázs befolyásoló tényezője.

114. ábra:

Erős flotta (Forrás:
Reiner Rosenfeld)



A vállalati imázs megteremtésének ilyen formáját jól példázza az osztrák Vögel Spedition. A vorarlbergi cég járműparkja kizárólag színvonalas tehergépjárművekből áll, amelyeken határozottan érzékelhető a „trucker imázs”. A bozóttörő rács, a fényszórók és a feltűnő fényezés mind egy erős és öntudatos képet mutat. Ez a megjelenés komoly teljesítőképességet tükröz a közúton, amire a megrendelők bizalma épülhet.

A jármű megjelenése

Ha valaki a járművét „My other toy has tits” („A másik játékomnak cicijeje vannak”) felirattal ékesíti, a cégének kárt okozhat, mert a felépített bizalom könnyen eljátszható. Az ilyen nőgyűlölő matrica például egy Vögel-járművön katasztrofális kihatásokkal járna. A cég erős

terfias imázsát nőgyűlölő összefüggésben ábrázolná. El lehet képzelni egy nagy megbízó cég női munkatársát, aki nőellenesen értelmezi a feliratot, és az első adandó alkalommal eltiltja a vállalat megbízásait. A járművezetők részéről persze az ilyen ráhatás és a következmények előidézése nem szándékos. A feliratok tartalma azonban ettől függetlenül hat.



115. ábra:

Helytelen felirat (Forrás: Reiner Rosenfeld)



116. ábra:

Tehergépjármű-matrica (forrás: Reiner Rosenfeld)

Teljesen érthetetlen, ha valaki a vezetőfülkét a „Legális – illegális – tökmindegy” felirattal díszíti. Nem csak a különösen érzékeny ügyfelek fognak elgondolkodni azon, hogy az értékes szállítmányukat tényleg erre a cégre, illetve járművezetőre kívánják-e bízni.

Aki pedig „A rendőrök olyanok, mint a snidling, kívül zöldek, belül üresek” felirattal ékesíti a járművét, annak két kellemetlenséggel kell szembenéznie: egyrészt imázsvesztéssel a rendőrség irányából, másrészt idővesztéssel, a megszaporodó abszolút szükségtelen rendőri ellenőrzések miatt.

FELADAT

Mire szolgál a Corporate Identity?

- A cég szépítésére
- A jármű szépítésére
- A vállalkozásnak egy személyes jelleget biztosít.

Összefoglalva

A járművezető cselekedetei összefüggésben vannak a vállalkozás által elérendő célokkal. Ezért a járművön változtatásokat csak a vállalat vezetésének egyetértésével szabad eszközölni, a jogszabályi előírások figyelembevételével.

A jármű állapota

A jármű elhanyagolt kinézete és rossz műszaki állapota a vállalat imázsát nagy mértékben rontja. Az ügyfelek a vállalkozás teljesítőképességébe vetett bizalma meginoghat, ami a megbízások csökkenéséhez vezethet. A járművezetőknek tehát kötelessége a járművel összefüggésben felmerülő károsodást, vagy hiányosságot azonnal jelenteni a vállalkozás vezetésének. Így a fuvarszervezés figyelemmel tud lenni arra, hogy a javításra és karbantartásra a lehető legrövidebb időn belül sor kerülhessen.

Imázskárosító lehet a jármű rakterének, illetve a rakodással kapcsolatos eszközöknek, berendezéseknek rossz állapota is. A járművezető kötelessége tehát az ügyfélhez történő megérkezést megelőzően a rakteret a megfelelő állapotba hozni:

- A rakteret kisépíteni és kiszárítani
- Kiüríteni (a csereraklapokat tisztán egymásra helyezni és rögzíteni)
- A már felrakott árut megfelelőképpen rögzíteni
- Az oldal- és a tetőponyva nem lehet lyukas vagy szakadt
- Az ajtók és az emelőhátfal záródjon megfelelően
- Az oldallécek hiánytalanul rendelkezésre álljanak, nem lehetnek repedtek, vagy töröttek
- Terhelhető, sík rakfelület, nem lehetnek törött padlódeszkák vagy kiálló szögek, csavarok
- A raktér legyen szagtalan
- Álljon rendelkezésre megfelelő állapotú és mennyiségű rakományrögzítő eszköz (megfelelő állapotú spanifer (heveder), élvédők, csúszásgátló lapok, stb.)
- Szükség esetén megfelelő vámrámszín



A raktérpadlót fel kell seperi, hogy a szállított áru ne piszkolódjon, és a súrlódás a padló és a raklap között feleslegesen ne csökkenjen.

117. ábra:
Tökéletes raktér
(Forrás: Reiner
Rosenfeld)

GYAKORLATI TANÁCS

- Ha a rakteret a partner telepén tisztítja ki, akkor ne dobja ki egyszerűen a szemetet a rakodórampa és rakfelület közötti részen a földre. (Ne seperje „a szőnyeg alá”!)
- Vigyen magával mindig erős ragasztószalagot, ami olyan színű, mint a ponyva, így az apró lyukakat, vagy szakadásokat azonnal meg tudja javítani. (ez persze csak átmeneti megoldás, a ponyvát a későbbiekben szakszerűen meg kell javítani)

A rakodást segítő berendezések a raktérajtó belső felén történő elhelyezése is negatív hatással lehet. A 118. ábrán egy 34 raklapos 13,6 m hosszú félpótkocsi raktér 33 palettásra csökken. Ha 34 raklapot rakunk fel, akkor az ajtó becsukásával óhatatlanul is sérül a feltett áru. A rakodást segítő berendezéseket is professzionálisan kell elhelyezni, erre jó példa látható a 119. ábrán.

A járműről alkotott rendezett képhez tartozik a tiszta, szakadásmentes ponyva. Egy menetnél által lobbogtatott, hanyagul lefűzött ponyva a felületesség és gondatlanság benyomását kelti. Ez a nagy értékű, értékes áruk feladóját nyugtalansággal töltheti el. Más ügyfelek pedig a fuvarozó által saját cégük lejáratását látják. Ha a szállítmányozónak rossz híre, hanyag sofőrje és slampos járműve van, az ügyfél részéről fennáll a veszélye annak, hogy a saját vállalkozásának imázsa romlik. Ez bizonyos körülmények fennállása esetén a fuvarmegbízások csökkenéséhez, kieséséhez vezethet. Így a járművezetőknek saját érdekükben kell a jármű tökéletes külsőjére figyelemmel lenni. A feltűnő járműveket gyakrabban

118. – 119. ábra:

A rakodást segítő berendezések helytelen és helyes elhelyezése (Forrás: Reiner Rosenfeld)



és szigorúbban ellenőrzi a rendőrség és a közlekedési hatóság is. Az ellenőrző hatóságoknak ugyanis ez azt jelzi, hogy a sofőr folyamatosan időzavarban van, és állandóan feleslegesen dolgozik.

120. ábra:

Az elhanyagolt jármű (Forrás: Reiner Rosenfeld)



Összefoglalva

A sofőr a saját lehetőségei adta keretek között felelős a tiszta, rendes és műszakilag is megfelelő állapotú jármű kiállításáért. Az legyen a célja, hogy a járművel az ügyfeleknél, illetve egyéb nyilvános helyen egy pozitív és tartós benyomást hagyjon maga után.

A Corporate Identity és a járművezető

A hallgatónak tisztában kell lennie azzal, hogy a közlekedésben, illetve a nyilvánosság előtt tanúsított magatartásával a járművezető befolyásolja az őt alkalmazó cég imázsát.

A járművezető vezetési stílusa

A járművezető közlekedésben tanúsított magatartása is befolyásolja a vállalkozás hírét. Ez különösen a cég telephelyének környezetében lévő útvonalakra igaz, ugyanis a cég járművei itt hozzátartoznak az utcaképhez. Figyelmes vezetési stílusával a járművezető a vállalatát is jó fényben tüntetheti fel.

Ennek érdekében engedje a többi közlekedőt

- az emelkedőt követően előzni vagy
- engedje tovább a hosszú útszakasz alatt a teherautó mögött feltorlódott járműsort egy parkolóba történő kiállással.

Az ezzel összefüggő idővesztés csekély, a nyereség azonban az imázs tekintetében számottevő, mert a többi közlekedő a járművet egyértelműen a vállalkozással azonosítja. A fuvarozó cég járművezetőjének figyelmetlen, **udvariatlan közlekedési magatartása** ezzel szemben határozottan rombolja a cég imázsát. A közlekedés többi résztvevője nem tud és nem is akar különbséget tenni a járművezető és a fuvarozó cég „személyisége” között.

Negatívan befolyásolja a vállalkozásról alkotott képet az ún. **„elefántfutam”** (a kamionok által végzett hosszantartó előzés) is (a vállalkozás nevét ilyenkor épp elég ideig láthatják a mögöttük haladók). Az ADAC közvéleménykutatása szerint a közlekedők 18,3 %-a az „elefántfutamban” résztvevőket teszi felelőssé az autópályákon kialakult dugókért. Ez igen negatívan hat ki az egész fuvarozási területre.

121. ábra: „

Elefántfutam”

(forrás :

ReinerRosenfeld)



Az, hogy milyen fontos imázshordozó a jármű hátsó fala, arra Angliában már régen rájöttek. Számos gépkocsivezető egy matricát ragaszt a jármű hátuljára : „hogyan vezetek?”(How is my driving?) felirattal és egy azonosító számmal, valamint egy telefonszámmal. Ezen a számon a többi közlekedő kifejtheti pozitív vagy negatív véleményét. A hátsó homlokfal is használható tehát imázshordozóként. Ez alapján azonban általában az egész fuvarozó szakmáról vonnak le következtetéseket.

122. ábra:

„Hogyan vezetek?”

(Forrás :

ReinerRosenfeld)



Összefoglalva

A járművezetők tehát közlekedésben tanúsított magatartásukkal aktívan részt vehetnek a vállalkozás imázsának javításában. Az apró gesztusokat, mint például az előzés lehetővé tételét, a közlekedés többi résztvevője pozitívan ítéli meg, és összekapcsolja a vál-

lalkozás imázsával is. A helytelen közlekedési magatartás nem jelent feltétlenül azonnali imázsromlást, hosszú távon azonban kétségtelenül károsan befolyásolja a vállalkozás, illetve az egész szakma megítélését.

A járművezető magatartása a nyilvánosság előtt

A vállalkozásoknak a környezetvédelemhez való viszonya az utóbbi időben lényeges imázs-meghatározó tényező. E tekintetben is sokat tehetnek a járművezetők.

A környezettudatos magatartásnak minden járművezető számára magáról értetődőnek kell lennie. E területen is meghatározó lehet a járművezetői magatartás.

A járművezető környezettudatosan cselekszik, ha

- leállítja a motort, ha megállítja a járművét,
- nem járattja a motort melegítés céljából,
- energiatakarékosan vezet.

A fuvarozási szakma megítélése a klímaváltozás kapcsán fellángolt vita miatt igen kritikus. Aki a fenti alapelveket figyelmen kívül hagyja, károsítja a vállalkozás és a szakma megítélését, így veszélyezteti saját munkahelyét is. Emellett feleslegesen pénzt is pazarol.



123. és 124. ábra:

A vállalkozások és a környezetvédelem viszonya (Forrás: ReinerRosenfeld)

Szennyezett parkolók

A járművezetők környezetkárosító magatartására különösen jó példa a végsőig szennyezett parkolóhely. Sokkoló és szomorú az a tény, hogy számos sofőr a szemetet nem képes az erre kijelölt szeméttárolóig elvinni. Nem csoda tehát, hogy a teherautók és sofőrjeik társadalmi megítélése folyamatosan romlik, és a parkolók lezárásával és parkolási tilalmat jelző táblákkal kívánják távoltartani őket a lakott területektől, ipari zónáktól.

Bűncselekmények

A járművezető által elkövetett bűncselekmény megbocsáthatatlan és súlyosan imázskárosító. A legtöbb esetben azonnali felmondás a következménye. A járművezetők többnyire a raktár területén vagy szállítás közben keveredhetnek bűncselekménybe, pl.:

- Árulopás az ügyfél raktárából (elektromos berendezések, alkoholos italok stb.)
- Saját járműről történő lopás (a bűnelkövetők itt gyakran csak csekély mennyiséget lopnak, főleg saját felhasználásra, úgy hogy a felületes ellenőrzés a hiányt ritkán fedezi fel, általában élelmiszer, vagy egyéb ömlesztett áru)
- Üres raklapok eltulajdonítása az ügyfél raktárából (a vétkes járművezetők ezt gyakran csak elegáns csínyként könyvelik el)
- Gyakran csak csekély értékű, a rakodás során elérhető tárgyak ellopása (seprű, létra, stb.)
- Gázolajlopás a saját járműből
- Rakományrögzítő eszközök eltulajdonítása az előzőleg megrakott járműről

Bűncselekmény az is, ha valaki egy parkolóhelyen üríti ki a tankautójában vagy silópótkocsijában lévő maradék anyagot.

Alkohol

Egy munka utáni söröcske, illetve hétvégi parti ellen senkinek sem lehet kifogása. Ha a sofőr azonban másnaposan, vagy alkoholszagúan jelenik meg az ügyfélnél, az kifejezetten káros. Felmerül ugyanis benne a kérdés, hogy az áruja egy részeg sofőr kezében vajon biztonságban van-e? Az alkohol és a teherautósofőr összekapcsolása nem csak imázskárosító, hanem tilos is, az üzleti kapcsolatot közvetlenül károsítja és jogosan az azonnali felmondás alapja.

15.3 A sofőr, mint a vállalkozás képviselője

- ▶ A hallgatónak meg kell ismerni azokat a lehetőségeket, amelyek rendelkezésre állnak a vállalati imázs befolyásolására (a személyes kisugárzás, a megfelelő munkaruházat, a személyes higiénia, öntudat)

A személyes kisugárzás

FELADAT

A személyes kisugárzás hány százalékát teszi ki a megjelenés és a testbeszéd?

36 %

0,3 %

55 %

A sofőr ruházata, valamint a másik személy felé tanúsított magatartása, nagymértékben befolyásolja a vállalkozás imázsát. Az emberi személyiség megítélését három alapvető tényező határozza meg, ezek:

- A megjelenés és a testbeszéd
- A beszéd, a stílus és hangszín
- A szaktudás

Egy idegennel való első találkozás alkalmával ez a három hatásterület eltérő súllyal esik latba. Ha a megítélésünket 100%-ként fogjuk fel, úgy ebből

- 7 % a szaktudás
- 38 % a beszéd, a stílus és a hang
- 55 % pedig a kinézet és a testbeszéd

Ezt egy mondattal az alábbiak szerint foglalhatjuk össze: **Az első találkozásnál nem az a fontos, hogy mit mondunk, hanem az, hogy ezt hogyan tesszük, és hogy milyen a külsőnk!**

Az emberek a másikat az első találkozás alkalmával mindössze 3 másodpercig nézik alaposan. Ez idő alatt dől el, hogy rokonszenvesnek, vagy ellenszenvesnek tartják. Ez a benyomás aztán csak további találkozások után, az alaposabb megismerést követően változhat meg.

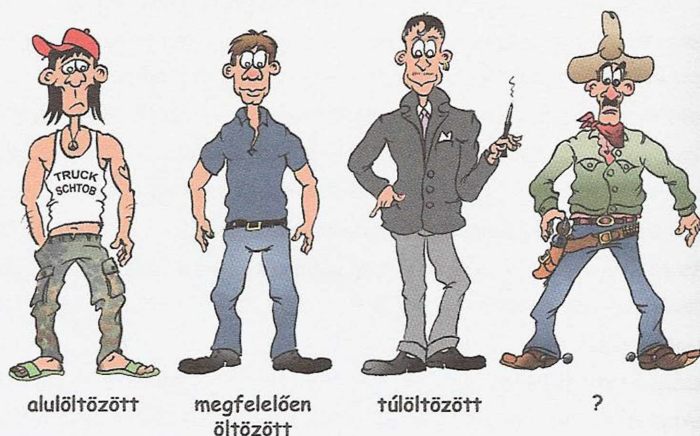
A megfelelő ruházat

A járművezető fellépése és ruházata döntő a személyes imázs-kép kialakításakor, és ezáltal meghatározó a vállalkozás reprezentációja szempontjából is. Egyre több vállalkozás írja elő tehát a nyilvánosság előtt megjelenő munkatársainak az egységes öltözék viselését. A tiszta és rendes ruházat egyébként minden esetben magától értetődő kell, hogy legyen. Ennek ellenére gyakorta feltűnnek piszkos, szakadt ruházatban a sofőrök az ügyfeleknél is. Nem helyénvaló öltözék egyes járművezetők részéről a kinyúlt tréningnadrág, fehér at-

létatrickó és strandpapucs viselete. Aki így jelenik meg az ügyfélnél, vagy akár csak helyes útvonal után érdeklődve az utcán, vagy tankolás utáni fizetéskor a kasszánál, az komoly imázs-csökkenést okozhat cégének.

125. ábra:

Az alulöltözött,
a megfelelően öltözött
és a túlöltözött sofőr



Egyes helyeken külön táblák is felhívják a figyelmet arra, hogy az ilyen járművezetői fellépés az ügyfeleket határozottan zavarja. Azt kérik a járművezetőktől, hogy az irodaépületbe csak a megfelelő ruházatban lépjenek be. Természetes, hogy a járművezetői tevékenység nem végezhető öltönyös, nyakkendőös ruházatban, azonban egy alapvetően elvárt, rendezett öltözködés hozzá kell, hogy tartozzon a gépkocsivezetők stílusához.

A járművezetőknek, akik valamit is adnak a megfelelő megjelenésre, az alábbi öltözködési tanácsokat adjuk:

- Egy tiszta (sötét) póló illik a meleg időszakokban az ügyfelekkel való találkozáshoz. Vezetéskor természetesen viselhetünk lazább ruházatot.
- Hosszú nadrág (farmer, vagy túranadrág)! A rövid nadrág alacsony származásra, vagy gyerekes beállítódásra utal
- Télen sötét pulóver (vagy garbó)
- Egy tiszta dzseki mindig legyen a hideg időszakban a fülkében, függetlenül a munkaruhatótól

A jól öltözött járművezetőt mindenhol tisztelettel fogadják, és partnerként kezelik az ügyfelek vagy akár vezető beosztású munkatársai is. Rakodáskor, tűző napon persze megengedett a rövid nadrág, illetve a meztelen felsőtest. Ez a könnyű ruházat azonban csak a rakomány környékére korlátozódhat.



Kapcsolódó hírforrás:

■ http://www.scania.de/Scania_services/scania_parts/truck_gear

Személyi higiénia

Egyes járművezetők a személyi higiéniát igencsak mellőzik. Természetesen előfordulhat, hogy a járművezető nem tud minden nap lezuhanyozni. A minimális személyi higiénia betartása azonban ilyen esetekben is igen fontos, nemcsak a járművezető saját megítélése, hanem cégének imázsa miatt is.

Alacsony önértékelés

Az ápolatlan külsővel számos járművezető azt juttatja kifejezésre, hogy ő a társadalom alsó fokán álló, alantas személy. Mások pedig pl. a ruhájukra felvarrt sajátos feliratokkal alacsonyítják le magukat.

A járművezetőknek büszkének kell lenniük a teljesítményeikre! Minden nap 12-15 órát dolgozni, a hét öt vagy hat napján, miközben mások még a 35 órás munkahéttől is sóhajtoznak, ez csodálatraméltó. Egyedül felelősséget vállalni a járműért és a rakományért, aminek az értéke gyakran több 100 000 Euro! Ezek nagyszerű teljesítmények, amire minden sofőrnek büszkének kell lennie. Ezt azonban öntudatosan sugározni is kell a kívüllág felé, ez pedig ápolat külsővel és határozott, rendezett fellépéssel a legegyszerűbb. Ez saját maguk érdekében és a vállalat imázsa miatt is fontos. A cél az, hogy az ügyfelekben és a nyilvánosság előtt hosszan tartó, pozitív kép alakuljon ki. A gépkocsivezetők jó megítélése és az egész fuvarozási szakma pozitív imázsa teremtheti meg az alapot az ágazat résztvevőinek közös célkitűzéseikhez, a megfelelő szintű járművezetői bérek és fuvardíjak kivívásához és a jobb munkakörülmények megvalósításához.

Összefoglalva

A járművezetők a személyiségükkel, fellépésükkel az ügyfeleknél, illetve a nyilvánosság előtt közvetlenül is pozitívan befolyásolhatják cégük megítélését. Ennek egyik fontos összetevője, hogy munka közben megfelelő, helyénvaló és tiszta ruházatot viseljenek. A személyes higiénia betartása kötelező.



126. ábra:

Ruhacimke: „Disznónak születtem, disznóként kezeltek, akkor miért ne úgy vezessek, mint egy disznó?” (Forrás: Reiner Rosenfeld)

15.4 A „minőségi” járművezető

- ▶ ■ a hallgatónak tisztában kell lennie azzal, hogy milyen fontos egy vállalkozásnak a magas szintű munkát végző járművezető;
- És milyen lehetőségei vannak a mindennapokban munkájának minőségét optimalizálni.

Általános tudnivalók

Az elmúlt években a fuvarozási piacon határozottan növekedett a fuvarozási kapacitás. Ennek következménye egy igen erős versenyhelyzet, különösen az árak vonatkozásában. Németország földrajzi elhelyezkedését illetően Európa közepén fekszik, és a magas bérszintje miatt különösen érintett. Mindebből következően az elmúlt években a fuvarozási és szállítmányozási piacon számos vállalkozás küzd fizetéseképtelenséggel. Ma napra csak azok a vállalkozások lehetnek túlélők, akik nagy hatékonysággal gazdálkodnak. A hatékonyan dolgozó, költségtakarékosságra törekvő és motivált járművezető döntően hozzájárul a vállalkozás sikereihez, így ahhoz is, hogy a vállalkozás piacon tudjon maradni az árversenyben.

Milyen tulajdonságokkal rendelkezik a „jó sofőr”?

- Jó sofőr-e az, aki egy év alatt sok kilométert tesz meg? Nem, mert az a sofőr, aki ez alatt sok kárt okoz, az nem jó sofőr!
- A jó sofőr tehát balesetmentesen közlekedik? Ez egy fontos szempont, de van számos más fontos szempont is, például a tökéletes rakományrögzítés!
- Tehát a „jó sofőr” tökéletesen rögzíti a rakományt és hosszú utakat tesz meg balesetmentesen? Ez már relatív jól hangzik, azonban nem igaz minden jó sofőrrel!
(Ha ez igaz lenne, akkor a balesetmentesen, jól rögzített rakománnyal közlekedő távolsági sofőrök jobb sofőrök lennének, mint a jól rögzített rakománnyal, balesetmentesen közlekedő, de rövid fuvarokat teljesítő sofőrök, csak azért, mert ők több kilométert teljesítettek.)
- További fontos értékelési szempont az ápoltság, és a barátságos fellépés az ügyfeleknek.
- Tehát sok kilométer, balesetmentesség, jól rögzített rakományok, ápoltság és barátságosság. De hogyan illeszkedik ebbe az összképbe, ha ez a „jó sofőr” gazdaságtalanul vezet, vagy túl lassú?

Úgy tűnik, hogy a „jó sofőrt” nem lehet pontosan meghatározni.

A „jó sofőrrel” szemben támasztott négy alapkövetelmény

Az amerikai „minőség-guru” Crosby négy általános érvényű minőség-meghatározó sarokpontot nevezett meg. Ezek a járművezetői szakmára „lefordítva” a „jó sofőrrel” szemben az alábbi négy alapkövetelményt jelentik:

1. A jó sofőr teljesíti a vele szemben támasztott követelményeket
2. A jó sofőr előre tervez és megelőz
3. A jó sofőr célja a hibátlanság
4. A jó sofőr igyekszik a költségeket minimalizálni

1. elvárás: A jó sofőr teljesíti a vele szemben támasztott elvárásokat

Az első és egyik legalapvetőbb elvárás a járművezetővel szemben, hogy úgy dolgozzon, hogy a munkája az őt alkalmazó vállalkozás számára nyereséget termeljen, tekintve, hogy a vállalkozó vállalkozását nyereség elérése érdekében alapította. A járművezetőnek azonban egyidejűleg figyelembe kell vennie a jogszabályi kereteket is. A legfontosabb jogszabályok az Európai Közösség rendeletei, ezen belül különösen a vezetési, megszakítási és pihenőidőkre vonatkozó szabályok (561/2006/EK rendelet), a KRESZ, a vállalkozási formákra, valamint a közúti közlekedési szolgáltatásokra és a közúti járművek üzemben tartására vonatkozó előírások (89/1988 MT rendelet). Ismerniük kell a nehéz tehergépkocsik közlekedését korlátozó 190/2008. Korm. rendeletet is.

A „jó sofőr” mindkét irányba „megfelel”, így a munkaadójának érdekeit és a hatóságok elvárásait is teljesíti. A járművezető saját érdekében megőrzi teljesítőképességét, tehát megtartja a szükséges pihenőidőket, és az esetleges betegséget nem a kormány mögött veszegeti át.

Ez természetesen a járművezető közvetlen környezetének alapvető elvárása is. Csak az a megfelelően terhelhető és elkötelezett munkavállaló, aki a szabadidejében a családjának az elvárásait is teljesíti. A családi problémákkal terhelt ember nem tud 100%-ban a munkájára koncentrálni. Ez veszélyezteti a sikeres munkát, adott esetben másokat is.

2. elvárás: A jó sofőr előre tervez és megelőz

A minőség-guru Phil Crosby szerint a „minőség előre tervezése a megelőzés”, a népi bölcsesség szerint pedig „Jobb megelőzni, mint gyógyítani”. Ez természetesen a fuvarozási tevékenységre is igaz. A minőség a fuvarozás minden fázisában lényeges szempont, a tervezés, a lebonyolítás és az utómunkálatok terén egyaránt. A fuvarfeladat gördülékeny le-

bonyolításának egyik alapfeltétele a **jó tervezés**. A tervezés a következő három területre bontható:

1. A személyi feltételek
2. A jármű állapota és kivitele
3. A fuvarfeladat lebonyolítása

Mindhárom területen ellenőrző listák alkalmazhatók, így nem felejtünk el semmit.

A felelősségteljes járművezető a következőket tisztázza mindenekelőtt:

- A jármű papírjai, az engedélyek, az okiratok, az üzemanyagkártyák rendelkezésre állnak-e,
- Megfelel-e a jármű műszaki állapota a jogszabályi előírásoknak,
- Rendelkezésre áll-e a szükséges mennyiségű rakományrögzítő eszköz,
- Megfelel-e a fuvarozási megbízás a jogszabályi előírásoknak (a vezetési és pihenőidők betartása, az össztömeg, a rakományelosztás, időjárási viszonyok tekintetében jogszerűen lebonyolítható-e),
- Milyen formában befolyásolják a fuvaroztató előírásai a megbízás teljesítését (nyitvatartási idő, darus rakodás, üzemi előírások, stb.)
- Hol tudja majd kivenni a szünetet, illetve a pihenőidőt (aktuális téma: a tömött tehergépkocsi-parkolók),
- Melyik a legkedvezőbb útvonal, hol lehet a legolcsóbban tankolni.

FELADAT

Milyen területeken szükséges a tervezés?

- Gumiabroncsok, vezetési- és pihenőidők betartása, szabadság
- A személyi feltételek és a jármű állapota
- A személyi feltételek, a jármű állapota és felszerelése, és a fuvarfeladat lebonyolítása

Az előre tervezés képessége jellemzi tehát a „jó sofőrt”. Ez azonban csak a fuvarszervezéssel együttműködve történhet. A járművezetőket időben tájékoztatni kell a megoldandó fuvarfeladattal, illetve annak változásaival kapcsolatos információkról.

Ehhez tartozik :

- A pontos cím, postai irányítószámmal és házszámmal
- Az árura vonatkozó adatok (hosszúság, szélesség, magasság, súly, csomagolás)
- Esetleges további felrakóhelyek és az áruk
- A lerakás sorrendje

Ha a fuvarfeladat gördülékenyen zajlik, az a járművezető minőségi munkáját dicséri.

A fuvarmegbízás tervezése a tankolás tekintetében

A tapasztalt járművezető nem csak a legolcsóbb tankolási lehetőséget veszi figyelembe. Szem előtt tartja, hogy az útszakasz hosszától, az aktuális rakománytól, és a további rakományoktól függően célszerű-e a tankot teletölteni. A tank részeges megtöltése ugyanis észszerű lehet akkor, ha a túl sok gázolaj a maximális hasznos tömeget korlátozná, vagy a megengedett legnagyobb tengelyterhelés túllépéséhez, illetve szükségtelenül magas fogyasztáshoz vezetne.

A **kommunikáció** lényeges része a fuvarozás megtervezésének. Különösen fontos az információáramlás a sofőr és a fuvarszervező között. A 23. ábra szemlélteti ennek fontosságát, ahol leghátulra egy igen súlyos rakományt kellett felrakni. Ebben az esetben a sofőrnek tájékoztatni kellett volna a diszponensét, hogy a megbízás ebben a sorrendben nem teljesíthető.



127. ábra:

A hiányos kommunikáció következménye (forrás: Reiner Rosenfeld)

3. elvárás: A jó sofőr célja a hibátlanság

Hiba nélkül dolgozni – vajon lehetséges-e ez? Egy élethossz alatt valószínűleg nem, de mindenképpen meg kell próbálni a munka minőségét optimalizálni.

Előnyök a járművezető számára:

- Súrlódásmentes és ezáltal stresszmentes munkanap
- Biztos bevétel, biztos munkahely
- Sérülések elkerülése
- Nem kerülünk összetűzésbe a rendőrséggel és más hatóságokkal

A hibátlan munkavégzés csak aktív magatartással érhető el

- Használja a védőfelszereléseket (kesztyű, mellény, védősisak, cipő)
- Előzze meg a sérüléseket (ne ugráljon le a rakfelületről, biztosítsa a létrát elcsúszás ellen)
- Gondoskodjon a járművének biztonságos állapotáról
- Csak biztosító személy segítségével végezzen hátramenetet
- Tartsa be a vezetési és pihenőidőkre vonatkozó szabályokat
- Számítsa ki a rakományrögzítésre vonatkozó teendőket (ne csak saccoljon!!)
- A fel- és lerakodást követően járja körül még egyszer a járművét. Ellenőrizze, hogy minden a helyén van-e (kalapács a tankon, oldallécek, helyükön vannak-e)
- Töltse ki megfelelően a papírokat
- Gondoskodjon megfelelően a rakományról
- Legyen barátságos az ügyfelekkel

Hibátlan munkavégzés – előny a vállalkozásnak

- Az ügyfelek elégedettségéhez vezet
- A vállalkozás jó híre elérhető és megtartható
- Elkerülhetők a problémák a rendőrséggel, illetve az egyéb ellenőrző hatóságokkal
- Csökkennek a biztosítási költségek
- A járművezető és a jármű holtideje csökken

FELADAT

Milyen hiányosságokat vesz észre az alábbi képeken? Hogy lehet ezeket megakadályozni a hibátlanság elve alapján?



128. és 129. ábra:
Ez még távol áll a hibátlanságtól (Forrás: Reiner Rosenfeld)

A hibátlan munkavégzéssel elkerülhetők a hatóságokkal, illetve az ügyfelekkel kapcsolatos kellemetlenségek is. Gyakran felmerülnek ilyen esetekben többletköltségek, például ügyvédi költségek, bírósági illetékek, a fontos ügyfelek megbízásainak kiesése, az eljárás lezárásáig befagyasztott kifizetése a már elvégzett fuvarfeladatnak, a jármű, vagy az áru lefoglalása a vámhatóság, vagy rendőrség, illetve egyéb hatóság részéről, árukár kiegyenlítése, valamint késedelmi kamatok.

Aki a fuvarfeladatot szakszerűen hajtja végre, az egyben már a következő fuvarfeladat feltételeiről is gondoskodik.

- Ellenőrizzük a rakományrögzítő eszközöket, szükség esetén cseréljük a sérült darabokat (spaniferek, láncok, tuskók, stb.)
- Töltsük fel a raklaptartót,
- Takarítsuk ki a rakteret,
- Javítsuk/javíttassuk meg a ponyvát, illetve a felépítményt,
- Végezzük el a kerékcsereét, illetve az egyéb karbantartási munkálatokat,
- Mosassuk le a szerelvényt

4. elvárás : Egy jó sofőr csökkenti a költségeket

A jó tervezés és a hibátlan munkavégzés következtében elkerülhetők a felesleges költségek, de egy profi sofőr ezen felül is csökkentheti a kiadásokat, például az alacsony üzemanyag-fogyasztás elérésével, a munka precíz elvégzésével, az ügyfelekkel kapcsolatos korrekt magatartásával, illetve a tökéletes járműkarbantartással.

Összefoglalva

Megéri és saját érdekünkben is fontos a munkánkat folyamatosan magas színvonalon elvégezni. Egy világos: több pénzt csak a jó sofőr kap, míg a rosszat olcsón megveszik.

15.5 Kommunikáció és érintkezés különböző beszélgetőtársakkal

- ▶ A munkahelyi beszélgetőtársak és a lehetséges konfliktusszituációk megismerése, az egyes kommunikációs módszerek segítségével, a beszélgetőtársakkal felmerülő konfliktusok megelőzése, illetve megoldása

Miért van szüksége a járművezetőknek kommunikációs tréningre?

A teherautóvezetés több annál, mint az áruk A pontból B-be történő szállítása. Ez olyan embereknek való foglalkozás, akik szívesen foglalkoznak más emberekkel. Másképp fogalmazva ez olyan munka, amelynek során gyakori a más emberekkel való találkozás. Még az olyan, nemzetközi forgalomban közlekedő járművezetők számára is, akik hetente csak egyszer találkoznak az ügyfelekkel, az emberekkel való tökéletes kommunikáció nélkülözhetetlen képesség. Minél több ügyféllel találkozunk a mindennapokban, annál fontosabb az emberi érintkezés szabályainak ismerete és alkalmazása. Végül a járművezető a vállalkozási imázs hordozója is egyben az ügyfélnél. A sofőr rendezett megjelenése önmagában kevés a jó összbemutatóhoz. Ugyanolyan fontos az is, hogy az ügyféllel folytatott megbeszélése sikeres legyen. Igen lényeges ilyen esetekben a kommunikáció alapszabályainak ismerete.

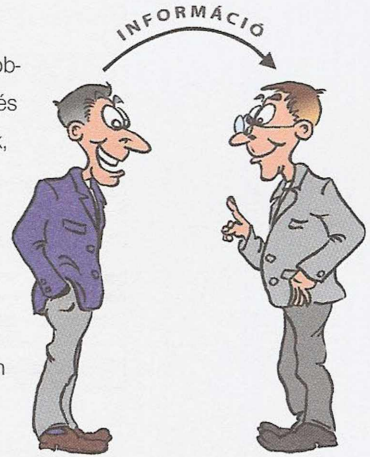
Mi a kommunikáció?

Kommunikáció során az emberek meg kívánják érteni egymást. Alapvetően pár szóval a következők szerint lehet leírni:

Egyik oldalon szerepel az **adó**, aki az információt **szolgáltatja**. A másik oldalon pedig áll a **vevő**, aki ezt **befogadja**.

A kommunikáció ritka esetekben egyoldalú, mert nem csak információ továbbadásáról szól. A legtöbbször két fél közötti információcserét jelent, beszélgetés formájában, akusztikus (hallás) és vizuális (látás) jelekkel, valamint gesztusok, a testtartás, a mimika és a hangsúly segítségével. Az emberi beszéd 90 %-át gesztusok kísérik. Ilyenkor nagyon fontos kifejező eszköz az arc. Ezáltal érzelmeket lehet közvetíteni, amelyeket kizárólag beszéd formájában továbbítani nem lehetséges.

A kommunikáció tehát többet jelent, mint a beszéd önmagában. A kommunikáció ugyanis egy tudatosan alkalmazott, többoldalú struktúra, amely során a járművezető beszélgető partnereit, tehát ügyfeleket, rendőröket, főnököket, kollégákat stb. meggyőzi valamiről, megnyugtatja, vagy megegyez velük.



130. ábra:

Az információáramlás

Nem-verbális kommunikáció

A tárgyalások, illetve viták során a nem-verbális kommunikáció hatásos fegyver, ami relatív egyszerűen megtanulható. „Nem-verbális” kommunikáción a „testbeszédet” értjük, tehát a „szavak nélküli információátadást”.

Példa: Egy sofőr önhibáján kívül késve érkezik a felrakóhelyre. Az ügyfél a késedelem oka után érdeklődik mérgesen. A sofőr csak annyit mond, hogy a késést műszaki hiba okozta, és egyenesen a partnere szemébe néz. Így ez hihetően hangzik, és az ügyfél igyekezni fog a jármű megrakásával. Ha azonban a földre néz, vagy elnéz a beszélgetőpartnere mellett, úgy bizonytalannak hat. Ezzel azt a benyomást kelti, hogy valótlant állított. Az ügyfél adott esetben ezt a konzekvenciát is levonhatja, és aznap már büntetésből nem rakodja meg az autót (noha az még beleférne a határidőbe).

A mimikának és a gesztusoknak tehát meg kell egyezni a mondottakkal, különben a személy szavahihetlenné válik. Ha a kimondott szó a testbeszéddel nem egyezik, az emberek mindig a nem-verbális jeleknek hisznek.



131. ábra:

Energiaszint?

A testbeszéd jelei és azok tartalma

132. ábra:
Mi mit jelent?

Jelzés	Tartalom
Szemkontaktus a partnerrel	Érdeklődés / nyitottság
Nem nézünk a partnerre	Őszintétlenség, bizonytalanság, hiányos koncentráció
Kezek és lábak szorosan egymás mellett	Bizonytalanság, félelem
A mutatóujj felemelése	Kioktatás, dorgálás
Kezek a háton	„Meg vannak kötve a kezeim” (távolságtartás az üggyől)
Mutató és hüvelykujj pisztolyt formában a partnerre szegezve	Erőszakkal is keresztülvenni az akaratot
Szemöldök felhúzása	Arrogancia, felsőbbrendűség, csodálkozás
Homlokráncolás	Csodálkozás, elgondolkodás

FELADAT

Mi a nem-verbális kommunikáció?

A beszéd több, mint szavak egymásutánja, egy hír továbbadása céljából. Egy elmondott hír mindig négy összetevőből áll, amelyet az adó nem tudatosan közvetít, a fogadó pedig nem tudatosan fogad.

Ezek pedig a következők:

- Tény: a tulajdonképpeni hír
- Önkifejezés: a beszélő valamit elmond magáról
- Kapcsolat: a beszélő elmondja, hogy milyen kapcsolatban van a partnerével
- Felhívás: a beszélő valamit el akar érni a partnernél

„Gyerünk Józsi, hozd már végre a targoncádat és rakd fel ezt a rohadt palettát, nekem tovább kell mennem a tragacsommal a következő ügyfélhez!”

Kijelentés	Összetevő	Mondanivaló
„Gyerünk Józsi!”	Kapcsolat	Nagyon személyes viszony
„Rakd fel a palettát!”	Tény	Egyszerű felszólítás
„hozd már végre a targoncádat!”	Felhívás	Sűrgetés
Rohadt paletta	Önkifejezés	A rakomány értéktelen számára
A tragacsommal	Önkifejezés	Nem kedveli a járművét, ami rossz műszaki állapotban van
Tovább kell mennem	Önkifejezés	Komoly időzavarban van

133. ábra:

Egy egyszerű mondat értelmezése

Egy alaposabb vizsgálat után megállapíthatjuk, hogy ezzel a meggondolatlanul odavetett mondattal a sofőr többet mondott el magáról és a cégéről, mint amit szeretett volna. Egy kritikusabb raktáros, vagy ügyfél számára azonban a mondat a következő információkat is hordozza:

1. A sofőr egy műszakilag nem teljesen megfelelő járművel közlekedik. Ez adott esetben késedelemhez is vezethet.
2. A cég nem tud a jelen helyzetben javítást eszközölni, tehát felületesen dolgozik, és nem is akarja a járművet megjavíttatni.
3. A sofőr számára az áru értéktelen. Azzal kapcsolatos teendők tekintetében tehát felületes lesz.
4. A cég sofőrije stresszes, időzavarban van, így nem fog az árurol megfelelően gondoskodni.

A mondanivalónkat tehát úgy kell alakítani, hogy ne tartalmazzon még mellékesen sem olyat, ami a vevő számára negatív lehet.

A beszélgetőpartner és a konfliktusok

A sokszínű tevékenység magában hordozza, hogy a sofőr sok, különböző emberrel kapcsolatba kerül. Gyakran ezek a kapcsolatok – a sofőr-mindennapok sajátosságaiból következően – magukban hordozzák a konfliktusok, nézeteltérések kialakulásának lehetőségét. A megfelelő magatartás, ésszerű vita, a kimért kritika, vagy egészen egyszerűen a megfelelő szó, a megfelelő helyen segíthet a konfliktusok megelőzésében vagy megoldásában.

Konfliktusok és kommunikáció a hatóságokkal

A hatóságokkal, például a rendőrséggel vagy a közlekedési hatósággal való kommunikáció gyakran magában hordozza a konfliktus kialakulásának a lehetőségét, mert a sofőrök

az ellenőrzés során nem megfelelően viselkednek. Ennek tipikus esete a klasszikus jármű-ellenőrzés. A sofőrök ugyanis 180 cm magasán trónolnak a kabinjukban, és idegesen lenyújtják a menetíró korongokat, papirokat, mialatt az ellenőrzést végzőnek felfelé kell pillantania. Ez az egyenruhát viselő személy számára lealacsonyító pozíció. Ilyen helyzetben számos ellenőr kényszerrel érezhet arra, hogy szigorúsággal és kicsinyes ellenőréssel szerezze meg a dominanciát. Ha viszont a járművezető készségesen együttműködik, és azonos szemmagasságból beszél az ellenőrrel, a hangneme sokkal barátságosabb lesz.

134. ábra:

Magatartás a rendőri ellenőrzés során

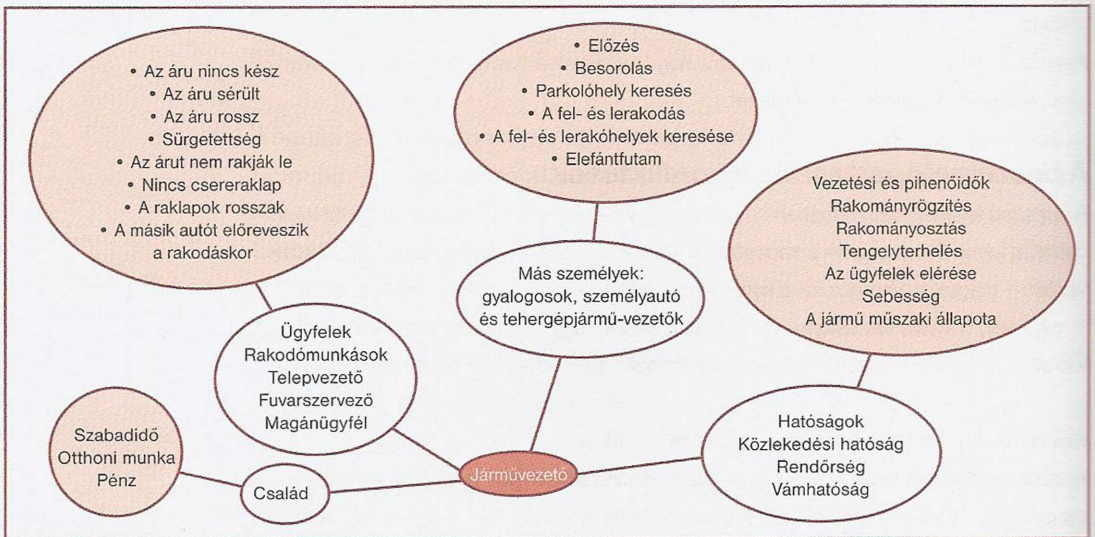


135. ábra:

Konfliktusok és kommunikáció az ügyfelekkel

A járművezető „hadszínterei”

A járművezetői szakma egyik jellemző problémája az időzavar. Ez sokszor elkerülhetetlen, és gyakran súlyos konfliktusokat okoz az ügyfelekkel.



Gyakran felmerülő probléma az ügyfelekkel, hogy az áru nincs kész, vagy szükségtelenül hosszúra nyúlik a fel- vagy a lerakási idő. Másik oldalról pedig abból is eredhetnek konfliktusok, hogy a jármű késik a fel- vagy lerakáshoz. További esetekben pedig a sérült vagy hiányzó áru okozhat nézeteltérést.

Ezekben az esetekben kivétel nélkül a járművezető képességének a kérdése, hogy a cégének az érdekében helytelen szavak, vagy helytelen magatartás nélkül intézkedve megőrizze cégének jó imázsát. Ehhez segítséget nyújthatnak az alábbi egyszerű szabályok.

Ötletek a megfelelő vitához

Különösen időzavarban és a hozzá kapcsolódó érzelmek hatása alatt igyekezni kell a sofőrnek uralkodnia magán. A veszekedés ugyanis nem használ senkinek. Bizonyosan léteznek olyan szituációk, amelyekben lényeges az önérvényesítés, de vöröslő fejjel megjelenni a raktárosnál és körbeüvölni, mert egy másik autó korábban kész lett a rakodással, nem old meg semmit. Jobb megoldás, személyesen fellépni, és a raktárossal beszélgetést kezdeményezni. Ebben az esetben is alapvető szabályokat kell figyelembe venni, amelyek a sikeres beszélgetés valószínűségét növelik.

1. Tartsa szem előtt a helyet és az időt: nem szabad egy raktárost leszidni a többi sofőr előtt.
2. Építsen fel barátságos kapcsolatot a partnerével. Egy személyes kérdés sokszor segít, például: „Mindig ilyen sok tennivalójuk van?” Ez a raktárosoknál egy jó belépő.
3. Ne tegezze le parterét. Az haverkodó és tiszteletlen.
4. „Hallgassa aktívan” a partnerét, ha valamit mesél. Az elfogadás és megértés érzése lesz úrrá rajta. A legjobb, ha bólogatunk, vagy igenelünk, vagy „aha, így van..” fordulattal helyeselünk.
5. Nevezze nevén a partnerét. A saját nevét mindenki szívesen hallja.
6. Sose javítsa ki közvetlenül a partnerét. Alapvető érvényű, először megköszönni vagy dicsérni, aztán visszautasítani vagy javítani.
7. Kerülje a „de” vagy „annak ellenére” szavakat. Ezek ellenállást sugallnak. Használjon más szinonimákat (például egyébként, amúgy, vagy „ez másképpen is megközelíthető lenne...”)!
8. Kérését panaszkodás, vádaskodás nélkül fogalmazza meg. A legjobb ha „én-stílusban” fogalmazzuk meg a mondatot, és érzéseinket juttatjuk kifejezésre. Ez kapcsolatépítő és elgondolkoztató hatású. Egy „Te-stílusban” elmondott üzenet agresszíven hat, és sértő lehet, így ellenállást szül.

FELADAT

Mit jelent az „aktív hallgatás”?

- A partnerbe fojtani szót
- Az érzéseket közvetíteni és megértőnek lenni
- Bólogatni és igenelni

Én-típusú mondatszerkesztés, Te/Őn-típusú mondatszerkesztés

A problémát ne vádként fogalmazzuk meg, inkább igyekezzünk „én-típusú” mondatokkal közölni észrevételeinket.

Ez például így hangzana a raktáros felé: „az a benyomásom, hogy más járművek, amelyek utánam érkeztek, előbb kerülnek a rámpához”.

„Te/Őn-típusú” mondatszerkesztéssel ugyanez így hangzana: „Ön folyamatosan előnyben részesíti a többi járművet!” Így a mondat vádlón hangzik, érdekérvényesítést és agressziót közvetít. Ezért érdemes helyette „én-típusú” mondatokat használni.

Távolságtartás

A sikeres beszélgetéshez fontos tiszteletben tartani a partner intim szféráját. Idegenekkel szemben a 60 cm-es távolságot nem szabad túllépni. Ha az idegenek intim szférájába belépünk, az kényelmetlen érzést kelt, és a partner felkészül a küzdelemre vagy a menekülésre.

Az üzleti beszélgetések esetén a beszélgetőpartnerek közötti megfelelő távolság 1,5 és 4 méter között van. Ez a távolság lehet ideális pl. egy mogorva raktárossal folytatott beszélgetésnél, aki szemrebbenés nélkül képes lenne több órát várakoztatni a sofőröket egy raklapért.

Ha már partnerünket jobban ismerjük, megengedhető a csekélyebb távolság is, ez 60 – 150 cm között van.



136. ábra:
Távolságtartás?

16 Ellenőrző kérdések

1. Milyen jellemző munkahelyi baleseteket ismer a közúti áruszállítással kapcsolatban?

.....
.....
.....

2. A fényvisszaverő mellény használata hogyan függ a látási viszonyoktól és a gépkocsi adott tartózkodási helyétől?

.....
.....
.....

3. Mi az európaszerte használt segélyhívó telefonszám?

.....
.....
.....

4. Mik a legfontosabb bejelenteni valók a baleseti bejelentéskor? (A baleset bejelentésének szabályai!)

.....
.....
.....
.....
.....

5. Milyen veszélyek fordulhatnak elő hidakon és alagútban?

.....
.....
.....
.....
.....

6. Melyik két alapvető rakományrögzítési mód különböztethető meg?

.....

7. Milyen maximális erőt vizsgálnak a DIN EN 12642 (Code L) szabvány szerint a 25 tonna (25 000 daN) teherbírású nyerges félpótkocsi homlokfalán?

.....

8. Milyen rögzítő eszközöket ismer?

.....

.....

.....

9. Milyen két alapvető rögzítési eljárást ismer?

.....

.....

10. Mit jelent a rögzítő heveder címkéjén az S_{TF} jelölés?

.....

.....

11. Mit jelent az LC jelölés a rögzítő eszköz vagy a pótkocsi etikettjén?

.....

.....

12. Mit kell a rögzítő anyagok esetében, a használat során ellenőrizni?

.....

.....

13. Ki vezethet targoncát?

.....

.....

.....

14. Mi a leghelyesebb módja a teher cipelésének?

15. Hogy a leghelyesebb a teher felemelése?

16. Mit lehet tenni a gerinckárosodás ellen?

17. Mi a helyesebb öt kisebb étkezés, vagy három nagyobb?

18. Mi segít a kifáradás ellen?

19. Helyes-e alkoholt fogyasztani alvászavarok esetén?

20. Nevezzen meg legalább három közlekedési módot, eszközt és a hozzájuk tartozó útvonalat!

Fuvarozási alágazat	Fuvareszköz	Fuvarozási útvonal

21. Nevezze meg a vasúti szállítás előnyeit és hátrányait a közúti szállításhoz képest!

Előnyök:

Hátrányok:

22. Mit értünk kombinált fuvarozás alatt?

.....
.....
.....

23. Mit jelent az aktív hallgatás?

.....
.....
.....