

PROFESSIONAL DRIVER

NUMBER 1 | NOVEMBER 2011

INSURANCE EDITION



ABILITY
TO THE NEXT LEVEL



ATTITUDE
TO THE NEXT LEVEL



ACCOUNTABILITY
TO THE NEXT LEVEL



GEEN OPGEPOMPT VERHAAL!

Een van onze chauffeurs heeft half november ernstig letsel opgelopen tijdens het oppompen van een band. Daar was wel wat aan voorafgegaan. Hij reed die dag een ritje Düsseldorf-Erp zonder eerst zijn banden te controleren. Daarom merkte hij niet dat één van de banden ver beneden spanning, mogelijk zelfs lek was. Na 100 kilometer was het al kwaad al geschied. Door de onderspanning was er onderweg zoveel interne wrijving in de koordlagen ontstaan dat het rubber gloeiend heet was. De chauffeur probeerde vervolgens de band weer op spanning te brengen. Hij had er echter nog geen drie bar ingepompt toen de van binnen verzwakte band letterlijk uit elkaar spatte. Daarbij raakte de man ernstig gewond.

De eigenlijke oorzaak van dit incident is het niet volgen van de juiste procedure. Die vraagt dat je na het aankoppelen visueel je banden controleert op spanning en beschadigingen. Maar als een band dan nog op zeg 7 bar staat, zie je daar weinig aan. Dat is anders na het laden. Een ervaren chauffeur weet dan meteen of de bolling van de bandwang in overeenstemming is met het gewicht van het voertuig. En bij twijfel is er altijd nog de bandenspanningsmeter. Daarnaast moet een extreem hete band eerst afkoelen voordat hij wordt opgepompt.

Het is een kwestie van verantwoordelijkheid (Accountability), vakmanschap (Ability) en je houding tegenover je werk (Attitude). Die drie A's heb je ook nodig om

te beoordelen of je met een te slappe band blijft staan of dat je nog langzaam doorrijdt naar de eerst mogelijke gelegenheid om hem op spanning te brengen of te wisselen. Overleg dat altijd even met je planner.



NO PUMPED UP STORY!

One of our drivers suffered a severe injury mid-November while inflating a tyre. The accident did not come out of the blue: before leaving for his Düsseldorf-Erp ride, he had not checked his tyres and hence failed to notice that one of them was way below the correct pressure and possibly even punctured. Trouble struck after only 100 kilometres: the internal friction in the cord plies resulting from the low pressure caused the rubber to heat up dramatically. In an attempt to get the heavily impaired tyre back to the right pressure, it literally exploded in the driver's face before he had even added three bar, causing severe injury.

The accident was, in fact, caused by failure to observe the correct procedure, which dictates a visual check of the tyres for pressure and any damage immediately after coupling up. If at that point, the pressure is still at, say, seven bar, it won't look out of the ordinary; but it will after loading: experienced drivers will immediately know whether the slight bulge in the sidewall corresponds with the weight of the vehicle. A pressure gauge can be used in case of doubt. Furthermore, an extremely hot tyre must be allowed to cool down before being inflated.

In the end it all boils down to Accountability, Ability and your Attitude towards work. Those three "A"s also apply when deciding whether to stop a lorry that has a deflated tyre, or to drive slowly towards the next best site in order to either inflate or change it. Make sure to discuss the options with your planner.



VAN DEN BOSCH.COM
TO THE NEXT LEVEL

PROFESSIONAL DRIVER

NUMBER 1 | NOVEMBER 2011

INSURANCE EDITION



ABILITY
TO THE NEXT LEVEL



ATTITUDE
TO THE NEXT LEVEL



ACCOUNTABILITY
TO THE NEXT LEVEL



KEINE AUFGEBAUTE GESCHICHTE!

Einer unserer Fahrer wurde Mitte November beim Aufpumpen eines Reifens schwer verletzt. Dieser Unfall hatte aber eine Vorgeschichte ...

An diesem Tag war er von Düsseldorf nach Erp gefahren, ohne vorher die Reifen zu überprüfen. Daher hatte er nicht festgestellt, dass einer der Reifen viel zu wenig Luftdruck hatte und vielleicht sogar undicht war. Nach 100 km war das Unheil bereits geschehen. Durch den zu geringen Luftdruck war unterwegs so viel interne Reibung in den Kordlagen entstanden, dass der Gummi glühend heiß war. Der Fahrer versuchte danach, den Reifen aufzupumpen. Kaum hatte er drei bar eingepumpt, als der von innen geschwächte Reifen platzte. Dabei wurde der Mann schwer verletzt.

Die eigentliche Ursache dieses Unfalls ist die Nichteinhaltung des korrekten Verfahrens, nach dem Sie nach dem Ankoppeln die Reifen visuell auf Spannung und Schäden überprüfen müssen. Wenn der Reifenluftdruck z. B. 7 bar beträgt, ist aber wenig zu sehen. Nach dem Beladen sieht die Sache ganz anders aus. Ein erfahrener Fahrer merkt dann gleich, ob die Ausbauchung der Reifenflanke mit dem Gewicht des Fahrzeugs übereinstimmt. Im Zweifelsfall gibt es immer noch den Reifendruckanzeiger. Zudem muss ein extrem heißer Reifen zuerst abkühlen, bevor er aufgepumpt wird.

Es ist eine Frage der Verantwortung (Accountability), des Fachkönnens

(Ability) und Ihrer Haltung in Bezug auf Ihre Arbeit (Attitude). Diese drei As brauchen Sie auch, um zu beurteilen, ob Sie mit einem Reifen mit zu geringem Reifendruck stehen bleiben oder langsam bis zur ersten Gelegenheit weiterfahren, um ihn aufzupumpen oder zu wechseln. Besprechen Sie dies immer mit Ihrem Planer.



EZT A TÖRTÉNETET MI FÚJTUK FEL!

Az egyik gépjárművezetőnk november közepén súlyos sérülést szenvedett egy gumi felfújása közben. Az esetnek voltak előzményei is. Azon a napon a Düsseldorf-Erp útvonalon vezetett, anélkül, hogy indulás előtt ellenőrizte volna a keréknyomást. Ezért nem vette észre, hogy az egyik gumi jóval a kívánt nyomás alatt volt, sőt valószínűleg ki is

lyukadt. 100 kilométer után meg is történt a baj. A kis keréknyomás miatt útközben olyan nagy belső súrlódás keletkezett a rétegekben, hogy a gumi már izzott a forróságtól. A gépjárművezető ezt követően megpróbálta a kívánt nyomásra pumpálni a kereket. De még három bar nyomást sem pumpált bele, amikor a belülről legyengült gumi szó szerint szétduzzant. A gépjárművezető ennek során súlyos sérülést szenvedett.

A baleset tulajdonképpeni oka a megfelelő előírások be nem tartása volt. Ezek közé tartozik, hogy a felcsatolást követően szemrevételezéssel ellenőrizni kell, hogy megfelelő-e a nyomás és vannak-e sérülések a keréken. Ha azonban egy gumiban csak mondjuk 7 bar a nyomás, akkor ezt nem nagyon lehet látni. A berakodás után viszont annál inkább. Egy tapasztalt gépjárművezető rögtön látja, hogy a gumi a gépjármű súlyától dagad-e ki, kétség esetén pedig bármikor rendelkezésre áll a keréknyomásmérő. A fentiekben kívül a rendkívül forró gumit felpumpálás előtt először le kell hűteni.

Mindez a felelősségvállalás (Accountability), a szakértelem (Ability) és a munkához való hozzáállás (Attitude) függvénye. A három „A” elve annak eldöntéséhez is szükséges, hogy a lapos gumi miatt megállunk-e, vagy lassan továbbmegyünk az első olyan lehetőségig, ahol a kívánt nyomásra pumpálhatjuk, vagy kicserélhetjük a kereket. Ezt mindig beszéljük meg a tervezővel.

VAN DEN BOSCH.COM
TO THE NEXT LEVEL