

Blocage du camion



Le PowerLock 505 NG est un dispositif de blocage du camion et de guidage des roues spécialement conçu pour empêcher les départs prématurés et les "légers glissements" des camions et des remorques.

Le dispositif de blocage du camion de Loading Systems bloque pratiquement tous les types de camions de façon extrêmement sûre.

Matériaux

Le 505NG blocage du camion est facile à commander et pratiquement insensible aux pannes. Cela grâce au nombre limité de pièces en mouvement et à l'absence d'entraînement mécanique. Le dispositif ne nécessite ainsi pratiquement aucun entretien. Un blocage indésirable du camion ou de la remorque par une panne du dispositif est exclu.

La robuste construction galvanisée à chaud est conçue pour maintenir un camion stationné en place et le dispositif est intégré dans un guide-roue. Le camion est ainsi positionné au centre de l'ouverture de chargement et de déchargement. Les risques d'endommagement sont évités et le processus de chargement et de déchargement est simplifié.

Le dispositif hydraulique 505NG blocage du camion est facile à installer sur un sol en béton et dalles de béton. Le système fonctionne toujours, par tous les temps, quelles que soient les conditions météorologiques.

La fermeture du système 505NG permettra d'éviter l'accumulation de débris sous le système.

Utilisation

Le 505NG est un blocage du camion entièrement hydraulique combiné à un système de guidage des roues. Les mouvements longitudinaux et transversaux sont assurés par des cylindres.

Une simple pression sur le bouton du boîtier de commande incorporé permet à un cylindre hydraulique de déplacer le blocage vers la roue arrière du camion. Le déplacement longitudinal permet de positionner le dispositif de blocage du camion en face de la roue.

Le dispositif de blocage a été conçu pour être installé au niveau des quais de chargement et de déchargement, à l'endroit où l'arrière des camions vient buter contre le quai. Le dispositif de blocage pousse un bloc devant la roue arrière du camion, de façon à "coincer" celui-ci entre le quai et le bloc.

Le dispositif de blocage et l'unité hydraulique sont d'habitude montés du côté du chauffeur, de sorte que celui-ci dispose d'une bonne vue sur les systèmes de blocage et de guidage pendant qu'il effectue la marche arrière. En position de départ, le système de guidage longitudinal est complètement déployé (le cylindre hydraulique est sorti au maximum), de façon à assurer au mieux sa fonction de guidage de roues pendant la marche arrière. Le bloc coulissant dans le sens transversal est rentré pour éviter tout obstacle sur la trajectoire du véhicule.

Le boîtier de commande est monté du côté du chauffeur à l'intérieur du bâtiment. Les feux de signalisation sont également disposés du côté du chauffeur, mais à l'extérieur du bâtiment. Pour garantir le bon positionnement du camion, un système de guidage des roues standard est installé également de l'autre côté du camion.

Dans le sens longitudinal, le dispositif de blocage se positionne automatiquement en face de la roue arrière du camion. Un mécanisme de coulissement dans le sens transversal déplace un bloc d'environ 350 mm de haut devant la roue qui a été détectée. Le déplacement longitudinal pousse le bloc contre la roue. Le camion se retrouve ainsi bloqué et ne pourra repartir qu'après que le système ait été ramené à sa position de départ.

Les fonctions sont explicitées au niveau du boîtier de commande par des voyants lumineux et des pictogrammes et à l'extérieur par des feux de signalisation qui autorisent ou non l'accès au quai ou le départ du camion.

Le 505NG blocage du camion utilise une commande à base de microprocesseurs qui permet :

- de localiser et de bloquer automatiquement la roue arrière par simple pression sur un bouton poussoir ;
- de surveiller la pression exercée sur la roue et, le cas échéant, de la corriger.

Blocage du camion

Une sonde incorporée détecte la position de la roue et le blocage de la roue est ensuite déployé. Ce blocage s'appuie sur la roue arrière, empêchant le camion de glisser.

Le blocage du camion 505NG ne convient pas pour le blocage des essieux directeurs non verrouillables ou essieux qui sont placés trop près du bâtiment.

Options de sécurité standards

Le mouvement du blocage de la roue est reproduit de façon optique et acoustique. Une lumière rouge clignote 3 secondes avant et pendant les mouvements et un aussi signal sonore.

Les feux de signalisation à l'extérieur (rouge/ vert) et à l'intérieur (rouge/vert) indiquent le moment où le camion est verrouillé et peut être chargé ou déchargé en toute sécurité.

Les mouvements du système s'arrêtent automatiquement, mais peuvent être arrêtés immédiatement par l'intermédiaire des interrupteurs d'arrêt d'urgence qui sont présentes sur le dispositif de verrouillage (extérieur) et le dispositif de commande (à l'intérieur).

Afin d'aider les conducteurs, il y a une indication de réflecteur à l'avant et à l'arrière du système de retenue.

En outre, des panneaux de communication sont également placés sur la façade extérieure, à l'intention du chauffeur du camion, avec le texte « Pull Out On Green Only » (attendre le feu vert pour partir).

Outre le fait d'assurer une fonction sécuritaire par blocage du camion, Le 505NG blocage du camion avantages en limitation de les tentatives de vol, étant donné que la désactivation du déblocage nécessite l'accès à l'intérieur du bâtiment.

Le 505NG blocage du camion peut être utilisé en tant qu'unité séparée 'stand-alone'. Une telle configuration exige cependant une certaine discipline (s'abstenir de charger tant que le voyant lumineux rouge reste allumé). Mais c'est en couplant la commande à celle des autres équipements de quai, en particulier le niveleur de quai, que l'on obtient le plus haut niveau de sécurité :

- Un blocage électrique **bloque** l'utilisation du niveleur de quai tant que la roue du camion n'est pas bloquée.
- Un blocage électrique **empêche** le déblocage du camion tant que le niveleur de quai n'est pas ramené à sa position repos.

En cas de coupure de courant, le 505NG blocage du camion peut être déverrouillé manuellement à l'aide de l'option déblocage de secours.

Normes

Le 505NG blocage du camion est muni du marquage CE et satisfait aux conditions requises par la Directive Machines 2006/42/EC. La commande est conforme aux exigences de la Directive Machines Annexe I 2006/42/CE, la directive CEM 2004/108/CE et les normes harmonisées EN ISO 13849-1:2008/AC:2009 et EN 60947-5-1:2004/A1:2009.

Spécifications techniques

Normes	marquage CE
Longueur de course.....	3.250 mm
Course nette	2.800 mm
Course déplacement transversal.....	400 mm
Hauteur du bâti.....	350 mm
Longueur totale	7.500 mm
Longueur nécessaire devant le quai.....	env. 8.500 mm
Durée du déploiement du blocage.....	30 sec.
Puissance électrique	2.2 kW
Raccordement réseau.....	3x400V/50Hz/neutre et terre
.....	3x230V/terre
Disjoncteur principal.....	3 x 16A
Courant de pilotage	24 V DC
Montage Extérieur (unité hydro et boîtier de commande intérieurs)	
Classe de protection (EN60529).....	IP65 (coffret)
Soupape de décharge	230 Bar
Pressostat blocage.....	50 Bar
Force blocage	14kN (=1.400 kg)
Pressostat désactivation	210 Bar
Force déblocage.....	15.5kN (=1.550 kg)
Bruit niveau.....	74 dB (A)

Options de construction

Le 505NG blocage du camion doit être monté sur un support plan en béton armé (200 mm) ou sur une surface plane constituée de dalles Stelcon posées sur du sable stabilisé compacté. En cas de revêtement asphalté ou de clinkers, il est nécessaire de couler une fondation en béton sur la base des plans techniques élaborés par Loading Systems, disponibles sur demande.