

Fachseminar überzeugte



Das von der TABA im August durchgeführte Seminar überzeugte die Teilnehmer auf der ganzen Linie. Insbesondere der hohe Praxisanteil kam gut an.
Foto: Alexander Friedrich

Die Technische Akademie für das Bergungs- und Abschleppwesen GmbH (TABA) führte im August ein Technik-Sonderfachseminar Nfz/Bus durch und bekam von den Teilnehmern hierfür Bestnoten.

Die TABA wurde in 2006 vom VBA gegründet und führt seitdem speziell auf die Bergungs- und Abschleppbranche zugeschnittene Seminare durch. So auch das Fachseminar das im August stattfand und das auch durch den hohen Praxisanteil überzeugte.

Das Seminar richtete sich einerseits an Bergungsfachkräfte, die in den Schwerverkehr neu einsteigen sowie an erfahrene Bergungsfachkräfte, die neue Methoden für Bergungen kennenlernen und Erfahrungen austauschen möchten. Das Seminar war in Theorie und Praxis aufgeteilt, wobei der praktische Teil den

Bei der nächsten Live-Demonstration war die Ausgangslage folgende: Ein Bus stand in Schräglage im Graben.

Schwerpunkt bildete. Besonders hervorzuheben ist, dass bei dem praktischen Teil alle Teilnehmer die Möglichkeit hatten, selbst mit anzupacken.

Als Referent für die theoretischen Parts, die zwischen den einzelnen Bergungsvorgängen eingefügt waren, stand Dipl.-Ing. Johannes Wahle zur Verfügung. Innerhalb der Theorie ging er auf

die Auswahl des geeigneten Fahrstells für die speziellen Anforderungen des jeweiligen Betriebes ein. Darüber hinaus erläuterte er ausführlich die Abschlepphinweise der Hersteller und beschrieb die unterschiedlichen Bergungsmethoden mit deren Einsatzmöglichkeiten und Vorteilen.

Er erläuterte die geeigneten Krafteinleitungspunkte beim An-

schlagen und ging dabei insbesondere auf die zulässigen Kräfte ein. Ausführlich erklärte er auch die Verwendung von Umlenkrollen, bei deren Einsatz die Kräfte nicht nur umgelenkt werden. Bei einem Zug werden durch Verwendung der Umlenkrollen geringere Kräfte benötigt. Dies wurde an allen drei Tagen in den praktischen Teilen veranschaulicht, denn bei den unterschiedlichen Szenarien konnte man an den angebrachten Messgeräten genau ablesen, welche Kräfte benötigt wurden. Weiterhin beschrieb er anschaulich, wie mit einfachsten Mitteln festzustellen ist, welche Zugkraft in



Letzte Berge-Aufgabe am ersten Tag: Bergung eines auf der Seite liegenden Sattelzuges mit Hilfe von Luftkissen.



Am zweiten Tag stand wieder eine Bergung mit Luftkissen an. Dieses Mal lag ein Bus auf der Seite und sollte aufgerichtet werden.



Nachdem die Seminarteilnehmer zunächst ein Abrollkipper aus einer Sandgrube geborgen hatten, stand in der zweiten Übung ein Bus in Schräglage im Graben und sollte zurück auf die Straße gebracht werden. Hier kam Hebegeschirr und ein Mobilkran zum Einsatz.

Abhängigkeit von Schwerpunkthöhe, Kippkante, Anschlagpunkt und -winkel erforderlich ist.

Der Praxisteil startete am ersten Tag mit der Bergung eines Abrollkippers aus einer Sandgrube. Bei der ersten Ausgangslage waren die Räder des Abrollkippers unterschiedlich stark in den Sand eingesunken. Nun zog die Seilwinde eines Unterfahrliftes (AWU) mit der Seilwinde an der Abschleppöse, ohne dass beim Havaristen besondere Vorbereitungen getroffen wurden. Beim zweiten Vorgang wurden die eingesunkenen Räder des Havaristen vor dem Windenzug freigeschaufelt. Bei beiden

Windenzügen wurden die benötigten Kräfte gemessen, die sich durch das Freischaufeln des Havaristen erheblich reduzierten. Diese Vorgänge veranschaulichten, wie wichtig die Vorbereitungen für eine materialschonende, erfolgreiche Bergung sind.

Bei der nächsten Live-Demonstration war die Ausgangslage folgende: Ein Bus stand in Schräglage im Graben und sollte zurück auf die Straße gebracht werden. An einer Seite wurde am Rad der Hinterachse das Krause-System angeschlagen, an der anderen Seite wurde ohne die spezielle Bergehilfe angeschlagen.

Dies veranschaulichte die unterschiedlichen Varianten zum Anschlagen. Je nach Vorhandensein von Ausrüstung beziehungsweise je Ausgangslage und Platzangebot entscheidet der Bergeleiter, welche Anschlagpunkte gewählt werden können.

Ein Hebegeschirr wurde eingesetzt und am Mobilkran (MK) angeschlagen, um den Havaristen beim Anheben zu sichern. Dabei musste genau darauf geachtet werden, dass die Gurte den Bus im Dachbereich nicht eindrücken. Nach Abschluss aller Vorbereitungen hob der MK den Bus im hinteren Bereich leicht an und

befreite ihn so aus der Schräglage. Anschließend zog die Winde den Bus wieder auf die Straße.

Beim abschließenden Bergungsvorgang am ersten Tag ging es um die Bergung eines auf der Seite liegenden Sattelzuges. Die Bergung sollte nun mithilfe von Luftkissen erfolgen. Dazu positionierte das Team erst einmal zwei Starterkissen vorn und hinten am Sattelzug, um ein gleichmäßiges ganz leichtes Anheben zu ermöglichen. Anschließend kamen fünf Luftkissen zum Einsatz, die entsprechend verteilt wurden, sodass ein komplettes gleichmäßiges Anheben beim Befüllen garan-



Wieder ein Bus, wieder in Seitenlage. Bei der Bergung mit Seilwinde wurden insgesamt sechs Umlenkrollen eingesetzt. Ein Zugkraftmessgerät verdeutlichte, inwieweit die benötigten Zugkräfte durch den Einsatz der Umlenkrollen reduziert werden.



Am Nachmittag des zweiten Seminartages ging es darum, einen auf der Seite liegenden Sattelzug wieder aufzustellen, wobei auch ein Mobilkran eingesetzt wurde. Zum sanften Ablassen waren Catchbags positioniert.



Am letzten Seminartag startete der Praxisteil mit einer weiteren Bergungsvariante. Dabei lag der Sattelzug wieder auf der Seite. In diesem Durchgang wurde vor der eigentlichen Bergung der Sattelzug getrennt.

tiert war. Während die Luftkissen befüllt wurden, brachte das Team drei Catchbags auf der anderen Seite des Sattelzuges in Höhe der Achsen in Position. Diese fingen dann nach dem Kippen den Sattelzug ab.

Am zweiten Tag stellte sich die erste Ausgangslage wie folgt dar: Ein Bus lag auf der Seite und sollte aufgerichtet werden. Für die Bergung kamen wiederum Luftkissen zum Einsatz. Diese werden insbesondere dann bevorzugt, wenn an der Einsatzstelle wenig Platz vorhanden ist.

Beim nächsten Vorgang war die Ausgangslage die Gleiche, der Bus lag wieder auf der Seite und musste aufgerichtet werden. Bei dieser Demonstration stellte sich ein Werkstattwagen neben den Bus und die Seilwinde sollte den Bus aufrichten.

Insgesamt sechs Umlenkrollen wurden eingesetzt, wobei zwei AWU als Anschlagpunkte zum Umlenken genutzt wurden. In der Praxis können dabei auch andere Fixpunkte genutzt werden. Bei diesem Vorgang war ein Zugkraftmessgerät eingebaut, sodass verdeutlicht wurde, inwieweit die benötigten Zugkräfte durch den Einsatz der Umlenkrollen reduziert werden. Zum sanften Abfangen des Busses wurde ein MK eingesetzt. Auch beim Abfangen war ein Zugkraftmessgerät eingesetzt. Dies veranschaulichte genau, welcher ideale Zeitpunkt zur Übergabe von Winde in den Kran gewählt werden sollte, damit ein sanftes Abfangen gewährleistet ist.

Am Nachmittag des zweiten Seminartages ging es darum, einen auf der Seite liegenden Sattelzug wieder aufzustellen. Bei dieser Demonstration wurden erst einmal Gurte am Rahmen des Auflie-

Am letzten Seminartag startete der Praxisteil mit einer weiteren Bergungsvariante. Dabei lag der Sattelzug wieder auf der Seite. In diesem Durchgang wurde vor der eigentlichen Bergung der

Aufliegers. Nun stellten die Winden der AWU den Auflieger auf, bei gleichzeitiger Sicherung mit dem MK, der den Auflieger dann abhing.

Danach zeigte das Bergungsteam in zwei Demonstrationen auf, welche negativen Auswirkungen entstehen, wenn falsche beziehungsweise nicht ausreichende Anschlagpunkte gewählt werden. Zum Abschluss erläuterte der Dipl.-Ing. Johannes Wahle die wichtigen Vorbereitungsmaßnahmen für das Abschleppen, und die Teilnehmer hatten die Gelegenheit, in der Abschlussdiskussion ihr Feedback zum Seminar zu geben. Das Fazit seitens der Teilnehmer lautete einhellig: „Einfach genial, soviel Praxis gekoppelt mit dem Austausch und vielen Tipps.“

KM

Am letzten Seminartag startete der Praxisteil mit einer weiteren Bergungsvariante. Dabei lag der Sattelzug wieder auf der Seite.

gers durchgezogen. Das eine Ende der Gurte wurde am Rahmen befestigt und das andere Ende am MK angeschlagen. Gleichzeitig wurde eine Winde vom AWU an der Achse der Zugmaschine angeschlagen. Der MK richtete nun bei gleichzeitigem Ziehen der Winde an der Zugmaschine den Sattelzug auf. Zum sanften Ablassen waren Catchbags positioniert.

Sattelzug getrennt. Dazu wurde die Sattelplatte geöffnet und die Sattelzugmaschine mit der Winde des AWU noch vorn rausgezogen. Anschließend fügten die Teilnehmer eine Dollyachse in der Seitenlage ein und schlugen die Seilwinden zweier AWU an. Dazu wählten sie drei Anschlagpunkte: Einen an der Dollyachse und zwei an der Hinterachse des



Das in der Theorie erworbene Wissen konnten die Teilnehmer des TABA-Fachseminars in vielfältigen Praxisübungen anwenden.

Foto: Alexander Friedrich