

Az egyik legáltalánosabban alkalmazott rögzítő eszköz a leginkább „spanifer” néven ismert mesterséges szálból készült rögzítőheveder. A rögzítőhevederrel kapcsolatos követelményeket az MSZ EN 12195-2:2001 szabvány tartalmazza. A mesterséges szálakat három különböző anyagból készítik, az anyagra vonatkozóan a hevedercímke színe nyújt eligazítást az alábbiak szerint:

- zöld - nagy szakítószilárdságú, többszálás poliamid (PA),



- kék - nagy szakítószilárdságú, többszálás poliészter (PES),

- barna - nagy szakítószilárdságú, többszálás polipropilén (PP).

Az anyag megnevezését ugyancsak megtalálhatjuk a címkén, tehát amennyiben a fent felsorolt szín nem egyezik az anyagmegnevezéssel, akkor kezdhethetünk gyanakodni a címke eredetiségével kapcsolatban. A címkén a legfontosabbak a szilárdságra, rögzítő képességre vonatkozó előírások. Általában a legfeltűnőbb érték az LC (lashing capacity) karakterekkel jelölt rögzítőképesség. Ez az érték azt mutatja meg, mekkora erőt képes a heveder, károsodás nélkül elviselni. Az LC értéket akkor használjuk, amikor a heveder a rakomány visszatartásáról saját maga gondoskodik, azaz a hevederrel kikötözzük a rakományt. Ebben az esetben a feszítőerő a különböző gyorsulások függvényében változik. Ilyenkor azt kell ellenőrizni, hogy a keletkező erő ne haladja meg az LC értéket. A címkén gyakran két érték szerepel LC-vel jelölve és az egyik érték a másik kétszerese. Ebben az esetben a gyártó megadja azt is, hogy visszahajtva,

duplán használva milyen erőt képes elviselni a rögzítő eszköz. A másik számunkra fontos érték az STF betűvel jelölt névleges feszítőerő vagy csörlőerő. Ez az erő azt mutatja meg, hogy lekötözéses rögzítés esetén a heveder feszítőszerkezetét használva mekkora erő keletkezik a hevederben. Ez az erő jóval kisebb, mint a korábbiakban meghatározott LC érték. Ezzel az értékkel akkor kell számolnunk, ha a hevedert nem kikötözéshez, hanem a rakomány rakfelületre szorításához használjuk. Fontos, hogy az így elért erőt kézi erővel, a hevederre szerelt csörlőszerkezet segítségével tudjuk elérni. Bizonyos hevederek tartalmaznak beépített feszítőerő jelzőket (TFI). Ez esetben egyszerű szemrevételezéssel meg lehető győződni a feszítőerő mértékéről.

Amennyiben nem rendelkezünk beépített feszítőerő mérő berendezéssel, ismét az adattáblához kell fordulnunk annak érdekében, hogy a megfelelő előfeszítést ellenőrizzük. A harmadik feltüntetett erő az SHF szimbólummal jelölt névleges kézierő. Ezzel az erővel szükséges megfeszíteni a rögzítőszerkezetet ahhoz, hogy elérjük a névleges feszítőerőt. Ez az erő a rakomány és a rakfelület közötti összeszorító erőt növeli, így segítve a keletkező súrlódó erőt a rakomány rögzítésében. A névleges kézierő általában 500 N, azaz a címkén feltüntetve 50 daN. Ez megközelítőleg egy 50 kg tömegű személy súlya. Ez azt jelenti, hogy a gépkocsivezetőnek a rögzítéshez igen komoly erőt kell kifejtenie a szükséges feszítőerő eléréséhez.

Az adattáblán a fentieken kívül általában megtaláljuk a vonatkozó szabvány számát, a gyártó megnevezését, a heveder hosszát és a gyártás időpontjára utaló jelzést. Az előzőeken felül megjelenítik az adattáblákon az „emeléshez használni tilos” feliratot is.

Nagyon fontos, hogy a rögzítések során mindig olyan hevedert használjunk, ami megfelelő jelöléssel van ellátva. Sérült, szakadozott kötöző elemet ne használjunk, a sérült hevedereket selejtezzük. Fontos tudnivaló, hogy minden hevederhez, vagy hevederszállítmányhoz a forgalmazó köteles használati és kezelési utasítást mellékelni. Az abban foglaltak betartása ugyancsak fontos eleme a rögzítésnek.

Remélhetőleg a fenti információk segítenek abban, hogy útjainkon egyre kevesebb legyen a rögzítetlen, balesetveszélyes rakomány.