



HÆNGER DU I BREMSEN?

Statistikkerne fra politiets vejsidekontroller og fra de årlige periodiske syn viser, at der er behov for målrettet fokus i hverdagen. Først og fremmest når virksomheden planlægger vedligeholdelsen af vognparken, men også i forbindelse med den daglige ibrugtagningskontrol og efter længere tids stilstand. Antallet af konstaterede bremsefejl på tunge køretøjer synes konstant over en længere årrække – Danske Busvognmænd opfordrer derfor vognmænd og chauffører til at gøre en endnu større indsats for at højne standarden til gavn for trafiksikkerheden.

I dette materiale kommer vi med en række tips og opfordringer omkring den daglige inspektion og vedligehold af dine busser. Vi håber, materialet kan tjene til inspiration eller måske bare en genopfriskning af gode rutiner. Har du spørgsmål, er du naturligvis velkommen til at kontakte Danske Busvognmænd og få en snak om dine udfordringer.

CHAUFFØRENS DAGLIGE RUTINER

Gå en tur omkring bussen, hver gang du holder pause eller hvil, brug dine sanser (lyt, se, føl og lugt).

Selvom hverdagen ofte er travl, er det vigtigt med daglig inspektion af bussen – for eksempel hver morgen inden dagens tur påbegyndes. Gør det også til en god vane at gå en "inspektionsrunde" omkring bussen – hver gang du standser.

SE EFTER RUSTNE BREMSSEKIVER – ELLER ØGET SLAGLÆNGDE (TROMLEBREMSER)

1

For at kontrollere om den enkelte hjulbremse præsterer det, den skal, er en kontrol i et bremserullefelt nødvendig. De fleste busser er forsynet med heldækkende navkapsler, og en visuel kontrol af bremsesekiverne kan være vanskelig – hvis du kan se ind til bremsesekiven, kan det give en god indikation af, hvorvidt bremsen arbejder, som den skal. Rustne bremsesekiver er oftest et tegn på, at bremsen ikke arbejder optimalt, særligt hvis overfladen på en enkelt bremsesekive skiller sig væsentligt ud fra de andre. Brug eventuelt en lommelygte og se gennem fælgenes huller, eller endnu bedre inspicer bussen nedefra, hvis du har adgang til for eksempel en smøregrav, og bussen ikke er forsynet med beskyttelsesplader bag bremsesekiverne.

På tromlebremseser er det ofte fejl på bremsenøglerens selvjustering, der er skyld i manglende bremsepræstation. For at foretage en visuel kontrol af slaglængden skal driftsbremsen være aktiveret. Her er det nødvendigt at kunne komme under bussen, og du skal bruge hjælp fra en kollega til at træde på fodbremsen. Vinklen mellem stempelstang og bremsenøgle må ikke overstige 90 grader – sammenlign vinklen fra hjul til hjul; den skal være ens.

2

STOP MOTOREN, ÅBN VINDUET, TRÆD BREMSEN I BUND OG LYT EFTER UTÆTHEDER

Når bussens parkeringsbremse er aktiveret, er der ikke lufttryk ved den enkelte bremsecylinder. Det er derfor nødvendigt at træde på fodbremsen for at afprøve, om bremsecylindre og slanger er intakte.

BRUG DINE BREMSER DAGLIGT

Dine bremses har brug for motion. En moderne bus er udrustet med en retarder, kraftig motorbremse eller lignende systemer, der hjælper til at mindske sliddet på bussens bremses. Ud over erhvervschaufførens "bløde" kørestil har de senere års fokus på miljørigtig kørsel lært den gode chauffør at køre forudseende, tilpasse hastigheden og bremse mindst muligt. Alt dette gør, at hjulbremsesne sjældent kommer "op i temperatur" med fare for, at de "falder i søvn", at der opstår rustdannelser på bremseskiverne med videre.

3

Har du et kørselsmønster, hvor du sjældent bruger dine bremses "rigtigt", er det en god idé med jævne mellemrum at foretage 2-3 kraftige opbremsninger, for eksempel ved kørsel ned ad bakke på vej ud til ruten eller opsamlingsstedet (med slukket retarder, motorbremse og lignende).

Benyt samtidig lejligheden til at mærke, om bussen trækker til siden eller trækker i rattet, som i givet fald indikerer skævbremssning – søg straks værksted, hvis det er tilfældet!

Pas på ikke at overdrive – er du usikker på, hvor meget du skal bremse for at opnå temperatur i bremsesne, så start med et par forsigtige opbremsninger (når du kører uden passagerer), hold eventuelt ind på en rastepåds og føl efter, om hjulbremsen er blevet lun. Du kan også tage en snak med dit værksted og få tips til, hvordan du afbremses optimalt!

OBS: Inden du afbremses, se efter bagvedkørende og vær sikker på, det ikke er glat!

FØL EFTER, OM ENKELTE HJUL ER SÆRLIGT KOLDE ELLER VARME

Når du bremses, omsættes bevægelsesenergien til varme. Det betyder, at et køretøj med optimal fordeling af bremsekraften vil have nogenlunde samme temperatur på alle hjulbremses efter kraftig opbremsning.

4

Hvis et enkelt hjul er helt koldt eller ekstremt varmt i forhold til de øvrige, er det en tydelig indikation af, at der er fejl på hjulbremsen. Skiller en aksel eller akselgruppe sig ud fra resten, er der ofte tale om en fejl på styresystemet (ALB-ventil eller EBS-indstilling).

Føl efter under din inspektionsrunde, og tal med dit værksted, hvis du observerer store temperaturforskelle.

OBS: Vær opmærksom på, at hjulbremsen kan være meget varm, vær forsigtig og undgå fysisk kontakt med fælgen!

VÆR OPMÆRKSOM, HVIS DEN KARAKTERISTISKE LUGT AF VARME BREMSER HÆNGER OMKRING BUSSEN

5

"Lugter der af bremses", uden at du har bremset ekstraordinært meget, kan det være tegn på, at én eller flere af bremsesne ikke fungerer, som de skal. Vær særligt opmærksom, hvis enkelte hjul udstråler meget varme i forhold til de øvrige.

ANSVARET ER DIT!

Er du i tvivl om, hvorvidt dine bremses er i orden – kontakt straks dit værksted.

VEDLIGEHOOLD OG KØB AF MATERIEL

FØLG SOM MINIMUM KØRETØJSPRODUCENTENS VEDLIGEHOULDSFORSKRIFTER

Som udgangspunkt skal fabrikantens vedligeholdsforskrifter naturligvis følges. Tendensen er imidlertid længere og længere vedligeholdelsesintervaller. Man kan derfor med fordel overveje et ekstra bremseeftersyn mellem de foreskrevne eftersyn, suppleret med en bremsekontrol i et bremserullefelt.

STIL KRAV TIL DIN LEVERANDØR

Hvis du tegner servicekontrakt med din leverandør, når du køber nye busser, så undersøg eventuelt, om du har mulighed for at få foretaget bremseprøve imellem serviceeftersynene – hvis du er usikker på køretøjets bremsepræstation.

VÆR SÆRLIGT OPMÆRKSOM EFTER STILSTAND

Hvis dine busser har været taget ud af drift i en længere periode, for eksempel i forbindelse med ferieperioder eller sæsonudsving, bør du som minimum foretage en række kraftige opbremsninger og udføre en grundig inspektion, før du samler de første passagerer op. Allerbedst bør du få foretaget en bremseprøve, inden bussen sættes i drift. Danske Busvognmænd har lavet en fordelsaftale med Applus, der kan benyttes af medlemmerne.

► Få mere at vide:

Steen Bundgaard
steen@db-dk.dk
T: 7022 7099

Michael Nielsen
mn@db-dk.dk
T: 7022 7099



Vesterbrogade 10 | DK-1620 København V
T: 7022 7099 | F: 7022 1099
db@db-dk.dk | db-dk.dk