



Verladevorschrift

Für Teil- und Komplettladungen der Zapfsäulenbaureihe SK700-2 / Horizon

Gültig für alle Frachtführer die bei der Firma Gilbarco GmbH & Co.KG, Ferdinand-Henze-Str. 9, 33154 Salzkotten Zapfsäulen laden.

Um eine ordnungsgemäße Verladung gewährleisten zu können und das Risiko von Transportschäden zu minimieren, haben wir unsere Verladevorschrift überarbeitet.

Damit unsere Produkte ihr Ziel unbeschädigt und zur vollsten Kunden Zufriedenheit erreichen, setzen wir unsere Qualitätsansprüche an die Transportsicherheit auf ein ebenso hohes Qualitätsniveau wie in unserer Produktion und unserem Kundenservice.

Aus diesem Grund setzen wir voraus, dass alle Abholungen ab unseren Produktionsstätten nur durch geeignete Fahrzeuge getätigt werden, die auch unseren Qualitätsstandard erfüllen.

Nur so kann ein sicherer Transport gewährleistet werden:

Fahrzeuge und Fahrzeugaufbauten müssen folgende Anforderungen erfüllen:

- Das Fahrzeug bzw. die Fahrzeugaufbauten erfüllen die Europäische **Norm DIN EN 12642 Code XL**.
- Der Fahrzeugaufbau verfügt über einen umlaufenden Lochrahmen zur flexiblen Anordnung der Spanngurte.



Siehe Foto:

- Es werden keine Kofferverfahrzeuge beladen! Da eine ordentliche Fixierung der Zapfsäulen gegen Beschleunigungskräfte nicht gewährleistet werden kann.

- Die Beladung erfolgt nur von der Längsseite des Fahrzeuges.

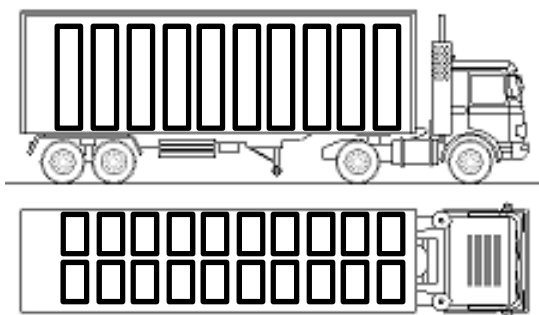
Fahrzeuge die nicht diese Anforderungen erfüllen, werden nicht beladen!

Achtung: Der Auftraggeber des Transportes muss sicherstellen, dass der beauftragte Spediteur diese Anforderungen erfüllen kann.

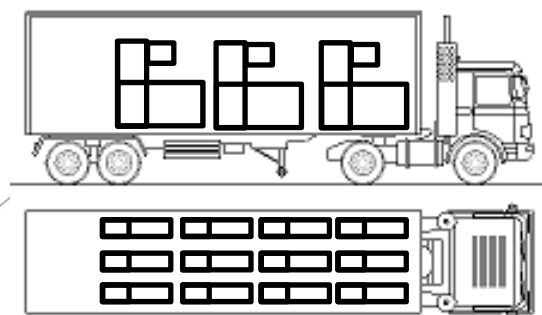
Verladeform

Bei der Verladung der Zapfsäulen ist diese Anordnung und Verladerichtung einzuhalten. Dieses muss auch in der Einteilung und Anforderung der benötigten Fahrzeuge bei der Beauftragung des Spediteurs berücksichtigt werden. Die folgenden Zeichnungen dienen nur der Darstellung der Verladerichtung und sind weder Maßstabsgetreu noch stellen Sie die mögliche Anzahl der Zapfsäulen auf einem LKW dar.

Horizon



SK700-2



Horizon Paletten werden bei der Verladung in 2er Reihen quer zur Fahrtrichtung gestellt!

SK700-2 Paletten werden bei der Verladung in 3er Reihen längs zur Fahrtrichtung gestellt!

Grundsätzlich gilt für SK700-2 Zapfsäulen - Eine Querverladung ist nur in der letzten Reihe mit max. 2 Zapfsäulen zulässig!

SK700-2 - Zapfsäulen



Die Ladungssicherung erfolgt über die Paletten. Der Gurt wird über das überstehende Ende (heckseitig) der drei Paletten gespannt. Zur Druckverteilung wird vom Verladeteam ein Füllstück auf der mittleren Palette fixiert.

Achtung: Bei geplanter Nutzung einer Fähre, empfehlen wir einen zusätzlichen Gurt über das überstehende Ende (frontseitig) zu spannen.

Bei zwei oder nur einer Palette in der letzten Verladereihe, wird kein Füllstück benötigt.

Horizon – Zapfsäulen



Die Ladungssicherung erfolgt über die Paletten. Der Gurt wird über die überstehenden Enden (front- und heckseitig) der Paletten gespannt. Je Reihe mit zwei Paletten, werden 2 Spanngurte benötigt.

Mitzubringende Ladungssicherungsmaterialien:

- Spanngurte (1 Gurt = 3 Paletten SK700-2)
(2 Gurte = 2 Paletten Horizon)



Spanngurtqualität Polyesterzurrurgurt gemäß DIN EN 12195-2 LC 2.500 daN

- Rutschmatten (4 Stk. je Palette)



Die verwendeten Antirutschmatten müssen mindestens einen Reibwert von $\mu = 0,6$ aufweisen und der Ladeboden muss besenrein sein.

Die Antirutschmatten müssen jeweils quer zur Fahrtrichtung unter die Ladeeinheiten gelegt werden. Pro Ladeeinheitenreihe sind mindestens 2 Streifen Antirutschmatten einzusetzen. Diese sollten über die gesamte Breite der Ladeeinheitenreihe aus einem Stück bestehen. Es können aber auch kleinere Antirutschmatten verwendet werden. Geringe Aufstandsflächen zwischen dem Ladeboden und der Ladeeinheit sind zu vernachlässigen.

Ohne die oben aufgeführten Materialien ist eine Verladung seitens Gilbarco nicht möglich!

Verfügt ein Fahrzeug nicht über die vorgegebenen Ladungssicherungsmaterialien, kann der Fahrer bei unserem Hausspediteur das benötigte Material kaufen. Achtung nur Barverkauf!

Preise:

Antirutschmatten per Stück
Spanngurte per Stück

1,31 €
13,38 €

Bitte weisen Sie den eingesetzten Frachtführer auf diese Umstände hin!

Gilbarco wird basierend auf den o.g. Verladevorschriften ein Zertifikat mitliefern, welches die einwandfreie Verladung für einen sicheren und qualitativ hochwertigen Transport bescheinigt.

Loading regulation

For partial and complete loads of the dispensing pump series SK700-2 / Horizon

Applicable to all freight carriers who load dispensing pumps at the company Gilbarco GmbH & Co.KG, Ferdinand-Henze-Str. 9, 33154 Salzkotten, Germany.

We have revised our loading regulation in order to be able to guarantee proper loading and minimize the risk of damage in transit.

To make sure that our products reach their destination undamaged and to the complete satisfaction of the customer, we set our quality requirements regarding transport safety on just as high a quality level as the requirements we place on our production and our customer service.

For that reason, we presume that all collections as of our production plants will be carried out only by suitable vehicles which also fulfil our quality standard.

That is the only way to guarantee a safe transport:

Vehicles and vehicle superstructures must fulfil the following requirements:

- The vehicle, or vehicle superstructures, fulfils the European **Standard DIN EN 12642 Code XL**.
- The vehicle superstructure has a circumferential perforated frame for the flexible arrangement of the lashing straps.



See photo:

- There will be no loading of box vehicles! It is not possible to guarantee that the dispensing pumps can be properly fastened to withstand acceleration forces.
- Loading shall only take place on the longitudinal side of the vehicle.

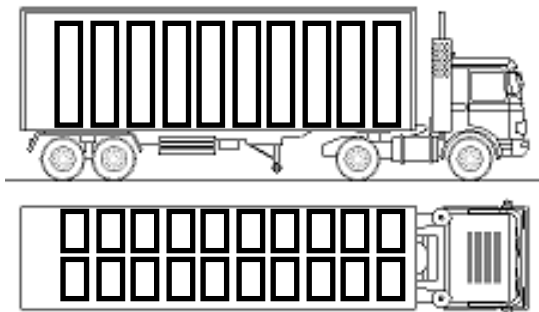
Vehicles which do not fulfil these requirements will not be loaded!

Caution: The client of the transport must ensure that the commissioned forwarding agent fulfils these requirements.

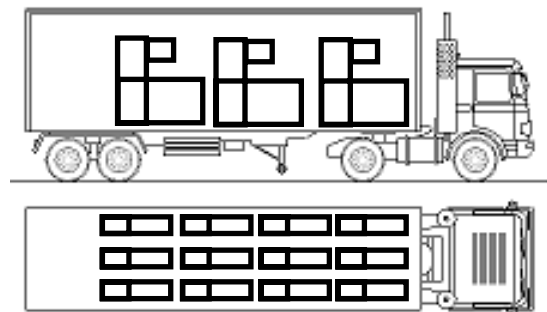
Loading form

Comply with this directive and the loading direction when loading the dispensing pumps. This must be taken into consideration in the planning and requesting of the necessary vehicles when commissioning the forwarding agent. The following drawings only serve to represent the loading direction and are neither true to scale, nor do they represent the possible number of dispensing pumps on a lorry.

Horizon



SK700-2



Horizon pallets are loaded in two rows transversely to the direction of travel!

SK700-2 pallets are loaded in three rows longitudinally to the direction of travel!

Generally applicable to SK700-2 dispensing pumps: one transverse load with no more than 2 dispensing pumps is permitted only in the last row!

SK700-2 dispensing pumps



The cargo is secured using the pallets. The strap is tightened across the protruding end (rear) of the three pallets. To distribute the pressure, the loading team fastens a filling piece on the central pallet.

Attention: If a transfer via ferry is planned, we suggest the additional fixing with one strap on the front side of each row.

A filling piece is not required for two or only one pallet in the last loading row.

Horizon dispensing pumps



The cargo is secured using the pallets. The strap is tightened across the protruding ends (front and rear sides) of the pallets. Each row with two pallets requires 2 lashing straps.

Loading securing materials to be brought along:

- Lashing straps (1 strap = 3 pallets SK700-2)
(2 straps = 2 pallets Horizon)



Lashing strap quality polyester load securing strap in accordance with DIN EN 12195-2 LC 2.500 daN

- Anti-slip mats (4 each per pallet)



The utilised anti-slip mats must exhibit a minimum friction coefficient of $\mu = 0.6$ and the loading floor must be well-swept.

Each of the anti-slip mats must be placed transversely to the direction of travel underneath the loading units. At least 2 anti-slip mat strips must be used for every loading unit row. These should consist of one element across the entire width of the loading unit row. However, it is possible to use smaller anti-slip mats. Minor contact areas between the loading floor and the loading unit are to be ignored.

Loading on behalf of Gilbarco is not possible without the materials listed above!

If the vehicle does not have the specified load securing materials, the driver may purchase the required material from our regular forwarding agent. Attention: cash sale only!

Prices:

Anti-slip mats per piece	€1.31
Lashing straps per piece	€13.38

Please point out these conditions to the deployed freight carrier!

Based on the above-mentioned loading regulations, Gilbarco will supply a certificate which proves the proper loading for a safe transport of high quality.

Directive de transbordement

Pour le chargement partiel ou complet des pompes à carburant de la série SK700-2 / Horizon

Concerne tous les transporteurs qui charge des pompes à carburant chez la société Gilbarco GmbH & Co.KG, Ferdinand-Henze-Str. 9, 33154 Salzkotten.

Pour pouvoir garantir un transbordement correct et minimiser le risque de dommages dus au transport, nous avons revu notre directive de transbordement.

Pour que nos produits arrivent sans dommages et à l'entière satisfaction du client à destination, nous plaçons nos exigences en matière de sécurité du transport au même niveau de qualité élevé que notre production et notre service après-vente.

Pour cette raison, nous tenons à ce que tous les enlèvements à partir de nos sites de production ne soient effectués que par des véhicules appropriés, satisfaisant à nos standards de qualité.

Ce n'est qu'ainsi qu'un transport sûr peut être garanti.

Les véhicules et carrosseries doivent satisfaire les exigences suivantes :

- Le véhicule et/ou la carrosserie doivent être conformes à la **norme européenne DIN EN 12642 Code XL**.
- La carrosserie est équipée d'un cadre perforé sur le pourtour pour un placement flexible des sangles.



Cf. Photo :

- Les fourgons ne sont pas chargés ! Un blocage des pompes à carburant contre les forces d'accélération ne peut en effet pas être garantie.
- Ne charger le véhicule que du côté longitudinal.

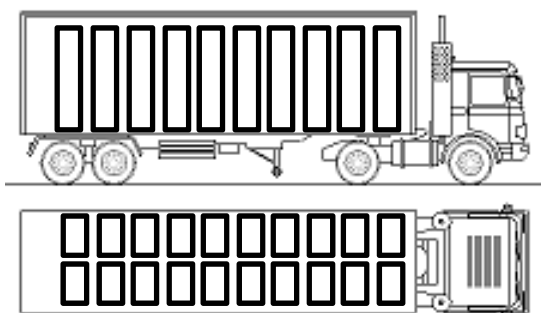
Les véhicules qui ne satisfont pas à ces exigences ne sont pas chargés !

Attention : Le commanditaire du transport doit s'assurer que le transporteur mandaté peut satisfaire à ces exigences.

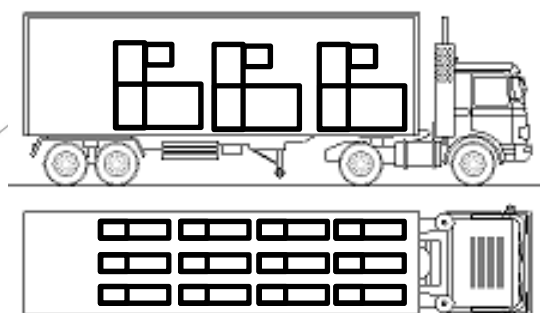
Forme de transbordement

Au transbordement des pompes à carburant, cette disposition et le sens de transbordement doivent être observés. Ceci doit également être pris en compte pour l'affectation et l'équipement requis des véhicules nécessaires lors de l'engagement du transporteur. Les schémas ci-dessous ne servent qu'à l'illustration du sens de transbordement et ne sont ni à l'échelle, ni représentatifs du nombre de pompes à carburant possibles sur un camion.

Horizon



SK700-2



Pour le chargement, les palettes Horizon sont placées par rangées de deux, transversalement au sens de déplacement du véhicule !

Pour le chargement, les palettes SK700-2 sont placées par rangées de trois, dans le sens de déplacement du véhicule !

Règle systématique pour les pompes à carburant SK700-2 - un chargement transversal n'est autorisé que dans la dernière rangée avec au maximum 2 pompes à carburant !

Pompes à carburant SK700-2



L'arrimage de la cargaison se fait via les palettes. La sangle est tendue sur l'extrémité en saillie (côté arrière) des trois palettes. Pour équilibrer la pression, l'équipe de transbordement fixe un élément de calage sur la palette centrale.

Attention : Quant l'utilisation d'un ferry est prévu, nous recommandons de tendre une sangle supplémentaire sur l'extrémité en saillie (côté avant).

Un élément de calage est inutile quand il y a deux ou seulement une palette dans la dernière rangée.

Pompes à carburant Horizon



L'arrimage de la cargaison se fait via les palettes. La sangle est tendue sur les extrémités en saillie (côtés avant et arrière) des palettes. 2 sangles sont requises par rangée de deux palettes.

Matériel d'arrimage de cargaison à prévoir :

- Sangles (1 sangle = 3 palettes SK700-2)
(2 sangles = 2 palettes Horizon)



Qualité de sangle, sangle d'arrimage en polyester conformément à la norme DIN EN 12195-2 LC 2.500 daN

- Tapis antidérapants (4 x par palette)



Les tapis antidérapants utilisés doivent avoir un coefficient de frottement minimum de $\mu = 0,6$ et le sol doit avoir été balayé.

Les tapis antidérapants doivent être respectivement posés transversalement au sens de déplacement du véhicule, sous les unités de chargement. Au moins 2 bandes de tapis antidérapants par unité de chargement doivent être prévues. Ils doivent être

d'une pièce sur toute la largeur de la rangée d'unités de chargement Il est cependant possible d'utiliser de plus petits tapis antidérapants. Les surfaces de contact minimales entre la plate-forme de chargement et l'unité de chargement peuvent être ignorées.

Sans les matériels mentionnés ci-dessus, un transport par Gilbarco n'est pas possible !

Si un véhicule ne dispose pas des matériels d'arrimage de cargaison prescrits, le conducteur peut se les procurer auprès de notre expéditeur interne. Attention, vente au compte uniquement !

Prix :

Tapis antidérapants à l'unité	1,31 €
Sangles à l'unité	13,38 €

Veillez informer le transporteur respectif de ces mesures !

Sur la base des consignes de transbordement susmentionnées, Gilbarco délivre un certificat qui atteste du chargement optimal pour un transport sûr et de haute qualité.



Norme di carico

Per carichi parziali e completi della serie di colonnine di rifornimento SK700-2 / Horizon

Valide per tutti gli autotrasportatori che presso la ditta Gilbarco GmbH & Co.KG, Ferdinand-Henze-Str. 9, 33154 Salzkotten caricano colonnine di rifornimento.

Per garantire un carico a regola d'arte e ridurre il rischio di danni dovuti al trasporto, abbiamo rielaborato le nostre norme sul carico.

Affinché i nostri prodotti raggiungano la loro destinazione senza alcun danno e nella piena soddisfazione dei clienti, i requisiti di qualità richiesti al trasporto sono dello stesso livello di quelli posti alla nostra produzione ed al nostro servizio clienti.

Per questo motivo presupponiamo che tutti i ritiri dai nostri centri di produzione vengano eseguiti solo da veicoli adatti che soddisfino i nostri standard qualitativi.

Solo in questo modo è possibile garantire un trasporto in tutta sicurezza:

I veicoli ed i rimorchi devono soddisfare i seguenti requisiti:

- Il veicolo e/o i rimorchi devono essere conformi alla normativa europea **DIN EN 12642 Code XL**.
- Il rimorchio deve disporre di un telaio di base forato per un aggancio flessibile delle cinghie di serraggio.



Vedi foto:

- Non sono ammessi al carico i cassonati! Questo perché in questi casi non è possibile garantire un fissaggio a regola d'arte delle colonnine di rifornimento contro le forze di accelerazione.

- Il caricamento avviene solo dal lato longitudinale del veicolo.

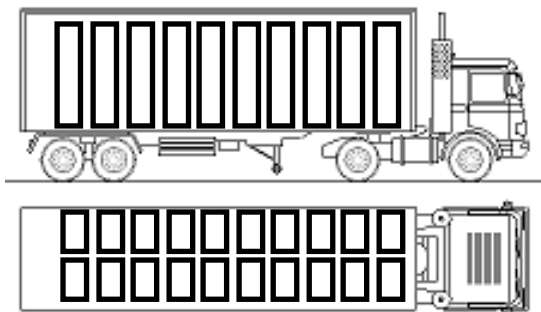
I veicoli che non corrispondono a questi requisiti, non vengono caricati!

Attenzione: Il committente del trasporto deve accertarsi che lo spedizioniere incaricato possa soddisfare questi requisiti.

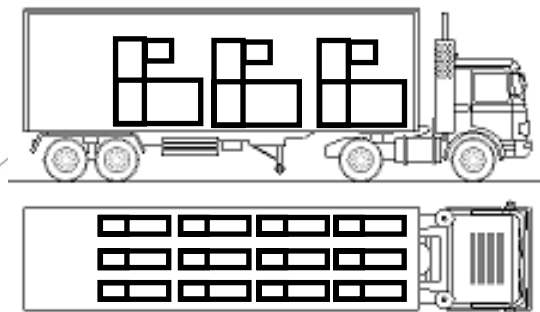
Forma di carico

Per il carico delle colonnine di rifornimento è necessario rispettare questa disposizione e direzione di carico. Tale circostanza deve essere considerata nella suddivisione e richiesta dei veicoli necessari al momento dell'incarico dello spedizioniere. I seguenti disegni servono solo come illustrazione della direzione di carico e non sono riportati con una precisione in scala, ne rappresentano il numero possibile di colonnine da poter caricare su un camion.

Horizon



SK700-2



I pallet Horizon durante le operazioni di carico vengono posizionati in 2 file trasversalmente dalla direzione di marcia!

I pallet SK700-2 durante le operazioni di carico vengono posizionati 3 file longitudinalmente rispetto alla direzione di marcia!

Norme di base valide per colonnine di rifornimento SK700-2 – Un carico trasversale è consentito solo nell'ultima fila con max. 2 colonnine di rifornimento!

Colonnine di rifornimento SK700-2



La protezione del carico avviene con l'uso di pallet. La cinghia viene tesa sull'estremità sporgente (lato angolo) dei tre pallet. Per la distribuzione della pressione, il team addetto al carico fissa sul pallet centrale un elemento di riempimento.

Attenzione: Nel caso in cui sia previsto un trasporto anche via mare, consigliamo di tendere un'ulteriore cinghia da disporre sull'estremità sporgente (lato frontale).

Nel caso di due o un solo pallet nell'ultima fila di carico non è necessario alcun elemento di riempimento.

Colonnine di rifornimento Horizon



La protezione del carico avviene con l'uso di pallet. La cinghia viene tesa sulle estremità sporgenti (lato frontale ed angolare) dei pallet. Per ogni fila con due pallet sono necessarie 2 cinghie di serraggio.

Materiali di protezione del carico che devono essere presenti:

- Cinghie di serraggio (1 cinghia = 3 pallet SK700-2)
(2 cinghie = 2 pallet Horizon)



Qualità della cinghia di serraggio in poliestere secondo DIN EN 12195-2 LC 2.500 daN

- Basi antiscivolo (4 pz. per pallet)



Le basi antiscivolo utilizzate devono avere un coefficiente di attrito di almeno $\mu = 0,6$ ed il fondo del carico deve essere pulito.

Le basi antiscivolo devono essere posate in senso trasversale rispetto alla direzione di marcia sotto le unità di carico. Per ogni fila di unità di carico è necessario impiegare almeno 2 fasce di basi antiscivolo. Questi per tutta la larghezza della fila di carico devono essere composti da un pezzo. Possono tuttavia essere usate anche

delle basi antiscivolo più piccole. Differenze minime tra il fondo di carico e l'unità di carico possono essere trascurati.

Senza i materiali riportati sopra, non è possibile effettuare alcun carico da parte di Gilbarco!

Nel caso in cui un veicolo non disponga dei materiali prescritti per la protezione del carico, l'autista ha la possibilità di acquistare il materiale necessario presso il nostro spedizioniere domestico. Vendita solo in contanti!

Prezzo:

Basi antiscivolo al pezzo	1,31 €
Cinghie di serraggio al pezzo	13,38 €

Si prega di informare l'autotrasportatore impiegato di questa circostanza!

Gilbarco sulla base delle norme di carico descritte sopra fornirà un certificato il quale certifica il carico a regola d'arte per un trasporto sicuro e di elevata qualità.



Instrukcja załadunku

dotycząca załadunku części i kompletnych dystrybutorów paliwa serii SK700-2 / Horizon

Obowiązuje wszystkich przewoźników, którzy dokonują załadunku dystrybutorów paliwa w firmie Gilbarco GmbH & Co.KG, Ferdinand-Henze-Str. 9, 33154 Salzkotten.

Aby zapewnić prawidłowy załadunek i zminimalizować ryzyko szkód transportowych, na nowo opracowaliśmy naszą instrukcję załadunku.

Aby produkty docierały do celu bez uszkodzeń, a klienci byli całkowicie zadowoleni, stawiamy równie wysokie wymagania jakościowe bezpieczeństwu transportu, co naszej produkcji i obsłudze klienta.

Z tego powodu wymagamy, aby wszystkie odbiory z naszych zakładów produkcyjnych przeprowadzane były odpowiednimi pojazdami, spełniającymi nasze standardy jakościowe.

Tylko w ten sposób można zagwarantować bezpieczny transport:

Pojazdy i naczepy muszą spełniać następujące wymagania:

- Pojazd lub naczepa spełnia europejską **normę DIN EN 12642 kod XL**.
- Naczepa na całej długości posiada ramę z otworami do zmiennego mocowania pasów mocujących.



Patrz zdjęcie:

- Nie będą załadowywane pojazdy z nadwoziem furgonowym! Ponieważ nie można zapewnić w nich prawidłowego zabezpieczenia ładunku przed siłami przyspieszenia.
- Załadunek odbywa się wyłącznie z dłuższego boku pojazdu.

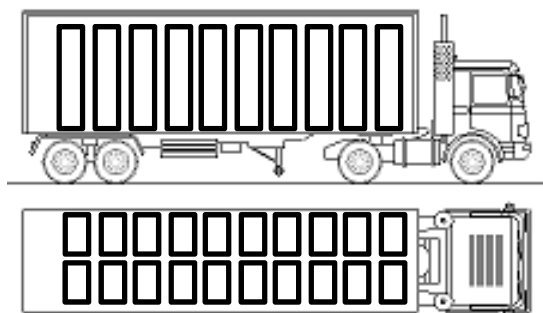
Pojazdów, które nie spełniają tych wymagań, nie wolno załadowywać!

Uwaga: Zleceniodawca transportu musi się upewnić, że otrzymujący zlecenie spedytor spełnia te wymagania.

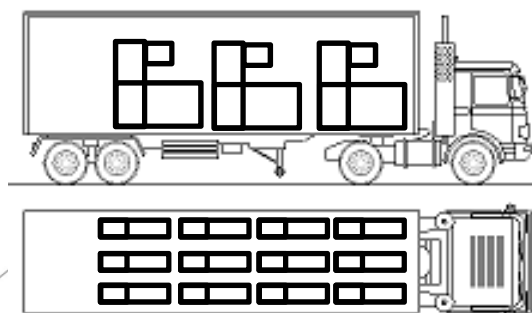
Sposób załadunku

Przy załadunku dystrybutorów paliwa przestrzegać opisanego rozmieszczenia i kierunku załadunku. Należy uwzględnić to także przy przydzielaniu i zamawianiu wymaganych pojazdów w trakcie udzielania zlecenia spedytorowi. Poniższe rysunki służą jedynie do prezentacji sposobu załadunku i nie stanowią dokładnego odwzorowania w skali ani nie przedstawiają ewentualnej liczby dystrybutorów mieszczących się na samochodzie.

Horizon



SK700-2



Palety z dystrybutorami Horizon ustawia się podczas załadunku w 2 rzędach poprzecznie do kierunku jazdy!

Palety z dystrybutorami SK700-2 ustawia się podczas załadunku w 3 rzędach wzdłuż kierunku jazdy!

Dla dystrybutorów paliwa SK700-2 bezwzględnie obowiązuje następująca zasada: załadunek w pozycji poprzecznej dopuszcza się tylko w ostatnim rzędzie składającym się z maks. 2 dystrybutorów!

Dystrybutory SK700-2



Do zabezpieczenia ładunku wykorzystuje się palety. Pas należy zapiąć na wystającym końcu (z tyłu) trzech palet. W celu odpowiedniego rozłożenia naprężenia zespół załadowujący na środkowej palecie powinien zamontować przekładkę.

Uwaga: w razie planowanego przewozu promem zalecamy zapięcie dodatkowego pasa na wystającym końcu (z przodu).

W przypadku dwóch albo jednej palety w ostatnim rzędzie nie wymaga się przekładki.

Dystrybutory paliwa Horizon



Do zabezpieczenia ładunku wykorzystuje się palety. Pas należy zapiąć na wystających końcach (z przodu i z tyłu) palet. Na każdy rząd z dwoma paletami potrzebne są 2 pasy mocujące.

Materiały do zabezpieczenia ładunku, w które należy się zaopatrzyć:

- Pasy mocujące (1 pas = 3 palety SK700-2)
(2 pasy = 2 palety Horizon)



Jakość pasa mocującego: poliestrowy pas mocujący zgodny z DIN EN 12195-2 LC 2500 daN

- Maty antypoślizgowe (4 sztuki na paletę)



Współczynnik tarcia stosowanych mat antypoślizgowych musi wynosić co najmniej $\mu = 0,6$, a podłoże musi być zamiecione.

Maty antypoślizgowe muszą być ułożone zawsze poprzecznie do kierunku jazdy pod jednostkami ładunkowymi. Na rząd jednostek ładunkowych należy zastosować co najmniej 2 pasy mat antypoślizgowych. Powinny one składać się z jednego kawałka na całą szerokość rzędu jednostek ładunkowych. Można zastosować jednak także mniejsze maty antypoślizgowe. Małe powierzchnie styku podłoża i jednostki ładunkowej można zignorować.

Bez wyżej wymienionych materiałów firma Gilbarco nie zezwala na załadunek!

Jeśli pojazd nie jest wyposażony w wymienione materiały zabezpieczające ładunek, kierowca może zakupić je u naszego spedytora firmowego. Uwaga: płatność tylko gotówką!

Ceny:

Mata antypoślizgowa / sztuka
Pas mocujący / sztuka

1,31 €
13,38 €

Należy zwrócić przewoźnikowi uwagę na te warunki!

Na podstawie wyżej wymienionej instrukcji załadunku firma Gilbarco dostarczy certyfikat poświadczający prawidłowy załadunek, który zapewnia bezpieczny i jakościowo dobry transport.



Gilbarco GmbH & Co. KG
Ferdinand-Henze-Straße 9
D – 33154 Salzkotten

(Зальцкоттен)

Тел. +49 (0) 5258 / 13-0

Факс +49 (0) 5258 / 13-130

www.gilbarco.com • www.veeder.com

Инструкция по погрузке

Для частичной и комплектной погрузки топливораздаточных колонок конструктивной серии SK700-2 / Horizon

Действует для всех перевозчиков, выполняющих погрузку и отправку топливораздаточных колонок на фирме Gilbarco GmbH & Co.KG, Ferdinand-Henze-Str. 9, 33154 Salzkotten.

Для обеспечения правильной погрузки изделий и сведения к минимуму риска повреждений при транспортировке, мы переработали нашу инструкцию по погрузке.

Чтобы наши изделия доставлялись к месту назначения без каких-либо повреждений и клиент был полностью удовлетворен, мы предъявляем такие же высокие требования к надежности и безопасности транспортировки, как и к уровню качества нашей продукции и обслуживания клиентов.

В связи с этим нами предусмотрено, что любая погрузка и отправка, начиная с наших производственных цехов, осуществляется только с использованием надлежащих транспортных средств, которые также соответствуют нашему стандарту качества.

Надежную и безопасную транспортировку можно гарантировать только при соблюдении некоторых условий:

Транспортные средства и установленные на них кузова или платформы должны соответствовать следующим требованиям:

- Транспортное средство и, соответственно, установленные на нем кузов или платформа должны соответствовать Европейскому **стандарту DIN EN 12642, код XL**.
- Кузов транспортного средства должен иметь выполненную по периметру раму с отверстиями для гибкого расположения ремней для крепления груза.



См. фото:

- Производить погрузку в автомобили-фургоны не допускается, поскольку в этом случае надлежащая фиксация топливораздаточных колонок для сопротивления ускоряющим силам (инерционным усилиям) не может быть обеспечена!
- Погрузка производится только с продольной боковой стороны транспортного средства.

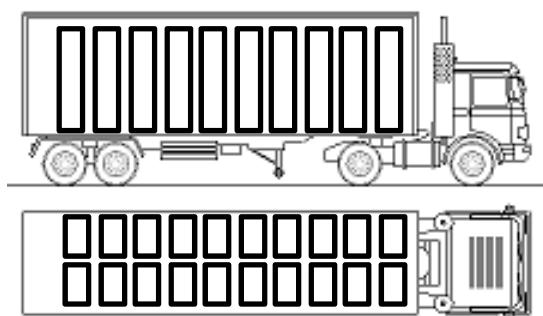
Погрузка на транспортные средства, которые не соответствуют указанным требованиям, не производится!

Внимание: Заказчик транспортировки должен гарантировать, что экспедитор, которому выдается заказ, способен выполнить эти требования.

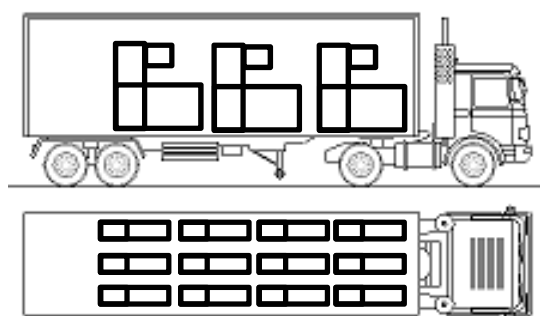
Тип погрузки

При погрузке топливораздаточных колонок необходимо соблюдать указанное расположение и направление груза. Это следует также учитывать при определении типа и заказе необходимых транспортных средств при выдаче поручения экспедитору. Следующие ниже чертежи служат только для представления направления погрузки и не соответствуют ни реальному масштабу, ни возможному количеству топливораздаточных установок на одном грузовике.

Horizon



SK700-2



Поддоны для колонок Horizon при погрузке устанавливаются в два ряда перпендикулярно направлению движения транспорта!

Поддоны для колонок SK700-2 при погрузке устанавливаются в три ряда и ориентированы по направлению движения транспорта!

Для топливораздаточных колонок SK700-2 действует следующий принцип: одна установка при погрузке в направлении, перпендикулярном движению, допускается только в последнем ряду, и при этом должно быть установлено не более 2-х топливораздаточных колонок!

Топливораздаточные колонки SK700-2



Закрепление груза производится через поддоны. Натяжной ремень крепится за выступающий конец (с задней стороны) трех поддонов. Для оптимального распределения давления бригада, занятая погрузкой, фиксирует вставку на среднем поддоне.

Внимание: Если планируется использовать паром, мы рекомендуем применить дополнительный ремень, который крепится за выступающий конец (с передней стороны).

При загрузке в последний ряд не более двух поддонов использование вставки не требуется.

Топливораздаточные колонки Horizon



Крепление груза производится через поддоны. Натяжной ремень крепится за выступающие концы (с передней и задней стороны) поддонов. На каждый ряд с двумя поддонами необходимы 2 ремня для крепления груза.

Материалы для крепления груза, которые должны быть в наличии

- Натяжные ремни для крепления груза
(1 ремень = 3 поддона с топливораздаточными колонками SK700-2)
(2 ремня = 2 поддона с топливораздаточными колонками Horizon)



Качество натяжного ремня для крепления груза: ремень для крепления из полиэфирного волокна согласно DIN EN 12195-2 LC 2.500 даН

- Противоскользящие маты (4 шт. на каждый поддон)



Применяемые противоскользящие маты должны иметь коэффициент трения не менее $\mu = 0,6$, а пол для установки груза должен быть чисто подметен. Противоскользящие маты должны быть уложены под грузовые единицы в направлении, перпендикулярном направлению движения транспортного средства. На каждый ряд грузовых единиц необходимо использовать не менее 2х полос противоскользящих матов. Это должен быть цельный кусок по всей ширине ряда грузовых единиц. Однако возможно также использование матов меньших размеров. Небольшими площадями соприкосновения между полом и грузовой единицей можно пренебречь..

При отсутствии указанных выше материалов погрузка со стороны фирмы Gilbarco не представляется возможной!

Если транспортное средство не имеет требуемых материалов для крепления груза, водитель может приобрести необходимые предметы у экспедитора нашей фирмы.
Внимание: продажа производится только за наличный расчет!

Цены:

Противоскользящие маты, за 1 штуку	1,31 €
Натяжные ремни для крепления груза, за 1 штуку	13,38 €

Просьба обратить внимание выбранного Вами перевозчика на эти обстоятельства!

Основываясь на вышеуказанных инструкциях по погрузке, фирма Gilbarco вместе с изделием поставляет сертификат, который свидетельствует о правильно произведенной погрузке для безопасной и качественной транспортировки.



Yükleme talimatnamesi

SK700-2 / Horizon serisi akaryakıt pompalarının komple ve kısmi yüklemeleri

Gilbarco GmbH & Co.KG, Ferdinand-Henze-Str. 9, 33154 Salzkotten firmasında akaryakıt pompalarının yüklemesini yapan nakliyeciler için geçerlidir.

Usulüne uygun bir yüklemenin yapılmasını sağlamak için ve nakliye hasarı riskini en aza indirmek amacı ile yükleme talimatnamesini yeniden elden geçirdik.

Ürünlerimizin hasarsız ve müşterilerimizin memnuniyetini sağlayacak biçimde hedefine ulaşmasını sağlamak amacı ile nakliye güvenliğine yönelik kalite taleplerimizi aynen üretim ve müşteri hizmetlerimiz gibi en üst düzey kalite seviyesine taşıyoruz.

Bu nedenle üretim tesislerimizden mal alımının bizim kalite standartlarına cevap veren uygun araçlarla yapılmasını önkoşul olarak talep ediyoruz.

Ancak bu sayede güvenli bir nakliye sağlanabilir:

Araç ve araç üst yapıları aşağıdaki taleplere yanıt vermelidir:

- Araç ve araç üst yapılarının **DIN EN 12642 Code XL** Avrupa Normuna uygun olmalıdır.
- Araç üst yapısı germe halatlarının esnek biçimde dağılımını sağlayan ve aracın etrafını çeviren, delikli bir çerçeveye sahip olmalıdır.



Fotoğrafa bakınız:

- Kapalı kasalı kamyonlara yükleme yapılmaz. Çünkü burada akaryakıt pompalarının ivmelenme gücüne karşı düzenli biçimde sabitlenmesi sağlanamaz.
- Yüklemenin sadece aracın uzun yan tarafından yapılması gerekir.

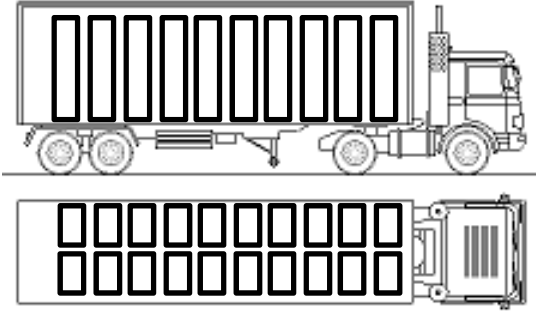
Bu taleplere yanıt vermeyen araçlara yükleme yapılmaz.

Dikkat: Nakliye işinin siparişini veren taraf görevlendirdiği nakliyecinin bu talepleri yerine getirdiğini güvence altına almalıdır.

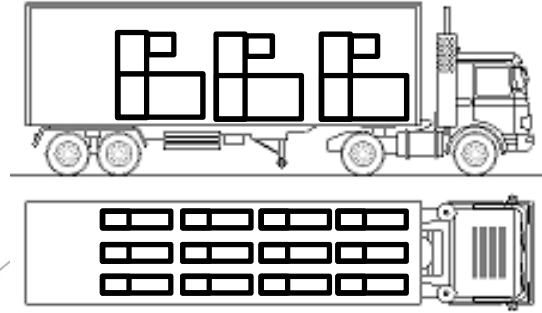
Yükleme biçimi

Akaryakıt pompalarının yüklemeinde bu talimatname ve yükleme yönüne dikkat edilmelidir. Bu durum nakliyeciyi görevlendirilirken gerekli araç tahsisinde ve ihtiyaç duyulan aracın belirlenmesinde dikkate alınmalıdır. Aşağıdaki çizimler sadece yükleme yönünün sunumuna hizmet eder ve ölçükleri doğru değildir, ayrıca kesinlikle bir kamyon üzerindeki akaryakıt pompalarının olası sayısını göstermez.

Horizon



SK700-2



Horizon paletleri yükleme sırasında ikili seriler halinde araç sürüş yönüne göre çapraz olarak yerleştirilir.

SK700-2 paletleri yükleme sırasında üçlü seriler halinde aracın sürüş yönüne göre uzunlamasına olarak yerleştirilir.

Esas itibarı ile SK700-2 akaryakıt pompaları için şu prensip geçerlidir - çapraz yüklemeye sadece son sırada en fazla 2 akaryakıt pompası ile izin verilir.

SK700-2 - Akaryakıt pompaları



Yükleme güvenliği paletler üzerinden sağlanır. Kemer uç paletin üzerinden geçirilerek artan uç kısımdan (arka taraf) gerilir. Basınç dağılımı amacı ile yükleme ekibi tarafından orta palete bir dolgu parçası sabitlenir.

Dikkat: Feribot kullanılması planlanmış ise artan uç kısmın üzerinden (ön taraf) ekstra bir kemer gerilmesini öneririz.

En son yükleme sırasında iki veya tek bir palet bulunması durumunda dolgu parçasına ihtiyaç duyulmaz.

Horizon – Akaryakıt pompaları



Yükleme güvenliği paletler üzerinden sağlanır. Kemer, paletlerin artan uçlarından (ön ve arka taraf) gerilir. İki paletli her bir sıra için 2 germe halatına ihtiyaç duyulur.

Yanınızda getirmeniz gereken yükleme güvenlik malzemeleri:

- Germe kemerleri (1 kemer = 3 palet SK700-2)
(2 kemer = 2 palet Horizon)



DIN EN 12195-2 LC uyarınca germe kemeri kalitesi, polyester germe halatı 2.500 daN

- Kaymayı önleyici paspaslar (palet başına 4 adet)



Kullanılan, kaymayı önleyici paspasların sürtünme değeri = 0,6 olmalı ve yükleme zemini süpürülmüş olmalıdır.

Kaymayı önleyici paspaslar yükleme yönüne çapraz biçimde yük parçalarının altına yerleştirilmelidir. Her yük sırası başına en az 2 şerit kaymayı önleyici paspas yerleştirilmelidir. Bunlar yük sırasının tüm genişliği boyunca tek bir parçadan oluşmalıdır. Ancak istenirse daha küçük kaymayı önleyici paspaslar kullanılabilir. Yüklemeye zemini ile yük birimi arasındaki küçük yerleştirme alanları olabilir.

Yukarıda belirtilen malzemeler olmadan Gilbarco tarafında yüklemeye yapılması mümkün değildir.

Herhangi bir aracın yukarıda belirtilen yüklemeye emniyeti malzemelerine sahip olmaması durumunda, sürücü firmamızın devamlı çalıştığı nakliyeciden ihtiyaç duyulan malzemeyi satın alabilir. Sadece nakit karşılığı satış yapılır.

Fiyatlar:

Kaymayı önleyici paspas, adedi
Germe halatı, adedi

1,31 €
13,38 €

Lütfen istihdam edilen sürücüye bu durumu bildiriniz.

Gilbarco, yukarıda belirtilen yüklemeye talimatları doğrultusunda güvenli ve kalite açısından üst düzey bir yüklemeyi belgeleyen sertifika düzenleyecektir.

DEKRA Automobil GmbH ^{1 von 5}



Niederlassung Bielefeld, FB: Fahrzeugtechnik / Verkehrsunfallanalyse / Ladegutsicherung
Otto-Brenner-Str. 168, D-33604 Bielefeld, Tel.: 00 49 / 521 / 2 99 05 – 28, Fax: - 70
E-Mail: thorsten.ludwig@dekra.com

DEKRA Automobil GmbH Otto-Brenner-Str. 168 D-33604 Bielefeld

Firma Gilbarco GmbH & Co. KG
Ferdinand-Henze-Strasse 9

D-33154 Salzkotten

Tel.: (0049) 5258 13-0

Dieses Zertifikat gilt nur für die vorgestellte Gilbarco GmbH & Co. KG Sicherungs- und Verladevariante. Es erlischt nach Inkrafttreten neuer gesetzlicher Bestimmungen oder Änderungen wesentlicher Bestandteile der Gilbarco GmbH & Co. KG Verpackungs- und Sicherungsvorschriften. Wesentliche Veränderungen oder Neuentwicklungen der Gilbarco GmbH & Co. KG Verpackungs- und Sicherungsvarianten müssen durch DEKRA Automobil GmbH nachzertifiziert werden. Bei Änderungen z. B. der Befestigungsschrauben oder der Ladeeinheitenpaletten ist zwingend eine Nachzertifizierung durch DEKRA Automobil GmbH durchzuführen. Die zertifizierten zusätzlichen Ladegutsicherungssysteme und -mittel, wie z. B. Polyesterzurrgurte, sind analog zur VDI-Richtlinie 2700 jährlich, beispielsweise bei Fahrzeugen zum Zeitpunkt der Fahrzeughauptuntersuchung gemäß § 29 StVZO durch DEKRA Automobil GmbH, einer Überprüfung durch den Hersteller oder durch ihn autorisierte Personen zu unterziehen. Instandsetzungen sind nur durch den Hersteller oder durch ihn autorisierte Betriebe zulässig. Bei Verladevorgängen sind zwingend die Unfallverhütungsvorschriften der BGV D 29 einzuhalten und zu befolgen.

Von: Thorsten Ludwig
00 49 / 178 / 8 63 89 39

Bielefeld, 05.02.2013

DEKRA Zertifikat 313/14162/702073/1813241976-1 für die Übereinstimmung der
Gilbarco GmbH & Co. KG Verlade- und Sicherungsvarianten mit
Gilbarco GmbH & Co. KG Ladeeinheiten nach DEKRA Dokumentationsstand vom
20.11.2012, nach den geltenden Richtlinien zur Ladegutsicherung gemäß den §§ 22 und 23
StVO, §§ 30 und 31 StVZO, DIN EN 12195-1 und VDI-Richtlinie zur Erfüllung der 2700 ff.

Versuchsreihen: Dieses Zertifikat bezieht sich auf die Versuchsreihen BI12/11/20-1.1 bis 5.1 vom
20.11.2012 auf dem Gelände der Gilbarco GmbH & Co. KG in D-33154 Salzkotten.

Gilbarco GmbH & Co. KG Ladeeinheiten:



Bild 1

Ladeeinheit SK7002

• Paletten:

1. Typ:

- **Typ 140870681** 1.400 mm x 760 mm x 147 mm
- **Typ 140870701** 2.150 mm x 760 mm x 147 mm
- **Typ 140953211** 2.680 mm x 760 mm x 198 mm
- **Typ 140761531** 2.000 mm x 760 mm x 147 mm
- **Typ 141008451** 1.700 mm x 760 mm x 147 mm

2. Vernagelung

- Die Palettenvernagelung ist mit Schraubnägeln
Typ BK RING 25 x 70 Güteklasse 1 ausgeführt

• Ladeeinheit: Typ SK7002

- max. 2.165 mm x max. 2.328 mm x min. 580 mm
- Gewicht maximal 600 kg

• Anzahl pro Ladeeinheiten pro Palette: 1 Stück

• Befestigung Ladegut auf Palette:

- min. 4 x Sechskantschraube M10x55 DIN 931 mit
4 x Sechskantmutter M10 DIN 934 und
8 x Unterlegscheibe 74 x 10,5 x 2 mm

Die Ladeeinheitenkonfiguration ist nach DEKRA
Dokumentationsstand vom 20.11.2012 auszuführen.

DEKRA Zertifikat 313/14162/702073/1813241976-1

Gilbarco GmbH & Co. KG

Gilbarco GmbH & Co. KG Transportfahrzeuge:

Transportfahrzeuge: (mit staub- und besenreinen Fußböden)	Pritschenfahrzeuge mit Bordwand mit / ohne Planenverdeck gemäß DIN EN 12642 Code XL Pritschenfahrzeuge mit Schiebelepane gemäß DIN EN 12642 Code XL Kofferrfahrzeuge gemäß DIN EN 12642 Code XL Bei Fahrzeugen mit Stirnwand gemäß DIN EN 12642 Code L müssen die Stirnwände mit 2 Stück 50 mm Polyesterzurrurten gemäß DIN EN 12195-2 LC 2.500 daN wie bei einer künstlichen Stirnwand abgefangen werden.
---	--

Gilbarco GmbH & Co. KG Verlade- und Sicherungsanweisung:

Verladung:	Die Gilbarco GmbH & Co. KG Ladeeinheiten sind einlagig , formschlüssig quer oder längs zur Fahrtrichtung zu verladen (siehe Variante 1 oder 2). Bei Mischladungen mit anderen Ladeeinheiten als in diesem Zertifikat beschriebenen Ladeeinheitentypen sind diese gesondert zu begutachten und zu sichern.
-------------------	---

Fahrtrichtung vorne:



Bild 2

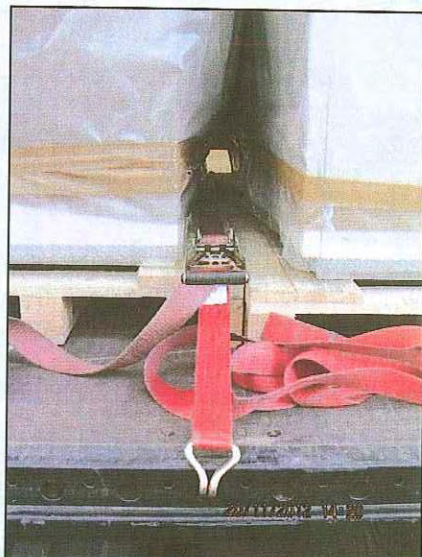


Bild 3

Variante 1:

Die Ladeeinheiten sind quer oder längs zur Fahrtrichtung formschlüssig im Bereich der Ladeeinheitenpalette an eine stabil ausgeführte Stirnwand und untereinander zu verladen. Die eingesetzte Stirnwand muss in der Lage sein, die auftretenden Kräfte aufnehmen zu können. Es ist zu berücksichtigen, dass die Einleitungspunkte an der Stirnwand nur im Bereich der Ladeeinheitenpalette liegen. Ist die Stirnwand nicht in der Lage diese Kräfte aufzunehmen, sind zusätzliche Sicherungsmaßnahmen nach VDI 2700 durchzuführen.

Als zusätzliche Stabilisierung der Ladeeinheit in Fahrtrichtung muss jede Ladereihe mit einem 50 mm Polyesterzurrurt gemäß DIN EN 12195-2 LC 2.500 daN niedergezurrt werden. Der Polyesterzurrurt muss über den hinteren Teil der Palette geführt werden (**siehe Bild 3**). Zusätzlich sind die Ladeeinheiten mit Antirutschmatten zwischen den Ladeeinheiten und dem Fahrzeugboden zu sichern. Die verwendeten Antirutschmatten müssen mindestens einen Reibwert von $\mu = 0,6$ aufweisen und auf das Ladungsgewicht abgestimmt sein. Der Ladeboden muss trocken und besenrein sein.

Um bei einer Verladung von drei Ladeeinheiten in einer Ladereihe die mittlere Ladeeinheit über den Polyesterzurrurt zu erfassen, ist ein Füllstück von mindesten 240 mm x 80 mm x 80 mm zwischen Palette und Polyesterzurrurt zu positionieren (**siehe Bild 5**). Das Füllstück ist fest mit der Palette zu verbinden.

Oder Variante 2:

Die Ladeeinheiten sind längs zur Fahrtrichtung formschlüssig im Bereich der Ladeeinheitenpalette an eine stabil ausgeführte Stirnwand und untereinander zu verladen. Die eingesetzte Stirnwand muss in der Lage sein, die auftretenden Kräfte aufnehmen zu können. Es ist zu berücksichtigen, dass die Einleitungspunkte an der Stirnwand nur im Bereich der Ladeeinheitenpalette liegen. Ist die Stirnwand nicht in der Lage diese Kräfte aufzunehmen, sind zusätzliche Sicherungsmaßnahmen nach VDI 2700 durchzuführen.

Als zusätzliche Stabilisierung der Ladeeinheit in Fahrtrichtung muss jede Ladereihe mit einem 50 mm Polyesterzurrurt gemäß DIN EN 12195-2 LC 2.500 daN und mit min. STF 82 daN niedergezurrt werden. Der Polyesterzurrurt muss über das Pumpengehäuse geführt werden (**siehe Bild 2**).

Zusätzlich sind die Ladeeinheiten mit Antirutschmatten zwischen den Ladeeinheiten und dem Fahrzeugboden zu sichern. Die verwendeten Antirutschmatten müssen mindestens einen Reibwert von $\mu = 0,6$ aufweisen und auf das Ladungsgewicht abgestimmt sein. Der Ladeboden muss trocken und besenrein sein.

DEKRA Zertifikat 313/14162/702073/1813241976-1 **Gilbarco GmbH & Co. KG**

Fahrtrichtung vorne:



Bild 4



Bild 5

Zusätzlich zur Variante 1 oder 2:

Abhängig von der zu ladenden Palettenmasse ist eine Lastverteilung vorzunehmen, ausgehend von mindestens zwei oder drei nebeneinander stehenden Paletten an der Stirnwand.

Bei lastverteilungsabhängiger Verladung mit Freiräumen in Fahrtrichtung sind zwingend zusätzliche Sicherungsmaßnahmen zu treffen. Als Beispiel können die in Fahrtrichtung nach vorne liegenden Ladeeinheiten mit einem 50 mm Polyesterzurrurt gemäß DIN EN 12195-2 LC 2.500 daN durch Kopfschlingen abgefangen und in den im Fahrzeugaußenrahmen befindlichen Zurrpunkten gemäß DIN EN 12640 in Fahrtrichtung nach vorne gesichert werden.

Das Herabrutschen des Zurrurtes während der Fahrt von den vorderen Ladeeinheiten muss, z. B. durch an den Ladeeinheiten angebrachte Gurtführungen, verhindert werden. Wichtig ist, dass bei der Verwendung einer Kopfschlinge, z. B. durch Europaletten, eine künstliche Stirnwand gebildet werden muss.

Es können stabil ausgeführte Sperrbalkensysteme in Verbindung mit einer Palette zur künstlichen Stirnwandbildung verwendet werden, welche die vordere Ladegutstirnfläche erfassen und ein Umkippen oder ein Verrutschen der Ladeeinheiten verhindern.

Alternativ können andere Sicherungsmaßnahmen gemäß DIN EN 12195-1 oder VDI 270 ff. eingesetzt werden.

Fahrtrichtung hinten:

Beispiel: künstliche Stirnwand mit Palette und Polyesterzurrurt

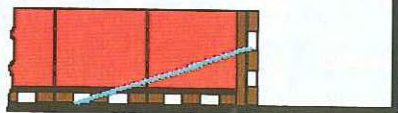


Bild 7

Variante 1:

Die Ladeeinheiten sind quer zur Fahrtrichtung formschlüssig im Bereich der Ladeeinheitenpalette an ein stabil ausgeführtes Heckportal und untereinander zu verladen. Das eingesetzte Heckportal muss in der Lage sein, die auftretenden Kräfte aufnehmen zu können. Es ist zu berücksichtigen, dass die Einleitungspunkte am Heckportal nur im Bereich der Ladeeinheitenpalette liegen. Ist das Heckportal nicht in der Lage diese Kräfte aufzunehmen, sind zusätzliche Sicherungsmaßnahmen nach VDI 2700 durchzuführen.

Als zusätzliche Stabilisierung der Ladeeinheit in Fahrtrichtung muss jede Ladereinheit mit einem 50 mm Polyesterzurrurt gemäß DIN EN 12195-2 LC 2.500 daN niedergezurrt werden. Der Polyesterzurrurt muss über den hinteren Teil der Palette geführt werden (siehe Bild 3). Zusätzlich sind die Ladeeinheiten mit Antirutschmatten zwischen den Ladeeinheiten und dem Fahrzeugboden zu sichern. Die verwendeten Antirutschmatten müssen mindestens einen Reibwert von $\mu = 0,6$ aufweisen und auf das Ladungsgewicht abgestimmt sein. Der Ladeboden muss trocken und besenrein sein. Um bei einer Verladung von drei Ladeeinheiten in einer Ladereihe die mittlere Ladeeinheit über den Polyesterzurrurt zu erfassen, ist ein Füllstück von mindestens 80 mm x 80 mm zwischen Palette und Polyesterzurrurt zu positionieren siehe (Bild 5). Das Füllstück ist fest mit der Palette zu verbinden.

DEKRA Zertifikat 313/14162/702073/1813241976-1

Gilbarco GmbH & Co. KG

Fahrtrichtung hinten:

Oder Variante 2:

Die Ladeeinheiten sind längs zur Fahrtrichtung formschlüssig im Bereich der Ladeeinheitenpalette an ein stabil ausgeführtes Heckportal und untereinander zu verladen. Das eingesetzte Heckportal muss in der Lage sein, die auftretenden Kräfte aufnehmen zu können. Es ist zu berücksichtigen, dass die Einleitungspunkte am Heckportal nur im Bereich der Ladeeinheitenpalette liegen. Ist das Heckportal nicht in der Lage diese Kräfte aufzunehmen, sind zusätzliche Sicherungsmaßnahmen nach VDI 2700 durchzuführen.

Als zusätzliche Stabilisierung der Ladeeinheit entgegen der Fahrtrichtung muss jede Ladereihe mit einem 50 mm Polyesterzurrurt gemäß DIN EN 12195-2 LC 2.500 daN und mit min. STF 82 daN niedergezurrt werden. Der Polyesterzurrurt muss über das Pumpengehäuse geführt werden (siehe Bild 2).

Zusätzlich sind die Ladeeinheiten mit Antirutschmatten zwischen den Ladeeinheiten und dem Fahrzeugboden zu sichern. Die verwendeten Antirutschmatten müssen mindestens einen Reibwert von $\mu = 0,6$ aufweisen und auf das Ladungsgewicht abgestimmt sein. Der Ladeboden muss trocken und besenrein sein.

Zusätzlich zur Variante 1 oder 2:

Um den sogenannten „Rebound“ (das Zurückfedern der Ladeeinheiten nach einer Bremsung in Fahrtrichtung) zu vermeiden, sind bei Freiräumen zwischen Ladegut und Heckportal zwingend rückwärtige Ladegutsicherungsmaßnahmen an den letzten Gilbarco GmbH & Co. KG Ladeeinheiten, bestehend aus einer quer oder mindestens zwei längs zur Fahrtrichtung nebeneinander verladenen Ladeeinheiten, einzusetzen.

Hierbei können die in Fahrtrichtung nach hinten liegenden Ladeeinheiten mit einem 50 mm Polyesterzurrurt gemäß DIN EN 12195-2 LC 2.500 daN durch eine Kopfschlinge abgefangen und in den im Fahrzeugaußenrahmen befindlichen Zurrpunkten gemäß DIN EN 12640 in Fahrtrichtung nach hinten gesichert werden.

Das Herabrutschen des Zurrurtes während der Fahrt von den hinteren Ladeeinheiten muss z. B. durch an den Ladeeinheiten angebrachten Gurtführungen verhindert werden. Die Anzahl der zu verwendenden Kopfschlingen ist nach VDI 2700 für die Gesamtladungsmasse auszulegen.

Es können stabil ausgeführte Sperrbalkensysteme in Verbindung mit einer Palette zur künstlichen Stirnwandbildung verwendet werden, welche die vordere Ladegutstirnfläche erfassen und ein Umkippen oder ein Verrutschen der Ladeeinheiten verhindern.

Alternativ können andere Sicherungsmaßnahmen gemäß DIN EN 12195-1 oder VDI 2700 ff. eingesetzt werden.

DEKRA Zertifikat 313/14162/702073/1813241976-1

Gilbarco GmbH & Co. KG

Fahrtrichtung Seite:

Die Ladeinheiten sind nach den oben (unter Fahrtrichtung vorne und Fahrtrichtung hinten) beschriebenen Verladeanweisungen zu verladen.

Alternativ können andere Sicherungsmaßnahmen gemäß DIN EN 12195-1 oder VDI 2700 ff. eingesetzt werden.

Die Gilbarco GmbH & Co. KG bestätigt mit ihrer Unterschrift, dass die Ladeeinheiten dem DEKRA Dokumentationsstand der Versuchsreihen BI12/11/20-1.1 bis 5.1 vom 20.11.2012 auf dem Gelände der Gilbarco GmbH & Co. KG in D-33154 Salzkotten entsprechen.

DEKRA-Sachverständiger:



Dipl.-Ing. (FH) Thorsten Ludwig

Stempel und Unterschrift:.....

Gilbarco GmbH & Co. KG
Ferdinand-Henze-Str. 9
33154 Salzkotten

Gilbarco GmbH & Co. KG
D-33154 Salzkotten

DEKRA Automobil GmbH 1 von 4



Niederlassung Bielefeld, FB: Fahrzeugtechnik / Verkehrsunfallanalyse / Ladegutsicherung
Otto-Brenner-Str. 168, D-33604 Bielefeld, Tel.: 00 49 / 521 / 2 99 05 – 28, Fax: - 70
E-Mail: thorsten.ludwig@dekra.com

DEKRA Automobil GmbH Otto-Brenner-Str. 168 D-33604 Bielefeld

Firma Gilbarco GmbH & Co. KG
Ferdinand-Henze-Strasse 9

D-33154 Salzkotten

Tel.: (0049) 5258 13-0

Dieses Zertifikat gilt nur für die vorgestellte Gilbarco GmbH & Co. KG Sicherungs- und Verladevariante. Es erlischt nach Inkrafttreten neuer gesetzlicher Bestimmungen oder Änderungen wesentlicher Bestandteile der Gilbarco GmbH & Co. KG Verpackungs- und Sicherheitsvorschriften. Wesentliche Veränderungen oder Neuentwicklungen der Gilbarco GmbH & Co. KG Verpackungs- und Sicherungsvarianten müssen durch DEKRA Automobil GmbH nachzertifiziert werden. Bei Änderungen z. B. der Befestigungsschrauben oder der Ladeeinheitenpaletten ist zwingend eine Nachzertifizierung durch DEKRA Automobil GmbH durchzuführen. Die zertifizierten zusätzlichen Ladegutsicherungssysteme und -mittel, wie z. B. Polyesterzurrgurte, sind analog zur VDI-Richtlinie 2700 jährlich, beispielsweise bei Fahrzeugen zum Zeitpunkt der Fahrzeughauptuntersuchung gemäß § 29 StVZO durch DEKRA Automobil GmbH, einer Überprüfung durch den Hersteller oder durch ihn autorisierte Personen zu unterziehen. Instandsetzungen sind nur durch den Hersteller oder durch ihn autorisierte Betriebe zulässig. Bei Verladevorgängen sind zwingend die Unfallverhütungsvorschriften der BGV D 29 einzuhalten und zu befolgen.

Von: Thorsten Ludwig
00 49 / 178 / 8 63 89 39

Bielefeld, 05.02.2013

DEKRA Zertifikat 313/14162/702073/1813241976-2 für die Übereinstimmung der
Gilbarco GmbH & Co. KG Verlade- und Sicherungsvarianten mit
Gilbarco GmbH & Co. KG Ladeeinheiten nach DEKRA Dokumentationsstand vom
20.11.2012, nach den geltenden Richtlinien zur Ladegutsicherung gemäß den §§ 22 und 23
StVO, §§ 30 und 31 StVZO, DIN EN 12195-1 und VDI-Richtlinie zur Erfüllung der 2700 ff.

Versuchsreihen: Dieses Zertifikat bezieht sich auf die Versuchsreihen B112/11/20-1.1 bis 5.1 vom
20.11.2012 auf dem Gelände der Gilbarco GmbH & Co. KG in D-33154 Salzkotten.

Gilbarco GmbH & Co. KG Ladeeinheiten:



Bild 1

Ladeeinheit Horizon

- **Palette:**
 - 1. **Typ:**
 - 140897801 1.200 mm x 1.000 mm x 148 mm
 - 2. **Vernagelung**
 - Die Palettenvernagelung ist mit Schraubnägeln Typ BK RING 25 x 70 Güteklasse 1 ausgeführt
- **Ladeeinheit: Typ Horizon**
 - max. 2.432 mm x max. 1.138 mm x min. 611 mm
 - Gewicht maximal 600 kg
- **Anzahl pro Ladeeinheiten pro Palette:** 1 Stück
- **Befestigung Ladegut auf Palette:**
 - min. 4 x Sechskantschraube M10x55 DIN 931 mit 4 x Sechskantmutter M10 DIN 934 und 8 x Unterlegscheibe 74 x 10,5 x 2 mm

Die Ladeeinheitenkonfiguration ist nach DEKRA Dokumentationsstand vom 20.11.2012 auszuführen.

DEKRA Zertifikat 313/14162/702073/1813241976-2

Gilbarco GmbH & Co. KG

Gilbarco GmbH & Co. KG Transportfahrzeuge:

Transportfahrzeuge: (mit staub- und besenreinen Fußböden)	Pritschenfahrzeuge mit Bordwand mit / ohne Planenverdeck gemäß DIN EN 12642 Code XL Pritschenfahrzeuge mit Schiebelepane gemäß DIN EN 12642 Code XL Kofferrfahrzeuge gemäß DIN EN 12642 Code XL Bei Fahrzeugen mit Stirnwand gemäß DIN EN 12642 Code L müssen die Stirnwände mit 2 Stück 50 mm Polyesterzurrurgurt gemäß DIN EN 12195-2 LC 2.500 daN wie bei einer künstlichen Stirnwand abgefangen werden.
---	--

Gilbarco GmbH & Co. KG Verlade- und Sicherungsanweisung:

Verladung:	Die Gilbarco GmbH & Co. KG Ladeeinheiten sind einlagig , formschlüssig quer zur Fahrtrichtung zu verladen. Bei Mischladungen mit anderen Ladeeinheiten als in diesem Zertifikat beschriebenen Ladeeinheitentypen, sind diese gesondert zu begutachten und zu sichern.
-------------------	--

Fahrtrichtung vorne:



Bild 2

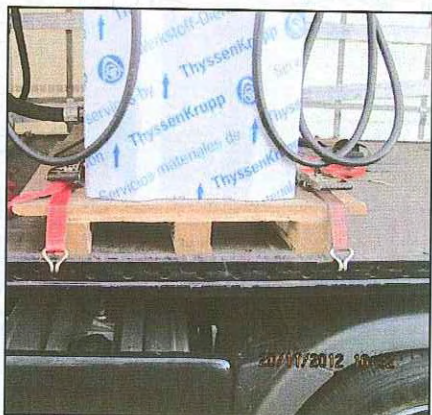


Bild 3



Bild 4

Die Ladeeinheiten sind quer zur Fahrtrichtung formschlüssig im Bereich der Ladeeinheitenpalette an eine stabil ausgeführte Stirnwand und untereinander zu verladen. Die eingesetzte Stirnwand muss in der Lage sein, die auftretenden Kräfte aufnehmen zu können. Es ist zu berücksichtigen, dass die Einleitungspunkte an der Stirnwand nur im Bereich der Ladeeinheitenpalette liegen. Ist die Stirnwand nicht in der Lage diese Kräfte aufzunehmen, sind zusätzliche Sicherungsmaßnahmen nach VDI 2700 durchzuführen.

Als zusätzliche Stabilisierung der Ladeeinheit in Fahrtrichtung muss jede Ladereihe mit zwei 50 mm Polyesterzurrgurten gemäß DIN EN 12195-2 LC 2.500 daN niedergezurrt werden. Die Polyesterzurrgurte müssen jeweils über den hinteren und vorderen Teil der Palette geführt werden (siehe Bild 3).

Zusätzlich sind die Ladeeinheiten mit Antirutschmatten zwischen den Ladeeinheiten und dem Fahrzeugboden zu sichern. Die verwendeten Antirutschmatten müssen mindestens einen Reibwert von $\mu = 0,6$ aufweisen und auf das Ladungsgewicht abgestimmt sein. Der Ladeboden muss trocken und besenrein sein.

Abhängig von der zu ladenden Palettenmasse ist eine Lastverteilung vorzunehmen, ausgehend von mindestens zwei nebeneinander stehenden Paletten an der Stirnwand.

Bei lastverteilungsabhängiger Verladung mit Freiräumen in Fahrtrichtung sind zwingend zusätzliche Sicherungsmaßnahmen zu treffen. Als Beispiel können die in Fahrtrichtung nach vorne liegenden Ladeeinheiten mit einem 50 mm Polyesterzurrgurt gemäß DIN EN 12195-2 LC 2.500 daN durch Kopfschlingen abgefangen und in den im Fahrzeugaußenrahmen befindlichen Zurrpunkten gemäß DIN EN 12640 in Fahrtrichtung nach vorne gesichert werden.

Das Herabrutschen des Zurrgurtes während der Fahrt von den vorderen Ladeeinheiten muss z. B. durch an den Ladeeinheiten angebrachte Gurtführungen verhindert werden. Wichtig ist, dass bei der Verwendung einer Kopfschlinge, z. B. durch Europaletten, eine künstliche Stirnwand gebildet werden muss.

Es können stabil ausgeführte Sperrbalkensysteme in Verbindung mit einer Palette zur künstlichen Stirnwandbildung verwendet werden, welche die vordere Ladegutstirnfläche erfassen und ein Umkippen oder ein Verrutschen der Ladeeinheiten verhindern.

Alternativ können andere Sicherungsmaßnahmen gemäß DIN EN 12195-1 oder VDI 270 ff. eingesetzt werden.

DEKRA Zertifikat 313/14162/702073/1813241976-2 **Gilbarco GmbH & Co. KG**

Fahrtrichtung hinten:

Beispiel: künstliche Stirnwand mit Palette und Polyesterzurrurt

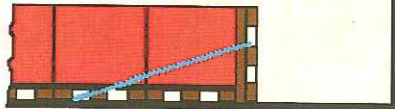


Bild 5

Die Ladeeinheiten sind quer zur Fahrtrichtung formschlüssig im Bereich der Ladeeinheitenpalette an ein stabil ausgeführtes Heckportal und untereinander zu verladen. Das eingesetzte Heckportal muss in der Lage sein, die auftretenden Kräfte aufnehmen zu können. Es ist zu berücksichtigen, dass die Einleitungspunkte am Heckportal nur im Bereich der Ladeeinheitenpalette liegen. Ist das Heckportal nicht in der Lage diese Kräfte aufzunehmen sind zusätzliche Sicherungsmaßnahmen nach VDI 2700 durchzuführen.

Als zusätzliche Stabilisierung der Ladeeinheit in Fahrtrichtung muss jede Ladereihe mit zwei 50 mm Polyesterzurrurten gemäß DIN EN 12195-2 LC 2.500 daN niedergezurrt werden. Die Polyesterzurrurte müssen jeweils über den hinteren und vorderen Teil der Palette geführt werden (siehe Bild 3).

Zusätzlich sind die Ladeeinheiten mit Antirutschmatten zwischen den Ladeeinheiten und dem Fahrzeugboden zu sichern. Die verwendeten Antirutschmatten müssen mindestens einen Reibwert von $\mu = 0,6$ aufweisen und auf das Ladungsgewicht abgestimmt sein. Der Ladeboden muss trocken und besenrein sein.

Um den sogenannten „Rebound“ (das Zurückfedern der Ladeeinheiten nach einer Bremsung in Fahrtrichtung) zu vermeiden, sind bei Freiräumen zwischen Ladegut und Heckportal zwingend rückwärtige Ladegutsicherungsmaßnahmen an den letzten Gilbarco GmbH & Co. KG Ladeeinheiten, bestehend aus einer quer oder mindestens zwei längs zur Fahrtrichtung nebeneinander verladenen Ladeeinheiten, einzusetzen.

Hierbei können die in Fahrtrichtung nach hinten liegenden Ladeeinheiten mit einem 50 mm Polyesterzurrurt gemäß DIN EN 12195-2 LC 2.500 daN durch eine Kopfschlinge abgefangen und in den im Fahrzeugaußenrahmen befindlichen Zurrpunkten gemäß DIN EN 12640 in Fahrtrichtung nach hinten gesichert werden.

Das Herabrutschen des Zurrurtes während der Fahrt von den hinteren Ladeeinheiten muss z. B. durch an den Ladeeinheiten angebrachten Gurtführungen verhindert werden. Die Anzahl der zu verwendenden Kopfschlingen ist nach VDI 2700 für die Gesamtladungsmasse auszulegen.

Es können stabil ausgeführte Sperrbalkensysteme in Verbindung mit einer Palette zur künstlichen Stirnwandbildung verwendet werden, welche die vordere Ladegutstirnfläche erfassen und ein Umkippen oder ein Verrutschen der Ladeeinheiten verhindern.

Alternativ können andere Sicherungsmaßnahmen gemäß DIN EN 12195-1 oder VDI 2700 ff. eingesetzt werden.

DEKRA Zertifikat 313/14162/702073/1813241976-2

Gilbarco GmbH & Co. KG

Fahrtrichtung Seite:

Die Ladeinheiten sind nach den oben (unter Fahrtrichtung vorne und Fahrtrichtung hinten) beschriebenen Verladeanweisungen zu verladen.

Alternativ können andere Sicherungsmaßnahmen gemäß DIN EN 12195-1 oder VDI 2700 ff. eingesetzt werden.

Die Gilbarco GmbH & Co. KG bestätigt mit ihrer Unterschrift, dass die Ladeeinheiten dem DEKRA Dokumentationsstand der Versuchsreihen BI12/11/20-1.1 bis 5.1 vom 20.11.2012 auf dem Gelände der Gilbarco GmbH & Co. KG in D-33154 Salzkotten entsprechen.

DEKRA-Sachverständiger:



Dipl.-Ing. (FH) Thorsten Ludwig

Stempel und Unterschrift.....

Gilbarco GmbH & Co. KG

Ferdinand-Henze-Str. 9

33154 Salzkotten

Gilbarco GmbH & Co. KG

D-33154 Salzkotten

DEKRA Automobil GmbH

Page 1 of 5



Branch Bielefeld, department: Vehicle Technology / Traffic Accident Analysis / Load Securing

Otto - Brenner - Str. 168, D-33604 Bielefeld, Germany

Phone: 00 49 / 521 / 2 99 05 – 28, Fax: - 70

E-Mail: thorsten.ludwig@dekra.com

DEKRA Automobil GmbH Otto-Brenner-Str. 168 D-33604 Bielefeld Germany

Firma Gilbarco GmbH & Co. KG
Ferdinand-Henze-Strasse 9

D-33154 Salzkotten
Germany
Phone: 0049 / 5258 13-0

The present Certificate is only valid for the presented Gilbarco GmbH & Co. KG stowing and securing features. It expires after the coming into force of new legal regulations or after modifications of important parts of the Gilbarco GmbH & Co. KG packing and securing regulations. Important modifications or new developments of the Gilbarco GmbH & Co. KG packing and securing features must be post-certified by the DEKRA Automobil GmbH. In case of modifications, e.g. of the fastening bolts or load unit pallets, a post-certification by the DEKRA Automobil GmbH becomes obligatory. Certified additional load securing systems and equipment, like e.g. polyester tie-down straps, must undergo, analogous to the VDI Guideline 2700, once a year a technical inspection, e.g. at the moment of the statutory vehicle inspection as specified in clause 29 of the German Road Traffic Licensing Regulations (StVZO), executed by the DEKRA Automobil GmbH, or an examination realized by the manufacturer or other persons authorized by the latter. Repair work must be executed exclusively by the manufacturer or by enterprises which are authorized by him. Loading activities must be carried out respecting obligatory the accident prevention regulations of BGV D 29 (Employer's Liability Insurance Association Code).

From: Thorsten Ludwig
00 49 / 178 / 8 63 89 39

Bielefeld, 05/02/2013

DEKRA Certificate 313/14162/702073/1813241976-1 confirming that,
in accordance with the DEKRA documentation status of 20/11/2012,
the Gilbarco GmbH & Co. KG stowing and securing features with load units of the type
Gilbarco GmbH & Co. KG correspond to the requirements of the valid rules of load securing
pursuant to the clauses 22, 23 of the Road Traffic Regulations (StVO), to the clauses 30, 31
of the Road Traffic Licensing Regulations (StVZO), to the standard DIN-EN 12195-1
and to the VDI Guideline 2700 ff.

Test series: This certificate is based on the test series BI12/11/20-1.1 to 5.1 from 20/11/2012 on the premises of the Gilbarco GmbH & Co. KG at D-33154 Salzkotten, Germany.

Gilbarco GmbH & Co. KG load units:



Fig. 1

Load unit SK7002

- **Pallets:**
 - 1. **Type:**
 - **Type 140870681** 1,400 mm x 760 mm x 147 mm
 - **Type 140870701** 2,150 mm x 760 mm x 147 mm
 - **Type 140953211** 2,680 mm x 760 mm x 198 mm
 - **Type 140761531** 2,000 mm x 760 mm x 147 mm
 - **Type 141008451** 1,700 mm x 760 mm x 147 mm
 - 2. **Nailing**
 - Nailing of pallets carried out with screw nails of the type BK RING 25 x 70 quality grade 1
- **Load unit: Type SK7002**
 - max. 2,165 mm x max. 2,328 mm x min. 580 mm
 - weight maximal 600 kg
- **Number of load units per pallet:** 1 piece
- **Fixing of cargo on the pallet:**
 - min. 4 x hexagon bolt M10x55 DIN 931 with 4 x hexagon nut M10 DIN 934 and 8 x washer 74 x 10,5 x 2 mm

The configuration of the load units shall be carried out as reported in the DEKRA documentation status of 20/11/2012.

DEKRA Certificate 313/14162/702073/1813241976-1

Gilbarco GmbH & Co. KG

Gilbarco GmbH & Co. KG transport vehicles:

Transport vehicles: (with dust-free broom clean floor)	Platform vehicles with board walls with / without tarpaulin cover according to DIN EN 12642 Code XL Curtainsiders according to DIN EN 12642 Code XL Box type vehicles according to DIN EN 12642 Code XL In case of vehicles with headboards according to DIN EN 12642 Code L the headboards must be intercepted by two 50 mm polyester tie-down straps according to DIN EN 12195-2, Lashing Capacity LC 2,500 daN, set up like for an artificial headboard.
--	--

Gilbarco GmbH & Co. KG loading and safety instructions:

Loading:	Gilbarco GmbH & Co. KG load units shall be loaded in one layer with form-lock securing laterally or longitudinally to the direction of travel (see method 1 or 2). In case of mixed cargo with load units which are not included in this certificate a separate examination and different load securing measures become necessary.
-----------------	---

Direction of travel forward:



Fig. 2

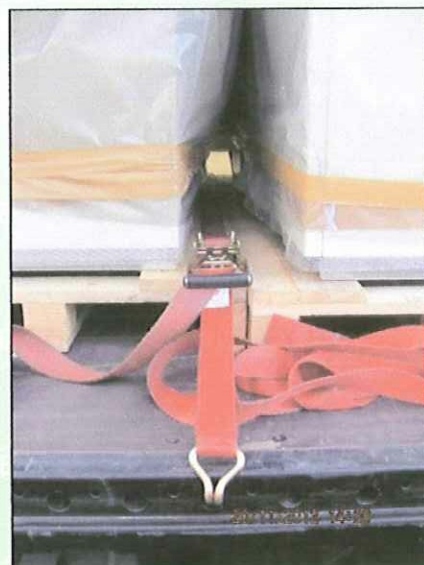


Fig. 3

Method 1:

The load units shall be stowed laterally or longitudinally to the direction of travel, with form-lock securing by the pallets of the load units, against a robustly designed headboard and among themselves. The installed headboard must be able to take up the occurring forces. It must be taken into consideration that the force transfer points of the headboard are situated only in the section of the load unit pallet. If the headboard is not suitable to absorb these forces, additional load securing measures according to VDI 2700 have to be taken.

Further stabilizing of each load row in the direction of travel must be carried out by lashing with a 50 mm polyester tie-down strap according to DIN-EN 12195-2, LC 2,500 daN. The tie-down strap must be led over the rearward part of the pallet (see Fig. 3). Additionally the load units have to be secured by anti-slip mats inserted between load units and vehicle floor. With the used anti-slip mats a friction coefficient of at least $\mu = 0.6$ must be reached; the mats must be adapted to the weight of the load. The floor must be dry and broom-clean. Where three load units are stored in a load row, to support the load unit in the middle by the polyester tie-down strap a filling piece of at least 240 mm x 80 mm x 80 mm has to be positioned between pallet and polyester tie-down strap (see Fig. 5). The filling piece has to be attached tightly to the pallet.

Or method 2:

The load units shall be stowed longitudinally to the direction of travel, with form-lock securing by the pallets of the load units, against a robustly designed headboard and among themselves. The installed headboard must be able to take up the occurring forces. It must be taken into consideration that the force transfer points of the headboard are situated only in the section of the load unit pallet. If the headboard is not suitable to absorb these forces, additional load securing measures according to VDI 2700 have to be taken. Further stabilizing of each load row in the direction of travel must be carried out by lashing with a 50 mm polyester tie-down strap according to DIN-EN 12195-2, LC 2,500 daN, applying a Standard Tension Force STF of at least 82 daN. The tie-down strap must be led over the housing of the pump (see Fig. 2). Additionally the load units have to be secured by anti-slip mats inserted between load units and vehicle floor. With the used anti-slip mats a friction coefficient of at least $\mu = 0.6$ must be reached; the mats must be adapted to the weight of the load. The floor must be dry and broom-clean.

DEKRA Certificate 313/14162/702073/1813241976-1 **Gilbarco GmbH & Co. KG**

Direction of travel forward:



Fig. 4



Fig. 5

Complementary to method 1 or 2:

Depending on the weight of the pallets to be loaded the load distribution has to be carried out, beginning with at least two or three pallets positioned side by side next to the headboard.

In case of load distribution depending stowage with gaps in the direction of travel additional load securing measures become obligatory. For example, in the direction of travel in front positioned load units can be retained in the direction of travel by a head loop of a 50 mm polyester tie-down strap according to DIN-EN 12195-2, LC 2,500 daN, hooked in the lashing points according to DIN-EN 12640, which are situated at the exterior vehicle frame.

During the transport, slipping down of the tie-down strap from the load units positioned in front must be prevented, e.g. by belt guiding devices fixed on the load units. Where a head loop is used an artificial headboard must be installed, e.g. composed of Euro-pallets.

Robustly designed locking beam systems completed by a pallet can be used to form an artificial headboard which supports the front faces of the cargo, preventing the load units from tilting or slipping.

Alternatively other load securing measures according to DIN EN 12195-1 or VDI 270 ff. can be taken.

Direction of travel backward:

Example: artificial headboard by pallet and tie-down strap

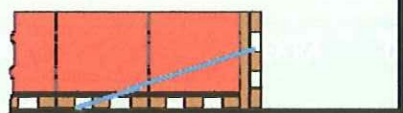


Fig. 6

Method 1:

The load units shall be stowed laterally to the direction of travel, with form-lock securing by the pallets of the load units, against a robustly designed rear wall and among themselves. The installed rear wall must be able to take up the occurring forces. It must be taken into consideration that the force transfer points of the rear wall are situated only in the section of the load unit pallet. If the rear wall is not suitable to absorb these forces, additional load securing measures according to VDI 2700 have to be taken.

Further stabilizing of the load unit in the direction of travel must be carried out by lashing of each load row with a 50 mm polyester tie-down strap according to DIN-EN 12195-2, LC 2,500 daN. The tie-down straps must be led over the rearward part of the pallet (see Fig. 3).

Additionally the load units have to be secured by anti-slip mats inserted between load units and vehicle floor. With the used anti-slip mats a friction coefficient of at least $\mu = 0.6$ must be reached; the mats must be adapted to the weight of the load. The floor must be dry and broom-clean. Where three load units are stored in a load row, to support the load unit in the middle by the polyester tie-down strap a filling piece of at least 240 mm x 80 mm x 80 mm has to be positioned between pallet and polyester tie-down strap (see Fig. 5). The filling piece has to be attached tightly to the pallet.

DEKRA Certificate 313/14162/702073/1813241976-1 **Gilbarco GmbH & Co. KG**

Direction of travel backward:

Or method 2:

The load units shall be stowed longitudinally to the direction of travel, with form-lock securing by the pallets of the load units, against a robustly designed rear wall and among themselves. The installed rear wall must be able to take up the occurring forces. It must be taken into consideration that the force transfer points of the rear wall are situated only in the section of the load unit pallet. If the rear wall is not suitable to absorb these forces, additional load securing measures according to VDI 2700 have to be taken.

Further stabilizing of each load row against the direction of travel must be carried out by lashing with a 50 mm polyester tie-down strap according to DIN-EN 12195-2, LC 2,500 daN, applying a Standard Tension Force STF of at least 82 daN. The tie-down strap must be led over the housing of the pump (see Fig. 2).

Additionally the load units have to be secured by anti-slip mats inserted between load units and vehicle floor. With the used anti-slip mats a friction coefficient of at least $\mu = 0.6$ must be reached; the mats must be adapted to the weight of the load. The floor must be dry and broom-clean.

Additionally to method 1 or 2:

To avoid rebound (spring back of load units after a braking manoeuvre), in case of gaps between cargo and rear wall load securing measures to the rear have to be taken obligatory at the Gilbarco GmbH & Co. KG load units positioned at the rear, consisting in one laterally or at least two longitudinally side by side stowed load units.

In this case, in the direction of travel backward situated load units can be retained in the direction of travel backward by a head loop of a 50 mm polyester tie-down strap according to DIN-EN 12195-2 LC 2,500 daN, hooked in the lashing points according to DIN-EN 12640, which are situated at the exterior vehicle frame.

During the transport, slipping down of the tie-down strap from the load units positioned at the rear must be prevented, e.g. by belt guiding devices fixed on the load units. The number of head loops for the total cargo weight to be mounted shall be determined according to VDI 2700.

Robustly designed locking beam systems completed by a pallet can be used to form an artificial headboard which supports the front faces of the cargo, preventing the load units from tilting or slipping.

Alternatively other load securing measures according to DIN EN 12195-1 or VDI 270 ff. can be taken.

DEKRA Certificate 313/14162/702073/1813241976-1

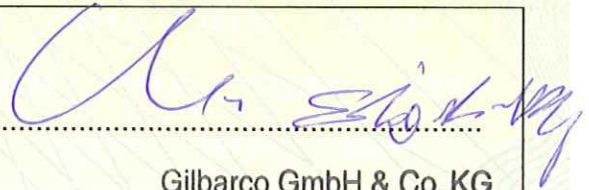
Gilbarco GmbH & Co. KG

Direction of travel laterally:

The load units shall be stowed according to the above given loading instructions (sections direction of travel forward and direction of travel backward).

Alternatively other securing measures in accordance with DIN EN 12195-1 or VDI 2700 ff. can be taken.

Gilbarco GmbH & Co. KG confirm by signature that the load units are in accordance with the DEKRA documentation status of the test series BI12/11/20-1.1 to 5.1 from 20/11/2012 on the premises of Gilbarco GmbH & Co. KG at D-33154 Salzkotten, Germany.

DEKRA-Expert:**Dipl.-Ing. (FH) Thorsten Ludwig****Seal and signature:****Gilbarco GmbH & Co. KG
D-33154 Salzkotten
Germany****Gilbarco GmbH & Co. KG
Ferdinand-Henze-Str. 9
33154 Salzkotten**

DEKRA Automobil GmbH Page 1 of 4



Branch Bielefeld, department: Vehicle Technology / Traffic Accident Analysis / Load Securing
Otto - Brenner - Str. 168, D-33604 Bielefeld, Germany
Phone: 00 49 / 521 / 2 99 05 – 28, Fax: - 70
E-Mail: thorsten.ludwig@dekra.com

DEKRA Automobil GmbH Otto-Brenner-Str. 168 D-33604 Bielefeld Germany

Firma Gilbarco GmbH & Co. KG
Ferdinand-Henze-Strasse 9

D-33154 Salzkotten

Germany

Phone: 0049 / 5258 13-0

The present Certificate is only valid for the presented Gilbarco GmbH & Co. KG stowing and securing features. It expires after the coming into force of new legal regulations or after modifications of important parts of the Gilbarco GmbH & Co. KG packing and securing regulations. Important modifications or new developments of the Gilbarco GmbH & Co. KG packing and securing features must be post-certified by the DEKRA Automobil GmbH. In case of modifications, e.g. of the fastening bolts or load unit pallets, a post-certification by the DEKRA Automobil GmbH becomes obligatory. Certified additional load securing systems and equipment, like e.g. polyester tie-down straps, must undergo, analogous to the VDI Guideline 2700, once a year a technical inspection, e.g. at the moment of the statutory vehicle inspection as specified in clause 29 of the German Road Traffic Licensing Regulations (StVZO), executed by the DEKRA Automobil GmbH, or an examination realized by the manufacturer or other persons authorized by the latter. Repair work must be executed exclusively by the manufacturer or by enterprises which are authorized by him. Loading activities must be carried out respecting obligatory the accident prevention regulations of BGV D 29 (Employer's Liability Insurance Association Code).

From: Thorsten Ludwig
00 49 / 178 / 8 63 89 39

Bielefeld, 05/02/2013

DEKRA Certificate 313/14162/702073/1813241976-2 confirming that,
in accordance with the DEKRA documentation status of 20/11/2012,
the Gilbarco GmbH & Co. KG stowing and securing features with load units of the type
Gilbarco GmbH & Co. KG correspond to the requirements of the valid rules of load securing
pursuant to the clauses 22, 23 of the Road Traffic Regulations (StVO), to the clauses 30, 31
of the Road Traffic Licensing Regulations (StVZO), to the standard DIN-EN 12195-1
and to the VDI Guideline 2700 ff.

Test series: This certificate is based on the test series B112/11/20-1.1 to 5.1 from 20/11/2012 on the premises of the Gilbarco GmbH & Co. KG at D-33154 Salzkotten, Germany.

Gilbarco GmbH & Co. KG load units:

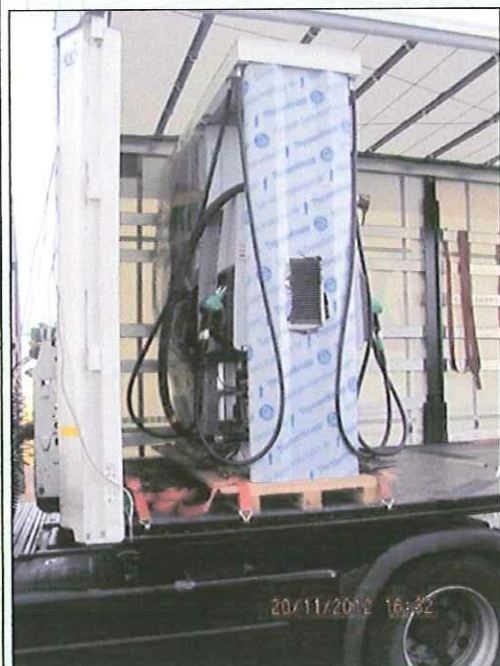


Fig. 1

Load unit Horizon

- **Pallet:**
 - 1. **Type:**
 - 140897801 1,200 mm x 1,000 mm x 148 mm
 - 2. **Nailing**
Nailing of pallets carried out with screw nails of the type BK RING 25 x 70 quality grade 1
- **Load unit: Type Horizon**
 - max. 2,432 mm x max. 1,138 mm x min. 611 mm
 - weight maximal 600 kg
- **Number of load units per pallet:** 1 piece
- **Fixing of cargo on the pallet:**
min. 4 x hexagon bolt M10x55 DIN 931 with
4 x hexagon nut M10 DIN 934 and
8 x washer 74 x 10,5 x 2 mm

The configuration of the load units shall be carried out as reported in the DEKRA documentation status of 20/11/2012.

DEKRA Certificate 313/14162/702073/1813241976-2

Gilbarco GmbH & Co. KG

Gilbarco GmbH & Co. KG transport vehicles:

Transport vehicles: (with dust-free broom clean floor)	Platform vehicles with board walls with / without tarpaulin cover according to DIN EN 12642 Code XL Curtainsiders according to DIN EN 12642 Code XL Box type vehicles according to DIN EN 12642 Code XL In case of vehicles with headboards according to DIN EN 12642 Code L the headboards must be intercepted by two 50 mm polyester tie-down straps according to DIN EN 12195-2, Lashing Capacity LC 2,500 daN, set up like for an artificial headboard.
--	--

Gilbarco GmbH & Co. KG loading and safety instructions:

Loading:	Gilbarco GmbH & Co. KG load units shall be loaded in one layer with form-lock securing laterally to the direction of travel. In case of mixed cargo with load units which are not included in this certificate a separate examination and different load securing measures become necessary.
-----------------	---

Direction of travel forward:



Fig. 2

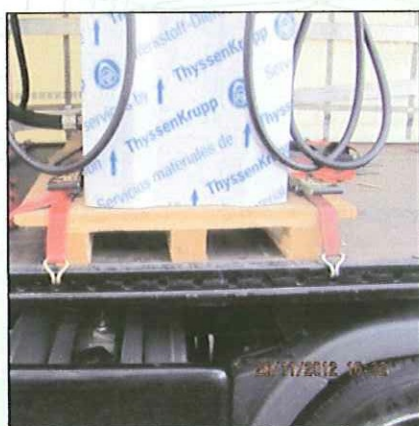


Fig. 3



Fig. 4

The load units shall be stowed laterally to the direction of travel, with form-lock securing by the pallets of the load units, against a robustly designed headboard and among themselves. The installed headboard must be able to take up the occurring forces. It must be taken in consideration that the force transfer points of the headboard are situated only in the section of the load unit pallet. If the headboard is not suitable to absorb these forces, additional load securing measures according to VDI 2700 have to be taken.

Further stabilizing of the load unit in the direction of travel must be carried out by lashing with two 50 mm polyester tie-down strap according to DIN-EN 12195-2, LC 2,500 daN. The tie-down straps must be led over the rearward and front part of the pallet each (see Fig. 3).

Additionally the load units have to be secured by anti-slip mats inserted between load units and vehicle floor. With the used anti-slip mats a friction coefficient of at least $\mu = 0.6$ must be reached; the mats must be adapted to the weight of the load. The floor must be dry and broom-clean.

Depending on the weight of the pallets to be loaded the load distribution has to be carried out, beginning with at least two pallets positioned side by side next to the headboard.

In case of load distribution depending stowage with gaps in the direction of travel additional load securing measures become obligatory. For example, in the direction of travel positioned load units can be retained in the direction of travel by a head loop of a 50 mm polyester tie-down strap according to DIN-EN 12195-2, LC 2,500 daN, hooked in the lashing points according to DIN-EN 12640, which are situated at the exterior vehicle frame.

During the transport, slipping down of the tie-down strap from the load units positioned at the front must be prevented, e.g. by belt guiding devices fixed on the load units. Where a head loop is used an artificial headboard must be installed, e.g. formed of Euro-pallets.

Robustly designed locking beam systems completed by a pallet can be used to form an artificial headboard which supports the front faces of the cargo, preventing the load units from tilting or slipping

Alternatively other load securing measures according to DIN EN 12195-1 or VDI 270 ff. can be taken.

DEKRA Certificate 313/14162/702073/1813241976-2 **Gilbarco GmbH & Co. KG**

Direction of travel backward:

Example: artificial headboard by pallet and tie-down strap

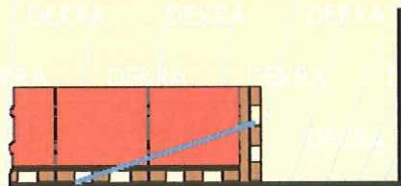


Fig. 5

The load units shall be stowed laterally to the direction of travel, with form-lock securing by the pallets of the load units, against a robustly designed rear wall and among themselves. The installed rear wall must be able to take up the occurring forces. It must be taken in consideration that the force transfer points of the rear wall are situated only in the section of the load unit pallet. If the rear wall is not suitable to absorb these forces, additional load securing measures according to VDI 2700 have to be taken.

Further stabilizing of the load unit in the direction of travel must be carried out by lashing of each load row with two 50 mm polyester tie-down strap according to DIN-EN 12195-2, LC 2,500 daN. The tie-down straps must be led over the rearward and front part of the pallet each (see Fig. 3).

Additionally the load units have to be secured by anti-slip mats inserted between load units and vehicle floor. With the used anti-slip mats a friction coefficient of at least $\mu = 0.6$ must be reached; the mats must be adapted to the weight of the load. The floor must be dry and broom-clean.

To avoid rebound (spring back of load units after a braking manoeuvre), in case of gaps between cargo and rear wall load securing measures to the rear have to be taken obligatory at the last Gilbarco GmbH & Co. KG load units, consisting in one laterally or at least two longitudinally side by side stowed load units.

In this case, in the direction of travel backward situated load units can be retained in the direction of travel backwards by a head loop of a 50 mm polyester tie-down strap according to DIN-EN 12195-2, LC 2,500 daN, hooked in the lashing points according to DIN-EN 12640, which are situated at the exterior vehicle frame.

During the transport, slipping down of the tie-down strap from the load units positioned at the rear must be prevented, e.g. by belt guiding devices fixed on the load units. The number of head loops to be mounted for the total cargo weight shall be determined according to VDI 2700. Robustly designed locking beam systems completed by a pallet can be used to form an artificial headboard which supports the front faces of the cargo, preventing the load units from tilting or slipping

Alternatively other load securing measures according to DIN EN 12195-1 or VDI 270 ff. can be taken.

DEKRA Certificate 313/14162/702073/1813241976-2
Gilbarco GmbH & Co. KG

Direction of travel laterally: The load units shall be stowed according to the above given loading instructions (sections direction of travel forward and direction of travel backward).
Alternatively other securing measures in accordance with DIN EN 12195-1 or VDI 2700 ff. can be taken.

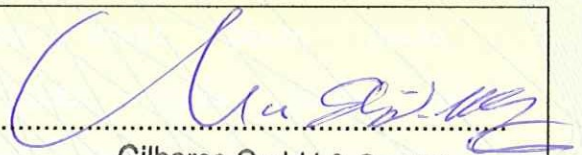
Gilbarco GmbH & Co. KG confirm by signature that the load units are in accordance with the DEKRA documentation status of the test series BI12/11/20-1.1 to 5.1 from 20/11/2012 on the premises of Gilbarco GmbH & Co. KG at D-33154 Salzkotten, Germany.

DEKRA-Expert:



Dipl.-Ing. (FH) Thorsten Ludwig

Seal and signature:



Gilbarco GmbH & Co. KG
D-33154 Salzkotten
Germany

Gilbarco GmbH & Co. KG
Ferdinand-Henze-Str. 9
33154 Salzkotten