

Erratum: BIA-Report 9/97

(siehe Folgeseiten)

Seite 23, 4. Zeile "**Bewertete Schwingstärken**" und Textergänzung am Ende der Seite

Seite 95, vorletzte Zeile in der Tabelle unten:

Bewertete Schwingstärke K_{eq}

Einzelauswertung: größter K_{eq} -Wert am Messpunkt **KY = 13,3** (180s)

Erratum

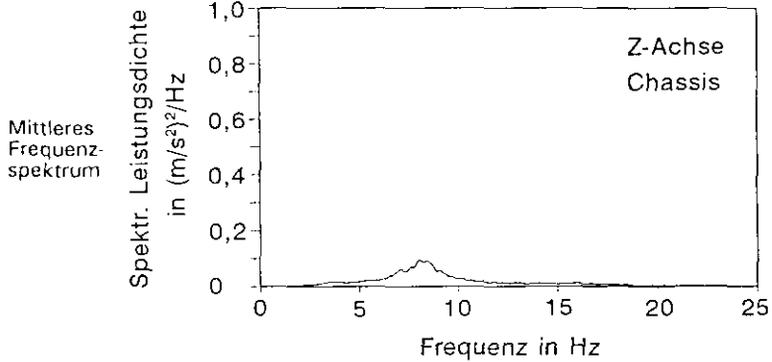
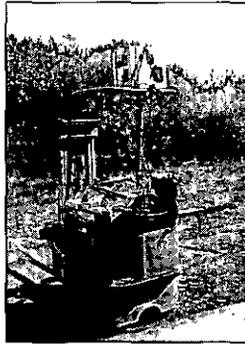
liegt die mittlere Bewertete Schwingstärke für den Meßpunkt Chassis = Sitzmontagegestelle im Bereich $K_{eq} = 4,3$ bis $K_{eq} = 22,9$. Auf den Sitzen treten mittlere Bewertete Schwingstärken zwischen 5,1 und 17,8 auf, wobei der Wert 17,8 durch einen nicht einwandfrei funktionierenden Sitz verursacht wird. Für sechs Fahrzeuge wird der Wert 12,5 auf dem Sitz überschritten (Nr. 9, 11, 14, 21, 23, 26), für ein Fahrzeug fast erreicht (Nr. 12: 12,4). In vier Fällen weist eine Schwingungsverstärkung oder geringe Verminderung auf nicht voll funktionsfähige Sitze hin. Für das Fahrzeug Nr. 11 verstärkt der montierte Sitz die eingeleiteten Schwingungen sogar um mehr als 50 %. Auch heute noch werden einige wenige Gabelstapler (ca. 5 %) mit Polstersitz bezogen. Der Stapler Nr. 26 besaß einen Polstersitz. Der mittlere Schwingungsübertragungsfaktor dieses

Sitzes lag bei 0,93. Trotz Bestückung mit Vollgummirädern blieb die mittlere Bewertete Schwingstärke auf dem Sitz unterhalb von 12. Die aufgezeichneten Schwingungsverläufe wurden hinsichtlich eines Vorschlages von H. Dupuis und E. Hartung [16] in ausgewählten Fällen auf ihre Stoßhaltigkeit hin überprüft. Dabei wurden insbesondere Stapler mit hoher Schwingungsbelastung und Stapler mit nicht funktionsfähigen Sitzen untersucht. Lediglich für den Stapler Nr. 11 mit dem besonders funktionsuntüchtigen Sitz lieferte die Auswertung Ergebnisse, die in die Nähe des Kriteriums für das Einbeziehen der Stoßhaltigkeit gelangten, ohne daß dieses Kriterium jedoch erfüllt wurde. In allen anderen Fällen war die Frage der Stoßhaltigkeit unter Berücksichtigung des genannten Vorschlages eindeutig zu verneinen.

Bitte ergänzen Sie in dem Abschnitt "Messergebnisse" auf Seite 22 vor dem letzten Abschnitt: Die auf dem jedem Fahrzeug beigegeführten ersten Anlageblatt vermerkten Expositionszeiten waren für den angetroffenen Umschlagbetrieb mit zahlreichen Sonderschichten typisch; für andere Gabelstaplerfahrer können die täglichen Einsatzzeiten und auch die Expositionstage je Jahr durchaus von Einsatzfall zu Einsatzfall stark schwanken. Im vorliegenden Fall ist die tägliche Einsatzzeit zahlgleich der Dauer der Arbeitszeit, weil bei der Erfassung der Meßwerte bereits alle tätigkeitstypischen Kommissionierzeiten, Umstapelzeiten, Wartezeiten auf freien Fahrtweg bzw. Lkw einbezogen worden sind. Die angegebenen Bewerteten Schwingstärken stellen repräsentative Mittelwerte über die teilweise stark schwankenden Schwingungsbelastungen der Teilvorgänge dar.

Anlage: Einzeldaten der untersuchten Stapler

Abbildung des untersuchten Staplers



Betriebszustand	Bewertete Schwingstärke K_{eq}						v ²⁾
	Meßpunkt Sitz			Meßpunkt Chassis			
	KX	KY	KZ	KX	KY	KZ	
Fahrt mit Last	-	-	-	-	-	-	-
Fahrt ohne Last ³⁾	9,8	6,0	10,5	7,7	5,1	16,3	-
Verladearbeiten	7,5	7,3	7,6	7,1	6,4	10,2	-
Gesamtbetriebszustand ³⁾	8,4	6,9	8,7	7,3	6,0	12,6	0,69
Einzelauswertung: größter K_{eq} -Wert ^{1) 3)}	14,1 (180s)	13,3 (180s)	12,5 (180s)	¹⁾ Klammerwerte: Einzelmeßzeit ²⁾ Übertragungsfaktor des Sitzes in Z-Richtung ³⁾ Betriebszustand wurde z.T. praxisgerecht nachgestellt			
Einzelauswertung: kleinster K_{eq} -Wert ^{1) 3)}	5,5 (270s)	4,2 (270s)	7,6 (1940s)				

Bewertete Schwingstärke und Übertragungsfaktor des Sitzes