



DIE ISO-LADESTELLE





DIE ISO-LADESTELLE

Die ISO-Ladestelle ist eine Entwicklung von uns für Gebäude, wo es auf möglichst geringe Temperaturverluste ankommt. Besonders gedacht ist hier an Ruhezeiten, wie Nächte und Wochenenden, wo in der Regel kein Verladebetrieb stattfindet, aber die Temperaturen konstant bleiben sollen.

Zu den Anwendern zählen unter anderem: ■ die gesamte Lebensmittelindustrie mit ihren Herstellungs-, Kühl- und Lagerbetrieben ■ alle Fertigungsbetriebe und Lagerhäuser wo unmittelbar im Ladebereich Mitarbeiter tätig sind ■ und vieles mehr.

Der wesentliche Unterschied zur standardmäßigen Ladestelle liegt in der Anordnung der hydraulischen Vorschub-Überladebrücke zum Sektionaltor. Die Überladebrücke wird bei der ISO-Ladestelle um die Mauerwerksdicke der Hallenwand plus weitere 150 mm nach innen versetzt angeordnet. Um diesen nach innen versetzten Abstand zu überbrücken, wird die Überladebrücke mit einem Sondervorschub bis 1.000 mm ausgerüstet. Die Anfahrpuffer werden bei der ISO-Ladestelle unmittelbar in Höhe



des Hallenbodens außen an die eingezogenen Fassadennasen angebaut. So erhält die Ladestelle den ausreichenden Schutz für die ankommenden LKW's. Das in der Regel elektrisch betätigte Sektionaltor wird in einer Breite von 3.000 mm, der Breite der Unterfahrtsche, vor der

Überladebrücke bis auf den Hof nach unten geführt. Durch diese Toranordnung befindet sich die hydraulische Überladebrücke und die Unterfahrtsche für die hydraulischen Ladebordwände des LKW hinter dem Sektionaltor geschützt im Gebäude. Dadurch wird ein höchstmöglicher Isoliereffekt erreicht. Das Torblatt des Sektionaltors besteht aus 40 mm dicken, isolierten Hoesch-Sektionaltorpaneelen. Diese sind aus verzinktem 0,5 mm dicken Stahlblech mit PU-Schaumkern, thermisch getrennt mit einer Standardbeschichtung im Farbton RAL 9002. Die ISO-Paneele werden mit stranggepreßten Alu-Profilen



eingefaßt, sie bilden mit den umlaufenden Dichtungen den Hauptbaustein der ISO-Ladestelle. – Es sind auch Torblattstärken von 75 mm lieferbar. Außer dem Hauptargument der Isolierwirkung gibt es weitere Argumente die für den Einbau einer ISO-Ladestelle sprechen:



EIN BEWÄHRTES SYSTEM

- Durch die Torführung bis Oberkante Hof erhalten sie eine vollkommen geschlossene Fassadenfront.
- Keine durch Wind herumwirbelnde Abfall- und Schmutzteile können die Unterfahrtschen zu Mülltaschen umfunktionieren.
- Die Gesamtoptik ist durch die ge-



schlossene Fassade ebenfalls verbessert. ■ Kein ungehinderter Zugriff durch Unbefugte von außen während der Ruhe- und Nachtzeiten. ■ Dagegen uneingeschränkte Zugänglichkeit bei geöffnetem Tor für Wartungs-, Reparatur- und Reinigungsarbeiten. ■ Schmutzpartikel, Putzwasser und andere Unreinheiten aus dem Hallenbereich können ungehindert durch die konstruktiv bedingten Zwischenräumen der Brücke in die Unterfahrtsche gelangen und von dort entfernt werden. – Dieser Punkt ist bei Naßbetrieben besonders wichtig.

Die Steuerung der Überladebrücke und des Sektionaltores erfolgt von innen über einen kombinierten Steuerkasten mit eingebauter Verriegelung gegeneinander. Eine Betätigung der Brücke bei geschlossenem Tor wird hiermit verhindert. Als eine zusätzliche Besonderheit der Meyer-Tonnendorf ISO-Ladestelle ist die spezielle Außensteuerung für das elektrisch



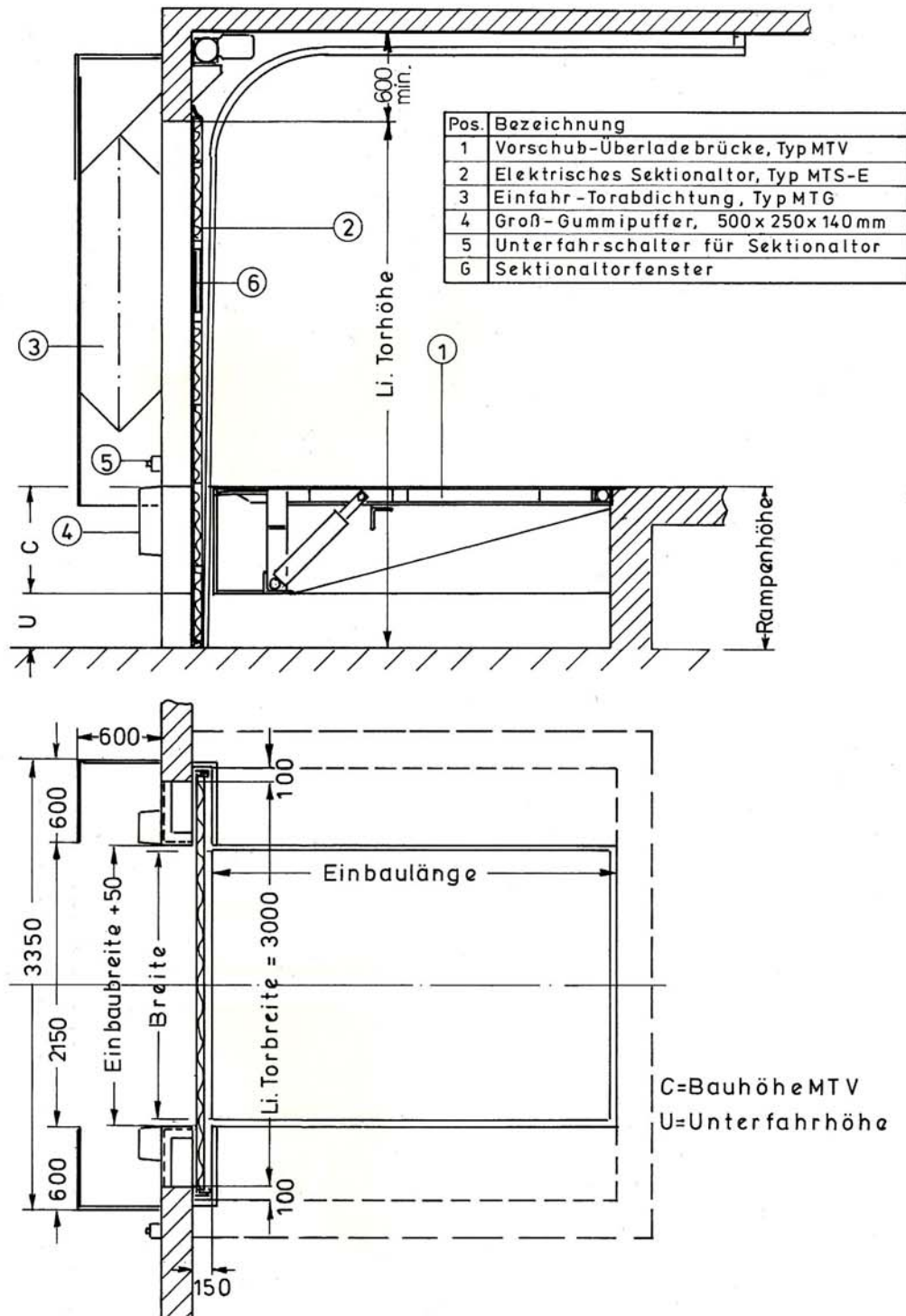
betätigte Sektionaltor. Außen unmittelbar an der Ladestelle ist ein E-Drucktaster mit der Funktion „AUF“ angebracht, mit dem das Tor (nach Freigabe von innen bei Arbeitsbeginn) um die Höhe der Unterfahrtsche hochgefahren werden kann. Die Betätigung erfolgt durch

den Fahrer des andockenden LKW. Ohne Mehraufwand, denn der Fahrer muß ohnehin aussteigen, nach hinten gehen, um die Ladebordwand abzusenken. Ein Mißbrauch ist nicht möglich, da einerseits der Außenschalter nur während der Geschäftszeiten aktiviert ist und zum anderen die volle Toröffnung nur von innen möglich ist. Somit kann der LKW andocken und erst dann nach unmittelbar vor dem Verladevorgang das Tor geöffnet werden. Für eine bestmögliche Isolierung des Verladevorganges wird die zur ISO-Ladestelle gehörende Plattenabdichtung aus PVC- oder Gummi-Plane auf die Fassade montiert. Die

flexiblen Kopf- und Seitenplanen legen sich beim Einfahren des LKW um den Aufbau und dichten so die Ladestelle ab. Ein zusätzlicher Dichteffekt ist durch Eckabdichtungen möglich. Lassen Sie sich vor Ort über alle Möglichkeiten für Ihren speziellen Einsatzfall beraten.



TECHNISCHE DATEN



MEYER-TONNDORF GMBH