

Najważniejsze na marginesie?



PRAWIDŁOWA GEOMETRIA USTAWIENIA KÓŁ POJAZDÓW MA DLA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO ZNACZENIE WRĘCZ PIERWSZOPLANOWE, OBOK STANU BIEŻNIKÓW OPON ORAZ UKŁADÓW HAMULCOWYCH I KIEROWNICZYCH. MIMO TEGO WYDAJE SIĘ BYĆ PRZEZ WSZYSTKICH ZAINTERESOWANYCH TRAKTOWANA MAŁO ODPOWIEDZIALNIE. ZAPYTALIŚMY WIĘC KOMPETENTNYCH W TEJ DZIEDZINIE KRAJOWYCH EKSPERTÓW O:

- GŁÓWNE CZYNNIKI ORGANIZACYJNO-PRAWNE, TECHNICZNE BĄDŹ EKONOMICZNE, WPŁYWAJĄCE NA LEKCEWAŻENIE TAK WAŻNEJ PROBLEMATYKI;
- SYTUACJE, W KTÓRYCH KONTROLA I EWENTUALNA KOREKTA GEOMETRII KÓŁ POWINNA BYĆ BEZWZGLĘDNIE OBOWIĄZKOWA;
- MINIMALNY (PODSTAWOWY) ZAKRES BADAŃ, JAKI POWINNY REALIZOWAĆ NOWOCZESNE URZĄDZENIA DIAGNOSTYCZNE DO KONTROLI PODWOZI;
- PODMIOTY SZCZEGÓLNIIE PREDYSPONOWANE DO POPULARYZACJI TEGO RODZAJU DIAGNOSTYKI W POLSCE



Zenon Majkut
Wimad

Skala absurdu

Wszystkie cztery pytania prowokują do odpowiedzi wykazujących, co jest nie tak, czyli ogólnie rzecz biorąc – do narzekań. Są też jednak powody do optymizmu, choćby fakt wprowadzenia na polski rynek w ostatnich 5 latach przez naszą firmę ponad 1000 wysokiej klasy amerykańskich urządzeń Hunter, produkowanych przez światowego potentata w dziedzinie pomiaru ustawienia geometrii kół.

Przywołana w pierwszym pytaniu grupa czynników organizacyjno-prawnych kojarzy się automatycznie ze stacjami kontroli pojazdów, bo tam takie

urządzenia są wyposażeniem obowiązkowym. Konieczność sprawdzania geometrii powinna wymuszać też wykonywanie niezbędnych regulacji i napraw, polegających na wymianie zużytych elementów. Tak by było pod warunkiem, że przepisy nakazywałyby kontrolną procedurę we wszystkich pojazdach pojawiających się na SKP, niezależnie od rodzaju przeglądu. Niestety przepis ogranicza nakaz sprawdzania geometrii tylko do pojazdów sprowadzonych z zagranicy lub takich, których dowód rejestracyjny został zatrzymany przez policję ze względu na niezdolność do dalszej jazdy. Tymczasem podczas rutynowej kontroli drogowej policjantowi znacznie trudniej jest zauważyć niewłaściwą geometrię niż rozbitą szybę lub reflektor albo wyciek płynów. Same SKP też kontrolują geometrię na ogół niechętnie z powodu braku odpowiednio wykwalifikowanych diagnostów, a trochę i dlatego, że urządzenie niewykorzystywane nie zużywa się i nie wymaga serwisowania, więc niższe są koszty jego „eksploatacji” przy identycznej cenie przeglądu. W dodatku nie jest wymagane prowadzenie ewidencji takich pomiarów ani archiwizacja ich protokołów. Absurd? Podobnych mógłbym w tej dziedzinie wyliczyć wiele. Na przykład temat tabu: nowe samochody trafiające do SKP po raz pierwszy dopiero po trzech latach, więc często po przebiegu ponad 100 000 km!

Czynnikami hamującymi modernizację polskich SKP są też dwie organizacje: PISKP i Ministerstwo Infrastruktury. Pierwsza powstała i działa po to, aby chronić istniejące już placówki i przeciwstawia się wszelkim zmianom ich wyposażenia i procedur diagnostycznych. Z kolei ministerstwo sankcjonuje i broni status quo, nie dopuszczając żadnych zmian ani w przepisach, ani w procedurach. Dzięki temu w drugiej dekadzie XXI wieku nie są konieczne wydruki z urządzeń diagnostycznych jako zasadniczy dowód wykonanego badania technicznego, a żadna z polskich SKP nie jest w zakresie badania geometrii przygotowana do realizacji procedur np. BMW, Mercedes a i Porsche!

Poważną przyczyną patologicznych zjawisk jest prywatyzacja SKP sprawa-

jąca, iż zbyt rygorystyczny diagnosta traci klientów na rzecz konkurencji.

Niektórzy z nas pamiętają, jak kilkadziesiąt lat temu każdy samochód na stacji diagnostycznej miał mierzoną tzw. zbieżność przy każdym przeglądzie. Teraz przepisy nie nakładają obowiązku pomiaru geometrii ustawienia kół przy okresowym przeglądzie rejestracyjnym. Tymczasem pomiar i ewentualna regulacja geometrii jest konieczna po każdej naprawie i wymianie części w obrębie zawieszenia i układu hamulcowego oraz po każdej naprawie powypadkowej. Każda wymiana części lub zmiana ustawienia elementów regulowanych zmienia wartości parametrów geometrycznych i to nie tylko podstawowych, lecz także tych rzadko sprawdzanych, jak np. wartości i symetria kątów WOZ i POZ. Niewiele serwisów zdaje sobie sprawę, że korekta choćby jednego parametru w zawieszeniu może wpłynąć na inne kąty. Niektóre serwisy nie widzą związku między „mechaniczną” geometrią ustawienia kół a nowoczesnymi systemami kontroli jazdy, np. ESP, nie przywiązują też wagi do geometrii tylnej osi. Tu znów przykłady można mnożyć, a powód jest jeden: brak szkolenia.

Jeśli chodzi o techniczne możliwości sprzętu, to nowoczesne urządzenia pomiarowe można podzielić na przeznaczone do:

- ▶ szybkiego (do 1 minuty z wydrukiem protokołu) pomiaru w technologii 3D kilku (najczęściej sześciu) parametrów geometrycznych, bez pełnego stanowiska diagnostycznego;
- ▶ pomiaru i regulacji ustawienia kół i osi na profesjonalnych stanowiskach z zestawem obrotnic i tylnych płyt przesuwanych (odprężnych).

Urządzenia do szybkiej weryfikacji geometrii pozwalają szybko stwierdzić, czy pojazd może dalej bezpiecznie jeździć, czy też wymaga dokładniejszych badań. Takiej kontroli powinny podlegać wszystkie samochody przyjeżdżające do serwisu.

Współczesne urządzenia do szczegółowych pomiarów i regulacji geometrii mierzą od kilku do aż ponad 50 parametrów ustawienia kół w samochodzie. Oczywiście ilość i wnikliwość pomiarów



zależy od specjalizacji serwisu i rodzaju niewłaściwych zachowań pojazdu. Dla prawidłowego zdiagnozowania znakomitej większości samochodów wystarczy skontrolować parametry dobrze określone w rozporządzeniu o SKP, czyli: zbieżności połówkowe wszystkich kół, zbieżności całkowite przedniej i tylnej osi, pochylenia wszystkich kół, pochylenia osi zwrotnicy kół przednich, wyprzedzenia osi zwrotnicy kół przednich, różnice kątów skrętu kół, maksymalne skręty kół, śladowość i nierównoległość osi.

Z przyczyn już wcześniej wspomnianych inicjatywa poprawy sytuacji powinna wyjść z samej góry, czyli od Ministerstwa Infrastruktury, Policji, Inspekcji Transportu Drogowego. Główną w tym przeszkodą jest brak sprzętu do badań prowadzonych na drodze, lecz już następną w kolejności – brak wiedzy. W Polsce firm szkolących w zakresie geometrii jest zaledwie kilka. Po prostu nie jest to biznes, bo przy niskim koszcie szkolenia (ok. 300,- zł od osoby) i tak brakuje chętnych. Poza tym całe takie szkolenie omawia sposób posługiwania się konkretnym urządzeniem. W efekcie mechanik mający dokonać pomiaru innym sprzętem okazuje się całkowicie bezradny. Uniwersalnej wiedzy mogłoby tu dostarczać poważnie traktowane szkolnictwo zawodowe, lecz takiego, niestety, nie mamy.

