

Gdzie troska o bezpieczeństwo?

Technologia młotka i przecinaka

- Po co nam autoryzacja producentów, kosztowny sprzęt diagnostyczny i naprawczy, zaopatrzenie w wyłącznie oryginalne części zamienne, skoro właściciele firm transportowych mają to wszystko w nosie - skarżą się prezesi toruńskiej firmy Hydrosystem, zajmującej się naprawami przekładni kierowniczych pojazdów ciężarowych. Ubolewają, że technologia młotka i przecinaka jest jeszcze w Polsce mocno rozpowszechniona i nikomu to nie przeszkadza.

Spółka Hydrosystem w Toruniu działa już od 10 lat i nigdy nie zajmowała się niczym innym niż serwisem i regeneracją przekładni kierowniczych ze wspomaganiem - do ciężarówek i autobusów. Szefowie i pracownicy firmy

Niemców do tworzenia sieci autoryzowanych stacji serwisowych.

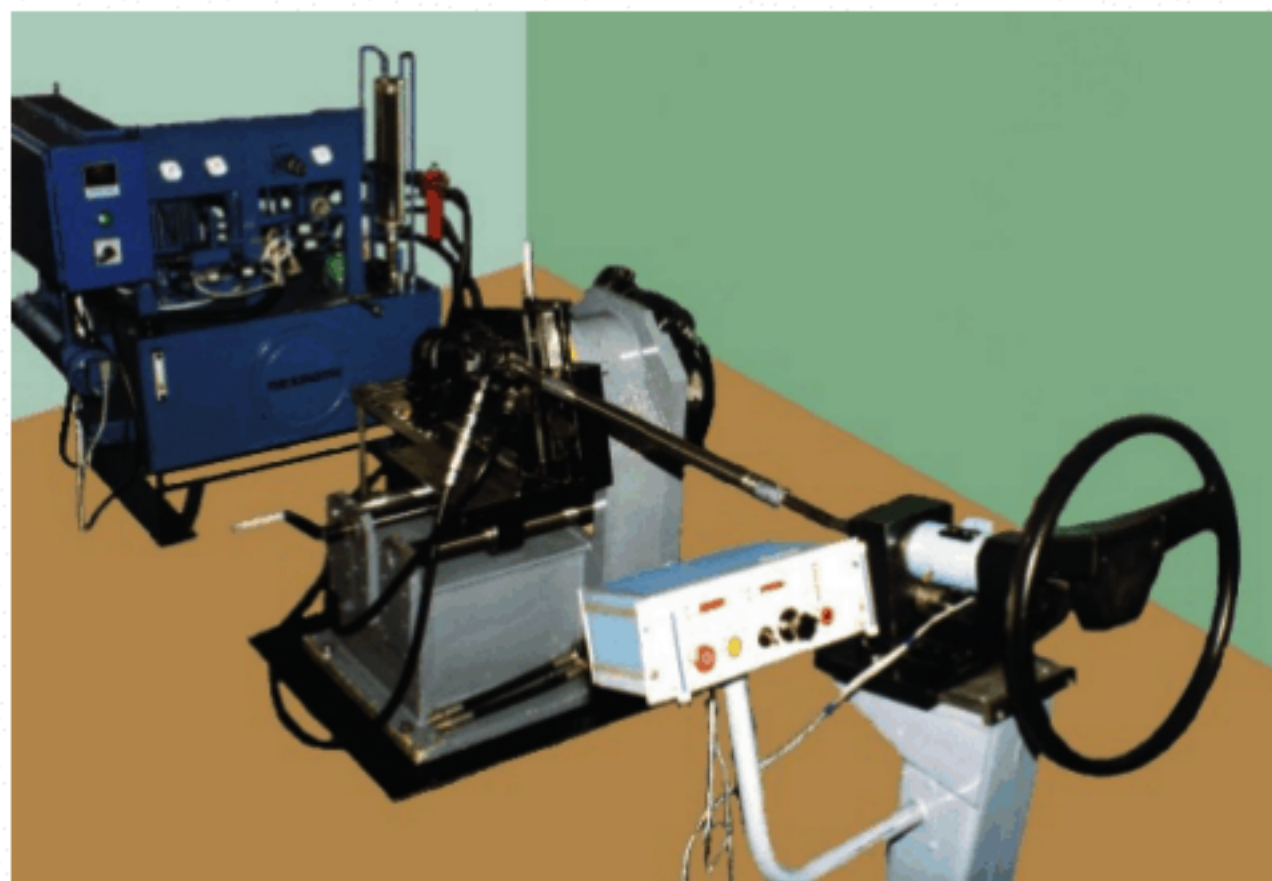
Tak czy inaczej, można bez żadnej przesady powiedzieć, że fachowcy z Hydrosystemu potrafią profesjonalnie naprawić każdą przekładnię kierowniczą

Polskę firmy Csepel Auto prowadzą sprzedaż kompletnych podwozi i autobusów tego węgierskiego producenta.

Kosztowne bajery

Droga do autoryzacji nie była usłana różami. Przede wszystkim trzeba było wyłożyć masę pieniędzy na profesjonalny sprzęt. Kupiono stanowisko diagnostyczne CBKO-2, za pomocą którego można przeprowadzić pełną symulację pracy przekładni kierowniczej w warunkach rzeczywistych, a tym samym wykonać wnikliwą diagnostykę, wykluczając przepuszczenie jakiegokolwiek wady naprawczej. Urządzenie jest zatem gwarantem, że klient odbiera po regeneracji przekładnię, która ma parametry techniczne nowego podzespołu. Może się później cieszyć jej bezawaryjną eksploatacją, jeśli tylko w zalecanych odstępach czasu wymieni olej i filtr oleju oraz dokona okresowego przeglądu.

Drugim urządzeniem, w które się zaopatrzono po drodze do uzyskania autoryzacji był defektoskop metalograficzny firmy Karl Deusch, umożliwiający badanie struktury metalu i wykrywanie mikropęknięć w częściach używanych do napraw. Doszły do tego ręczne narzędzia, służące do demontażu i ponownego składania w całość przeke wszystko. Trzeba było również przeszkolić pracowników. A później poddać się audytowi producenta przekładni. Jego fachowcy przyjeżdżali do Torunia i nadzorowali prace mechaników z Hydrosystemu. Próby wypadły pomyślnie. Kończącym akordem było otrzymanie certyfikatów autoryzacyjnych, które - oprawne w ramki - zawisły na ścianie w gabinecie prezesa spółki.



Na stanowisku diagnostycznym CBKO-2 można przeprowadzić pełną symulację pracy

zęby. Z czasem uzyskali autoryzację producentów przekładni - szczecińskiego Polmo, węgierskiej firmy Csepel Auto i jugosłowiańskiej Prva Petoletka. To, że nie zdobyli certyfikatu i innych wytwórni, przede wszystkim niemieckiego koncernu ZF, nie wynikało z ich złej woli czy braku profesjonalizmu, a raczej niechęci

z pojazdu, który ma masę powyżej 3,5 tony i jeździ po polskich drogach. Równie dobrze radzą sobie z przywracaniem pierwotnej sprawności układów z leciwych Starów, Jelczów czy Autosanów, jak i naprawami nowszych Volvo, Scanii, MAN-ów, DAF-ów i Mercedesów. Poza tym jako generalny przedstawiciel na

Historia choroby

- Każda serwisowana u nas przekładnia kierownicza ma swój numer identyfikacyjny oraz związaną z naprawą dokumentację techniczną - podkreśla



Defektoskop metalograficzny umożliwia wykrycie mikropęknięć w częściach używanych do napraw

prezes spółki Hydrosystem **Wiesław Walecki**. - Dzięki przechowywaniu szczegółowych informacji w komputerze i na papierze możemy w każdej chwili odtworzyć przebieg naprawy - poczuwszy od przypomnienia stanu technicznego przekładni dostarczonej nam przez klienta, poprzez wyszczególnienie „kondycji” wymienionych części, określenie parametrów uzyskanych na stanowisku diagnostycznym, a na nazwisku pracownika i dacie montażu kończąc.

Każdy klient otrzymuje na koniec certyfikat jakości naprawionej przekładni i

samym warsztat bierze na siebie prawną odpowiedzialność za wypadek drogowy, który wydarzy się w tym czasie z winy niesprawności układu kierowniczego. W razie takich kłopotów można zawsze odtworzyć „historię choroby” przekładni i dojść, gdzie popełniono błąd w sztuce. Na szczęście - odpukać! - przykre przygody nigdy jeszcze nie spotkały kierowców pojazdów serwisowanych w Hydrosystemie.

Hulaj dusza...

- Zawsze nam się wydawało, że aspekt bezpieczeństwa ma w motoryzacji bardzo istotne znaczenie. Widząc jednak niefrasobliwość i beztroskę szefów firm transportowych, którzy szukając oszczędności korzystają z usług „złych raczek”, tracimy wiarę w cokolwiek dorzuci **Zoltan Karolyi**, wiceprezes Hydrosystemu. - Przydałaby się akcja uświadamiająca kierowcom i ich zwierzchnikom, jakimi skutkami grozi jazda z niesprawnym układem kierowniczym. Wyobraźmy sobie na przykład, że w ciężarówce pokonującej ostry zakręt nagle zanika wspomaganie układu...

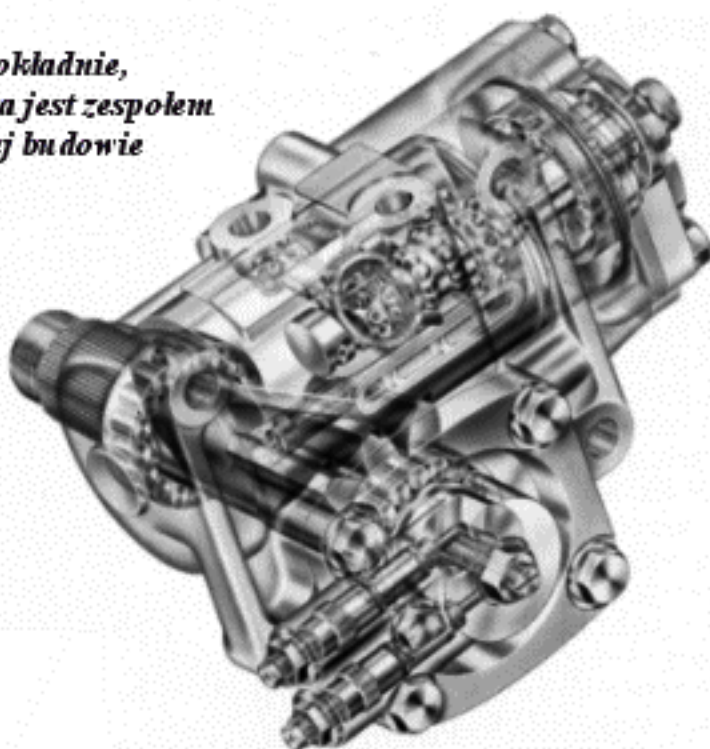
- A może należałoby wprowadzić prawne ograniczenia w wykonywaniu usług serwisowych wszystkich zespołów i elementów pojazdów, które mają istotne znaczenie dla bezpieczeństwa? - zastanawiają się szefowie toruńskiej spółki. Dziś bowiem młotek, przecinak i chęć szczerą wystarczają do tego, by napra-

wić przekładnie kierownicze. Tajemnicą Poliszynela jest, że firmy bez autoryzacji producenta używają do napraw części z tzw. odcysku, które pochodzą z przekładni powypadkowych lub poddanych kasacji. Z kilku zdezelowanych układów składają do kupy jeden - wprawdzie działający, ale nie spełniający żadnych parametrów jakościowych. Czasem wystarczy przepłukać starą przekładnię naftą i czystym olejem, by wyglądała niemal jak nowa. - Złomowane przez nas przekładnie celowo uszkadzamy w taki sposób, by już do niczego się nie nadawały - informuje prezes Walecki.

Rok	Liczba wypadków drogowych	Wypadki z powodu awarii układu kierowniczego
1990	50 532	98
1991	54 038	84
1992	50 990	57
1993	48 901	59
1994	53 647	58
1995	56 904	62
1996	57 911	51
1997	50 427	11

Dane wydziału analiz i statystyki Komendy Głównej Policji

Schemat pokazuje dokładnie, że przekładnia kierownicza jest zespołem o dość skomplikowanej budowie



Dmuchanie na zimne

Nowoczesne przekładnie mogą wytrzymać nawet i półtora miliona kilometrów przebiegu ciężarówki. Żywotność starszych typów jest oczywiście znacznie krótsza. Niezależnie jednak od tego, z jaką mamy do czynienia, trzeba ją poddawać okresowym przeglądom. Najlepiej nie rzadziej niż po każdym 100 tys. km przebiegu. Wyspecjalizowany warsztat sprawdzi wówczas m.in. czy ciśnienie oleju w układzie wspomaganie jest prawidłowe, a pompa wspomagania ma odpowiedni wydatek. Skontroluje też luz mechaniczny i hydrauliczny w układzie wspomagania. Tego wszystkiego nie można zbadać bez specjalistycznego sprzętu.

Wypadki chodzą po ludziach. O słuszności tego porzekadła nikogo nie trzeba przekonywać. A statystyki policyjne corocznie notują wypadki samochodowe, których bezpośrednią przyczyną była awaria układu kierowniczego.

Cezary Bednarski