

Prawidłowe podparcie pojazdu

podstawą bezpiecznej pracy przy podnośnikach samochodowych

Zastosowanie podnośników przy obsłudze serwisowej i naprawie pojazdów samochodowych w warsztatach zdecydowanie poprawia komfort i efektywność pracy. Jednocześnie przy ich niewłaściwym i niezgodnym z wymogami bezpieczeństwa i higieny pracy użytkowaniem są źródłem wielu zagrożeń dla pracowników wykonujących pod nimi czynności.

W podnośnikach najazdowych unoszący do obsługi lub naprawy pojazd nie ma zwolnionego zawieszenia, a jego koła osadzone na płytach najazdowych (pomostach) stanowią punkty podparcia. W pozostałych konstrukcjach podnośników, czyli dwukolumnowych oraz podprogowych, a także przy podnośnikach typowo najazdowych, lecz wyposażonych w dodatkowy dźwignik osiowy (do unoszenia jednej osi pojazdu) lub międzyosiowy (do unoszenia obu osi pojazdu), obsługiwany pojazd podnoszony jest z wykorzystaniem odpowiednich punktów podparcia wyznaczonych konstrukcyjnie przez producenta pojazdu.

Punkty te mają odpowiednio wytrzymałą konstrukcję (poprzez specjalne wzmocnienie tej strefy podwozia) oraz zapewniają odpowiednie, proporcjonalne rozłożenie ciężaru gwarantujące stabilną pozycję pojazdu na podnośniku w trakcie unoszenia i prowadzenia prac obsługowych, a także naprawczych. Z punktu widzenia bezpieczeństwa pracy wykorzystywanie tych punktów podparcia pojazdu jest koniecznością.

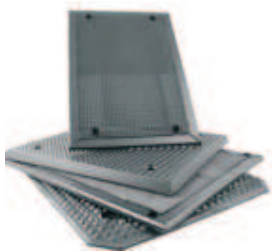


Przedłużacz do właściwego podparcia unoszonego pojazdu.

W podnośnikach dwukolumnowych unoszenie samochodu realizowane jest przez dwie pary ramion osadzonych na specjalnych wózkach poruszających się w pionie w obu kolumnach. Ramiona umożliwiają obrót w płaszczyźnie poziomej oraz regulację długości zapewniającą właściwe i dostosowane do wymiarów płyty podwozowej lub ramy i ulokowanych w niej punktów podparcia unoszonego pojazdu. Na końcach ramion zamocowane są tzw. łapy będące rzeczywistymi punktami podparcia pojazdu. Łapy wyposażone są w specjalne nakładki gumowe, które zabezpieczają punkty podparcia pojazdu przed zarysowaniem lub wgnieciem w trakcie unoszenia, ale przede wszystkim ich zadaniem jest amortyzacja drgań przenoszonych z pracującego podnośnika na unoszony pojazd oraz zapewnienie większych oporów tarcia punktów podparcia pomiędzy łapami podnośnika a podwoziem pojazdu, czyli zapewnienie stabilności podnoszenia pojazdu.

W większości konstrukcji podnośników dwukolumnowych ze względu na dostosowanie do możliwości obsługi pojazdów z niskim zawieszeniem i małym prześwitem (konieczność obrotu ramion pod pojazdem ulokowanym już na stanowisku unoszenia i ustawienia ich w punktach podparcia) łapy mają najczęściej niewielką wysokość, a nieznaczna regulacja wysokości możliwa jest jedynie poprzez wykręcanie i wkręcanie w gniazda ramion.

Przy obsłudze pojazdów mających specyficzną konstrukcję podwozia najczęściej



Gumowe zabezpieczenia na kolumny podnośników.

w pojazdach dostawczych i terenowych – w celu uzyskania prawidłowego podparcia – konieczne jest użycie łap z większym zakresem regulowanej wysokości lub zastosowanie odpowiednich przedłużaczy pomiędzy ramionami a łapami. Niestety, w praktyce warsztatowej w celu obsługi tego typu pojazdów bardzo często są stosowane – zamiast przystosowanych do tego profesjonalnych przedłużaczy – zupełnie przypadkowe elementy, na przykład drewniane kłocki itp. Stosowanie profesjonalnych przedłużaczy ma niebagatelny wpływ na bezpieczeństwo obsługi pojazdu na podnośniku dwukolumnowym.

Jedną z najbardziej niebezpiecznych sytuacji przy unoszeniu pojazdu na podnośniku dwukolumnowym związana jest właśnie bezpośrednio z niewłaściwym podparciem podwozia i polega na zsunięciu się pojazdu z łap podpierających. Wynika ona głównie z użycia przypadkowych przedłużaczy podpierających lub złego stanu technicznego, jak również źle dobranych nakładek gumowych na łapy. Pojazd unoszony jest stabilnie tylko wówczas, gdy wszystkie cztery punkty podporowe są miejscami równomiernego przenoszenia obciążeń, zwłaszcza, że na niesionym samochodzie prowadzone są prace, podczas których w trakcie przyłożonych od spodu pojazdu sił może nastąpić zsuniecie się pojazdu z punktów jego podparcia.



Nakładki gumowe na łapy podnośników dwukolumnowych.

Nakładki gumowe na łapy podnośników dwukolumnowych, jak również i podkłady gumowe (bloki) podnośników podprogowych ulegają w trakcie normalnej eksploatacji podnośników naturalnemu i nieuniknionemu zużyciu. Następuje ono na skutek ścierania oraz przenoszenia znacznych obciążeń i zachodzących w nich naprężeń wewnętrznych materiału (gumy). Dla zapewnienia bezpieczeństwa pracy na podnośnikach konieczna jest więc ich okresowa wymiana.

Użytkownicy podnośników dwukolumnowych nabywają w ramach oszczędności

dostępne na rynku tańsze nakładki gumowe na łapy, które w zdecydowanej większości przypadków nie są dostosowane do posiadanych w eksploatowanych przez siebie podnośnikach wymiarów i kształtów łap. Prawidłowo dobrane nakładki gumowe muszą mieć zarówno właściwe wymiary pod tzw. talerz łapy, jak również i sposób ich mocowania do łap (przewidziane przez producenta podnośnika odpowiednie otwory pod śruby mocujące czy wypustki zapewniające ich właściwe ułożenie na łapie).

Na rynku wyposażenia warsztatowego pojawiła się niedawno nowa firma TECH-AND Technika Warsztatowa, specjalizująca się między innymi w dystrybucji tego typu produktów (nakładek gumowych na łapy podnośników dwukolumnowych, podkładek gumowych podnośników podprogowych: czterokolumnowych i nożycowych, osłon gumowych na kolumny oraz przedłużaczy ramion podnośników dwukolumnowych). Firma oferuje gumy dopasowane praktycznie do wszystkich typów podnośników samochodowych eksploatowanych obecnie na rynku warsztatowym.



Podkłady gumowe (bloki) podnośników podprogowych.

Dzisiejsze konstrukcje podnośników mają wystarczająco dużą liczbę zabezpieczeń konstrukcyjnych (bez których nie zostałyby dopuszczone do eksploatacji) zapewniających w pełni bezpieczną pracę przy ich użyciu. Największe zagrożenie przy ich użytkowaniu stwarzają natomiast z pozoru nieistotne szczegóły, na które nie zwracają uwagi ich użytkownicy w warsztatach samochodowych. Do tych niepozornych szczegółów zaliczyć trzeba właśnie aktualny stan zużycia nakładek gumowych na łapy.

Przy podejmowaniu decyzji o zakupie nakładek gumowych na łapy podnośników dwukolumnowych oraz podkładek gumowych podnośników pozostałych konstrukcji nie należy brać pod uwagę wyłącznie ceny. Oszczędzając na zakupie profesjonalnych produktów w tym zakresie, naraża się, niestety, pracując pod podnośnikami osoby na spore niebezpieczeństwo zagrażające nie tylko ich zdrowiu, ale również i życiu.

www.tech-and.pl



Przedłużacz łapy ramienia podnośnika dwukolumnowego.

Dwa miliony silników



Silniki benzynowe rodziny EP o pojemności skokowej 1.4 i 1.6 oferowane są w wielu modelach Peugeot i Citroën. Najmocniejszy z nich rozwija moc 200 KM. W ostatnim czasie zaprezentowana została dodatkowa, 270-konna jednostka napędowa, która dostępna jest w Peugeot RCZ R.

Produkcja silnika benzynowego opracowanego przez PSA Peugeot Citroën we współpracy z BMW rozpoczęła się w 2006 roku. Wersja 1.6 THP została nagrodzona siedem razy z rzędu przez magazyn „International engine of the year award”.

Każdego dnia produkuje się 1280 silników z tej rodziny. Do tego dochodzi produkcja 900 podzespołów fabrycznych – bloków cylindrowych, głowic cylindra, korbowodów i wałów korbowych, które codziennie wysyłane są do fabryki BMW w Hams-Hall (Wielka Brytania), a następnie montowane w modelu Mini.

2-milionowy silnik benzynowy z rodziny EP zszedł w środę 22 stycznia br. z linii produkcyjnej Française de Mécanique, zakładu PSA Peugeot Citroën. Wersja z numerem 2.000.000 zostanie wysłana do fabryki w Sochaux, gdzie zamontowana zostanie w jednym z egzemplarzy Peugeot 308.

Fabryka Française de Mécanique w Douvrin we Francji zatrudnia w sumie prawie 3050 osób, z których około 800 pracuje przy produkcji silników EP. To jedna z dwóch fabryk, obok Trémery, produkujących w Europie silniki PSA Peugeot Citroën.

Mechanicy zmierzają się w Poznaniu

Trwa przyjmowanie zgłoszeń do III edycji Ogólnopolskich Mistrzostw Mechaników. Uczestnikami mogą być zarówno doświadczeni serwisanci, jak i uczniowie szkół mechanicznych. Finały odbędą się 28 i 29 marca podczas Targów Techniki Motoryzacyjnej w Poznaniu, a konkurs poprowadzi dziennikarz motoryzacyjny – Włodzimierz Zientarski. Wcześniej mechanicy rozwiążą test internetowy, przygotowany przez specjalistów Mobil 1, partnera merytorycznego mistrzostw.

Organizatorami mistrzostw są V8 Team oraz Międzynarodowe Targi Poznańskie.

Kategoria Młody Mechanik

- Rejestracja dwuosobowych zespołów potrwa do 5 marca br. pod adresem www.mistrzostwamechanikow.pl.
- Eliminacje – 6 marca br., godz. 12.00. Test konkursowy zostanie opublikowany na stronie internetowej www.mobil.pl. Zadaniem uczniów będzie jak najszybsze wysłanie poprawnych odpowiedzi na wskazany adres e-mail.
- Finał – 28 marca br., Targi Techniki Motoryzacyjnej, Poznań.

Kategoria Mechanik Zawodowy

- Zapisy – do 14 marca br. pod adresem www.mistrzostwamechanikow.pl.
- Eliminacje – termin ustalany indywidualnie z zawodnikiem.
- Finał – 29 marca br., Targi Techniki Motoryzacyjnej, Poznań.



Aby wziąć udział w mistrzostwach, warsztarzy zarejestrować się na oficjalnej stronie konkursu (www.mistrzostwamechanikow.pl) oraz przejść eliminacje w formie testu internetowego. Przygotowane przez ekspertów Mobil 1 pytania będą dotyczyły budowy i serwisowania pojazdów, trendów na rynku motoryzacyjnym oraz historii motoryzacji.

Zawodnicy będą rywalizować w dwóch kategoriach. Pierwsza, Młody Mechanik, zarezerwowana jest dla dwuosobowych zespołów uczniowskich ze szkół mechanicznych i elektromechanicznych. Doświadczeni mechanicy będą walczyć w kategorii Mechanik Zawodowy.

