

Autóbusz műszaki vizsga problémák

Csak néhány ízelítő!

Az autóbuszokat karbantartó és vizsgáztató szakemberek – a cikk szerzője ezen a területen dolgozik – gyakran szembe kerülnek napi munkájukban olyan műszaki kérdésekkel, melyekre a vonatkozó rendeletekben nem találják meg a választ.

A gyakorlatban szükséges, hogy ezeket valahogy áthidalják, de ez nem megnyugtató, műszakilag nem tökéletes.

Az alábbiakban két ilyen kérdéses problémát vetek fel, kérve ezúton is az illetékeseket az állásfoglalásra, válaszadásra.

Ikarus IK 280 rögzítőfék értékelése

Az Ikarus IK 280-as típusnál csak a „B” (középső) tengelyen van rugóerő-tárolós fékhenger. A „C” tengelyen, a konstrukcióból adódóan, csak üzemi fékkamra van, ami a rögzítőfék használatakor is mint üzemi fék működik, és pneumatikusan fékezi a „C” tengelyt. A probléma a pneumatikus működtetésből adódik, mert a rögzítőfék működtetésére előírás, hogy mechanikusnak (rugóerővel) működtetettnek kell lenni. A „C” tengely fékhatása, mivel ez nem rugóerő hatására létrejövő fékerő, az előírásból következően nem számíthatjuk hozzá a rögzítőfék hatásához.

A fentiek miatt, az IK 280 autóbusztípusnál csak a „B” tengely rugóerő-tárolós munkahengerei által biztosított kerékfékerő jöhet számításba mint rögzítő fékhatás.

A csak középső tengelyre ható rögzítőfék gyakran nem tudja az egész szerelvényre előírt rögzítő fékhatást teljesíteni, hiszen a csuklós autóbusz legnagyobb tömege jelentősen nagyobb, mint a szóló autóbuszé. Számszerűen az IK 280 autóbusz legnagyobb tömege 22 500 kg, amíg az IK 260-as szóló változaté 17 500 kg, ezen adatokkal számol a program. A rögzítést végző kerékfék szerkezet mindkét változatnál azonos paraméterekkel rendelkezik, tehát azonosnak tekinthetjük.

Néha nehéz helyzetbe kerül a vizsgabiztos a gyakorlati munka során, mert a program automatikusan alkalmatlan minősítést ad a rögzítőfék gyengesége miatt az autóbuszra.

Országos szinten még sok ilyen autóbusz van forgalomban, ezért hivatalosan is szabályozni kellene az ilyen esetekben alkalmazandó eljárást.

A tervezési nyomás értelmezése körüli bizonytalanságok

Hasonlóan fejtörést okoz a tervezési nyomás értelmezése. A fogalommal a görgős fékpadai mérés megkezdése előtt a „Jármű-típusok kezelése” táblázatban, az adatok rögzítése során találkozunk.

A mérés megkezdése előtt a vizsgálandó járműtípus adatait rögzíteni kell a mérési programban. A bevitt adatok alapján a program megszerkeszti a fékerő-határ görbét és ehhez a határértékhez viszonyítva, minősíti a vizsgált járművet.

A tervezési nyomás értékével azonban még a típusbizonyítványban sem találkozunk.

Az adatbevitel során a program felajánl egy 0 bar-os értéket, amely módosítható.

A problémát az okozza, hogy, milyen értékre történhet a módosítás, és tudjuk-e vállalni a felelősséget a módosítás miatt, az alapküldetés hiányában!

Az tény, hogy vannak emelt üzemi nyomáson dolgozó légfékhálózatok, hiszen a 7,35 bar-os rendszereket felváltotta a 8,0 bar-os rendszer, de már nem ritka a 12 bar-os rendszer sem.

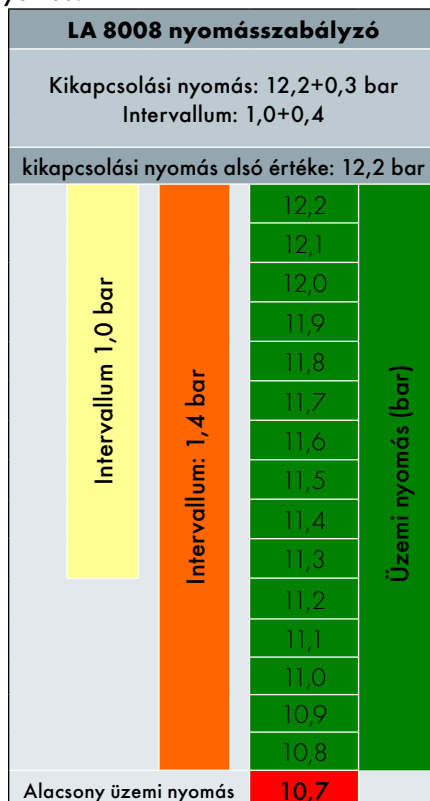
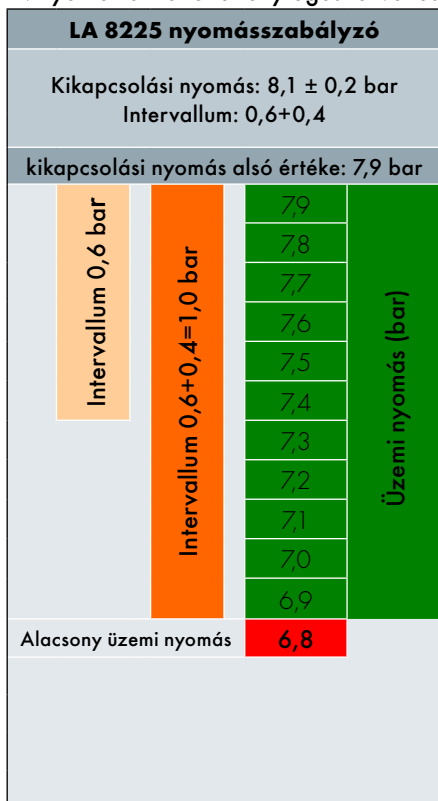
Jogosan feltételezzük, hogy a növelt nyomáshoz nagyobb tervezési nyomás is tartozik.

Egyértelművé és mindenki számára elérhetővé kell tenni ezt a fontos paramétert.

Jogosan kérdezhetné a kedves olvasó, hogy akkor eddig mi alapján dolgoztunk?

A nem hivatalos csatornákon és fórumokon a kérdésben érintett vizsgabiztosok informálódtak.

Milyen érték lehet a tényleges tervezési nyomás?



A következő nem hivatalos eljárás szerint: a növelt üzemi nyomáson dolgozó autóbustípusoknál a 6 bar helyett 7 bar kerül az adatoknál bevitelre, és így a számított határértékgörbe is kedvezőbben alakul (laposabb lesz, azonos nyomáshoz kevesebb fékerőt vár el).

A kérdés csak az, ezt milyen alapdokumentum alapján tehetjük meg hivatalosan. Várjuk a hatóság állásfoglalását!

A táblázattal szeretném a kérdést még jobban megvilágítani.

Egy azonos gyártmányú és hasonló paraméterekkel rendelkező, de különböző típusú autóbustípusok nyomásszabályozójának paramétereit tartalmazza a két táblázat. A különbség a két adatsor között, hogy az elsőt 8 bar-os, a másodikat (későbbi évjáratú) 12 bar-os üzemi nyomású rendszerrel gyártották. A régebbi dobfékes, a későbbi évjáratú tárcsafékes rendszerű. Feltételezésünk szerint a tervezési nyomásnak a két autóbustípusnál eltérő értékűnek kell lenni!

Vajon hova húzható be a tervezési nyomás értéke?

TAKÁCS VIKTOR

Acikk szerzője csak igen kis ízelítőt ad abból a problémahalmazból, mely a közúti járművek hatósági műszaki megvizsgálásakor napjainkban felmerül. A műszaki gondok egy része régi keletű, nem jártunk a maguk idejében a végére, így ezek mind a mai napig sajnos „elvarratlan szálak”. Nem szerencsés taktika – pedig ezt látjuk – nem megoldani, és arra várni, hogy a problémát az idő majd csak meghaladja...

A problémakör másik halmazát a rendeletek foghíjai adják. Van, amiről intézkedik és van, amiről mélyen hallgat. A gyakorlatban ki így, ki úgy megoldja a „fogpótlást”, amit végrehajthatatlannak ítélnék, azt nem csinálják meg.

A harmadik halmazt, és ez hízik a leggyorsabban, az új technika adta új vizsgálati feladatok, illetve a klasszikus feladatok régi módon való elvégezhetetlensége jelenti.

Minderre rakódnak az új előírásokból fakadó, elsősorban informatikai feladatok, új mérési eljárások és új mérőberendezések alkalmazásának lehetősége és szükségessége. Sok területen ezek már feszítő problémákká váltak, és egyelőre csak akumulálódnak.

A rendeletek tartalmi hiánypótlása, korszerűsítése folyamatos feladat. Ki végezze ezt? Az illetékes minisztériumra vagy az NKH-ra háruló feladat? Kezdeményezés szintjén biztosan igen, tartalmában azonban rá kell bízni ad hoc munkacsoportokra, kutatóintézetekre, egyetemi tanszékekre, bevonva a műszerfejlesztőket és gyártókat is.

A GVOE, a Gépjármű Vizsgálóállomások Országos Egyesülete kezdeményezte, hogy tanácskozás keretén belül, meghívva minden érdekeltet, tekintsük át a problémakört. Beszéljünk kezdve a motorkerékpárok, gázautók, légfékesek problémáitól az elektronikus irányított rendszerek vizsgálatáig, a környezetvédelmi mérésről és még számos szakterületről.

Az NKH, a BME Gépjárművek tanszék, a TÜV NORD Kft., a KTI jónak tartja a kezdeményezést, és így megkezdődhet egy idei őszi tanácskozás előkészítése. Itt kérünk mindenkit, hogy akinek ebben érdekeltsége, tanácsa van, keresse a szervezőket (titkar@gvoe.hu).

DieselCenter.hu

Minden ami Diesel



INT CRS-200

CR pumpa és injektor tesztelő

INdiesel próbapadok

verhetetlen áron!

- Diesel próbapadok
- Pumpa tesztelés
- Injektor tesztelő berendezések
- Pumpa szétszerelő szerszámok
- Injektor felújító eszközök

INdiesel INT3000

Professionális Diesel próbapad

Tel: +36 (99) 555-514

Fax: +36 (99) 555-519

eMail: contact@intent.hu

Web: www.dieselcenter.hu



