

# Kalibracja widziana oczami

## dostawców urządzeń kontrolno-pomiarowych

Od 0,15% do 0,6% – jeśli wierzyć krajowym statystykom, problem wypadków powodowanych złym stanem technicznym pojazdów jest znikomy. Kluczem do rozwiązania zagadki „świeżego stanu” hamulców, amortyzatorów i zbieżności kół może być sioście praktykowany w Polsce przegląd urządzeń kontrolno-pomiarowych.

Uczestnikiem IX Konferencji Szkoleniowej „Stacje Kontroli Pojazdów – 2013” mogło zapasć w pamieć wystapienie przedstawiciela Komendy Glówniej Policji. „Wypadki z powodu niesprawności technicznej pojazdów w roku 2012” głośno komentowano podczas kularowych dyskusji. Przedstawiciel drogówki utyskiwał na obowiazujacą w kraju praktykę. W policyjnej statystyce kategoria „niezawiniona niesprawność pojazdu” dotyczy wypadków trudnych do przewidzenia, np. wystrzał z opony. Niby tylko 100 wypadków w roku, ale za każdym razem opis notki jest podobny – przybyli na miejsce policjanci ustalili, że najprawdopodobniej przyczyną wypadku była niezawiniona niesprawność techniczna – tu pada zwykle zwrot: układu hamulcowego; kierowniczego itp.

Na marginesie. W KARCIE ZDARZENIA DROGOWEGO kwalifikuje się u nas tego typu „niezawiniona niesprawność” jako: POZOSTAŁE PRZYZCZYNY ZDARZEŃ DROGOWYCH. Skoro „niezawiniona”, to pojazd miał aktualne badanie techniczne. Przyjmując, że przemożna większość stacji kontroli pojazdów wykonuje przegląd techniczny rzetelnie, pozostaje zapytać specjalistów od wyposażania w sprzęt diagnostyczny, gdzie tkwi sedno problemu! Tak też zrobiliśmy. A za każdym razem odpowiedzi sugerują, że winne są zaniedbania w materii regularnie (i rzetelnie!) wykonywanych przeglądów okresowych urządzeń, które każdego dnia są w użyciu diagnosty.



Rafał Sosnowski,  
prezes STM i szef firmy SOSNOWSKI.

- Rzeczywiście, często się zdarza, że kalibracja urządzeń traktowana jest po macoszemu. Nie jest jednak prawdą, że wszyscy tak do tego podchodzą – komentuje sytuację Rafał Sosnowski, prezes Stowarzyszenia Techniki Motoryzacyjnej i szef firmy SOSNOWSKI. - Wielu, naprawdę wielu naszych klientów podpisało z nami umowy serwisowe, regularnie dokonują zarówno przeglądów codziennych czy comiesięcznych, a my raz na pół roku dokonujemy pełnej, fachowej kontroli wraz z ewentualną kalibracją. Proponuję więc, abyśmy wprost mówili o tym, że są takie „czarne owce”, które rzucają cień na całe środowisko. Ci, którzy regularnie dokonują serwisu swoich urządzeń, mogą cieszyć się nimi przez dłuższy czas. Ci drudzy, pomimo pozornych oszczędności na obsłudze serwisowej tracą, bo ich urządzenia szybciej ulega-

ją zniszczeniu, awariom i trzeba je częściej wymieniać.

Trzeba sobie jasno powiedzieć, że tak jak urządzenia warsztatowe podlegają typowemu zużyciu, tak z upływem czasu pomiary wykonywane w SKP stają się niemiernodajne. Problem okresowej kontroli urządzeń pracujących w stacji kontroli pojazdów jest zagadnieniem złożonym z dwóch odrębnych kwestii. Pierwsza to okresowa kontrola eksploatacyjna urządzeń – porównać ją można do okresowych przeglądów samochodów. Druga to okresowa kontrola metrologiczna tychże. I jak się okazuje, skala „rozkalibrowanych” urządzeń może być bardzo niepokojąca.

Sytuacja w SKP przywodzi skojarzenia z tą znaną każdemu kierowcy. Pędzimy 140 km/h nowiutkim modelem po autostradzie, a wyprzedza nas bardzo leciwy pseudoyoungtimer. Pseudo, bo dodano mu mocy, ale nikt nie pokusił się, by się zastanowić, czym przyjdzie kierowcy hamować. Analogicznie, obok świetnie wyposażonych SKP znajdziemy i takie, w których urządzenia kontrolno-pomiarowe liczą sobie lat 15 i więcej, a co gorsza – nikt nie dba o ich kalibrację. Oszem, działają i jedne „coś” tam mierzą, inne „hamują”. A jeśli urządzenia do pomiaru sił hamujących czy też to do geometrii kłamię? Kto jest w stanie wiarygodnie to sprawdzić? Sam diagnosta nie, bo nie ma wiedzy na ten temat, nie mówiąc o procedurach kontrolnych czy sprzecie. Pytanie – czy wskazania leciwego sprzętu są nadal miarodajne, to jak poddać w wątpliwość skuteczność hamulców w pojeździe z lat 80. XX wieku. Rozpedzić się potrafi, ale czy zahamować? Skuteczność hamulców potwierdził pozytywny przebieg badania, tyle że diagnosta nie jest świadom, że każdy taki pomiar jest zafalszowany, bo ostatnia kalibracja została dokonana jeszcze w XX wieku.



Jarosław Cichoń,  
prezes zarządu WSOP.

- Stacje zobligowane są do okresowych kalibracji urządzeń podlegających urzędowej legalizacji (np. analizatorów spalin), ale nie ma formalnego obowiązku kalibracji np. urządzenia rolkowego, które przecież jest sercem każdej stacji kontroli czy urządzenia do kontroli geometrii kół. Dla kogoś, kto patrzy na to z zewnątrz, może się to wydawać nielogiczne, ale takie są przepisy – informuje Jarosław Cichoń, prezes zarządu WSOP.



Kalibracja urządzeń kontrolno-pomiarowych daje poczucie bezpieczeństwa rzetelnie wykonanego badania. Stanowi też zabezpieczenie dla diagnosty w sytuacji, w której może dojść do próby oskarżenia go o nierzetelne wykonanie badania, co w rzeczywistości może się wydarzyć, lecz nie z jego winy.

Oczywiście nie ma oficjalnych danych o ilości stacji kontroli przeprowadzających okresowe kalibracje. Jeszcze większy niepokój wnoszą komentarze kolejnego z liczących się dostawców urządzeń dla SKP.



Marcin Nawrot,  
kierownik serwisu Cartec.

- Tylko ok. 40% klientów kupujących sprzęt podpisuje umowy serwisowe. Co do poprawności wskazań urządzeń serwisowanych regularnie – mamy pewność. W pozostałych przypadkach pewności nie ma. Pamiętać należy, że są to urządzenia, które w naturalny sposób się zużywają, a producenci przewidzieli okresowe procedury serwisowe mające na celu zagwarantowanie uzyskania poprawnych wyników pomiarów – ocenia skalę problemu Marcin Nawrot, kierownik serwisu Cartec.

Dlaczego kalibracja jest tak ważnym zagadnieniem i dlaczego nabiera aktualności w świetle procedowanych standardów unijnych? Chodzi nam nie tylko o zapisy CARS 2020 i podobne unijne postulaty w celu poprawienia bezpieczeństwa na drogach w Europie. W grę wchodzi też przecież wizerunek naszych firm, nie wspominając o fakcie, że bagatelizowany problem można przecież rozwiązać w sposób profesjonalny.

- Kalibracja urządzeń świadczy o wiarygodności pomiarów i jej wprowadzenie leży w interesie samych stacji kontroli – uważa Jarosław Cichoń. - Równie ważne, a nawet ważniejsze jest zapisywanie wyników wykonanych badań w bazie danych dostępnej dla wszystkich stacji kontroli, służ-

i administracji. Ograniczyłoby to na przykład zjawisko tak zwanej turystyki przeglądowej, czyli poszukiwania stacji, które skłonne będą przymknąć oko na różne usterki pojazdu, przyspieszyłoby również wykrywanie fałszowania badań technicznych czy podrobienia wpisów w dowodach rejestracyjnych.

Nikogo chyba nie trzeba przekonywać, że przy okazji udałoby się załatwić wiele więcej zagadnień związanych z poprawą i wizerunkiem firm, i bezpieczeństwa na drogach.

- Jeśli mamy porządnie badać pojazdy, sprawdzać ich stan techniczny w sposób profesjonalny, to chyba trudno sobie wyobrazić, abyśmy takie pomiary, jak: pomiar hamulców, amortyzatorów, pomiar geometrii czy też inne wykonywali na urządzeniach, które coś pokazują, tylko nikt nie wie, czy wyniki są aby prawdziwe! – dodaje Rafał Sosnowski. - To przecież są urządzenia pomiarowe, których wyniki muszą być pewne i takie same nad Morzem Bałtyckim czy u podnóża Tatr. Unia Europejska określa w swoich projektach, że wszystkie urządzenia mierzące masę czy siłę wymagają kalibracji minimum co 24 miesiące, przeprowadzonej przez ludzi, krótko mówiąc, takich, którzy się na tym znają i gwarantują profesjonalizm.

Z doświadczeń dostawców wyposażenia wynika, że w większości wypadków pełna kontrola wraz z kalibracją konieczna jest co 6 miesięcy, bo albo urządzenia są stare, albo wykonują tysiące badań miesięcznie, wskutek czego ulegają rozkalibrowaniu. Oczywiście urządzenia nowe czy mniej używane mogą być kalibrowane rzadziej. Ale i tu uwaga. Niektórzy specjaliści donoszą, że dość dowolne przyjmowanie czasookresu między kalibracjami jest pochopnym podejściem.

- Dbałość o kalibrację urządzeń to dla warsztatów i stacji dbałość o własny wizerunek i uniknięcie reklamacji np. z powodu nierównomiernego zużycia opon. Jest jeszcze aspekt realnej odpowiedzialności za bezpieczeństwo i życie ludzkie – odpowiada Jarosław Cichoń. - Samochody jeżdżą coraz szybciej, ograniczenie prędkości na polskich autostradach pozwala jechać 140 km/h. Dopuszczalna różnica sił hamujących kół jednej osi wynosząca 30% nałożona na siłę odśrodkową (występującą przy jeździe po łuku) i złą geometrię, np. nieśledowość kół (częste zjawisko w samochodach po wypadkowych) daje zabójczą mieszankę,

którą potem policjanci, opisując zdarzenie, nazywają niekiedy „niedostosowaniem prędkości do warunków na drodze”. Owszem, kierowca jechał za szybko, ale gdyby samochód był w pełni sprawny, być może nie doszłoby do wypadku...

Z jakim to ryzykiem wiąże się bagatelizowanie kalibracji sprzętu – nietrudno sobie wyobrazić. Drastycznych przykładów zaniedbań w tej materii jest pewnie niemało. W naszej rozmowie z przedstawicielami firm wyposażających także przecież nasze warsztaty dochodzimy w końcu do równie ciekawego wątku dyskusji. Dziś urządzenia kontrolno-pomiarowe traktowane są jak samochód, tzn. w okresie gwarancji przeglądy wykonujemy w ASO, a potem przeglądy robimy już kiedy chcemy i gdzie chcemy.

- Bywamy wzywani do napraw sprzętu, który niesprawny jest od wielu lat. Brak regulacji prawnej w tej materii powoduje, że o usterce sprzętu polegającej np. na zawyżeniu/zaniżeniu o 50% wartości wskazań skuteczności układu hamulcowego dowiadujemy się, kiedy ono przestaje działać w ogóle. Mając pełną świadomość tego, że wyniki tej maszyny były, czasem przez kilka lat, delikatnie mówiąc błędne – uczula Marcin Nawrot.

W świetle obowiązujących przepisów uprawnionych do kalibracji jest wiele więcej podmiotów, niż można by się spodziewać. Z drugiej strony tysiące SKP, a w każdej placówce niemało sprzętu do kalibracji – łakomy to tort dla profesjonalistów i różnej maści uprawnionych dziś firm. Dyskusja, w której ścierają się zwolennicy monopolizacji i uwolnienia rynku usług, trwa. Jak można podejrzewać, za pierwszym rozwiązaniem głosują autorzyowani przedstawiciele firm wyposażenia warsztatowego i diagnostycznego (tudzież producenci). To jednak temat na osobny artykuł, bo też sama kalibracja jest jednym z częściowych, skądinąd ważnych i słuszych, działań zmierzających do poprawy systemu badań, ale słowem kluczem jest dziś archiwizacja. Tu akurat zatroskani stanem bezpieczeństwa na drogach są zgodni. Fundamentem naprawy sytuacji będzie archiwizacja wyników badań rozumiana jako system zapisywania, gromadzenia i udostępniania wyników badań technicznych pojazdów.