

Przyczepy kempingowe



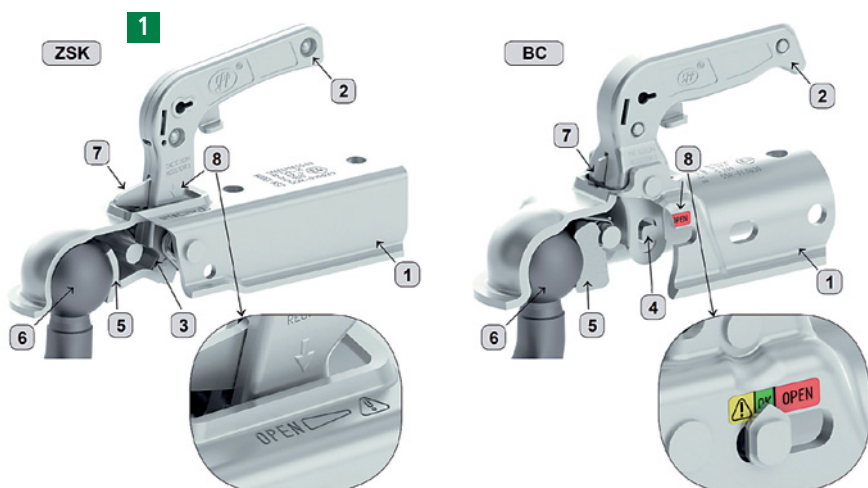
Artur Granozewski
specjalista ds. technicznych w PISKP

Okres letni oraz stale rosnąca popularność przyczep kempingowych sprawiają, że w stacjach kontroli pojazdów pojawia się coraz więcej takich pojazdów. Z uwagi na sporą liczbę zapytań związanych z takimi przyczepami, przypomnimy wymagania i sposób ich badania.

Podczas badań przyczep kempingowych wielokrotnie słyszałem od właścicieli tych pojazdów stwierdzenia, że „przecież tu nie ma co sprawdzać, bo przyczepa przejeżdża 600 kilometrów rocznie, a resztę czasu stoi zaparkowana”. Właśnie z tego powodu należy zwrócić baczną uwagę na stan i działanie poszczególnych podzespołów oraz obowiązkowe wyposażenie. Wbrew pozorom pojazd, który większość czasu stoi w jednym miejscu, może mieć więcej usterek niż taki, który jest na co dzień eksploatowany. Bardzo istotnym elementem podczas badania jest ocena stanu podwozia, ramy, elementów zawieszenia pod kątem korozji. Są to podzespoły, których właściciel przeważnie nie ogląda i nie poddaje ich konserwacji, a jak wiadomo nadmiernie skorodowane części bezpośrednio wpływają na bezpieczeństwo użytkownika. Niedopuszczalne są wszelkiego rodzaju pęknięcia, odkształcenia czy wyraźne osłabienia konstrukcji spowodowane nadmierną korozją. Nieprawidłowe przechowywanie przyczepy (np. długotrwały postój na kołach) może przyczynić się do powstawania takich usterek, jak np. trwałe odkształcenie owalu opon, co w praktyce będzie skutkowało drganiem, a w skrajnych przypadkach – „podskakiwaniu” koła. W rezultacie nastąpi pogorszenie kontaktu opony z nawierzchnią i negatywnie wpłynie na prowadzenie zespołu pojazdów. Uszkodzenie takie moż-

na zdiagnozować na stanowisku rolkowym do badania hamulców. Przy oględzinach opon, oprócz wszelkiego rodzaju odkształceń, trzeba przyjrzeć się też, jaki jest ich stan oraz czy są odpowiednio dobrane do nacisku osi. Z uwagi na fakt, że przyczepy kempingowe przeważnie nie wykonują dużych przebiegów, głębokość bieżnika w większości przypadków jest daleka od zrównania się ze znacznikiem TWI, czy dojścia do wartości 1,6 mm, należy zwrócić uwagę, czy opona nie jest sparciała ze względu na swój wiek. Kolejnym układem, na którego elementy negatywnie wpływa długi czas postoju, jest układ hamulcowy. Powinien być on regularnie konserwowany, ale jak pokazuje praktyka, to właśnie sprawność i równomierność działania hamulców powoduje najczęściej problemów podczas badań technicznych. Wynika to z korozji, która pojawia się na elementach układu i zaburza jego działanie.

Przystępując do badania technicznego, należy pamiętać, że przyczepa musi mieć trójkąt do ustawiania na drodze, tabliczkę znamionową, a zarejestrowana po raz pierwszy po 1 stycznia 1995 r. – również 17-znakowy numer VIN, a nie tylko numer podwozia/ramy. Wykonując identyfikację przyczepy, warto od razu zwrócić uwagę na głowicę zaczepową (fot. 1), sprawdzić jej oznaczenia homologacyjne oraz parametry techniczne, głównie na wytrzymałość zaczepu pod kątem dmc przyczepy, a tak-



Głowica zaczepowa z gniazdem do zaczepu kulowego: 1 – korpus, 2 – dźwignia, 3 – krzywka, 4 – sworzeń, 5 – docisk, 6 – kula zaczepu, 7 – rygiel, 8 – wskaźnik bezpieczeństwa wskazujący poprawność połączenia oraz graniczne zużycie sprzęgu. Źródło: www.spp.net.pl



WN-400

że poprawność działania zaczepu. Wynika to z rozporządzenia ministra infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (DzU z 2016 r., poz. 2022 z późn. zm.), § 7 ust. 8: *Pojazd przystosowany do ciągnięcia przyczepy oraz przyczepa powinny być wyposażone w odpowiednie urządzenia sprzęgające, o których mowa w regulaminie nr 55 EKG ONZ.*

Należy pamiętać, że przyczepy sprowadzone z zagranicy czy zmodyfikowane przez swoich właścicieli muszą odpowiadać warunkom technicznym określonym w ww. rozporządzeniu. Do częstych braków dochodzi w obowiązkowym oświetleniu przyczepy, a należą do niego światła:

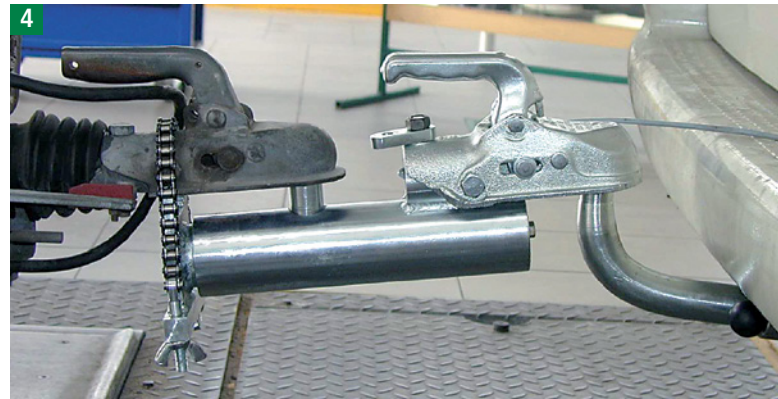
- kierunkowskazy
- hamowania „stop”
- oświetlające tylną tablicę rejestracyjną
- pozycyjne przednie (w przypadku przyczepy o szerokości 1,6 m lub więcej)
- pozycyjne tylne
- odblaskowe tylne **trójkątne**
- odblaskowe przednie
- odblaskowe boczne
- awaryjne
- przeciwmgłowe tylne
- cofania (dotyczy przyczepy o dmc powyżej 750 kg i zarejestrowanej po raz pierwszy po 1 sierpnia 2009 r.)
- obrysowe przednie i tylne (dotyczy przyczepy, której szerokość przekracza 2,1 m)
- pozycyjne boczne (dotyczy przyczepy, której długość mierzona razem z dyszlem przekracza 6 m)

Ponadto dopuszcza się wyposażenie przyczepy w następujące światła:

- pozycyjne przednie w przyczepie o szerokości mniejszej niż 1,6 m
- obrysowe przednie i tylne w przyczepie o szerokości od 1,8 m do 2,1 m
- cofania w przyczepie o dmc do 750 kg i przyczepie zarejestrowanej przed 1 sierpnia 2009 r.
- odblaskowe tylne inne niż trójkątne

Oczywiście trzeba pamiętać, że światła powinny odpowiadać szczegółowym warunkom, określonym w załączniku nr 6 do rozporządzenia.

Przyczepa o dmc powyżej 750 kg powinna być również wyposażona w odpowiedni układ hamulcowy roboczy i postojowy, a przyczepa lekka – dodatkowe połączenie (łańcuch lub linkę), które w razie zerwania głównego urządzenia łączącego będzie zapobiegało dotykaniu jezdni przez dyszel. W większości przypadków występują układy hamulcowe typu bezwładnościowego (najazdowe). Badanie takich układów hamulcowych wymaga użycia dodatkowych urządzeń znajdujących się w wyposażeniu stacji kontroli pojazdów. Najczęściej spotykanymi są WN-400 (fot. 2) oraz WN-500 (fot. 3), które służą do badania układu hamulcowego na urządzeniu rolkowym,



HAK-400

a w przypadku urządzenia do pomiarów sił hamowania w postaci płyt najazdowych najczęściej występuje urządzenie HAK-400 (fot. 4). Badanie hamulca bezwładnościowego polega na wywieraniu kontrolowanego nacisku na mechanizm sterowania hamulcem za pomocą ww. urządzeń, przy czym trzeba pamiętać, że nacisk na urządzenie sterujące nie może przekroczyć 10% dmc badanej przyczepy i musi być on obowiązkowo zmierzony. Wskaźnik skuteczności hamowania hamulca roboczego nie może być mniejszy niż 40%, a w przypadku przyczep zarejestrowanych po raz pierwszy od 28 lipca 2010 r. – 50%.

Należy pamiętać również o innych elementach i wyposażeniu przyczepy, których kontrola jest wymagana. W przypadku zbiornika LPG służącego do celów grzewczych, należy zastosować elektroniczny detektor gazu w celu sprawdzenia szczelności instalacji oraz wymagać protokołu i decyzji wydanej przez Transportowy Dozór Techniczny. Wynika to z art. 81 ust. 12 ustawy „Prawo o ruchu drogowym”, który mówi, że: *Badanie techniczne pojazdu z zamontowanym urządzeniem technicznym podlegającym dozorowi technicznemu może być przeprowadzone po przedstawieniu dokumentu wydanego przez właściwy organ dozoru technicznego, stwierdzającego sprawność urządzenia technicznego.*

Na sam koniec warto jeszcze zwrócić uwagę, że okresowe badanie techniczne przyczepy klasyfikowanej jako przyczepa specjalna kempingowa przeprowadza się przed upływem 3 lat od daty pierwszej rejestracji, a następnie przed upływem 5 lat od dnia pierwszej rejestracji i nie później niż 2 lata od dnia przeprowadzenia poprzedniego badania technicznego, a następnie przed upływem kolejnego roku od dnia przeprowadzenia badania. Z kolei przyczepa lekka o podrodzaju specjalna i przeznaczeniu kempingowa nie podlega okresowym badaniom technicznym. Jak widać, mimo prostoty budowy i niewielkim wymaganiom w zakresie wyposażenia podczas badania technicznego takich przyczep, trzeba zwrócić uwagę na kilka kluczowych kwestii mających bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo użytkownika. ■

3



WN-500