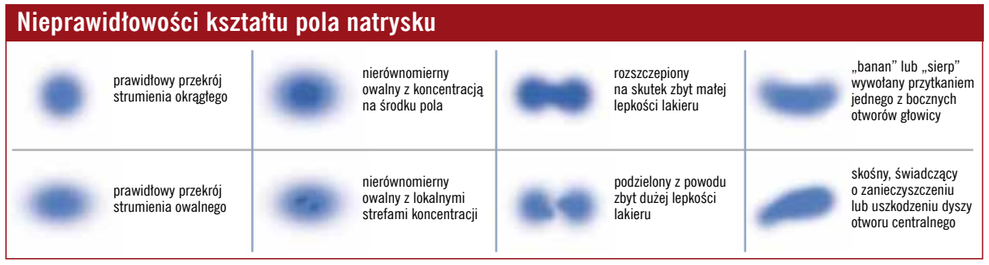
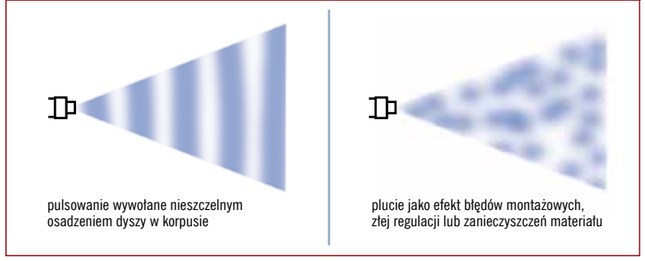
Nieprawidłowości kształtu pola natrysku



Zakłócenia wzdłużnego przekroju stożka natrysku



Na przykład efektem przedostawania się powietrza pomiędzy dyszą a jej gniazdem jest zawsze niepożądane pulsowanie natryskiwanego strumienia. Częściowe nawet przytkanie lub spowolnienie przepływu powietrza przez boczne otwory głowicy sprawia, że poprzeczny przekrój strumienia bardziej przypomina sierp niż koło lub owal. Podobne efekty powodować może zanieczyszczenie bądź uszkodzenie otworu dyszy lub centralnego otworu głowicy, albo też poluzowana dysza w gnieździe.

Usterek tego rodzaju można by jeszcze wymieniać wiele, ale tym razem zakończmy sprawę wyjaśnieniem wspomnianego na wstępie złośliwego plucia. Takiego nieprzyjemnego zachowania pistoletu można spodziewać się niechybnie, jeśli iglica po zwolnieniu spustu nie zamknie szczelnie wylotu dyszy farby. Wówczas niewielkie ilości farby gromadzą się na wylocie dyszy. Gdy wciskamy spust, strumień powietrza przez moment ma prędkość pośrednią, pomiędzy zerem a docelową wartością ustaloną pokrętłami regulacyjnymi. Przy pewnej wartości jest on w stanie porwać kroplę znajdującą się na wylocie dyszy, ale jest jeszcze zbyt słaby, aby ją rozdrobnić.

Przyczyn takiej usterki spotkałem co najmniej kilka. Oto podstawowe:

- zbyt słaba sprężyna dociskająca iglicę (oryginalna zginęła i założono podobną);
- czubek iglicy został „oczyszczony" ciernie (nie ma tak drobnego ścierniwa, aby jego użycie nie odbiło się na szczelności kontaktu iglicy z dyszą, czasem po jednym „czyszczeniu" komplet dyszy nadaje się wyłącznie do wymiany);
- zanieczyszczenia stałe w natryskiwanym materiale (jest to wbrew pozorom dość częste i trudne do identyfikacji, gdyż dopiero przy teście na czystej farbie objawy znikają);
- farba przechodzi w niewielkich ilościach przez zużyte uszczelnienie iglicy, nie powoduje jeszcze widocznego wycieku, ale zasycha, tworząc kryzę uniemożliwiającą domknięcie dyszy;
- zaschnięte resztki lakieru na wylocie dyszy od strony komory farby (przy lakierach bezbarwnych usterka ta bywa trudna do zlokalizowania).

W każdym z opisanych wypadków „naprawa" powinna polegać na starannym umyciu elementów dyszy i następnie poddaniu ich dokładnym oględzinom. Lupa i dobre oświetlenie są tu wyjątkowo pomocne. ■

CENTRUM SZKOLENIA BLACHARSTWA SAMOCHODOWEGO

- Jedyne w Polsce centrum szkoleniowe kadry blacharskiej.
- Funkcjonuje od stycznia 2001 roku, korzystając z doświadczeń zagranicznych partnerów.
- Dysponuje profesjonalnym zapleczem dydaktyczno-technicznym i bazą hotelową.

CTS
C.T.S. sp. z o.o. Generalny Przedstawiciel w Polsce CAR-O-LINER
ul. gen. Grota-Roweckiego 130a, 41-200 Sosnowiec
tel. 032 291 77 35, tel. 032 290 78 51, faks 032 290 77 68
e-mail: cts@car-o-liner.pl; www.car-o-liner.pl

FOT. ARCHIWUM

Myjnie samochodowe

Ręczne czy automatyczne?

STANOWISKO DO MYCIA POJAZDÓW NIE MUSI BYĆ SAMODZIELNĄ PLACÓWKĄ USŁUGOWĄ. MOŻE STANOWIĆ CZĘŚĆ TECHNOLOGICZNEGO WYPOSAŻENIA WARSZTATU LUB SERWISU, ZWIĘKSZAJĄC ATRAKCYJNOŚĆ JEGO OFERTY LUB PRZYNOSZĄC DODATKOWE DOCHODY

MYCIE RĘCZNE JEST PRACOCHŁONNE, ALE TEŻ NAJBARDZIEJ DOKŁADNE I UNIWERSALNE

Koszt gratisowego umycia auta oddanego do naprawy jest stosunkowo niewielki, a klient tak miłą niespodziankę zachowuje na długo we wdzięcznej pamięci. W firmach zajmujących się nie tylko serwisowaniem, lecz także sprzedażą samochodów nowych lub używanych, własna myjnia staje się już wręcz niezbędna. Pojawia się tylko pytanie, jaki jej rodzaj najbardziej się do tego celu nadaje.

Pierwsza odpowiedź brzmi: możliwie najtańsza, skoro w bezpośrednim finansowym wymiarze jej praca zwiększa tylko koszty, a nie przychody firmy, a więc najlepszy wydaje się tutaj maksymalnie prosty agregat wysokociśnieniowy do mycia ręcznego. Przydaje się on również (zwłaszcza, gdy wyposażony jest w system podgrzewania wody i dozowania detergentów) do technologicznego mycia podwozi, silników i skrzyń biegów. Koszty jednak nie ograniczają się w tym wypadku do zakupu samego urządzenia, lecz wynikają także z zatrudnienia odpowiedniego pracownika. Przy dużym ruchu klientów rozwiązaniem tańszym może więc okazać się nawet najbardziej kosztowny automat, a to dzięki niskiemu jednostkowemu zużyciu robocizny, wody, energii i środków pomocniczych. Czy jednak w pełni zadowalającym?

Z punktu widzenia użytkownika myjnia całkowicie automatyczna uchodzi za zło niekiedy konieczne, przeważnie jednak skrzętnie unikane. Niewątpliwym jej atutem jest krótki czas całego zabiegu, wadą natomiast – nieuchronnie kiepska jakość tej usługi. Niszczenie lakieru przez szorujące go obrotowe szczotki to już zamierzchła przeszłość tego rodzaju urządzeń. Od tego czasu poprawiły się radykalnie i trwałość lakierniczych powłok, i sama technologia szczotkowego mycia, poza tym nowoczesne myjnie bezdotykowe już w ogóle nie mają żadnych szczotek. Problem raczej niemożliwy do technicznego rozwiązania we wszelkich automatach stanowi pozostawianie zanieczyszczeń w miejscach ich szczególnie silnego przywierania bądź niedostępnych dla mechanicznej szczotki lub wysokociśnieniowego strumienia wody. Dlatego coraz częściej w usługowych myjniach automatycznych zatrudniany jest personel usuwający ręcznie za pomocą chemicznych preparatów owady przyklejone do frontowych części nadwozi, plamy z asfaltu, pyłków organicznych itp., a także przecierający szmatkami w ogóle przez automat niemyte lusterka zewnętrzne, obramowania drzwi i klap.

Wybór optymalnego sprzętu myjącego, oprócz wspomnianych aspektów technicznych, finansowych i marketingowych, musi też uwzględniać uwarunkowania ekologiczne. Minimalnym wymogiem jest tutaj pełna utylizacja ścieków i odpadów stałych, powstających podczas mycia samochodów. Coraz bardziej jednak liczy się też bilans zużycia wody i energii. ■

NOWOCZESNE KONSTRUKCJE AUTOMATYCZNYCH MYJNI SZCZOTKOWYCH I BEZDOTYKOWYCH (Z PRAWEJ)

FOT. CHRIST, KÄRCHER, WSOP