



NISKIE WNĘTRZE POZWALA OBSŁUGIWAĆ WYŁĄCZNIE SAMOCHODY OSOBOWE

stępnie przez rzeczoznawcę ds. ppoż, sanepid itd. i składany jest wniosek o zmianę sposobu użytkowania obiektu wraz z zebraną dokumentacją. Po uprawomocnieniu się decyzji urzędu możliwe są właściwe prace adaptacyjne. W przypadku, gdy elementy konstrukcyjne budynku wymagają zmiany lub konieczne jest doprowadzenie nowych

instalacji zewnętrznych, niezbędna jest pełna procedura wystąpienia o pozwolenie na budowę.

Wszystkie zawarte w projekcie warsztatu rozwiązania konstrukcyjne pomieszczeń, realizowane w nich procesy technologiczne i funkcje organizacyjne – muszą być zgodne z obowiązującymi przepisami budowlanymi i wytyczny-

mi stosownych ustaw i rozporządzeń. Wielkości poszczególnych pomieszczeń (szatni, toalet, dróg ewakuacyjnych itd.) muszą odpowiadać obowiązującym przepisom, nawet kosztem poważnych przeróbek budowlanych. Obwody zasilania i zabezpieczenia urządzeń muszą spełniać odpowiednie normy. Pomieszczenia muszą posiadać właściwą wentylację i oświetlenie.

Przy adaptacji obiektu na warsztat samochodowy trzeba wykazać się elastycznością w doborze dostępnych rozwiązań organizacyjnych. Adaptacja obiektu to zdecydowanie inny rodzaj prac projektowych i koncepcyjnych niż w przypadku budowy nowego warsztatu od zera. Po zakończonym procesie adaptacyjnym obiektu jego właściciel zobligowany jest do dokonania stosownych odbiorów urzędowych. Należy uzyskać zgodę na wytwarzanie odpadów stałych i niebezpiecznych oraz dopuścić do użytku instalację grzewczą i wentylacyjną, uzyskać pozwolenie na wprowadzenie gazów i płynów do atmosfery, a także zgłosić do UDT podnośniki. Trzeba również pamiętać o zgłoszeniu i zalegalizowaniu odpowiedniego sprzętu ppoż, powiadomieniu Państwowego Inspektoratu Pracy i sanepidu (oczywiście dopiero w przypadku zatrudnienia pracowników, choćby jednego). Cdn.

FOT. LAUNCH

Wymiana świec żarowych



JANUSZ ŚWIĄTŁOWSKI
WŁAŚCICIEL FIRMY TESAM

TEJ OPERACJI MONTAŻOWEJ NIE WARTO POŚWIĘCAĆ WIĘKSZEJ UWAGI DO CZASU, GDY STARA ŚWIECA ZAPIECZONA W SWYM GWINTOWANYM GNIEZDZIE URWIE SIĘ PODCZAS PRÓBY JEJ WYKRĘCANIA, A TO NIESTETY ZDARZA SIĘ CZĘSTO

Wiadomo, że tylko nowe połączenia gwintowe demontuje się łatwo, ale z reguły nie jest to potrzebne. W przypadku elementów użytkowanych długo w warunkach ekstremalnie zmieniających temperatur i działania chemicznie agresywnych gazów tarcie pomiędzy skorodowanymi i sklejonymi nagarem zwojami gwintu bywa nierzadko większe niż wytrzymałość gwintowanego korpusu. Dla mechanika dysponującego podstawowymi umiejętnościami i narzędziami ślusarskimi problem usunięcia pozostałości urwanej świecy jest nadal niewielki, lecz tylko pod warunkiem uprzedniego zdjęcia głowicy z silnika.

W ten sposób jednak zwykła czynność serwisowa zmienia się w pracochłonną i kosztowną naprawę, związaną z koniecznością wymiany rozmaitych części jednorazowego użytku, jak uszczelki podgłowicowe i pomocnicze. Nawet przy minimalnym zarobku warsztatu cena takiej usługi jest dla klienta mało atrakcyjna, a czasem wręcz uważana przez niego za całkiem nieadekwatną, skoro zerwanie nastąpiło podczas profesjonalnego demontażu.

Optymalnym rozwiązaniem są w takich wypadkach zestawy narzędzi specjalnych, umożliwiających wymianę uszkodzonej świecy żarowej bez rozbiórki silnika. Firma Tesam opracowała je



na podstawie własnych warsztatowych doświadczeń i oferuje je w kompletach przystosowanych do poszczególnych marek i modeli pojazdów. Zasada ich użytkowania jest jednak zawsze taka sama i przebiega w etapach przedstawionych w załączonym cyklu fotografii, a całkowity czas tej operacji nie powinien przekraczać godziny.

Pełny zestaw firmy Tesam (fot. 1) zawiera: młotek udarowy do montażu i demontażu tulejek prowadzących, tulejki prowadzące i redukcyjne, śrubę i chwytak ściągacza, rozwiertak gniazda świecy, gwintownik żarnika, strumienicę sprężonego powietrza, narzędzie specjalne do zerwania żarnika świecy żarowej, frezy z gwintownikami i pokrętło z grzechotką.

Typowa świeca żarowa (fot. 2) składa się z gwintowanego korpusu wkręcane- go w gniazdo silnika, cylindra żarnika wcho-

dzącego ciasno do otworu współosiowego z gniazdem świecy i żarnika wystającego z cylindra do wnętrza komory spalania. Korpus ulega zerwaniu przeważnie na zewnętrznym końcu gwintu, rzadziej w środkowej jego części. W obu tych wypadkach usunięcie pozostałej części gwintowanej polega na jej wyfrezowaniu odpowiednim narzędziem przy użyciu koncentrycznej prowadnicy (fot. 3).

Następnie, po oczyszczeniu i wygładzeniu gwintu gniazda, należy usunąć sprężonym powietrzem opiłki zgroma-

zione w gnieździe na skutek wykonanej obróbki. Gwinty uszkodzone wymagają naprawy metodą tulejowania; firma Tesam dostarcza potrzebne do tego elementy naprawcze (fot. 4). Tkwiący wciąż w otworze cylinder żarnika wyciąga się za pomocą specjalnego zaciskowego chwytaka, sprężonego z młotkiem bezwładnościowym (fot. 5).

Wskazane jest potem wygładzenie ścianek otworu cylindra precyzyjnym rozwiertakiem z zestawu. Przed dostawianiem się opiłków do wnętrza cylindra można się wówczas zabezpieczyć, tłocząc sprężone powietrze przez gniazdo wymontowanego wtryskiwacza. Nowa świeca żarowa da się w przyszłości zdemontować łatwiej niż poprzednia, jeśli przed wkręceniem zostanie posmarowana specjalną pastą montażową (fot. 6), odporną na wysokie temperatury. ■

KONKURS

Nagrody: dwie lampy warsztatowe 220 V oraz jedna lampa warsztatowa ze stacją dokującą

