

## **Zadanie 1.1. Doskonalenie metod badań sprawności technicznej opryskiwaczy**

Kierownik zadania: **dr A. Godyń**

Wykonawcy: prof. dr hab. R. Hołownicki, dr G. Doruchowski, dr S. Dziubański, mgr W. Świechowski, mgr Ł. Sujka, mgr R. Sabat, K. Poszwiński, A. Sujka, K. Zarębska

Celem zadania jest opracowywanie nowych metod badania stanu technicznego użytkowanego sprzętu ochrony roślin oraz doskonalenie metodyk już istniejących. Ze względu na wymagania dyrektywy 2009/128/WE kraje członkowskie UE są zobowiązane do prowadzenia badań stanu technicznego opryskiwaczy montowanych na pojazdach szynowych (opryskiwaczy kolejowych) i statkach powietrznych (opryskiwaczy lotniczych). W 2012 roku w oparciu o dostępną literaturę i przeprowadzone konsultacje opracowano założenia metodyki okresowej oceny sprawności technicznej opryskiwaczy montowanych na pojazdach szynowych (opryskiwaczy kolejowych) i statkach powietrznych (opryskiwaczy lotniczych). Założenia dla opryskiwaczy kolejowych opracowano w formie instrukcji, a założenia dla opryskiwaczy lotniczych w formie opisowej. Podczas opracowywania założeń dla metodyki okresowej oceny sprawności technicznej opryskiwaczy montowanych na pojazdach szynowych oparto się m.in. o zapisy dyrektywy 2009/128/WE i projektów rozporządzeń MRiRW dotyczących badań sprawności technicznej opryskiwaczy oraz normy PN EN 13790-1 i instrukcji przeprowadzania badań sprzętu do stosowania środków ochrony roślin (GIORiN, 2002). Prowadzono również wywiady z przedstawicielami jednostek organizacyjnych PKP PLK S.A. - głównego zarządcy linii kolejowych w Polsce oraz zapoznano się w terenie z różnymi rodzajami opryskiwaczy kolejowych stosowanych w tych jednostkach. Przyjęto generalne założenie, że badania opryskiwaczy montowanych na pojazdach kolejowych i statkach powietrznych powinny być wykonywane w warunkach stacjonarnych, w miejscu ich postoju lub w innym miejscu wskazanym przez właściciela, właściwym ze względu na kolejowy lub lotniczy charakter pojazdu, na których są montowane. Sprawdzenie stanu technicznego elementów nie biorących bezpośredniego udziału w opryskiwaniu (np. pojazd kolejowy lub statek powietrzny, wyposażenie elektryczne, hydrauliczne, inne) nie powinno podlegać inspekcji i powinno być weryfikowane przez inne podmioty. Szczegóły opracowań zawiera dokument pt.: „Założenia do metodyk badania stanu technicznego opryskiwaczy montowanych na pojazdach szynowych i statkach powietrznych” ([www.inhort.pl](http://www.inhort.pl) – zakładka Program Wieloletni). Opracowane materiały będą wykorzystane przez MRiRW podczas opracowywania rozporządzeń dotyczących badania stanu technicznego opryskiwaczy oraz przez inne podmioty podczas opracowywania instrukcji prowadzenia takich badań przeznaczonych dla diagnostów.

Uczestniczono w jednym posiedzeniu Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego poświęconemu pracy nad nowelizacją dotychczas obowiązujących norm dotyczących badań stanu technicznego opryskiwaczy ciągnikowych i samobieżnych sadowniczych i polowych (EN 13790-1, -2). Kontynuowano pracę nad normami zawierającymi wymagania dla użytkowanych opryskiwaczy polowych i sadowniczych (EN ISO 16122-2 i -3). Ze względu na dużą liczbę uwag zgłoszonych na ostatnim spotkaniu grupy roboczej CEN/TC 144/WG3 (styczeń 2012 r.) procedura opracowywania norm europejskich wymaga powtórnego zatwierdzenia ich w balotażu (w krajach reprezentowanych w CEN). Prace będą podjęte w 2013 roku.

W oparciu o opracowaną w 2011 roku procedurę badania opryskiwaczy szklarniowych prowadzono badania opryskiwacza taczkowego i plecakowego, stosowanych w szklarniach IO. Badanie polegało głównie na oględzinach. Łączny czas badania stanu technicznego opryskiwacza taczkowego wynosił 10 minut, w tym 1 minuta przy włączonym opryskiwaczu i 5 minut czas raportowania. Odpowiednie czasy dla opryskiwacza plecakowego wynosiły 8, 1 i 5 minut. Przy badaniu nieskomplikowanych opryskiwaczy większość czasu zajmuje dokumentowanie prowadzonych działań. Czas badania decyduje pośrednio o kosztach takiego badania.