DRABPOL

DRABPOL news

WYDANIE BEZPŁATNE * DWUMIESIĘCZNIK

Wrzesień-Październik 2001 Nr 5 (5)

DRABPOL na targach w Belgii

BUSWORLD 2001

Prezes DRABPOLU Paweł Drabczyński w towarzystwie Detlefa Pfeiffera - wiceprezydenta Business Development Siemens VDO Automotive AG Information Systems Commercial Vehicles, oraz Hansa Wernera Grunera - dyrektora Siemens VDO Automotive AG Information System Commercial Vehicles

W belgijskiej miejscowości Kortrijk odbyły się targi BUSWORLD 2001 - nie zabrakło na nich silnej i licznej reprezentacji naszej firmy. Przez cały okres trwania targów przebywali na nich prezes DRABPOLU Paweł Drabczyński - zwłaszcza na stoisku Siemens VDO Automotive, oraz dyrektor Działu Klimatyzacji Piotr Grabny - na stoisku Konvekty. Oba stoiska wypełniały wyroby, przeznaczone właśnie dla autobusów i autokarów. Spośród nich wiele przedstawialiśmy już na łamach DRABPOL News, zobaczyć można było też wiele nowości.

N stoisku Siemens VDO Automotive wystawiano więc Miejsce Pracy Kierowcy FAP (wiele uwagi poświęcamy temu urządzeniu także w bieżącym numerze DN), system kamer ułatwiających cofanie dużym przecież pojazdem KIVISION, tachografy MTCO i tachografy cyfrowe DTCO, system pomiaru zużycia paliwa EDM, system zarządzania flotami pojazdów FM, rejestrator danych wypadku UDS oraz system nawigacji Sky Link, ułatwiający zwłaszcza poruszanie się w nieznanym, zurbanizowanym terenie. Na wspomnianym już stoisku Konvekty prezentowano klimatyzatory dla autobusów różnych typów.

Zarówno stoisko Siemens VDO Automotive jak też Konvekty odwiedziło na zaproszenie P. Drabczyńskiego wielu klientów, gości oraz dziennikarzy z kraju. Wiadomo, że targi BUSWORLD stanowią zarazem okazję do wzajemnych odwiedzin, także u polskich producentów. Wielkim wydarzeniem na BUSWORLD 2001 była światowa premiera całkowicie nowego, polskiego autobusu turystycznego Solaris Vacanza, zbudowanego przez naszego rodzimego producenta, firmę Solaris Bus & Coach.

Z tym producentem DRABPOL współpracuje od wielu już lat, w rezultacie cały szereg urządzeń, dostarczonych przez DRABPOL znalazło się w autokarze Solaris Vacanza.

Jak do tego doszło? W 1996 roku prezes Paweł Drabczyński oraz szef NEOPLAN Polska Krzysztof Olszewski podjęli rozmowy nt. dostaw

Dokończenie na str. 2

Prezes Paweł Drabczyński w towarzystwie prezesa Solaris Bus & Coach Krzysztofa Olszewskiego na tle nowego Solaris Vacanza

BUSWORLD 2001

Dokończenie ze strony 1

W trakcie roboczego spotkania z kierownictwem Działu Zaopatrzenia Solaris Bus & Coach

Grono zaprzyjaźnionych specjalistów i dziennikarzy - wśród nich Jerzy Sawicki „Transport Technika Motoryzacji", Jarosław Brach „Samochody Specjalne", Kamila Konopka - szef marketingu Volvo Polska i Aleksander Kierecki „Infobus"

Miłe spotkanie na stoisku Konvekty z panem Danem Svenssonem - dyrektorem ds. zakupów Volvo Polska

Wnętrze autobusu Solaris Vacanza - Miejsce Pracy Kierowcy FAP VDO - wspólny cel kierownictwa Działu Konstrukcji Solaris Bus & Coach i firmy DRABPOL

pierwszych urządzeń produkcji VDO Kienzle do autobusów, produkowanych jeszcze na licencji niemieckiej. Spółka NEOPLAN Polska rozpoczęła w międzyczasie prace projektowe nad całkowicie nową konstrukcją miejskiego autobusu, po raz pierwszy zaprezentowanego publicznie pod nazwą Solaris. To właśnie pierwowzór obecnego Solaris Vacanza. Zainstalowano w nim pełny system elektroniczny, oparty o szynę CAN, sterowany przez komputer centralny - było to w tym czasie rozwiązanie unikalne w europejskiej skali, równolegle podobne systemy wprowadzali tylko tak renomowani producenci samochodów jak Mercedes czy MAN.

Wkład specjalistów DRABPOLU w opracowanie nowego pojazdu dokumentuje zastosowanie w nim miejsc pracy kierowcy FAP, szyny CAN i systemu KIBES. Naturalnie sprawujemy też opiekę techniczno - handlową i serwisową nad tymi produktami.

Koszty prac projektowo - konstrukcyjnych rekompensowane są przez oszczędności, uzyskane w zaopatrzeniu logistycznym, obsłudze serwisowej, montażu, elastyczności systemu i wysokiej jakości produktów VDO. Firmie Solaris Bus & Coach wypada pogratulować nowoczesnego i oryginalnego autobusu, życząc równocześnie dalszych sukcesów.

Jak dokumentują publikowane zdjęcia, podczas targów BUSWORLD dochodziło do wielu miłych spotkań z pracownikami Solaris Bus & Coach oraz innych przedsiębiorstw. Pełne ręce roboty miał szef Działu Klimatyzacji Piotr Grabny. Nie zawiedli bowiem klienci, odbiorcy wyrobów Konvekty. DRABPOL jest dostawcą klimatyzatorów dla wielu producentów i montowni, choćby AMZ, Autosan, Jelcz i Volvo.

W trakcie targów powadzono nie tylko rozmowy handlowe. Wiele uwagi poświęcono ustaleniu strategii działania na rynku polskim w rozmowach z przedstawicielami naczelnych władz Siemens VDO Automotive.

Nie zawiedli, przybyli licznie do Kortrijk przedstawiciele czwartej władzy - dziennikarze, reprezentujący zaprzyjaźnione pisma branżowe.

DRABPOL na targach w Łodzi

W pierwszej dekadzie września oferta DRABPOLU zaprezentowana została na VI Wystawie Komunikacji Miejskiej w Łodzi. Podczas dwudniowej imprezy targowej przedstawiliśmy klimatyzację do kabiny kierowcy KL 2, system pomiaru zużycia paliwa EDM 1404, miejsce pracy kierowcy FAP, KIBES (Kienzle Board Electronic System) oraz system zarządzania flota pojazdów FM. Na szczególną uwagę zasługuj e tu FAP - nowoczesne rozwiązanie dla nowoczesnych autobusów.

Miejsce Pracy Kierowcy FAP (Fahrer Arbeitsplatz) produkcji firmy VDO AG, reprezentowanej na polskim rynku przez DRABPOL, to zupełnie nowa jakość w kokpitach, instalowanych dotąd w autobusach miejskich. Najnowocześniejsze rozwiązania, wykorzystane w FAP, znajdują się dzięki DRABPOLOWI w pojazdach montowanych w Zakładach Samochodowych JELCZ oraz wozach firmy Solaris Bus & Coach. DRABPOL służy ponadto wsparciem technicznym innym producentom autobusów, którzy stosują już FAP. Dzięki temu producent pojazdu może samodzielnie komponować deskę rozdzielczą autobusu według własnego uznania i potrzeb.

Mimo rosnącej wciąż ilości informacji przekazywanych kierowcy podczas pracy, nowoczesny system FAP gwarantuje bezpieczną i wydajną pracę - znacznie poprawiona została ergonomia pracy kierowcy poprzez regulację położenia kierownicy wraz z tablica wskaźników. Podstawowa wersja FAP zawiera szereg przełączników usystematyzowanych w odpowiednie rodziny wystopniowania i funkcji ich działania. Dodatkowo w części centralnej FAP znajduje się wyświetlacz ciekłokrystaliczny, tachograf lub prędkościomierz analogowy oraz wskaźnik w postaci listwy świetlnej.

Wszystkie elementy umieszczone są w sposób zapewniający doskonałą widoczność i odczyt danych, w pierwszej kolejności z ekranu ciekłokrystalicznego. Ekran ten można zaprogramować - projektant może go dostosować do swych potrzeb, ograniczonych jedynie ilością ikon, które zawiera biblioteka danych.

Stoisko DRABPOLU na VI Wystawie Komunikacji Miejskiej w Łodzi

Tachograf jest montowany zgodnie z przepisami ruchu drogowego, tzn. w bezpośrednim polu widzenia kierowcy. Listwa świetlna zawiera kilka najważniejszych danych, jak m.in. zaciągnięty hamulec ręczny, działanie kierunkowskazów, działanie świateł drogowych i mijania oraz świateł awaryjnych itd.

Podstawowe zalety FAP to poprawa ergonomii pracy kierowcy, standaryzacja układu wskaźników, przełączników i kontrolek, przejrzystość dostarczanej kierowcy informacji, łatwy i szybki serwis i diagnostyka. FAP umożliwia szybkie przystosowanie kierowców do pracy, zarazem poprawia więc komfort pracy, ważny szczególnie w warunkach jazdy przez kilkanaście godzin.

FAP nie może działać bez tzw. szyny

Dokończenie na stronie 6

Miejsce Pracy Kierowcy w autobusie DANA ZS Jelcz

Miejsce Pracy Kierowcy w autobusie Solaris firmy Solaris Bus & Coach

Targi Polagra

Już po raz kolejny DRABPOL uczestniczył w Międzynarodowych Targach Polagra w Poznaniu, odbywających się tym razem od 11 do 14 września. Na targach Polagra Food zaprezentowaliśmy produkty skierowane bezpośrednio do polskiego sektora rolno - przemysłowego. To m.in. agregat chłodniczy Konvekta FK 1520 zabudowany w samochodach dostawczych Polonez i Fiat Doblo. Prócz tego wystawialiśmy klimatyzator do kabiny kierowcy KL 2 i system zarządzania flota pojazdów FM.

Prawdziwym szlagierem wśród sprzętu chłodniczego Konvekty jest agregat chłodniczy FK 1520 Delfin. Nadaje się doskonale także do pojazdów dostawczych typu Volkswagen Caddy, Citroen Berlingo, Iveco Daily, Ford Transit, jak też Kia, Hyundai, Lublin i przedstawiane podczas targów Fiat Doblo i Polonez.

FK 1520 Delfin utrzymuje stałą temperaturę około 0° C przy kubaturze ładowni 8 m^3, lub 4° C przy kubaturze ładowni 10 m^3. Kondensator dachowy o płaskim przekroju oraz podobnie płaski parownik nie zabierają cennego miejsca w przestrzeni ładunkowej i doskonale wkomponowują się do kształtu bryły pojazdu, nie pogarszając zarazem walorów aerodynamicznych.

Zastosowanie elementów z aluminium i tworzyw sztucznych czyni agregat trwałym i odpornym na szkodliwe działanie czynników atmosferycznych. Agregat seryjnie wyposażony jest w elektroniczne sterowanie z kabiny kierowcy. Dodatkowym atutem powinien być łatwy i szybki montaż oraz nieskomplikowana obsługa serwisowa, możliwa praktycznie na terenie całego kraju. FK 1520 opcjonalnie może być zasilany w trakcie postoju z instalacji 220 V. Zawiera filtr przeciwzakłóceniowy, filtr EMV i przyjazny dla środowiska czynnik chłodniczy R 134.

Tego roku wprowadzono jeszcze na rynek agregat FK 1520 Power, prezentowany podczas Poznań Motor Show. Z zewnątrz łudząco przypomina urządzenie FK 1520 Delfin, lecz posiada większą wydajność 2000 W. Utrzymuje temperaturę około 0° C przy kubaturze ładowni 10 m^3 i 4° C przy 12 m^3.

Ekipa DRABPOLU na Targach Polagra

Samochód dostawczy Fiat Doblo z zabudowanym agregatem chłodniczym

Wnętrze chłodzonej ładowni - wyraźnie widoczny agregat Konvekty

Komisja Autobusowa w Kielcach

Oszczędzajmy tam, gdzie powinniśmy i możemy

NOWE WYZWANIE DLA DYREKTORÓW ZAKŁADÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

DRABPOL uczestniczył w Komisji Autobusowej w Kielcach, zorganizowanej przez Krajową Izbę Komunikacji Miejskiej w II dekadzie września. Nasza obecność na wystawie stała pod znakiem prezentacji oraz wykładów, przedstawiając oszczędności dla Miejskich Zakładów Autobusowych

Pierwszego dnia Wystawy na specjalnym stoisku informacyjnym prezentowaliśmy zaproszonym gościom klimatyzator do kabiny autobusów KL2 oraz miejsce pracy kierowcy FAP. Drugiego dnia Wystawy DRABPOL pomógł firmie Solaris Bus & Coach w organizacji wykładu Joachima Lassmanna, Product Managera z firmy Siemens VDO Automotive. Wykład poświęcony był zastosowaniu szyny CAN w pojazdach komunikacji miejskiej, zagadnieniom przesyłania danych oraz nowym trendom w dzisiejszym świecie motoryzacji.

Prezentacja Pana Joachima Lassmanna

J. Lassmann omówił obecnie wdrożone zastosowanie szyny CAN w autobusach oraz perspektywy dalszego rozwoju tzw. elektroniki pokładowej. Prace nad zastosowaniem elektronicznych układów w pojazdach użytkowych trwają już od roku 1950. Dopiero jednak na początku roku 2000 wprowadzone zostały na skalę przemysłową systemy komutera pokładowego wraz z zespołem multiplekserów.

Takie rozwiązanie umożliwia pełną kontrolę pracy silnika, sterowanie oświetleniem pojazdu, otwieraniem drzwi, sterowanie klimatyzacją, bezpośrednie połączenie z Miejscem Pracy Kierowcy FAP oraz połączenie za pomocą protokołu IBIS z innymi urządzeniami peryferyjnymi. Prelegent podkreślił ponadto zalety systemów opartych o szynę CAN, czyli prostotę modyfikacji (zmiany są dokonywane tylko poprzez modyfikację oprogramowania sterującego), otwartość systemu dla stosowania urządzeń zewnętrznych zgodnych z normą ISO 11898 (standardy szeregowej komunikacji). Dochodzą do tego prace rozwojowe związane z stosowaniem elementów opartych o protokół CAN:

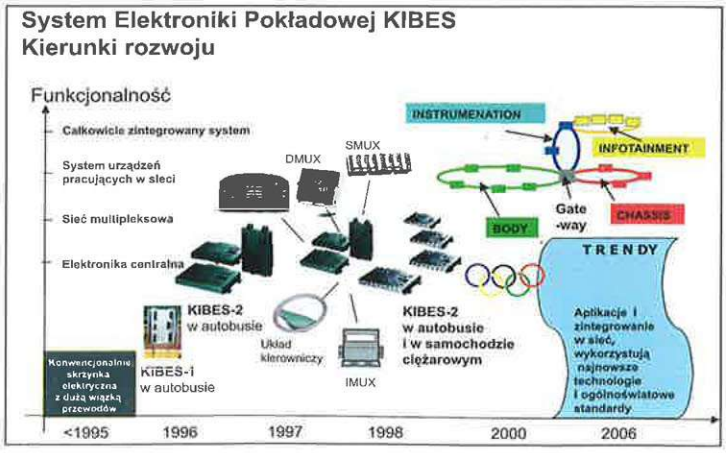
- wspomagane komputerowo gromadzenie i analizowanie danych o pracy poszczególnych podzespołów pojazdu;
- centralna prezentacja danych na kolorowym wyświetlaczu;
- inteligentne, interaktywne sterowanie pojazdem;
- bezpośrednie połączenie z telefonem komórkowym, systemami nawigacji satelitarnej i globalnej wymiany danych.

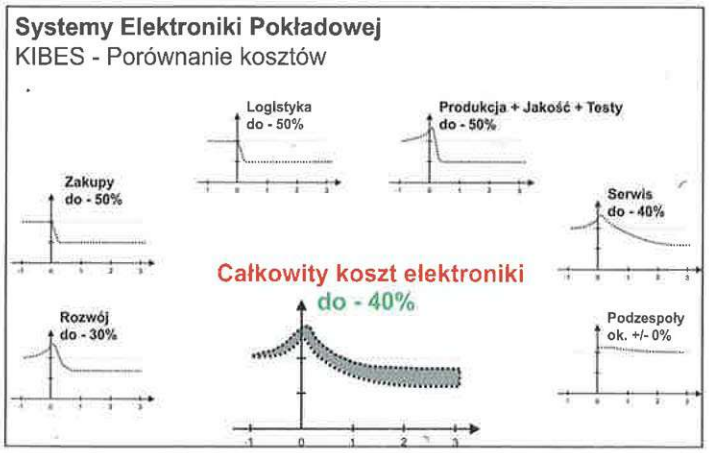
Obecnie produkty VDO AG, budowane z wykorzystaniem technologii CAN wraz z oprogramowaniem KIBES montowane są w następujących autobusach: MAN, Neoplan, Volvo, Evobus, MB Cito, MB Citaro, Setra, Ikarus, Den Oudsten i Jelcz. Zastosowanie w autobusach układów elektronicznych ma również olbrzymie znaczenie ekonomiczne, bowiem znacznie obniża koszty produkcji, a w szczególności:

- redukuje o około 50 procent koszty zakupów, logistyki oraz składowania poszczególnych elementów pojazdów;
- obniża o około 50 procent koszty utrzymania jakości oraz niezawodności wraz z kosztami produkcji;
- umożliwia zmniejszenie o około 30 procent kosztów związanych z pracami projektowymi oraz nadzorem nad dokumentacją techniczną;
- ogranicza wydatki na zakup elektroniki pokładowej o około 40 procent, bowiem redukcja obejmuje dodatkowe sterowniki, np. klimatyzacji, ogrzewania oraz inne urządzenia automatyczne;
- wyraźnie zmniejsza ilość zawodnych przekaźników, złączek oraz długość wiązek przewodów.

Obniżenie kosztów produkcji w połączeniu z otwartą i nowoczesną technologią powoduje, że konstrukcje oparte o szynę CAN stają się standardem wyznaczającym kierunki rozwoju pojazdów użytkowych wszelkich typów.

J. Lassmann wyczerpująco odpowiadał na szereg pytań, zwłaszcza dotyczących połączeń urządzeń komunikujących się wewnętrzną szyną CAN ze światem zewnętrznym za pomocą protokołu IBIS a w szczególności połączeń z układami dystrybucji biletów, drukarkami czy tablicami świetlnymi.





Pierwsze sukcesy systemu FM 200

Od pierwszych miesięcy bieżącego roku z powodzeniem rozpoczęto wprowadzanie na polski rynek systemu zarządzania flota pojazdów FM 200. System od razu spotkał się z żywym zainteresowaniem klientów, do czego przyczyniły się dodatkowo liczne prezentacje na imprezach targowych i wystawienniczych.

Zakończone zostało wdrażanie systemu FM 200 u kilku klientów, m.in. w Miejskich Zakładach Autobusowych w Warszawie, Polfie Warszawa, Tedexie Warszawa i PPKS w Włocławku.

Przypomnijmy, że VDO Kienzle Fleet Manager 200 jest systemem opartym o komputer pokładowy, instalowany w pojazdach lądowych, specjalnych i maszynach samojezdnych. System umożliwia rejestrowanie informacji o eksploatacji pojazdu, takich jak prędkość, wielkość obrotów silnika, czas pracy kierowcy w rozbiciu na czas aktywny za kierownicą, czas postoju, przebieg pojazdu, czas rzeczywistego użytkowania, postoje, osiągane prędkości maksymalne itp. Dodatkowo na życzenie klienta system rejestruje jeden parametr zmienny, np. zużycie paliwa przy zastosowaniu EDM 1404, wysokość temperatury silnika, załadunek i rozładunek pojazdu itd. Ponadto system może rejestrować cztery parametry opisane cyfrowo, np. włączenie i czas pracy ogrzewania postojowego, włączenie i czas pracy dodatkowych agregatów, otwarcie drzwi, użycie świateł pojazdu lub dodatkowych itp.

Możliwa jest taka konfiguracja systemu, aby rejestrował on dane tachograficzne z częstotliwością co 1 sekunda przez okres około 30 minut - dane te mogą zawierać datę i czas, prędkość, obroty silnika i stan dołączonych do wejść analogowo - cyfrowych urządzeń. System jest także wyposażony w przekaźnik umożliwiający blokadę zapłonu, zabezpieczającą przed uruchomieniem pojazdu przez osoby niepowołane. Identyfikacja kierowcy odbywa się za pomocą specjalnego niebieskiego klucza, pozwala to jednocześnie na dokładne przyporządkowanie rejestrowanych zdarzeń określonemu kierowcy.

Więcej nt. systemu FM 200 pisaliśmy w 2 numerze DRABPOL News.

Konferencja w Szczecinie

Na początku II dekady września DRABPOL uczestniczył w zorganizowanej w Szczecinie pierwszej konferencji naukowej pod hasłem „System transportowy Polski - koordynacja, globalizacja, legislacja", połączonej z wystawą „Translog 2001". Na stosiku informacyjnym DRABPOLU w osobnej sali dokonywaliśmy systematycznych prezentacji systemów zarządzania flota pojazdów FM 200, ponadto przedstawialiśmy wykresówki do tachografów produkcji VDO Kienzle.

DRABPOL na targach w Łodzi

Dokończenie ze strony 3

CAN, czyli programowanego sposobu sterowania wszystkimi urządzeniami, jakie są zainstalowane w pojeździe. Drugim systemem, niezbędnym w przypadku FAP jest system elektroniki pokładowej KIBES (Kienzle Board Electronic System). Nowoczesna elektronika pozwala bowiem zastąpić dotychczasowe rozwiązania w postaci przekaźników, bezpieczników i grubych wiązek przewodów komponentami o wysokim stopniu integracji, połączonymi w System Elektroniki Pokładowej KIBES. Jądrem systemu jest centralny komputer, do którego podłączone są szyny danych CAN i węzły multipleksowe. Każdy z tych węzłów może być umieszczony w dowolnym miejscu pojazdu i pełni określoną funkcję w budowie instalacji elektrycznej, przypisaną przez konstruktora programu. Zastosowanie KIBES powoduje od razu minimalizowanie zapasów magazynowych. Szerzej o tym systemie wspominaliśmy ponadto w poprzednim wydaniu DRABPOL News.

W tych pojazdach komunikacji miejskiej w Berlinie stosuje się Miejsce Pracy Kierowcy FAP firmy VDO

Na polskich drogach spotkać można już wiele pojazdów, których budowa oparta została m. in. na FAP i szynie CAN - to np. autobus DANA produkcji Zakładów Samochodowych JELCZ oraz autobus SOLARIS firmy Solaris Bus & Coach. Obecnie najnowsze rozwiązania FAP znajdują się w trakcie wdrażania do produkcji w Fabryce Autobusów AUTOSAN S.A. w Sanoku. Trwają prace nad programem do zarządzania urządzeniami zainstalowanymi w autobusie. Kolejne etapy polegać mają na powiększaniu listy urządzeń sterowanych poprzez szynę CAN. Nowe miejsce pracy kierowcy jest również opracowywane dla autokarów i samochodów ciężarowych. Reasumując, rozwiązania FAP opisać można jednym zdaniem: „Tak dużo informacji, jak dużo potrzeba, zarazem tak mało, jak tylko jest możliwe".

Oprócz tego zainteresowanie wzbudził klimatyzator HHL 5, zamontowany na niskopodłogowym autobusie MIDI MAN NN 223.3 firmy MAN Pojazdy Użytkowe Polska. Autobus ten otrzymał Złote Koła na tegorocznych targach w Łodzi.

Przyszłość należy do tachografów cyfrowych

22 października przedstawiciele DRABPOLU uczestniczyli w seminarium, poświęconym prezentacji tachografów cyfrowych, zorganizowanym przez Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce oraz firmę Ertico z Brukseli. Seminarium zostało zorganizowane pod auspicjami ONZ i Komisji Europejskiej, w związku z dyskusją nt. wprowadzenia tachografów cyfrowych w ramach Umowy AETR. Spotkanie poprowadzili przedstawiciele Ertico: Thierry Granturco i Mathilde Fenoulhet. Przyjechało wielu znawców tematu, m. in. inż. Michał Sędek - kierownik Laboratorium Pomiarów Prędkości, nadkomisarz Adam Kołodziejski - naczelnik KWP w Olsztynie, inspektor Ryszard Srokowski z KGP w Warszawie, inspektor Zbigniew Magnuszewski z Wyższej Szkoły Policji w Szczytnie oraz inspektor Bogdan Goszczyński z Centrum Szkolenia Policji w Legionowie.

Komisja Europejska powierzyła firmie Ertico przeprowadzenie akcji informacyjnej, dotyczącej zastosowania tych tachografów w Europie i wynikających z tego konsekwencji. Dla nas, jako czołowego przedstawiciela znanego producenta tachografów poruszany temat nie był nowy, z tachografem cyfrowym DTCO produkcji VDO Kienzle zostaliśmy już zaznajomieni. Przedstawiciele Ertico wielokrotnie powoływali się na tachografy VDO Kienzle. Zresztą sama firma Siemens VDO Automotive jest aktywnym partnerem Ertico w pracach dotyczących wdrożenia tachografu cyfrowego. Dla bliższego poznania tego urządzenia Ertico wraz z Siemens VDO Automotive oraz koncernem Daimler Chrysler wydały kasetę video z filmem, poświęconym używaniu tachografu cyfrowego.

Tachograf cyfrowy DTCO VDO Kienzle zabudowany w pojeździe

Jakie są zasadnicze właściwości tachografu cyfrowego? Rejestruje on i przechowuje informacje o działalności kierowców, pracuje w oparciu o tzw. chip karty, czyli karty inteligentne, jest bardzo dobrze zabezpieczony przed manipulacjami z zewnątrz. Urządzenie rejestruje dane, które będą mogły być używane do zarządzania ładunkami i pojazdami.

Tachograf cyfrowy funkcjonuje w oparciu o 4 typy inteligentnych kart: karty kierowcy, karty firmy, karty serwisowe, karty kontrolne. Karty kierowcy są personalnymi kartami, zawierającymi zapis 28 dni działalności. Maksymalny okres ważności takiej karty wynosi 5 lat. Karty firmy używane są , aby przenieść dane z urządzenia w pojeździe do dowolnego komputera PC, a także, aby zamknąć i zablokować zarejestrowane dane w pojazdach używanych przez daną firmę. Karty te nie mają ograniczenia czasu ważności, firma może mieć też więcej niż 1 kartę.

Karty serwisowe używane są do kalibracji i napraw tachografów cyfrowych. Będą zarazem one jedynymi kartami, umożliwiającymi wprowadzenie danych do tachografu. Maksymalny okres ważności takiej karty wynosi 1 rok i zakład może mieć więcej niż 1 kartę serwisową. Karty kontrolne używane są dla uzyskania dostępu do wszelkich informacji, zarejestrowanych przez tachograf cyfrowy. Są one wystawiane przez władze państwowe dla instytucji, kontrolujących przestrzeganie prawa. Mogą to być karty osobiste dla danego policjanta lub wystawiane dla danej instytucji. Nie mają ani minimalnego ani maksymalnego okresu ważności.

Za pomocą tachografu cyfrowego rejestrowane będą dane dotyczące pojazdu jak parametry, nr rejestracyjny i nr identyfikacyjny, ponadto dane dotyczące tachografu jak nr seryjny, producent, błędy i uszkodzenia, wreszcie dane dotyczące kierowcy jak imię, nazwisko, data urodzenia i obywatelstwo.

Tachograf zarejestruje dane dotyczące każdego czasu jazdy - jeżeli kierowca nie włoży swojej karty do tachografu i rozpocznie jazdę, jazda bez karty zostanie zarejestrowana. Dane dotyczące innych czynności kierowcy - odpoczynku, gotowości do pracy i samej pracy, będą zapisane poprzez wpis ręczny w czasie rzeczywistym i przełącznik rodzaju czynności.

Tachografy elektroniczne nie zostaną szybko wyparte przez cyfrowe z naszego rynku. Przewidywana data wejścia w życie tachografów cyfrowych to grudzień 2003 roku, w pozostałych państwach europejskich pojawią się one w pojazdach dopiero około roku 2008 - 2009.

DRABPOL dla policji

W ramach zajęć Kursu Menedżerskiego dla Naczelników Wydziałów Ruchu Drogowego Policji w Wyższej Szkole Policji w Szczytnie w dniu 16 października odbyło się spotkanie z przedstawicielami DRABPOLU, z prezesem Pawłem Drabczyńskim na czele. Zajęcia dotyczyły wykorzystania tachografów podczas rutynowej kontroli pojazdów na drodze.

P. Drabczyński przedstawił organizację firmy DRABPOL i zasadnicze profile jej działalności, ze szczególnym uwzględnieniem inicjatyw na rzecz współpracy z policją i działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Głównym elementem wykładu było jednak zaprezentowanie występujących na polskim rynku tachografów produkcji VDO Kienzle, wielkości ich występowania i zastosowania w pojazdach. Przedstawiono tachografy Kienzle typu 1318, 1319 i 1324, jak również wyroby TV, Mera Poltik i Motometer. Warto podkreślić, że nie pominięto wyrobów firm konkurencyjnych.

Uczestnicy szkolenia w Wyższej Szole Policji w Szczytnie

Skrótowo omówione zostały uwarunkowania prawne dotyczące tachografów i wzory cech zabezpieczających. Ponadto zwrócono uwagę na stosowanie w tachografach odpowiednich wykresówek. Nie zabrakło przykładowej prezentacji wykorzystania zapisów na wykresówkach jako obiektywnego dowodu we wszelkich sprawach, dotyczących eksploatacji pojazdu wyposażonego w tachograf. Wyświetlono także film o urządzeniu UDS i pracy Laboratorium Analiz Wypadkowych.

W toku dyskusji poruszono problem prawidłowego przeszkolenia kontrolerów Ruchu Drogowego w zakresie kontroli tachografów. Zaproponowaliśmy przeszkolenie instruktorów policji z każdego województwa, którzy zajęliby się dalszym szkoleniem policjantów w podległych jednostkach organizacyjnych. Wyeliminowałoby to niebezpieczeństwo prowadzenia szkoleń przez nieuprawnione do tego warsztaty, nie posiadające odpowiedniego przygotowania fachowego. Pojawił się także problem niezbędnego opracowania uaktualnionego „Przewodnika do kontroli tachografów samochodowych". Ustalono wstępnie, że w lutym 2002 r. dojdzie do pierwszego spotkania specjalistów DRABPOLU i policji w tej sprawie.

SPOTKANIE W AUTOSANIE

Przedsiębiorstwo AUTOSAN S.A. zorganizowało w dniach 24 - 26.09 konferencję techniczną dla dyrektorów ds. technicznych przedsiębiorstw PKS. W obradach uczestniczyło niemal 80 dyrektorów PPKS i czteroosobowa delegacja DRABPOLU.

W malowniczych okolicach bieszczadzkich, nad Jeziorem Solińskim AUTOSAN rokrocznie organizuje podobne spotkania dla przedyskutowania w gronie doświadczonych specjalistów walorów techniczno - eksploatacyjnych autobusów produkowanych w Sanoku, stanowiących przecież główną część taboru autobusowego PPKS. Chodziło o wymianę poglądów pomiędzy producentem a użytkownikami autobusów. W rozmowach uczestniczyli też najważniejsi kooperanci fabryki, reprezentujący swe wyroby. Dyskusje często przeradzały się w rozważania nt. nowych tendencji w produkcji autobusów, zaś ich uczestnicy sugerowali fabryce AUTOSAN śmielsze sięganie po nowości.

Stoisko informacyjne DRABPOL-u

DRABPOL dokonał prezentacji w trakcie ogólnej konferencji z udziałem wszystkich uczestników spotkania systemu zarządzania flotą pojazdów FM 200. System spotkał się z dużym zainteresowaniem ze strony dyrektorów PPKS jako narzędzie pomocnicze w procesie monitorowania pracy kierowcy i eksploatacji autobusu. Przedstawione urządzenie, poparte praktycznymi wynikami jego użytkowania w PPKS Włocławek, zdaniem wielu uczestników konferencji powinno być chętnie montowane w autobusach zarówno nowych, jak też od pewnego czasu eksploatowanych.

Ponadto na własnym stoisku informacyjnym wystawialiśmy system pomiaru zużycia paliwa EDM 1404, tachografy MTCO 1324 oraz klimatyzatory do autokarów i autobusów.

DRABPOL news

Wydawnictwo firmy „Drabpol"

Wydawca - „Drabpol" Spółka jawna
P. Drabczyński i T. Drabczyńska
42-200 Częstochowa, ul. Jagiellońska 67/71
tel. 0-34 366-00-22, fax. 0-34 366-01-02
centrala@drabpol.pl http://www.drabpol.pl