DRABPOL NEWS ®

NR 4(24) LIPIEC-SIERPIEŃ 2003

Dwa Puchary DRABPOL FAIR PLAY podczas Rajdu Rzeszowskiego

Wręczono kolejne Puchary DRABPOL Fair Play

W ostatnim numerze pisaliśmy o zaangażowaniu się naszej firmy w działania, służące popularyzacji gry fair-play. Wspieraniu tej inicjatywy służy współzawodnictwo o Puchar Fair Play, organizowane każdorazowo podczas rund Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski. Po 60. Rajdzie Polski i Rajdzie Kormoran przyszła pora na 11. Rajd Rzeszowski. Tym razem podczas jednego rajdu wręczone zostały aż dwa Puchary „DRABPOL Fair Play". Pierwszym „zaległym" nagrodzono załogę w składzie Dariusz Poloński/Grzegorz Dobosz. Wyróżnienie zdobyli podczas Rajdu Kormoran, lecz z przyczyn technicznych - zgłoszenie nadeszło, po rajdowym rozdaniu nagród, które odbyło gdy zawodnicy wjeżdżali na rampę - załoga nie mogła być obdarowana.

Załoga Rajdu Kormoran po odebraniu „zaległego" Pucharu „DRABPOL Fair Play"

Z kolei Rzeszowski Puchar „DRABPOL Fair Play" trafił do rąk Łukasza i Krzysztofa Olmy - ojca i syna, startujących Peugotem 106 Rally w klasie N2. To piękne, że ojciec wprowadza syna w tajniki rajdowego rzemiosła i obaj zdobywają wyróżnienie fair play.

Na takie z pewnością zasłużyli, o czym świadczy relacja załogi, której okazali koleżeńską pomoc.

Wystartowaliśmy trochę niedoinwestowani, a także co tu dużo gadać wyszedł brak doświadczenia. Przyjechaliśmy do Rzeszowa nienajlepiej zapatrzeni w części zamienne Wprawdzie jeździmy razem od 1999 roku - wówczas startowaliśmy maluchem, ale każdy rajd jest inny, na każdym czegoś się uczymy. Sądziliśmy, że na nieco ponad 180. kilometrach odcinków specjalnych - tyle przecież liczył rajd - wystarczy komplet dobrych klocków hamulcowych. Okazało się, że przy upale, jaki panował podczas rajdu zużyły się już na I etapie. Musieliśmy także wymieniać tarcze hamulcowe. Prawdopodobnie rozhartowały się podczas przejazdu przez wodę na OS-1 i 4. Wszystkie potrzebne części otrzymaliśmy od kolegów Olma. To był naprawdę piękny gest. Nie musieli tego robić zwłaszcza, że walczyliśmy w tej samej klasie. Na mecie byli na trzecim miejscu w N-2, my na czwartym. Gdybyśmy nie ukończyli Rajdu Rzeszowskiego, podczas kolejnej rundy nasi konkurenci mieliby łatwiejszą sytuację... - opowiadali po rajdzie Marcin Górny i Kazimierz Zając autorzy wniosku o przyznanie Pucharu „DRABPOL Fair Play".

W pierwszy piątek września rozpoczyna się 51. Rajd Śląski, będący przedostatnią już rundą tegorocznych Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski.

Ojciec i syn - zdobywcy Rzeszowskiego Pucharu „DRABPOL Fair Play"

Rajd Śląski rozgrywany po raz pierwszy swój wysoki numer odziedziczył po Rajdzie Wisły. Większość trasy wiedzie krętymi drogami wokół Jastrzębia, gdzie mieści się baza rajdu.

Nowy rajd, częściowo nowe trasy, więc z pewnością nie zabraknie okazji do wzajemnej pomocy, a co za tym idzie do zdobycia Pucharu „DRABPOL Fair Play". Kto zostanie nim uhonorowany podczas (pierwszego) 51. Rajdu Śląskiego przekonamy się już niebawem.

Bezgotówkowa płatność w sieci DRABPOLU

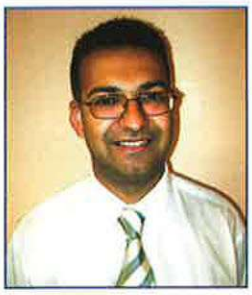
Współpraca z DKV

Dla lepszej i sprawniejszej obsługi klientów firma nasza nawiązała współpracę z DKV EURO SERVICE. Za pomocą kart DKV CARD realizowana jest już płatność wielu punktach handlowo-usługowych, coraz więcej osób stawia na ten przejrzysty i nieskomplikowany sposób zapłaty. W sieci naszej firmy klient będzie mógł zapłacić kartą DKV, zarówno za zakupione urządzenia, jak i za usługi, przy czym jednorazowa wysokość transakcji nie może przekroczyć kwoty 1500 euro, będącej zresztą standardowym limitem, ustalonym przez DKV EURO SERVICE. Wierzymy, że nawiązana przez nas współpraca z DKV zadowoli wszystkich Klientów, korzystających z tego typu rozliczeń.

Informacja o współpracy z DKV znajduje się już w naszych placówkach

Rozmowa z Alvinem Gajadhurem - rzecznikiem prasowym Głównego Inspektora Transportu Drogowego

Podróżuj bezpiecznie



Alvin Gajadhur - rzecznik prasowy Głównego Inspektora Transportu Drogowego

Drabpol News:
Jednym z głównych celów Inspekcji Transportu Drogowego jest poprawa bezpieczeństwa na naszych drogach. Jakie znaczące działania podjęła Inspekcja dla jego realizacji w ciągu prawie swej rocznej, czynnej działalności i czy przyniosły one zamierzone skutki?

Alvin Gajadhur:
Przed rozpoczęciem działalności Inspekcji Transportu Drogowego na naszych drogach panowała swoista, wolna amerykanka. Oznacza to, że przewoźnicy nie przestrzegali obowiązujących przepisów o czasie pracy kierowców, jak również naruszali w dużym stopniu obowiązującą umowę AETR. Również sama kontrola przestrzegania tych przepisów była niezadowalająca, gdyż do 01.10.2002 r. nie obowiązywała ustawa, regulująca czas pracy kierowców. Także stan techniczny wielu pojazdów był bardzo zły, niekiedy wręcz fatalny. Konsekwencją łamania elementarnych zasad bezpieczeństwa były z pewnością tragiczne wypadki z udziałem polskich autokarów, do jakich doszło latem ubiegłego roku. Wtedy jeszcze inspektorzy odbywali szkolenia, by z początkiem października ubiegłego roku rozpocząć swą działalność na polskich drogach. Pojawienie się inspektorów wywołało spore zaskoczenie, a wręcz poruszenie wśród przewoźników. Rzeczywiście mieli się czego obawiać. Pierwsze najpoważniejsze, najczęściej spotykane naruszenie dotyczyło braku kart opłat drogowych, czyli tzw. winiet. Już od 01.10.2002 r., czyli od pierwszego dnia kontroli zatrzymanych zostało sporo dowodów rejestracyjnych, zarówno autokarów, jak i pojazdów ciężarowych. Nasze działania zaczęły w końcu przynosić efekty, widać bowiem poprawę, zarówno w przestrzeganiu ustawy o czasie pracy kierowców, jak i poprawę stanu pojazdów. Przewoźnicy, obawiając się utraty dowodów rejestracyjnych przestali wypuszczać na drogi pojazdy w złym stanie technicznym. Zauważyliśmy wręcz na drogach zwiększenie ilości nowego taboru. Niewątpliwie na tę poprawę wpływ miały i mają same kary, nakładane na przewoźników. Sami inspektorzy nie ukrywają zadowolenia z efektów przeprowadzonych kontroli, do ideału jednak nie tak blisko. Mimo, że na drogach pracuje już 160. inspektorów, a kolejnych 80. po półrocznym szkoleniu przystąpi do pracy już w październiku br. w dalszym ciągu wielu kierowców, naruszających prawo bezkarnie jeździ po polskich drogach. Kierowcy ci kontaktują się ze sobą za pomocą CB radio, a co za tym idzie omijają główne drogi, na których pracują inspektorzy. Jednakże i temu będziemy przeciwdziałać. Już w październiku rozpocznie się półroczne szkolenie kolejnych 60. kandydatów na inspektorów. Wiosną przyszłego roku Inspekcja będzie więc mieć już pełną obsadę - 300. inspektorów. Wierzymy, że przy takiej liczbie inspektorów możliwe będą nawet blokady dróg, a co za tym idzie sprawne wyłapywanie nieuczciwych kierowców. Ponadto już od 01.01.2004 r. oprócz dotychczasowych kontroli inspektorzy zajmować się będą ważeniem pojazdów. Jest to więc kolejny, ważny krok w kierunku poprawy bezpieczeństwa na naszych drogach.

DN: ***Pierwszego czerwca br. Inspekcja rozpoczęła pierwszą, dużą akcję „Bezpieczny Autokar". Jak sama nazwa wskazuje celem akcji jest bezpieczne podróżowanie autokarami. W jaki sposób jest on realizowany?***

A.G.: Jak już wspomniałem zeszłoroczne, tragiczne w skutkach wypadki z udziałem polskich autokarów pokazały, jak marginalnie traktowane było bezpieczeństwo podróżujących. Wypadki te miały miejsce podczas wakacji, kiedy podróżowanie autokarem jest z przyczyn oczywistych bardzo wzmożone. Do tegorocznych wakacji postanowiliśmy więc odpowiednio się przygotować, tak aby podobne zdarzenia więcej się nie powtórzyły. Z początkiem czerwca rozpoczęliśmy akcję „Bezpieczny Autokar", której celem była i jest - bowiem akcja w dalszym ciągu trwa, poprawa bezpieczeństwa podróżowania autokarami po polskich drogach. Akcję wspierają natężone kontrole autokarów przez inspektorów i mimo, że wakacje się już skoczyły, w dalszym ciągu wzmożone kontrole będą w okresach wyjazdów dzieci na zielone szkoły, dłuższych weekendów oraz ferii. Zasadniczym zadaniem, jakie stawia sobie akcja jest uświadomienie wszystkim osobom, podróżującym autokarem - zarówno kierowcom, pasażerom, pilotom wycieczek, że oni sami również mają wpływ na bezpieczne podróżowanie. Nie pomijamy przy tym roli firm przewozowych, które to odpowiadają za sprawność autokarów, jakie wyruszają w trasy.

DN: ***W jaki sposób promowana jest akcja, do kogo głównie jest skierowana?***

A.G.: Poprawę bezpieczeństwa podróżowania autokarami chcielibyśmy osiągnąć nie tylko za pomocą wzmożonych kontroli, ale również za pomocą metod dydaktycznych. W związku z tym nasza akcja ma charakter informacyjno-edukacyjny. Skierowana jest głównie do kierowców, turystów i biur podróży. Z myślą o kierowcach i pasażerach przygotowaliśmy specjalne ulotki, również biura podróży wyposażone zostały w odpowiednie plakaty. Bardzo ważne jest bowiem uświadomienie kierowcy, że to on jest w dużej mierze odpowiedzialny za bezpieczeństwo pasażerów, że to od jego kondycji zależy, czy autokar szczęśliwie dojedzie do celu. Wiele wypadków wynika bowiem nie ze złego stanu technicznego pojazdów, który jak mówiłem ulega znacznej poprawie, ale właśnie na skutek przemęczenia kierowców.Z kolei w informacji, kierowanej do turystów nacisk położyliśmy na wybór odpowiedniego przewoźnika. Apelujemy, by turyści wybierali tylko sprawdzonych przewoźników, czy biura podróży, dbające o swoją flotę pojazdów. Tani przewoźnik niestety nie zawsze jest bezpieczny - często autokary mają niesprawne tachografy lub też kierowca nie ma zmiennika.

Akcji towarzyszą również działania wspomagające, takie jak przedstawienie kuratorom i dyrektorom szkół zagrożeń, związanych z organizacją wyjazdów dzieci i młodzieży, prezentacje dla biur podróży na temat konieczności podnoszenia świadczonych usług i bezpieczeństwa podróży.

DN: ***Czy po zakończonych wakacjach Inspekcja może już dokonać pierwszego podsumowania akcji?***

A.G.: Przez ostatnie trzy miesiące inspektorzy skontrolowali ok. 2,5 tysiąca autokarów. W czasie wakacji nie doszło do żadnych wypadków polskich autokarów, zarówno w kraju, jak i za granicą. Taki stan jest z pewnością zadawalający, lecz nie idealny. W czasie trzech miesięcy trwania akcji Inspekcja nałożyła bowiem na przewoźników kary w wysokości około 1,5 mln. złotych, wydając przy tym ok. 500. decyzji administracyjnych o ukaraniu, czyli można powiedzieć, że co piąta kontrola kończyła się wydaniem takiej właśnie decyzji.

Oczywiście kary nie są najważniejsze w procesie poprawy bezpieczeństwa. Muszą jednak być, w przeciwnym razie przewoźnicy w dużym stopniu nie przestrzegaliby przepisów.

DN: ***Po wprowadzeniu ustawy o czasie pracy kierowców z pewnością wzmożonej kontroli podlega tachograf. Jakie spostrzeżenia mają inspektorzy z kontroli tego urządzenia?***

A.G.: Zdecydowanie największe naruszenia, jakie odnotowują inspektorzy dotyczą nieprzestrzegania ustawy o czasie pracy kierowców. Często czas ten jest za długi, a co za tym idzie odpoczynek kierowcy jest niewystarczający. Oczywiście najbardziej pomocnymi urządzeniami są tu tachografy, rejestrujące grupy czasowe kierowcy. Na podstawie zapisów z wykresówek tachografów inspektorzy bezbłędnie stwierdzają, czy kierowca przestrzegał czasu pracy, czy stosował odpowiednie ograniczenia prędkości, jaką przebył drogę w jakim czasie.

Przepisy nakazują, aby kierowca miał przy sobie wykresówki z obecnego tygodnia oraz jedną z poprzedniego. Niestety wielu kierowców nie przestrzega tych przepisów - nie ma przy sobie wymaganych wykresówek, w związku z tym nie można sprawdzić rzeczywistego czasu pracy kierowcy. Wiąże się to oczywiście z odpowiednimi karami. Ponadto wszelkie manipulacje, czy zafałszowania zapisów na wykresówkach nie pozostają przez inspektorów niezauważone. Inspektorzy nie bagatelizują najmniejszych wątpliwości.

DN: ***Czy ITD przewiduje jeszcze w tym roku kolejne działania, zmierzające do poprawy bezpieczeństwa?***

A.G.: Obecnie jesteśmy na etapie przygotowań nowej, kolejnej akcji. Nie chciałbym jednak zdradzać jej szczegółów. Powiem tylko, że akcja skierowana będzie do kierowców, zarówno pojazdów ciężarowych, jak i samochodów osobowych. Zadaniem akcji będzie uświadomienie im, że w równym stopniu są użytkownikami dróg i powinni ze sobą współdziałać, a nie sobie przeszkadzać. Często jest tak, że kierowca ciężarówki z racji gabarytów pojazdu odbierany jest jako pan na drodze, nierzadko niestety tak jest. Z drugiej strony kierowcy samochodów osobowych powinni wykazywać większe zrozumienie dla kierowców ciężarówek - trudność manewrowania takim pojazdem, hamowanie, itd. są nieporównywalne większe niż w samochodzie osobowym.

Wierzymy, że nasza kolejna akcja odniesie zamierzone efekty.

Życzę Inspekcji Transportu Drogowego dalszych, owocnych działań i dziękuję za rozmowę.

Rozmawiała: Alicja Najda

Opłaty za korzystanie z autostrad od 2 listopada 2003 r.

Myto w Niemczech - Od rejestracji do montażu

W lipcu br. odbyły się w siedzibie naszej firmy w Częstochowie szkolenia stacji serwisowych w zakresie montażu urządzeń do poboru opłat drogowych za przejazd po niemieckich autostradach. Z pewnością przewoźników ucieszył fakt, że Niemcy opóźnili wprowadzenie opłat za korzystanie z autostrad przez ciężarówki o dwa miesiące, czyli do 02.11.03 r.

Pytań i wątpliwości jest w dalszym ciągu sporo, tak więc na prośbę naszych czytelników informujemy, jakie kroki należy podjąć, by zamontować urządzenie pokładowe w pojeździe.

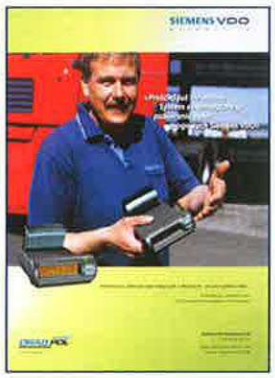
Nie dziwi nas duże zainteresowanie montażem tych urządzeń, gdyż automatyczne ściąganie myta podczas jazdy jest najprostszym sposobem uiszczania opłat za przejazd ciężarówek. Podstawą tej metody księgowania jest zamontowane urządzenie pokładowe Siemens VDO, które dzięki nawigacji satelitarnej (GPS) śledzi odbyty odcinek drogi podlegający opłacie. Urządzenie pokładowe oblicza wysokość myta na podstawie ustawionych w nim parametrów dotyczących pojazdu, danej taryfy oraz przejechanych kilometrów na płatnym odcinku drogi. Przez sieć komórkową przekazywane są dane do firmy Toll Collect, gdzie zostają one dalej przetwarzane. Więcej na temat urządzenia pisaliśmy w DN nr 2.

Stanowisko do obsługi urządzeń pokładowych do poboru myta

Warunkiem korzystania z automatycznego systemu księgowania myta jest rejestracja w firmie Toll Collect przedsiębiorstwa oraz pojazdów, których dotyczy obowiązek płacenia myta. Rejestracja w firmie Toll Collect wymaga złożenia pisemnego wniosku. Formularze wniosku można otrzymać bezpośrednio z Toll Colect - call center +49 180-2-86 55 26 lub za pośrednictwem Internetu www.toll-collect.de. Ważne jest, że na stronie tej znajdują się już informacje w języku polskim. Po dokonaniu rejestracji przedsiębiorstwo transportowe otrzymuje na każdą ciężarówkę specjalną kartę pokładową, na której zapisane są najważniejsze dane pojazdu. Kartą tą można wylegitymować się już jako użytkownik zarejestrowany i ustalić termin u autoryzowanego partnera serwisowego firmy Toll Collect w celu zabudowania urządzenia pokładowego w pojeździe. Montaż, inicjalizację oraz podłączenie urządzeń pokładowych przeprowadzają w Polsce wybrani przez firmę Toll Collect partnerzy serwisowi - w Polsce 57 placówek. Umiejscowienie urządzenia w pojeździe zależy od typu i rodzaju konstrukcji ciężarówki. W zależności od typu urządzenia pokładowego może ono zostać wbudowane w konsolę zgodnie z normą DIN lub też zamontowane na tablicy rozdzielczej. Zapewniamy, że jeśli urządzenie pokładowe zostanie zamontowane na tablicy rozdzielczej, widoczność kierowcy nie zostanie przez to ograniczona. Przy montażu zostaną wprowadzone do urządzenia pokładowego niezmienne, specyficzne dane pojazdu, takie jak np. klasa emisji szkodliwych substancji. Numer rejestracyjny pojazdu zostanie zapisany w pamięci urządzenia pokładowego podczas instalacji oraz przy pierwszym uruchomieniu urządzenia, tzn. numer rejestracyjny pojazdu będzie ściśle przyporządkowany urządzeniu pokładowemu.

Jeżeli dany pojazd, wyposażony w urządzenie pokładowe zmieni tablice rejestracyjne, wszystkie dane, które uległy zmianie, muszą jeszcze raz zostać wprowadzone do urządzenia pokładowego przez partnera serwisowego. Użytkownik następnie otrzyma automatycznie od firmy Toll Collect nową kartę pokładową, na której będzie zapisany nowy numer rejestracyjny. Ze względów bezpieczeństwa nie da się wyłączyć urządzenia pokładowego. W razie kradzieży pojazdu urządzenie pokładowe może zostać natychmiast zablokowane przez firmę Toll Collect.

Wszystkie aktywności związane z montażem i konserwacją urządzenia pokładowego będą protokołowane elektronicznie. Po wmontowaniu urządzenia pokładowego przez partnera serwisowego następuje przekazanie całości sprzętu dłużnikowi myta. Dłużnik myta otrzyma pierwsze przeszkolenie, odbierze PIN oraz materiał informacyjny. PIN będzie musiał wprowadzić do urządzenia w celu jego uruchomienia. Dłużnik myta potwierdza swoim podpisem, że otrzymał przeszkolenie w zakresie obsługi urządzenia pokładowego.



Urządzenie pokładowe zostaje bezpłatnie oddane przez operatora do dyspozycji użytkownika. Musi on tylko jednorazowo zapłacić myto z góry w wysokości 300 Euro sposobem płatności, który określił przy swojej rejestracji. W dniu rozpoczęcia poboru myta przedpłata ta będzie zaliczana na poczet powstających wierzytelności z tytułu myta. Urządzenie pozostaje własnością firmy Toll Collect. Montaż urządzeń pokładowych rozpocznie się prawdopodobnie w najbliższym czasie. Na dzień dzisiejszy trwa wyposażanie stacji serwisowych przez Toll Colect w odpowiedni osprzęt do instalacji i obsługi urządzeń. Koszty montażu urządzenia pokładowego oraz inne odpowiednie koszty (powstałe z tytułu dojazdu, czy też koszty związane z czasem postoju ciężarówki) właściciel pojazdu ponosi sam.

Szkolenie z montażu w częstochowskiej centrali. Od lewej: Mieczysław Lemisz z Drabpolu oraz Krzysztof Szymański z Toll Collect

W celu montażu urządzeń pokładowych zapraszamy do serwisów firmy Drabpol w Warszawie, Częstochowie i Lublinie

MYTO - BAROMETR. Stan na dzień 2.09.2003 r.

Wnioski o rejestrację	415.000
Zarejestrowane wnioski	404.000
Zarejestrowane przedsiębiorstwa	53.000
Ilość wydanych kart pojazdów	360.000
Wyprodukowane urządzenia OBU	235.000
Urządzenia OBU dostarczone do warsztatów	120.000
Zamontowane urządzenia OBU	85.000
Rozsatwione bramki kontrolne	130
Rozstawione automaty do wnoszenia myta	3.000

Tachograf + zestaw montażowy - wakacyjna promocja ciągle trwa

Nie przegap promocji

Z dniem 1-go lipca br. ruszyła w naszej firmie specjalna promocja tachografów. To już druga promocyjna akcja, towarzysząca sprzedaży tych urządzeń. Tym razem specjalną ceną objęty został tachograf wraz ze zestawem montażowym. W skład zestawu montażowego wchodzi: przewód pancerny (do wyboru 5,-7, 15 m), nadajnik impulsów, części montażowe, opakowanie wykresówek 125-2 EC4K. Promocją objęte zostały tachografy dla jednego (1318.24) oraz dla dwóch kierowców (1318.27). Cena uzależniona jest oczywiście od typu tachografu i długości przewodu pancernego.

Tachograf + zestaw montażowy	
Tachograf dla jednego kierowcy	**Tachograf dla dwóch kierowców**
450 Euro (z przewodem do 7 m)*	550 Euro (z przewodem do 7 m)*
530 Euro (z przewodem do 15 m)*	630 Euro (z przewodem do 15 m)*

) do podanych cen należy doliczyć 22% VAT*

Zapraszamy wszystkich do skorzystania z naszej akcji.

System zarządzania transportem FM 200 bogatszy o nowe peryferia

Nowe możliwości systemu FM

FM Keypad

Z pewnością wszystkich zainteresowanych systemem zarządzania flotą pojazdów FM ucieszy fakt, że Fleet Manager 2002 zyskał nowe możliwości. Oprócz dotychczasowych funkcji współpracy z systemem pomiaru zużycia paliwa EDM 1404, systemem pomiaru nacisku na oś pojazdu KIMAX, GPS, GSM, czy też systemem nawigacyjnym oferta została wzbogacona o dwa nowe urządzenia:

• **FM Keypad** - końcówka o wyglądzie myszy komputerowej z czteroma klawiszami pełniącymi dwie role:

- na każdym klawiszu możemy określić jeden rodzaj wykonywanej jazdy oraz jedną przyczynę postoju np. jazda serwisowa, postój prywatny, jazda prywatna itp. Dane te przyporządkowywane są do aktualnie rejestrowanych przebiegów.
- przy współpracy FM 200 z GSM pod każdym klawiszem możemy zakodować jeden numer telefonu (np. dyspozytor, szef logistyki, pomoc drogowa, spedycja), ograniczając możliwości dzwonienia przez kierowcę do tych numerów, a jednocześnie znacznie obniżając wysokość rachunków telefonicznych. Oczywiście każda osoba w firmie, znająca numer pojazdu może dzwonić do kierowcy.

• **FM Impact** - zestaw czujników uderzeń. Po zamontowaniu tego zestawu będziemy mogli rejestrować wszystkie zewnętrzne uderzenia w pojazd, wynikłe z drobnych stłuczek, ze zbyt szybkiego najechania na krawężnik, czy też dziur w jezdni. Dzięki tym końcówkom możemy szybko „wyłapać" kierowców, nie dopasowujących prędkości do stanu nawierzchni, a wszelkie drobne obtarcia i uszkodzenia będą miały swojego autora.

Autobus szynowy z systemem monitorowania pracy silnika D'MAC i czujnikami VDO

Urządzenia VDO w autobusie szynowym

Dużym osiągnięciem naszej firmy było zainstalowanie urządzeń VDO w autobusie szynowym, produkowanym przez ZNTK Poznań. Na wszelkie urządzenia montowane w autobusach szynowych nałożone sąbowiem bardziej rygorystyczne wymagania. Nasze rozwiązania, jakie zastosowaliśmy w tym pojeździe - system monitorowania pracy silnika D'Mac oraz czujniki całkowicie je spełniły.

Układ monitorowania pracy silników pojazdu oparty na systemie D'Mac jest innowacyjnym rozwiązaniem w autobusie szynowym. Producentowi tego pojazdu zależało na pomiarze takich parametrów jak m.in. temperatura, ciśnienie oleju w każdym z dwóch silników pracujących równocześnie w pojeździe. Dodatkowo takie pojazdy mogą być łączone w pary. Zachodzi wtedy konieczność zbierania danych z czterech, równocześnie pracujących silników oraz prezentowania ich w jednej z czterech kabin.

System D'Mac spełnił wszystkie postawione przed nim zadania.

Obecnie jesteśmy na etapie przygotowań do wdrażania do autobusów szynowych kolejnych naszych urządzeń.

System monitorowania pracy silnika D'Mac oraz czujniki VDO w autobusie szynowym ZNTK Poznań

Napisali o nas:

1. „Nowa siedziba Drabpolu", Polski Traker, nr 7/2003
2. „Drabpol się modernizuje", autoEXPERT, nr 7/8 2003
3. „Drabpol na Obrzeżnej", Ciężarówki , nr 7/8 2003
4. „Obudź się i płać", Ciężarówki, nr 7/8 2003
5. „Elektroniczny system pobierania opłat drogowych", Polska Gazeta Transportowa, nr 28-29/2003
6. „Liczniki jadą, terminali mało", Polski Traker, nr 8/2003
7. „Elektroniczny system pobierania opłat drogowych", Auto Moto Serwis, nr 7-8/2003
8. „Elektroniczny system pobierania opłat drogowych", Transport Polski, nr 4/2003

DRABPOL NEWS

Wydawnictwo firmy DRABPOL

Wydawca: DRABPOL Spółka Jawna, P. Drabczyński i J. Ludwin
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