

Kwartalnik firmowy nr 1(62) styczeń - luty - marzec 2014 r.



**Nie pozwól,
aby zatrzymała
Cię awaria
ogumienia**



ContiPressureCheckTM

System monitorowania ciśnienia i temperatury w oponach

Rozwiązania dla portów i marin



Zautomatyzowana Marina

Bezpieczny Autobus



Gimbus z systemem ProViu

TEMAT NUMERU

Oddaj nam swoje problemy!



Usługa „4safe”



Od redakcji

SPIS TREŚCI
Aktualności

Promocja przedsiębiorczości	2
Wszystko o ciśnieniu opon	2

Dział lądowy

Transport w centrum uwagi	3
Nowości w tematyce na 2014r	3
Debata nad polską armią	4
Co nowego w Dziale Tacho?	4
Bezpieczny Autobus	5
Globalnie w Katowicach	6
Cichy detektyw	7
DLD rozwiązuje nasze problemy	8
Opony pod pełną kontrolą	9
Korzyści z systemu ProViu	10

Temat numeru

Usługa „4safe”-pobieranie i archiwizacja danych za i dla naszych klientów	11
---	----

Dział lotniczy

Nowy Orlik MPT	13
Nasz nowy partner- Sandel Avionics	13
Zdobywamy wiedzę u producenta	14
Prezentacje i szkolenia (Konwencja AEA)	14
Co nowego w lotnictwie GA?	15
Loty z bezpiecznym kątem natarcia	18
Większe możliwości - transponder TRIG	19
Postaw na sprawdzony serwis	19

Dział morski

Rozwiązania dla portów i marin	20
--------------------------------	----

Kącik techniczno - serwisowy	22
------------------------------	----

Napisali o nas	22
----------------	----

Wydawnictwo firmy DRABPOL

Wydawca: Drabpol sp. jawna
 P. Drabczyński i Wspólnik
 42-233 Mykanów, ul. Akcyjowa 24/26
 tel. 0-34 366 00 22, fax 0-34 366 01 02
 centrala@drabpol.pl, www.drabpol.pl

Szanowni Państwo! Drodzy Czytelnicy!


Za nami pierwszy kwartał tego roku, w końcu upragniona i długo wyczekiwana wiosna, choć trzeba przyznać, że tegoroczna zima była dla nas wyjątkowo łaskawa. Początek roku w naszej firmie to dwa duże projekty. Pierwszy związany jest z powoływaniem przez nas w Polsce stacji serwisowych do instalacji i obsługi systemu kontroli ciśnienia i temperatury w oponach (CPC). Za nami już szkolenia dla pierwszych serwisów, które to otrzymały świadectwa autoryzacji w tym zakresie. Drugi, duży projekt związany jest z promowaniem idei bezpiecznego autobusu/pojazdu, dzięki m.in. testowym montażom w wybranych pojazdach systemu pełnego podglądu – kamer ProViu 360. Są to dla nas nowe wyzwania, o kolejnych etapach ich realizacji będziemy Państwa na bieżąco informować w naszym Drabpol Newsie.

Redakcja DN
W numerze!

W pierwszym tegorocznym numerze nie brakuje nowinek i nowości. Z początkiem roku wprowadziliśmy nową usługę „4 safe”, którą z pewnością docenią zarządcy flotami pojazdów. Wszystko na temat nowej usługi w „Temacie numeru”. Zachęcamy również do zapoznania się z treścią rozmowy, jaką przeprowadziliśmy z wójtem Gminy Strzelce, a dotyczyła ona skradzionej maszyny, należącej do tej Gminy. Na szczęście zguba szybko się odnalazła, a my mieliśmy w tym swój udział. Na uwagę zasługują również prezentacje produktowe, jakie towarzyszyły tegorocznej konwencji AEA w USA, w której tradycyjnie już braliśmy udział. Pozostaje nam życzyć miłej lektury!

Bezpieczne pojazdy z systemem ProViu

str. 10 System ProViu
Loty z bezpiecznym kątem natarcia

str. 18 KLR 10 BendixKing

Kolejny tytuł „GAZELI BIZNESU” dla naszej firmy

PROMOCJA PRZEDSIĘBIORCZOŚCI

Już po raz czwarty firma nasza otrzymała prestiżowy tytuł „Gazela Biznesu”. Gazele Biznesu to ranking najdynamiczniej rozwijających się małych i średnich przedsiębiorstw. Nazwa Gazela dokładnie oddaje tu ducha małej i średniej wielkości firmy, która dzięki niezwykle dynamicznemu rozwojowi doskonale daje sobie radę wśród nawet znacznie większych konkurentów. Promowanie małej i średniej przedsiębiorczości to główny cel corocznych rankingów o tytuł Gazeli Biznesu. Tegoroczny, już XIV ranking, organizowany tradycyjnie przez redakcję dziennika Puls Biznesu opublikowany został w postaci ponad dwustustronicowego specjalnego wydania, które dołączone było do grudniowego wydania magazynu. W każdej edycji rankingu badane są wyniki firmy za pełne trzy poprzedzające lata. W bieżącej edycji weryfikowano więc wyniki osiągnięte w okresie 2010, 2011 i 2012. Firma nasza stale, z roku na rok odnoto-

wuje wzrost swoich przychodów, stąd nieprzerwanie nasza obecność wśród laureatów Gazeli Biznesu. Uroczysta ceremonia wręczenia nagród „Gazele Biznesu 2013” dla wszystkich firm z województwa śląskiego, w tym i na-

szej odbyła się 12 lutego w Sosnowcu. Wszystkim laureatom serdecznie gratulujemy i cieszymy się z naszego wspólnego sukcesu, który ostatecznie przekłada się na rozwój gospodarczy całego kraju.



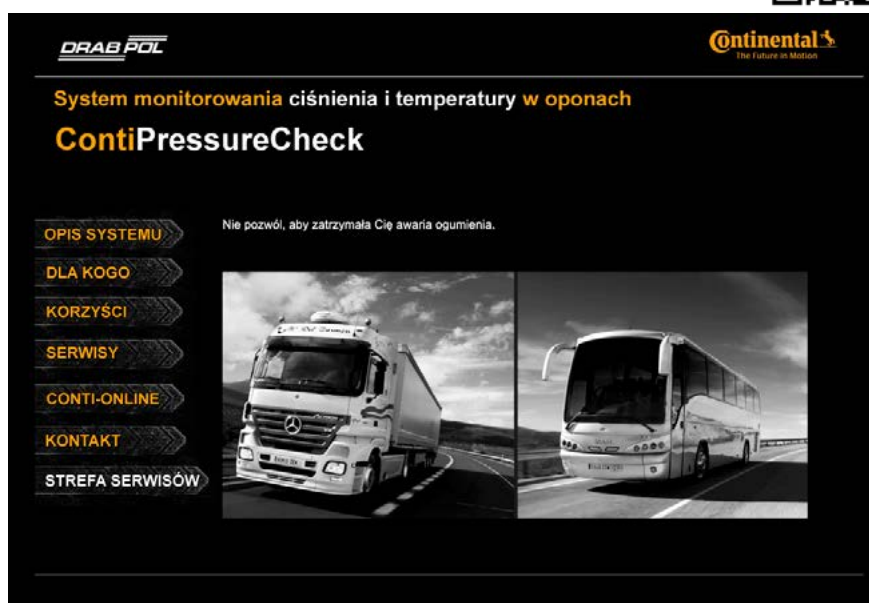
Dzięki stałemu wzrostowi przychodów ze sprzedaży, po raz kolejny uhonorowani zostaliśmy tytułem „Gazela Biznesu”.

Zapraszamy na nową stronę www.cisnienieopon.pl

WSZYSTKO O CIŚNIENIU OPON



Z początkiem wiosny ruszyła nowa strona internetowa poświęcona wyłącznie systemowi monitoringu ciśnienia i temperatury oponach – ContiPressureCheck. Strona ta jest odpowiedzią na duże zainteresowanie rynku na tego typu rozwiązanie. Na nowej stronie znajdziemy niezbędne informacje na temat działania systemu, korzyści z jego stosowania; zamieszczamy też będziemy opinie użytkowników CPC. Strona dedykowana jest, zarówno do potencjalnych klientów, jak i do przyszłych oraz już istniejących stacji serwisowych. Dla tych ostatnich uruchomiliśmy tzw. „Strefę Serwisów” z dostępem do extranetu. Po zalogowaniu się warsztaty znajdą tam m.in. komplet informacji na temat wszystkich montażu czujników CPC w różnych typach pojazdów. Taka kompleksowa wymiana informacji umożliwi w przyszłości sprawną obsługę gwarancyjną oraz pogwarancyjną tych systemów.



Informacje na stronie, poświęconej wyłącznie systemowi CPC dedykowane są, zarówno do samych użytkowników, jak i autoryzowanych stacji serwisowych.

Dzięki dostępowi do extranetu serwisy będą mogły na bieżąco wymieniać się między sobą uwagami, doświadczeniem, radzić się w problematycznych

sytuacjach.

Nowa strona będzie na bieżąco aktualizowana. Wszystkich zainteresowanych zapraszamy na www.cisnienieopon.pl


Noworoczne spotkanie przewoźników w Białowieży
10 stycznia

TRANSPORT W CENTRUM UWAGI

Podobnie jak przed rokiem, również i w tym roku uczestniczyliśmy w Białowieży w noworocznym spotkaniu przewoźników Podlasia. Spotkanie organizowane przez Stowarzyszenie Przewoźników Podlasia i ZMPD należy w naszej ocenie do jednych z najlepszych spotkań branżowych w Polsce. W ramach spotkania odbyła się konferencja na temat aktualnych problemów polskiego transportu drogowego.

Spotkanie tradycyjnie już przyciągnęło liczne grono osób związanych z transportem, nie tylko z regionu Podlasia, a także przedstawicieli rządu, m.in. pana Janusza Piechocińskiego, pana Dariusza Bogdana, pana Rafała Kozłowskiego oraz pana Tomasza Połecia. Konferencja, prowadzona przez Preze-

sa Zarządu Stowarzyszenia Przewoźników Podlasia Władysława Żero poświęcona była pozycji polskiego transportu, przepustowości przejść granicznych i systemowi elektronicznych odpraw celnych.

Swoje wystąpienie mieli również przedstawiciele naszej firmy. W tym roku zaprezentowaliśmy system telematyczny, bazujący na znanym dobrze komputerze pokładowym FM Mix Telematics, współpracującym z urządzeniami do zdalnego pobierania danych z tachografów. Nowością w naszej ofercie, która spotkała się z zainteresowaniem środowiska przewoźników był ContiPressureCheck - system pomiaru ciśnienia i temperatury w oponach.

Noworoczne spotkanie przewoźników



Przewoźnikom zaprezentowaliśmy rozwiązanie w postaci systemu telematycznego Mix Telematics, współpracującego z urządzeniami do zdalnego pobierania danych z tachografów.

tradycyjnie już przebiegało w sielskiej atmosferze. Części artystyczne – wieczorna – balowa, jak i następnego dnia – w klimacie biesiadnym, idealnie uzupełniły rzeczowy, a zarazem przyjacielski klimat całej imprezy.

Spotkanie europejskich dealerów Mix Telematics
24-26 lutego

NOWOŚCI W TELEMATYCE NA 2014 r.

Wostatnim tygodniu lutego w Amsterdamie miało miejsce cykliczne spotkanie europejskich dealerów Mix Telematics. Firmę naszą reprezentowała na zjeździe 3 - osobowa załoga z działu telematyki. W spotkaniu po raz pierwszy udział wzięli nowi członkowie Mix-owej rodziny m.in. z Węgier oraz Rosji. Tematem przewodnim trzydniowego meetingu była prezentacja nowego rozwinięcia oprogramowania FM-Web o nazwie DynaMIX. Nie ukrywamy, że na coś takiego czekali nasi Klienci. DynaMIX jest całkowicie nowym systemem, który zastąpi FM Professional i FM-Web. Wg naszej opinii, a także innych europejskich dealerów zaprezentowany nowy software DynaMIX jeszcze bardziej ułatwi zarządzania flotą pojazdów, a tym samym poprawi zadowolenie naszych klientów. Oprogramowanie jest wyjątkowo intuicyjne, a wykonywane raporty są bardzo przejrzyste. Więcej o nowym produk-



cie napiszemy w kolejnym wydaniu Drabpol Newsa. Tegoroczne spotkanie, dla wszystkich partnerów Mix Telematics było również doskonałą okazją do wymiany doświadczeń i informacji ze swoich rynków, podzielenia się swoimi sukcesami, ale także trudnościami, z jakimi się spotykają. Wzajemne wsparcie i ciągła wymiana informacji są

kluczem do opracowania jak najbardziej dopasowanego rozwiązania do potrzeb klienta. Wszyscy zgodnie stwierdzili, że wsparcie techniczne i stały support dają klientom gwarancję stabilnej i pewnej współpracy.



Tematem przewodnim trzydniowego meetingu była prezentacja nowego rozwinięcia oprogramowania FM-Web o nazwie DynaMIX, które jeszcze bardziej ułatwi zarządzanie flotą pojazdów.

Konferencja techniczna w Wojskowych Zakładach Mechanicznych

17 marca

DEBATA NAD POLSKĄ ARMIA

17 marca mieliśmy przyjemność uczestniczyć w konferencji technicznej „Uzbrojenie polskiej armii źródłem sukcesu polskiego przemysłu zbrojeniowego”. Patronat nad konferencją objął Prezydent RP Bronisław Komorowski, a udział w niej wzięli m.in. Minister Obrony Narodowej Tomasz Siemoniak, Minister Skarbu Państwa Włodzimierz Karpiński oraz Premier Jerzy Buzek. Konferencja odbyła się w specjalnie do tego przystosowanej hali na terenie Wojskowych Zakładów Mechanicznych w Siemianowicach Śląskich. Uczestników konferencji powitał eurodeputowany PO Jerzy Buzek, który był współgospodarzem i pomysłodawcą spotkania oraz Prezes Zarządu Wojskowych Zakładów Mechanicznych SA. Adam Janik. Najważniejszymi tematami konferencji były m.in. debata nad modernizacją techniczną polskich sił zbrojnych w perspektywie 2022 roku, wdrażanie nowoczesnych technologii w polskiej armii oraz kształt Polskiej Grupy Zbrojeniowej (PGZ). Spotkanie przedstawicieli rządu, zakładów przemysłowych i środowisk naukowych było okazją do debaty m.in. na temat współpracy przemysłu i wojska. Nasza



Konferencja techniczna, poświęcona polskiej armii zgromadziła przedstawicieli rządu, przemysłu zbrojeniowego, a także środowisk naukowych.

obecność na konferencji nie była przypadkowa. W naszej ofercie posiadamy bowiem urządzenia z zastosowaniem militarnym, dedykowane dla pojazdów wojskowych, statków powietrznych, jak i samych żołnierzy. Ważnym momentem konferencji była informacja, że Wojskowe Zakłady Mechaniczne w Siemianowicach Śląskich - jedno z najnowocześniejszych zakładów zbrojeniowych w Polsce zmieniły swoją nazwę i logo Spółki. Dotychczasowa nazwa WZM zmieniona została na



ROSOMAK. Prezes Adam Janik poinformował, że zmieniając nazwę, Spółka chce wykorzystać sukces, jaki osiągnął ceniony przez żołnierzy Rosomak.

Gratulujemy firmie Rosomak odważnego kroku, jakim jest zawsze zmiana nazwy i nowe logo. Jednocześnie życzymy dalszych sukcesów i wielu nowych klientów na światowych rynkach.

Doroczne spotkanie krajowych dealerów VDO w Budapeszcie

26-27 marca

CO NOWEGO W DZIALE TACHO?

Pod koniec marca w Budapeszcie odbył się coroczny meeting oficjalnych krajowych partnerów firmy Continental VDO (Dział Tachografy). Wzięli w nim udział przedstawiciele krajów Europy Środkowo-Wschodniej oraz przedstawiciele VDO z Niemiec i Austrii. Tradycyjnie już rynek polski reprezentowała nasza firma. Podczas wspólnych dwóch dni przedstawiono dalszy rozwój nowych produktów w dziale tachografów. Największe uznanie zyskał odważny, aczkolwiek oczekiwany od dawna krok w kierunku stworzenia, w oparciu o platformę internetową TIS-Web szeregu udogodnień dla firm transportowych i kierowców. Zaobserwowane dwa lata temu zmiany, mające na celu tworzenie roz-



Liczna rodzina przedstawicieli VDO z krajów Europy Środkowo - Wschodniej przybyła do Budapesztu w komplecie. Nas reprezentował Dyrektor Działu Telematyki, Krzysztof Drabczyński (pierwszy z prawej).

wiązań telematycznych, wspierających nie tylko zarządzającego flotą, ale również kierowców obecnie nabierają coraz to śmielszych kształtów. Przygotowano również interesujący produkt dla wszystkich firm liczących do 5 po-

jazdów – TIS-Web Lite. Dzięki temu, w bardzo przystępnej cenie abonamentowej, klient uzyskuje archiwizację plików źródłowych na serwerach VDO oraz dostęp do wizualizacji i raportowania danych *.ddd.

Oficjalne przekazanie autobusu szkolnego z systemem ProViu Gminie Mykanów

BEZPIECZNY AUTOBUS



W ostatnim, naszym numerze przedstawiliśmy możliwości, jakie niesie za sobą system podglądu wokół pojazdu – kamera ProViu 360. System ten, zapewniając pełen podgląd wokół pojazdu (360°) zwiększa bezpieczeństwo pojazdu, kierowcy, jego pasażerów, a także innych użytkowników dróg. W marcu przystąpiliśmy do pierwszych testowych montażów w wybranych pojazdach. Na szczególną uwagę zasługuje zastosowanie systemu ProViu w Gimbusie, należącym do Gminy Mykanów. Gimbus na co dzień przewożący dzieci powinien być przede wszystkim pojazdem bardzo bezpiecznym. Do końca nie zdajemy sobie sprawy, ile niebezpieczeństw czyha na drodze, nawet w trakcie zwykłej jazdy dzieci do szkoły, nie mówiąc już o wycieczkach. Wystarczy wymienić stan fizyczny i psychiczny samego kierowcy - narażonego na hałasy dzieci, nie do końca orientującego się w sytuacji, zarówno wewnątrz, jak i na zewnątrz pojazdu, mającego problemy z parkowaniem,

a czasami sięgającego nawet po alkohol. Samo zachowanie dzieci w autobusie często pozostawia wiele do życzenia. Nuda w podróży powoduje nierzadkie sięganie przez nie po używki, czy zwykłe wybryki, utrudniają-

ce kierowcy bezpieczną jazdę. Niestety zbyt często słyszymy w mediach o wypadkach autokarów, przewożących dzieci, czy częstych zdarzeniach drogowych z udziałem gimbusów szkolnych.



Przedstawiciele Władz Gminy i Powiatu z zainteresowaniem zapoznali się z działaniem systemu ProViu, który ma na celu zwiększenie bezpieczeństwa podróżowania dzieci i młodzieży autobusem szkolnym.

Cieszymy się i czujemy wyróżnieni, że jest to pierwsze takie urządzenie zamontowane na gimbusie szkolnym w Polsce, z korzyścią przede wszystkim dla bezpieczeństwa dzieci, prowadzącego pojazd i wszystkich uczestników ruchu drogowego - **podkreślił, oficjalnie odbierając Gimbus, Wójt Gminy Mykanów, Krzysztof Smela.**

Wychodząc naprzeciw tym problemom przygotowaliśmy specjalny projekt „Bezpieczny autobus do przewożenia dzieci”, adresowany specjalnie dla Gmin. Projekt zakłada wyposażenie autobusów przewożących dzieci w systemy, podnoszące bezpieczeństwo ich podróżowania w drodze do i ze szkoły, czy podczas wycieczek - system kamer zewnętrznych i wewnętrznych, alkomat dla kierowcy, system multimedialny, system monitoringu ciśnienia i temperatury w oponach, system



Na posiedzeniu Rady Gminy Mykanów Prezes Paweł Drabczyński oficjalnie przekazał Wójtowi Gminy - Krzysztofowi Smeli, autobus szkolny z zamontowanym systemem podglądu wokół pojazdu ProViu 360.

zarządzania flotą pojazdów, spinający w całość oferowane systemy. Oficjalna prezentacja projektu „Bezpieczny autobus” dla Władz Mykanowa odbyła się 28 marca w siedzibie Gminy. Miłym akcentem tego spotkania było oficjalne przekazanie Wójtowi Gminy Mykanów - Krzysztofowi Smeli, autobusu szkolnego z zamontowanym systemem podglądu wokół pojazdu ProViu 360, zwiększającym bezpieczeństwo podróżowania dzieci i młodzieży. Gimbus wyposażony został również w kamerę wewnętrzną oraz rejestrator – z nieprzerwaną rejestracją przez 14 dni. Obok Wójta Mykanowa – Krzysztofa Smeli, władze Gminy reprezentowali również jego Zastępca Jacek Sta-

niewski, Przewodniczący Rady Gminy Krzysztof Nabiałczyk oraz liczni radni. Na spotkanie przybył również Starosta Powiatu Częstochowa Andrzej Kwapisz. Nie zabrakło też przedstawicieli lokalnych mediów. Nie da się ukryć, że sprawy związane z bezpieczeństwem dzieci mają dla Gminy ogromne znaczenie. Pozostaje więc nam życzyć bezpiecznej jazdy bezpiecznym gimbusiem.

Zapraszamy do obejrzenia filmu o tym wydarzeniu, jaki ukazał się w TV ORION:

http://tvorion.pl/?action=show_news&idNews=15326

XX Międzynarodowe Targi Turystyczne w Katowicach

28-30 marca

GLOBALNIE W KATOWICACH

Z końcem marca obecni byliśmy w Katowicach na XX jubileuszowych Międzynarodowych Targach Turystyki, Spa, Sprzętu Turystycznego i Żeglarskiego „Globalnie”. Rynek turystyczny leży bowiem w centrum naszego zainteresowania – szczególnie zaś przewoźnicy turystyczni: lądowi, morscy i powietrzni. Na stoisku zewnętrznym zaprezentowaliśmy nasz pokazowy bus wyposażony w system multimedialny Funtoro oraz system InternetBox IP Motion - oba systemy cieszyły się na targach dużym zainteresowaniem.

Nowością prezentowaną przez nas był system pełnego podglądu wokół pojazdu ProViu 360, w który pod koniec ubiegłego roku doposażyliśmy nasz po-

kazowy bus. Dzięki czterem kamerom, zainstalowanym na zewnątrz pojazdu kierowca widzi obszar 360° wokół swojego pojazdu, co przekłada się na bezpieczną i komfortową jazdę. Piękna aura, jaka towarzyszyła katowickiej imprezie sprawiła, że mimo, iż mieliśmy stoisko zewnętrzne nie narzekaliśmy na brak gości. W tym roku miło na było gościć m.in. Prezesa FunClub Poznań - Piotra Sućko, Kierownika Działu Autobusów w SINDBAD Opole - Tomasza Rose, Prezesa Izby Turystyki Rzeczpospolitej Polskiej- Rafała Marka, Prezesa SZWAGROPOL Kraków – Tadeusza Szewczyka,

Właściciela OPALTUR Łódź - Tomasz Wawrzyńczyka, Właściciela „Strychalski Transport” - Jacka Strychalskiego oraz Właściciela firmy DALTRANS - Alojzego Stańka. Wszystkim gościom serdecznie dziękujemy za złożone nam wizyty.



Stoisko nasze sąsiadowało ze stoiskiem firmy Irizar, co dało okazję do konstruktywnych rozmów z Dyrektorem ds. Handlowych Irizara, Tomaszem Kotasem.

Rozmowa z Panem Tadeuszem Kaczmarkiem – Wójtem Gminy Strzelce



CICHY DETEKTYW

W latach dziewięćdziesiątych i na początku dwudziestego pierwszego wieku w Polsce plagą były częste kradzieże samochodów, szczególnie osobowych. W ostatnich latach liczba kradzieży aut znacznie spadła. Natomiast ostatnimi czasy w Polsce rośnie odsetek kradzieży maszyn budowlanych. Najbardziej znanym wśród właścicieli sprzętu sposobem zabezpieczenia się przed kradzieżą jest ubezpieczenie maszyn. Taka ochrona nie jest jednak wystarczająca. Jeśli dojdzie do kradzieży maszyny z placu budowy, właściciela czeka skomplikowany i czasochłonny proces odszkodowawczy. Warto zatem, zain-

W listopadzie ubiegłego roku miała miejsce kradzież koparko-ładowarki New Holland B115C, należącej do Gminy Strzelce. Na szczęście, zamontowane w koparce urządzenie do śledzenia i lokalizacji VT 1300 Mix Telematics pozwoliło na jej szybkie odnalezienie.

westować w działania, które ochronią nawet mniejsze maszyny budowlane przed zniknięciem z placu budowy. Z pewnością rozwiązaniem, które wspomaga zlokalizować sprzęt są wszelkie systemy śledzenia i lokalizacji. Lokalizatory GPS komunikują się drogą radiową z satelitą, dzięki czemu określają dokładne położenie pojazdu. Firma nasza oferuje szeroką gamę systemów monitorowania pojazdów i maszyn, w tym nowoczesne systemy śledzenia i lokalizacji firmy Mix Telematics. W lipcu ubiegłego roku system śledzenia i lokalizacji VT1300 zainstalowany został w nowej koparko-ładowarce New Holland B115C, której właścicielem jest Gmina Strzelce w województwie łódzkim. W listopadzie ubiegłego roku miało miejsce

niemiłe zdarzenie, a mianowicie kradzież koparko-ładowarki New Holland B115C, należącej do tej Gminy. Na szczęście ten przykry incydent znalazł szczęśliwy finał, a wszystko to dzięki urządzeniu VT 1300.

O szczegóły tej sprawy, a przy okazji o funkcjonalność systemu zapytaliśmy pana Tadeusza Kaczmarka – Wójta Gminy Strzelce

DN: Ile maszyn budowlanych posiada Gmina Strzelce?

TK: Posiadamy aktualnie 4 maszyny.

DN: Jaką funkcję one spełniają?

TK: Przede wszystkim wykorzystywane są do prac remontowych i budowy infrastruktury w gminie, zaś w zimie używane są głównie do odśnieżania i utrzymania przejezdności dróg.

DN: Słyszeliśmy, że Gmina Strzelce przeżyła w listopadzie ubiegłego roku niemiłe zdarzenie, a mianowicie kradzież koparko-ładowarki New Holland B115C.

TK: Faktycznie, mieliśmy takie zdarzenie, ale zakończyło się szczęśliwie. Koparko-ładowarka dopiero co została zakupiona, dosłownie kilka miesięcy wcześniej, więc jej strata okazałaby się bardzo dotkliwa. Na szczęście maszyna

szybko się odnalazła.

DN: Czy mógłby Pan coś więcej powiedzieć o tym zdarzeniu?

TK: Rano, przed 7:00 operator zawiadomił nas, że nie ma na parkingu koparko-ładowarki New Holland B115C. Dobrze, że na tej maszynie był zainstalowany system GPS - urządzenie, które zakupiliśmy w Waszej firmie, więc szybko mogliśmy sprawdzić, gdzie maszyna jest obecnie i prześledzić historię jej przemieszczenia. Powiadomiliśmy policję i pojechaliśmy na miejsce, gdzie stała koparko-ładowarka.

DN: Może ktoś chciał zrobić sobie przejażdżkę?

TK: Nie sędzę. Maszyna stała w miejscu zalesionym, więc można przypuszczać, że została ukryta, aby sprawdzić, czy nie jest w niej zamontowane jakieś urządzenie do śledzenia.

DN: Jest to możliwe, ponieważ lokalizator VT1300 nie jest widoczny na zewnątrz, nie ma zewnętrznych anten GSM, GPS.

TK: Koparko-ładowarka opuściła plac postojowy ok. 23:30. Zareagowaliśmy dopiero rano, jak operator powiadomił nas o jej zniknięciu. Jakbyśmy mieli powiadomienie, kiedy maszyna odjechała, to nasze działania byłyby na-



Wójt Gminy Strzelce, Tadeusz Kaczmarek (pierwszy z lewej) i operator maszyny odetchnęli z ulgą – dzięki systemowi lokalizacji i śledzenia VT1300, gminna koparko-ładowarka New Holland została odnaleziona.

tychmiastowe. Na szczęście maszyna nie zdążyła odjechać daleko.

DN: Nasze systemy mają możliwość powiadamiania o różnych zdarzeniach, w tym na przykład o nieautoryzowanym uruchomieniu maszyny.

TK: Dobrze by było, gdyby taką funkcję wykorzystać w naszych maszynach.

Jak się okazuje jest to bardzo istotne.

DN: Jak Pan ocenia nasz system lokalizacji i śledzenia zainstalowany w koparko-ładowarce New Holland B115C?

TK: Nie mam zastrzeżeń poza tym, że opłaty miesięczne mogłyby być niższe.

DN: Myślę, że akurat w tym przypadku korzyść z odzyskania maszyny wielokrotnie przewyższa koszty, jakie ponosi Gmina Strzelce na użytkowanie systemu.

TK: W zupełności się zgadzam.

DN: Dziękuję bardzo za rozmowę i życzę wielu sukcesów.

Przedstawimy naszego nowego Klienta - firmę Ahola Transport

DLD ROZWIĄZUJE NASZE PROBLEMY

Podczas ubiegłorocznych, warszawskich targów TransPoland udało nam się nawiązać współpracę z firmą Ahola Transport z Finlandii. To rodzinna firma z długoletnią tradycją w branży transportowej (od 1955 r.). Przez te prawie 60 lat ugruntowała sobie pozycję jednej z wiodących firm transportowych na terenie Skandynawii oraz w krajach Bałtyckich. Od 2008 roku firma rozpoczęła działalność na terenie Europy Środkowej i Wschodniej. Tym samym zawitała do Polski, gdzie otworzyła swoją siedzibę w Dąbrówce k./Warszawy.

Na polskim rynku obecni jesteśmy z dwóch powodów. Przede wszystkim nasi klienci zgłaszali potrzeby transportowe do Polski i z Polski. Po drugie, postrzegamy polski rynek wraz z sąsiednimi krajami jako rozwojowy - z dużym zapotrzebowaniem na usługi transportowe typu „door-to-door”, które oferujemy - mówi w rozmowie z nami pan Jussi Peltola - Transport Resource Manager w Ahola Transport.

Ahola dysponuje łącznie możliwościami transportowymi około 400. pojazdów, które pozwalają w sposób szybki, elastyczny i niezawodny wykonywać przewozy dla przemysłu i firm handlowych. Nasze pierwsze, targowe rozmowy dotyczyły głównie oferowanych przez nas rozwiązań telematycznych, mogących zwiększyć efektywność floty pojazdów w firmie Ahola. Wynikiem negocjacji pierwsze pojazdy polskiego oddziału Ahola zostały wyposażone w system do zdalnego pobierania danych z tachografów cyfrowych oraz kart kierowców – DLD Dalekiego Za-

sięgu. Jak zapewnia nasz Klient to dopiero początek wzajemnej współpracy. Naszemu, nowego Klientowi życzymy dalszego, szybkiego rozwoju w Polsce i pozostałych krajach Europy!



Dzięki systemowi DLD Dalekiego Zasięgu, pojazdy firmy Ahola Transport, wyposażone w ten system nie muszą już zjeżdżać do bazy na pobranie danych, co pozwala na ich efektywniejsze wykorzystanie oraz ograniczenie kosztów eksploatacji i ryzyka awarii pojazdu.



Jussi Peltola - Transport Resource Manager w Ahola Transport



Jako międzynarodowa firma transportowa potrzebowaliśmy sprzętu, który daje naszym pojazdom swobodę w przemieszczaniu się, a nam zapewnia komfort nie martwienia się o pobieranie danych. DLD pomaga nam również zminimalizować czas poświęcony na obsługę pobranych danych, a wiadomo, że w transporcie czas ma pierwszorzędne znaczenie.

Bartłomiej Boczar - Planning Support w Ahola Transport



Wychodzimy naprzeciw potrzebom naszych klientów, ale także lubimy stawiać przed sobą nowe wyzwania - stąd nasza obecność w Polsce. W system zdalnego pobierania danych – DLD zdecydowaliśmy się wejść z czysto praktycznego punktu widzenia - nie musimy tracić czasu na ręczne pobieranie danych.



ContiPressureCheck - pierwsze stacje serwisowe w Polsce

OPONY POD PEŁNĄ KONTROLĄ



Z końcem roku w naszej ofercie pojawił się ContiPressureCheck – system monitorowania ciśnienia i temperatury w oponach. Mimo, że od tego czasu minęło już kilka miesięcy temat ten cały czas wzbudza duże zainteresowanie, szczególnie zaś sprawy, związane z obsługą tego systemu na terenie naszego kraju. Na polskim rynku brakuje serwisów instalujących systemy pomiaru ciśnienia i temperatury w oponach i obsługujących pojazdy w nie wyposażone. W porozumieniu z firmą Continental Opony powoływaniem stacji serwisowych i organizowaniem dla nich szkoleń na terenie Polski zajęła się nasza firma. Już w marcu przystąpiliśmy do pierwszych szkoleń dla serwisów CPC. Obejmują one, zarówno część teoretyczną, jak i praktyczną. Dedykowane są dla serwisów, które prowadzą już działalność związaną z obsługą, czy serwisem opon, czyli mają doświadczenie w tej dziedzinie. Pierwsze szkolenie, dedykowane dla serwisów instalacyjnych – PKS-ów miało miejsce w siedzibie PKS-u w Ostrowcu Świętokrzyskim. W komfortowej sytuacji są właśnie floty, takie jak PKS-y, które posiadają już swoje własne serwisy i zatrudniają personel do jego obsługi, gdyż przystosowanie istniejącego serwisu do instalacji i obsługi systemów pomiaru ciśnienia i temperatury w oponach to jedynie zakup wyposażenia i odbycie szkolenia. Tak przygotowany serwis to oszczędność dla floty, której kierownik nie musi zlecać wykonania tych czynności na zewnątrz i może dodatkowo sam świadczyć usługi dla rynku i tym sa-

Powoływaniem autoryzowanych stacji serwisowych i szkoleniem ich w zakresie instalacji i obsługi systemu ContiPressureCheck i zajmuje się nasza firma.

wynosiło powyżej 4 atmosfer. Długość życia czujnika równa się cyklowi życia opony, a nawet dłużej, gdyż czujnik ze starej opony może być zamontowany w nowej i użytkowany do wyczerpania się baterii (6 lat). Szkolenie zakończyło się egzaminem i oficjalnym wręczeniem na ręce kierownika serwisu w PKS Ostrowcu Świętokrzyskim - Rafała Kowalczyka certyfikatu autoryzowa-



PKS w Ostrowcu Świętokrzyskim to pierwsza autoryzowana stacja serwisowa w zakresie instalacji i obsługi systemu monitoringu ciśnienia i temperatury w oponach (CPC).

mym prowadzić dodatkową działalność komercyjną. Szkolenie dla pierwszego serwisu – PKS-u w Ostrowcu Świętokrzyskim zawierało, zarówno część teoretyczną, jak i praktyczną. Uczestnicy wzięli udział w pilotażowym montażu standardowego zestawu CPC na wybranej oponie. System CPC można zastosować do różnych rodzajów i rozmiarów opon bezdętkowych, bez obawy o felgi. Jedynym warunkiem jego stosowania jest to, by ciśnienie w oponach

nej stacji w zakresie instalacji i obsługi systemu monitoringu ciśnienia i temperatury w oponach. Ponadto wszyscy uczestnicy otrzymali świadectwo szkolenia, uprawniające ich do instalacji i obsługi systemu ContiPressureCheck. Tym samym pierwsza stacja serwisowa gotowa jest do obsługi klientów. Kolejne szkolenia dla przyszłych stacji serwisowych CPC zaplanowane są na kwiecień.

Klienci o CPC:

Artur Nafalski, PPH ALDO ANDRZEJ NAFALSKI – Transport Międzynarodowy

System CPC oceniamy w pełni jako niezawodny. Dzięki przejrzystemu wyświetlaczowi obsługa systemu w kabinie kierowcy jest bardzo prosta. Zamontowanie CPC zapewnia nam mniejsze ryzyko awarii opon. W niedalekiej przyszłości spodziewamy się zaś widocznych rezultatów w zakresie redukcji kosztów utrzymania floty. Śmiało polecamy ten produkt innym flotom pojazdów.

Aldo®


Pierwsze montaż systemy ProViu w wybranych pojazdach

KORZYŚCI Z SYSTEMU PROVIU



Obok wspomnianego już autobusu szkolnego, projektem, obejmującym doposażenie pojazdów w system pełnego podglądu – kamerę ProViu 360 objęto również pozostałe środki transportu.

Pierwszy system ProViu zamontowany został w pojeździe egzaminacyjnym – samochodzie ciężarowym Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego, należącego do Zarządu Województwa Śląskiego. W pojeździe zainstalowano system kamer wraz z konwerterem i podłączono do używanego wcześniej rejestratora cyfrowego. W związku z powyższym system nie wymaga dodatkowej obsługi przez egzaminatora. Celem montażu systemu ProViu w pojeździe egzaminacyjnym jest rejestracja przebiegu egzaminu praktycznego w sposób umożliwiający jego późniejszą ocenę przez osoby uprawnione. Osoba zdająca oraz egzaminator nie korzysta z systemu w czasie jazdy egzaminacyjnej. Zapisany z kamer obraz może być wykorzystany przy wszelkiego rodzaju reklamacjach, składanych przez osoby egzaminowane.

Kolejny montaż systemu ProViu miał miejsce na kombajnie John Deere 1500, należącym do Farmy Rodziny Nockowskich. Zastosowanie kamer ProViu ma tu trochę odmienny cel, niż w przypadku pojazdu WORD-u, a jest nim przede wszystkim bezpieczna, z możliwością rejestracji, jazda po drogach publicznych. Drugim celem jest eliminacja jakichkolwiek wypadków z udziałem, zarówno dzieci, jak i dorosłych, które nader często zdarzają się podczas pracy kombajnu w polu – tutaj operator przed uruchomieniem kombajnu musi być pewien, czy w jego otoczeniu nikt się nie znajduje. Dokładna obserwacja pola widzenia – obszar 360° wokół kombajnu umożliwia operatorowi maszyny bezpieczną jazdę, a co za tym idzie brak stresu i zmartwień, czy przypadkiem jakieś dziecko nie znajduje się w pobliżu kombajnu. System w tym przypadku ułatwia również manewrowanie i parkowanie maszyny – wjazd do stodoły, co do tej pory stanowiło istotny problem. Na uwagę za-

Jacek Cabaj - Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Częstochowie

Pole widzenia zapewnione przez system ProViu pozwala na znacznie lepszą i dokładniejszą ocenę zadań egzaminacyjnych wykonywanych przez osoby zdające, niż miało to miejsce dotychczas. System jest szczególnie użyteczny przy ocenie prawidłowości wykonania poszczególnych zadań na placu manewrowym. Z pomocą systemu dużo łatwiejsza jest obiektywna ocena wykonania tych zadań przez osobę egzaminowaną zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie kryteriami prawnymi. Przydatność systemu w tym zakresie oceniam jako wysoką.



System ProViu umożliwia obserwację pojazdu i obszaru wokół pojazdu z góry w taki sposób, jakby widziany obraz rejestrowany był z kamery umieszczonej nad pojazdem. Istnieje przy tym możliwość skonfigurowania dodatkowej rejestracji pojedynczej kamery.

sługuje tu zamontowanie piątej kamery na rurze do kipowania zboża na przyczepę. Dzięki temu możliwa będzie ob-

serwacja i stały nadzór, czy zboże nie jest wysypywane poza przyczepę, czego normalnie operator nie widzi.

Paweł Nockowski- współwłaściciel Farmy Nockowskiej

Liczymy na to, że system kamer dzięki dokładnej obserwacji otoczenia wokół kombajnu zapewni operatorowi bezpieczną i pozbawioną stresu pracę na polu. Oprócz oczekiwań związanych z bezpieczeństwem, jak i łatwiejszym parkowaniem maszyny największe korzyści upatrujemy w podglądzie przez operatora, czy podczas kipowania zboża, nie jest ono wysypywane poza przyczepę. Docelowo chcielibyśmy uruchomić kipowanie zboża na przyczepę podczas jazdy kombajnu – do tej pory nie było to możliwe, gdyż kombajn nie widział, gdzie dokładnie znajduje się przyczepa. Teraz stały podgląd z kamery otwiera nam te możliwości, ale o tym przekonamy się dopiero wtedy, jak rozpoczną się żniwa.



Dzięki piątej kamerze umieszczonej na rurze do kipowania zboża operator ma stały nadzór nad wysypywaniem zboża na przyczepę.

Nowość! Usługa „4safe” - pobieranie i archiwizacja danych za i dla naszych klientów

ODDAJ PROBLEMY I ODPOWIEDZIALNOŚĆ W NASZE RĘCE



Nikom nie trzeba tłumaczyć, jak ważną rolę odgrywa tachograf w transporcie i przede wszystkim dla jego bezpieczeństwa. Niestety firmom transportowym urządzenie to kojarzy się z nałożonymi na nie obowiązkami, jakkolwiek w słusznym i właściwym celu, jednakże nierzadko stwarzającymi liczne problemy dnia codziennego, bądź dokładniej ujmując problem dnia 28., czy 90. Firmy skupione na meritum swojego biznesu tj. transporcie,

Dzięki usłudze „4safe” na zlecenie Klienta przejmujemy na siebie obowiązek pobierania danych z tachografów cyfrowych i kart kierowców – poprzez ich archiwizację, a na analizie i raportowaniu kończąc.

czy też traktujące transport jako element składowy, skupiają się na analizie czasu pracy czy pobieraniu danych, ponieważ muszą to robić, a nie dlatego



Ekspertem na potrzeby usługi „4safe” jest Kierownik Laboratorium Analiz Zapisów z Tachografów, Andrzej Duś, posiadający liczne sukcesy w zakresie analizy danych na potrzeby sądów, policji i przedsiębiorstw.

bo chcą. Nie należy tego ani negować ani temu się dziwić, po prostu to nie jest istota ich biznesu.

Trochę inaczej jest w przypadku naszej firmy. Już od przeszło 30 lat skupiamy się na tachografach i wszystkim, co z nimi jest związane. Właśnie ten element, który dla firm transportowych, czy posiadających pojazdy z tacho-

grafami bywa często uciążliwy, dla nas jest jedną z podstaw działalności. Chcąc jednocześnie dzielić się wiedzą, odciążać firmy transportowe, ale co najważniejsze przejąć na siebie odpowiedzialność, zarówno za pobieranie danych z tachografów cyfrowych i kart kierowców, jak i za ich archiwizację, wiosną tego roku uruchomiliśmy usługę „4safe”, czyli pobieranie, raportowanie i archiwizowanie danych za i dla naszych klientów.

Nowa usługa składa się z dwóch wariantów - podstawowego oraz rozszerzonego.

Zacznijmy od wariantu podstawowego „4safe”. W tym wariantcie obowiązek terminowego pobierania danych, zarówno z tachografów cyfrowych, jak i kart kierowców pozostaje po stronie firmy transportowej. Po właściwym pobraniu plików źródłowych wysyłane są one do naszej firmy i od tego momentu odpowiedzialność za właściwą ich archiwizację i analizę spoczywa w naszych rękach. Dodatkowo z naszej strony wysyłamy SMS z przypomnieniem o pobraniu danych pod wskazany przez klienta numer telefonu.



Raz w miesiącu klient otrzymuje od nas zbiorczą informację dotyczącą czasu pracy swoich kierowców, zestawienie naruszeń i podejrzeń manipulacji, aktywności kierowców i pojazdów oraz raporty i dokumenty przygotowane na potrzeby Inspekcji Transportu Drogowego i Państwowej Inspekcji Pracy.

Firma nasza, jak zostało wspomniane archiwizuje pliki na bezpiecznych serwerach, dzięki czemu są one stale gotowe do wysłania na każde życzenie właściciela.

Kolejnym krokiem jest analiza plików, zarówno pod kątem czasu pracy, jak i ewentualnych naruszeń. Analiza dotyczy zarówno prawidłowego zapisu plików, ale również szerokiego wykorzystania danych w nim zapisanych. Dzięki temu klient otrzymuje raz w miesiącu zbiorczą informację dotyczącą czasu pracy swoich kierowców, zestawienie naruszeń i podejrzeń manipulacji, aktywności kierowców i pojazdów oraz raporty i dokumenty przygotowane na potrzeby Inspekcji Transportu Drogowego i Państwowej Inspekcji Pracy. Dodatkowo, co wydaje się być dużym udogodnieniem dla działu księgowości, usługa „4safe” zapewnia rozliczenie delegacji krajowych i zagranicznych oraz diet. W przypadku wystąpienia jakichkolwiek naruszeń, czy też pojawienia się miejsc, gdzie wprowadzenie korrekt może zwiększyć efektywność floty, klient otrzymuje rzetelną opinię eksperta. Ekspertem na potrzeby „4safe” jest kierownik Laboratorium Analiz Zapisów z Tachografów Andrzej Duś, związany z firmą od ponad 18 lat, posiadający liczne sukcesy w zakresie analizy danych na potrzeby sądów, policji i przedsiębiorstw. Pan Andrzej Duś posiada ponad 1500 wygranych spraw są-

USŁUGA „4 safe” to:

- rozwiązanie problemów pobierania danych
- rozwiązanie problemu archiwizacji danych
- ewidencjonowanie wykroczeń i czasu pracy (niezbędne dla Inspekcji Transportu Drogowego oraz Państwowej Inspekcji Pracy)
- wyliczanie diet krajowych i zagranicznych
- przeniesienie odpowiedzialności na Drabpol
- brak problemu z mandatami
- stałe wsparcie zespołu naszej firmy

Porównanie wariantów w usłudze „4 safe”

WARIANT PODSTAWOWY (I)

Klient odpowiedzialny za:

- pobór danych
- przesłanie danych do Drabpol-u

Drabpol odpowiedzialny za:

- archiwizację danych
- przygotowywanie raportów
- przygotowywanie opinii eksperta w przypadku naruszeń przepisów przez firmę transportową
- terminowe przesyłanie danych

WARIANT ROZSZERZONY (II)

Klient odpowiedzialny za:

- BRAK

Drabpol odpowiedzialny za:

- pobranie danych z tachografów cyfrowych oraz kart kierowców
- archiwizację danych
- przygotowywanie raportów
- przygotowywanie opinii eksperta w przypadku naruszeń
- terminowe przesyłanie danych

dowych i administracyjnych (100%) w zakresie związanym z analizą zapisów z tachografów. To właśnie jego bezpośrednie zaangażowanie i nadzór jest dodatkowym gwarantem bardzo wysokiego poziomu usługi „4safe” i bezpieczeństwa klientów.

Wariant rozszerzony „4safe” zawiera wszystkie powyższe funkcje, ale rozbudowany jest o istotny element, będący rozwiązaniem największego problemu firm transportowych tj. pobieranie danych z tachografów oraz z kart kierowców. Wykorzystujemy przy tym system DLD Dalekiego lub Krótkiego Zasięgu. Za pomocą systemu DLD można zdalnie pobierać dane z pamięci masowej tachografów cyfrowych, jak i karty kierowcy i co ważne, dotyczy to pobierania danych źródłowych (pliki *.ddd), nie zaś, jak często to

ma miejsce, danych tachograficznych. W usłudze „4safe” system DLD dzierżawimy klientom, którzy po upływie 24 miesięcy będą mogli go wykupić. Najważniejszym jednak jest fakt, że temat tachografów w firmie transportowej w module rozszerzonych „4safe” w pełni przechodzi w ręce naszej firmy i jest przez nas nadzorowany - począwszy od obowiązku pobierania danych poprzez ich archiwizację, a na analizie i raportowaniu kończąc.

Wszystkich zainteresowanych nową usługą 4safe, a co za tym idzie przeniesieniem obowiązków związanych z tachografami zapraszamy na naszą stronę internetową, specjalnie dedykowaną tej usłudze:

www.drabpol4safe.pl



Firma nasza archiwizuje pliki na bezpiecznych serwerach, dzięki czemu są one w stałej gotowości do wysłania na każde życzenie ich właściciela.



Prezentacja samolotu szkoleniowego PZL 130 Orlik MPT

7 marca

NOWY ORLIK MPT

7 marca na zaproszenie firmy AIRBUS Defence & Space przedstawiciele naszej firmy wzięli udział w prezentacji pierwszego samolotu szkoleniowego PZL 130 Orlik MPT. Miała ona miejsce w zakładach na Okęciu w obecności wysokich rangą pracowników administracji państwowej sił zbrojnych z Dowódcą Generalnym RSZ gen. broni pil. Lechem Majewskim na czele. Prezentowany wielozadaniowy samolot szkoleniowo-treningowy PZL 130 Orlik to dwumiejscowa maszyna, nadająca się do prowadzenia szkolenia pilotów na poziomie podstawowym i zaawansowanym. Jest to zmodernizowana wersja Orlika TC II Garmin, eksploatowanego przez Polskie Siły Powietrzne. PZL-130 Orlik MPT jest odpowiedzią na zwiększone zapotrzebowanie na nowoczesny samolot szkolenia podstawowego. Zaprezentowany ORLIK MPT został wyposażony w dwa wielofunkcyjne wskaźniki w kabinach ucznia-pilota i instruktora oraz nowy komputer zarządzający awioniką. Nasza obecność na wspomnianej prezentacji nie była przypadkowa. Ponad 2 lata temu, we wrześniu 2011 r. firma Airbus Defence and Space, Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych oraz inne polskie instytucje, w tym i nasza firma podpisały umowy, dotyczące modernizacji Orlika TC II do nowej wersji MPT. Tym samym dołożyliśmy swoją cegiełkę



Prezentowany, wielozadaniowy samolot szkoleniowo-treningowy PZL 130 Orlik MPT to dwumiejscowa maszyna, przeznaczona do prowadzenia szkolenia pilotów na poziomie podstawowym i zaawansowanym.

do prezentowanego samolotu, dostarczając nowe wyposażenie nawigacyjne – komunikacyjne firmy Honeywell/BendixKing. Orlik MPT oferuje parametry lotu i systemy kluczowe dla szkolenia pilotów wojskowych w XXI wieku, a także znacznie niższe koszty w porównaniu z innymi maszynami w tej klasie. Modernizacja skupiona na zintegrowanym „szklanym kokpicie” i dodatkowych systemach znacznie zwiększa zakres zastosowań w nauce pilotażu, umożliwiając podstawowe szkolenie taktyczne oraz wprowadzenie do szkolenia bojowego. Dzięki nowej awionice glass cockpit, ta wersja umożliwi zwiększenie programu szkoleniowego do 120 h - 150 h i szkolenie

niektórych elementów realizowanych teraz tylko na samolotach odrzutowych. Lepsze osiągi i wyposażenie samolotu Orlik MPT dają mu szansę na sukces na rynku międzynarodowym. Nowa wersja wchodzi obecnie w fazę testów, aby następnie uzyskać certyfikację Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Gratulujemy firmie AIRBUS Defence & Space nowoczesnego samolotu szkoleniowo-treningowego, jakim jest Orlik MPT i życzymy sukcesów na polskim, jak i międzynarodowym rynku, zaś pilotom nowych Orlików życzymy tyle samo lądowań, co startów.

Nasz nowy partner - Sandel Avionics

SANDEL®

Z początkiem wiosny podpisaliśmy umowę o wzajemnej współpracy z amerykańską firmą SANDEL Avionics – producentem takich urządzeń, jak cyfrowe sztuczne horyzonty, wyświetlacze nawigacyjne, platformy bezwładnościowe, czy systemy ostrzegawcze przed zderzeniem z ziemią. Tym samym uzyskaliśmy statut dealera firmy Sandel, a oferta nasza powiększyła się o awionikę tego producenta.

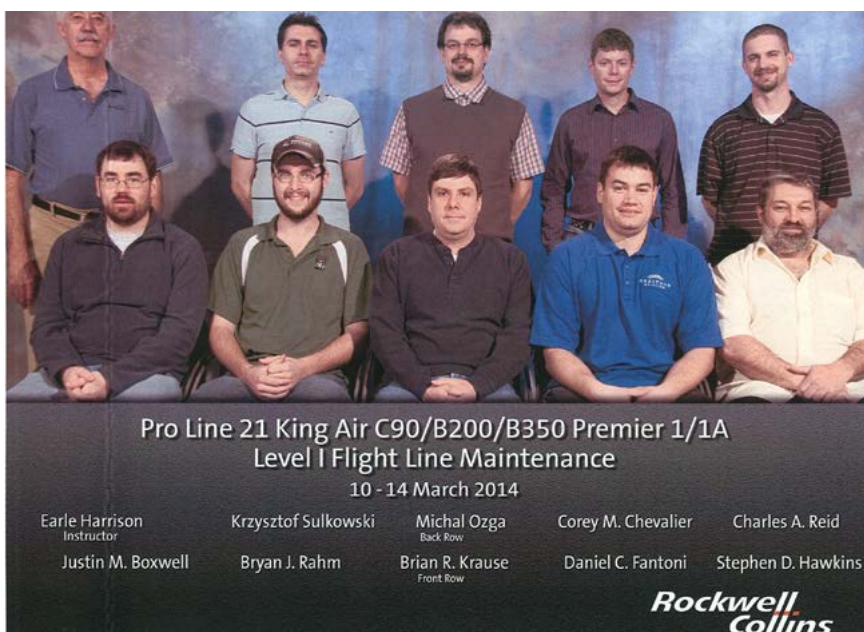
ZDOBYWAMY WIEDZĘ W U PRODUCENTA

Zkońcem ubiegłego roku nawiązaliśmy współpracę z amerykańskim producentem awioniki – firmą Rockwell Collins i tym samym oficjalnie otrzymaliśmy statut dealera Rockwell Collins na rynku polskim i wschodnio-europejskim. Kolejnym krokiem, związanym ze wzajemną współpracą było szkolenie naszych pracowników w siedzibie producenta w Cedar Rapids w stanie Iowa w USA. W związku z tym nasi technicy / inżynierowie (Michał Ozga, Krzysztof Sułkowski) pracujący na co dzień przy obsłudze statków powietrznych na lotnisku w Modlinie, a także konstruktor z Biura Projektowego PART 21 (Piotr Abramszek) wzięli udział w 5-dniowym szkoleniu organizowanym przez Rockwell Collins w swojej siedzibie. Zagadnienia poruszane przez naszego konstruktora dotyczyły głównie współpracy w zakresie modernizacji statków powietrznych.

Zkolei szkolenie dedykowane dla techników obejmowało zintegrowany system Pro Line 21, popularny w takich maszynach, jak King Air C90/B200/B350. Szkolenie pokrywało zagadnienia teoretyczne budowy i architektury systemu, standardowej obsługi oraz diagnostyki w przypadku raportowania usterek. Część teoretyczna dała możliwość nauczenia się, jak interpre-

tować kody błędów sygnalizowanych przez główny komputer diagnostyczny MDC, izolować je do poszczególnych komponentów systemu, jak określać możliwe przyczyny powstania usterki i jakie podejmować działania w celu jej usunięcia. Wiedza teoretyczna weryfikowana była na bieżąco na symulatorach Pro Line 21, gdzie uczestnicy szkolenia otrzymywali do rozwiązania konkretny problem zgłaszany przez system. Przykładowy problem, jaki został postawiony do rozwiązania to diagnoza

i naprawa usterki związanej z systemem autopilota. Uczniowie mogli liczyć wyłącznie na swoje notatki i na ich podstawie uruchomić tryb diagnostyczny, przetestować system autopilota zadając odpowiednie wartości napięć poszczególnym parametrom, zinterpretować kody zapisanych błędów i w ten sposób określić przyczynę usterki i metodę jej usunięcia. Szkolenie kończył pisemny egzamin z całotygodniowego materiału szkoleniowego. Dodajmy, że nasi pracownicy zdali go celująco.



Uczestnicy szkolenia w siedzibie Rockwell Collins już po zdanym egzaminie.

57. Międzynarodowa Konwencja AEA w Nashville w USA

12-15 marca

PREZENTACJE I SZKOLENIA

Już po raz siódmy wzięliśmy udział w amerykańskiej Konwencji AEA (Aircraft Electronics Association - Stowarzyszenie Elektroników Lotniczych). Firma nasza jako jedyna w Polsce od kilku lat jest czynnym członkiem tego Stowarzyszenia, stąd nasza obecność na tej edycji, która w tym roku odbyła się w Nashville.

Konwencja to bardzo prestiżowe wydarzenie w dziedzinie lotnictwa, bowiem działalność AEA obejmuje praktycznie wszystkie dziedziny lotnictwa na wszystkich kontynentach: od lotnictwa ultralekkiego, czy klasy Experimental/

Special, przez lekkie samoloty certyfikowane wg przepisów FAR/CS-23, po duże maszyny certyfikowane wg FAR/CS-25 oraz oczywiście śmigłowce wszystkich kategorii.

Z tego względu na konwencji obecni byli także czołowi światowi producenci awioniki, w wielu przypadkach nasi partnerzy: Honeywell/ BendixKing, Rockwell Collins, Universal, Garmin, Aspen Avionics, Avidyne, czy MidContinent.

Konwencja składała się z następujących zasadniczych elementów:

- szkoleń w zakresie najnowszych



zmian w przepisach regulujących działalność Organizacji Projektowych PART 21 i Obsługowych PART 145;
- szkoleń w zakresie montażu, programowania, rozwiązywania problemów



podczas montażu i certyfikacji komponentów awioniki;

- prezentacji nowych wyrobów czołowych producentów awioniki;
- targów awionicznych, pokazujących ofertę producentów w sektorze awioniki, instalacji elektrycznych, wyposażenia kabin pasażerskich, itp.

Pierwszy i drugi z powyższych punktów to specjalistyczne szkolenia przydatne dla konstruktorów, kierowników i personelu technicznego organizacji PART 21 i 145. Zawierają one bardzo użyteczne informacje dla praktyków oraz nie-

jako odświeżają wiadomości dotyczące danego systemu czy przepisu. Jest ich naprawdę wiele, ponieważ zarówno przepisy, jak i produkty nieustannie ewoluują; te ostatnie są wyposażane w nowe możliwości, np. interfejsy kolejnych urządzeń, czy funkcjonalności uruchamiane drogą zastosowania nowego oprogramowania.

Konwencja AEA to jednak nie tylko szkolenia, prezentacje nowości, ale także spotkania i rozmowy z kolega-

mi z branży, zarówno w czasie trwania targów, jak też i w kulisach podczas wieczornych imprez. Z racji tegorocznego miejsca odbywania się konwencji – w Nashville – stolicy country, które zwane jest również „Muzycznym miastem”, wieczorne party, towarzyszące konwencji odbywały się w klimacie tej popularnej amerykańskiej muzyki.



Konwencja AEA to bardzo prestiżowe wydarzenie w dziedzinie lotnictwa, stąd obecność na niej czołowych, światowych producentów awioniki, w wielu przypadkach naszych partnerów – m.in. Aspen Avionics (zdjęcie na górze) czy Universal Avionics.

Nowości na konwencji AEA w Nashville

CO NOWEGO W LOTNICTWIE GA?

Hasłem wiodącym na nadchodzące lata w lotnictwie cywilnym jest ADS-B (Automatic Dependant Surveillance – Broadcast), czyli system automatycznego raportowania swojej pozycji z wysoką dokładnością, innym uczestnikom ruchu lotniczego, a także służbom naziemnym. Dzięki takiemu rozwiązaniu zanika potrzeba stosowania radarów pierwotnych. Dokładność określenia swojej pozycji geograficznej i wysokości lotu będzie miała kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa operacji lotniczych. System ten, związany z nową wizją transportu lotniczego (Next Generation Air Transportation System) ma obowiązywać w USA od 2020 r., a prawdopodobnie niedługo później w Europie. Będą musiały być w niego wyposażone wszystkie statki powietrzne poruszające się w przestrzeni kontrolowanej. Dlatego też wiodący



Już za kilka lat w system automatycznego raportowania swojej pozycji z wysoką dokładnością, innym uczestnikom ruchu lotniczego, a także służbom naziemnym (ADS-B) będą musiały być wyposażone wszystkie statki powietrzne poruszające się w przestrzeni kontrolowanej.

producenci awioniki prezentowali możliwości współpracy swoich wyrobów z ADS-B.

Innym - bardzo ciekawym rozwiązaniem był prezentowany system monitorowania kąta natarcia z jakim leci samolot i ostrzegania o jego przekroczeniu - AoA. Bardzo pożyteczną inicjatywą jest zgoda amerykańskiego nadzoru lotniczego FAA na montaż systemu. FAA wyszła z założenia, że lepiej zapobiegać niż leczyć, więc zezwoliła na montaż systemów ostrzegawczych bez STC. Należy przypuszczać, że upowszechnienie się takich układów znacznie poprawi bezpieczeństwo latania w sektorze General Aviation. Prawdopodobnie wkrótce europejski nadzór lotniczy (EASA) pójdzie śladem swojego amerykańskiego odpowiednika i pozwoli na montaż wspomnianych układów. Obecnie w Europie system ten można montować bez STC tylko w samolotach ultralekkich. Dotychczas swoją propozycję w tym zakresie przedstawił BendixKing, prezentując system KLR 10 oraz Garmin (trwają ostatnie próby przed dopuszczeniem do sprzedaży). Więcej na temat systemu KLR 10 piszemy na następnej stronie.

Kolejnym równie innowacyjnym produktem był dwuosiowy (pracujący w kanale pochylenia i przechylenia) autopilot HFC-100 przeznaczony dla śmigłowców Robinson R44/44 II/66 opracowany przez amerykańską firmę Cool City Avionics z Mineral Wells w Teksasie. Śmigłowce Robin-

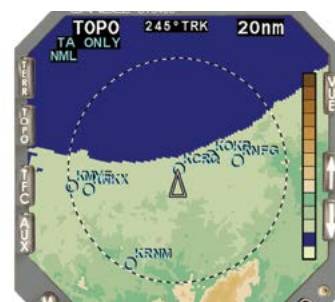


Na stoisku Bendix King/Honeywell zaprezentowano nowe urządzenie KLR 10 do monitorowania kąta natarcia z jakim leci samolot i ostrzegania o jego przekroczeniu.

sona dzięki swoim różnym zaletom używane są praktycznie na całym świecie, więc propozycja wyposażenia ich w autopilota będzie interesująca dla wielu użytkowników. Autopilot obecnie kończy próby certyfikacyjne, a samego certyfikatu FAA należy spodziewać się latem.

Cool City Avionics proponuje także dla Robinsonów układ zwiększania stateczności lotu - SAS 100. Zawiera on dwa serwomechanizmy działające w kanałach pochylenia i przechylenia, komputer (przelicznik) oraz pulpit kontrolny. Modyfikacja śmigłowca wydaje się stosunkowo prosta. FAA certyfikowała system SAS 100 w 2012 r.

Na AEA obecna była także firma SANDEL - producent takich urządzeń awionicznych, jak cyfrowe sztuczne horyzonty, wyświetlacze nawigacyjne i platformy bezwładnościowe. Na uwagę zasługują systemy ostrzegawcze przed zderzeniem z ziemią, szczególnie TAWS ST3400, przeznaczony dla samolotów, spełniający wymagania TAWS Class A i Class B, a także jego odmiana śmigłowcowa ST3400H HeliTAWS oraz zupełnie nowy ST3453H HeliTAWS kompatybilny z goglami noktowizyjnymi NVG. Oprócz innych zalet na uwagę zasługują małe wymiary (standardowa obudowa 3"), które umożliwiają montaż w tablicach przyrządów w standardowych otworach przeznaczonych dla klasycznych przyrządów. Miło nam poinformować, że na konwencji AEA ostatecznie zapadła decyzja o wzajemnej współpracy pomiędzy nami a firmą Sandel. Tym samym nasza oferta powiększyła się o urządzenia awioniczne tego producenta.



Na stoisku firmy Sandel na uwagę zasługiwał TAWS ST3400 - system ostrzegawczy przed zderzeniem z ziemią przeznaczony dla samolotów oraz jego odmiana śmigłowcowa ST3400H.



Nowości nie brakowało na stoisku Cool City Avionics, na którym Prezesa Pawła Drabczyńskiego gościło szefostwo tej firmy - Prezes Jim Irwin (drugi z prawej), Wiceprezes H.Wayne Anderson (pierwszy z lewej) oraz Dyrektor Sprzedaży Robert Jones (pierwszy z prawej).



Dzięki nawiązanej współpracy z firmą Sandel Avionics nasza oferta powiększyła się o urządzenia awioniczne tego producenta. Tematów wspólnych rozmów pomiędzy Prezesem Pawłem Drabczyńskim a Dyrektorem ds. Sprzedaży w firmie Sandel Jerry'ym Henry nie brakowało.

Bardzo ciekawą prezentację miała firma Capital Avionics z Florydy, której właścicielem i prezesem jest Al Ingle. Uwagę przyciągał produkt „Al'a Ingle” do kontroli systemów kompasu pokładowego na statkach powietrznych. Urządzenie służy do sprawdzania i kalibracji busol magnetycznych, które są obowiązkowym wyposażeniem na każdym statku powietrznym. Sprawdzenie, czyli wyznaczenie dewiacji (informacji o ile busola przekłamuje), a następnie kalibrację wykonuje się co dwa lata.

Urządzenie, o którym mowa – CA 320A/B Digital Compass, składa się z precyzyjnego czujnika pola magnetycznego ziemi i wyświetlacza, który łączy się z urządzeniem pomiarowym bezprzewodowo. Urządzenie pomiarowe CA 320A posiada wbudowany laser, który pozwala dokładnie wymierzyć płaszczyznę symetrii statku powietrznego. Układ czujnik-laser znajduje się na trójnogu, w odległości ok. 10 m od SP. Po wyznaczeniu osi symetrii dokonuje się pomiaru kursu magnetycznego, który jest dokładnie o 180⁰ odchyłony od kursu, na jakim stoi statek powietrzny. Dzięki takiemu pomiarowi, na lotnisku nie jest potrzebna róża wiatrów, na którą trzeba dostarczyć samolot i precyzyjnie ustawić na niej kurs.

Po przeniesieniu elementu pomiarowego na skrzydło samolotu lub statecznik śmigłowca (odwracając kurs o kolejne 180⁰, w taki sposób, że teraz wiązka lasera skierowana byłaby w kierunku nosa SP) oraz montując go na specjalnym stelażu można zacząć dokładne (do 0,5⁰) sprawdzenie busoli magnetycznej w dowolnym miejscu lotniska, czy lądowiska, z jedynym tyl-

ko warunkiem – musi być zachowana odległość ok. 20 m od metalowych konstrukcji.

Należy także wspomnieć o innej dynamicznie rozwijającej się grupie produktów, czyli kabinowych systemach rozrywkowych. Początkowo były to proste systemy obejmujące informacje o trasie lotu, komunikaty załogi i możliwość oglądania filmów, czy słuchania muzyki przez pasażerów. Od tego czasu nastąpiła znaczna rozbudowa i obecnie pasażerowie samolotów klasy biznes jet mogą także korzystać

z mienia swoje propozycje przedstawili nasi partnerzy - Flight Display Systems oraz Rockwell Collins. Na uwagę zasługuje prezentowany przez FDS system CMS zwany „inteligentną kabiną” - łączy on w sobie sterowanie systemem zarządzania kabiną, rozrywkę pokładową i łączność bezprzewodową, pozwalając pasażerom na używanie ich własnych osobistych urządzeń elektronicznych do sterowania urządzeniami video HD, oświetleniem kabiny, nagłośnieniem itd.

Prezentowane co roku nowości pokazują, że postęp techniczny w awio-



Tematem wspólnych rozmów z Prezesem i właścicielem firmy Capital Avionics, Alem Inglen było m.in. urządzenie do kontroli systemów kompasu pokładowego na statkach powietrznych (Al'a Ingle).

z dostępu do internetu (e-mail i www), wykonywać połączenia telefoniczne z użyciem telefonu satelitarnego, widzieć obraz z kamer umieszczonych na zewnątrz samolotu czy oglądać wybrane filmy video. Systemy mogą być sterowane np. za pomocą IPada czy innych urządzeń tej klasy. W tym seg-

nie wciąż jest duży, ciągle pojawiają się nowe interesujące produkty; co wymaga stałego podnoszenia swoich umiejętności przez personel techniczny odpowiedzialny za projektowanie, montaż i obsługę techniczną wspomnianych urządzeń.



Dużą uwagę cieszył się prezentowany przez Flight Display Systems system CMS, zwany „inteligentną kabiną”.

Nowość! Wskaźnik kąta natarcia do samolotów - KLR 10 BendixKing/Honeywell

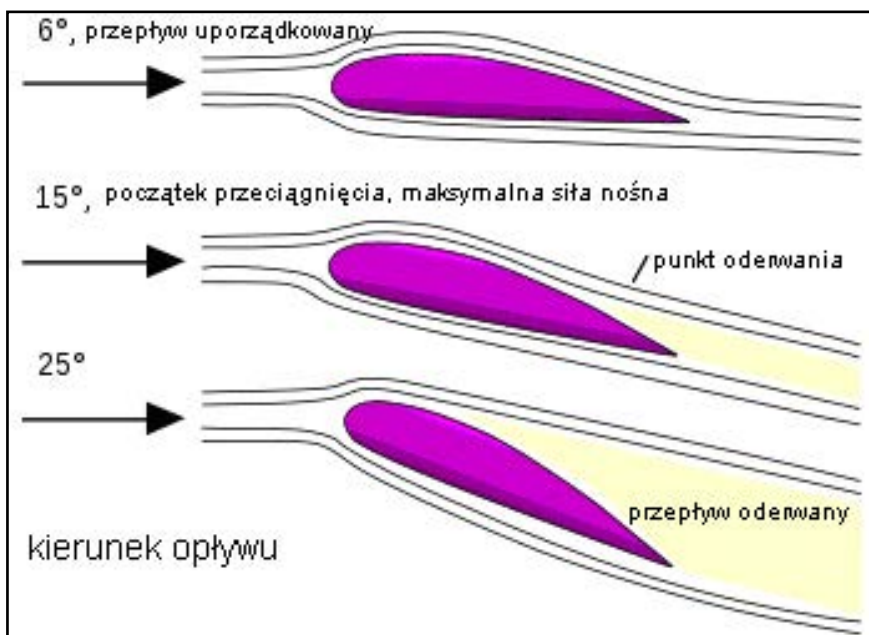
LOTY Z BEZPIECZNYM KĄTEM NATARCIA

Na tegorocznej Konwencji AEA po raz pierwszy zaprezentowano system AoA-wskaźnik kąta natarcia, dedykowany do samolotów GA, ultralekkich i eksperymentalnych.

Pilotom i konstruktorom „płatowcowym” nie trzeba tłumaczyć roli, jaką odgrywa kąt natarcia skrzydła podczas lotu. Przekroczenie jego maksymalnej wartości (zwykle kilkanaście stopni) powoduje gwałtowny spadek siły nośnej „wytwarzanej” przez skrzydło, w efekcie czego prowadzi

W samolotach ultralekkich system monitorowania kąta natarcia można montować bez STC.

to do przeciągnięcia i (w najlepszym przypadku) utraty wysokości lotu. Gorsza ewentualność to korkociąg ze wszystkimi tego konsekwencjami. Jeśli przeciągnięcie ma miejsce na dużej wysokości, a pilot ma odpowiednie przeszkolenie, może wyjść cało z tego niebezpiecznego stanu lotu. Sęk w tym, że zazwyczaj przeciągnięcie ma miejsce na podejściu do lądowania po czwartym zakręcie (a więc wysokość jest niewielka), a pilot jest niedoświadczony, tuż po uzyskaniu licencji. Ponadto z powodu niewyposażenia samolotów cywilnych we wskaźniki kąta natarcia, piloci uczą się nieprzekraczania (oczywiście „w dół”) prędkości minimalnej dla danej konfiguracji statku powietrznego (masy i położenia środka ciężkości), położenia klap i wysokości (gęstości powietrza) lotniska. Dla młodego pilota prawidłowe oszacowanie prędkości minimalnej w takich warunkach często jest po prostu zbyt skomplikowane, a nie należy zapominać, że samolot można przeciągnąć także w innych warunkach, np. podczas dynamicznego zakrętu, gdzie dochodzi do przekroczenia krytycznego kąta natarcia. Samoloty klasy Part/CS-23 według przepisów muszą ostrzegać przed przeciągnięciem poprzez drgania drążka/wolantu podczas zbliżania się do kła-



Kąt natarcia ma kluczowy wpływ na powstawanie siły nośnej działającej na skrzydło i odpowiedzialnej za unoszenie się samolotu w powietrzu.

sycznego kąta natarcia lub (jeśli samolot z „naturalnych przyczyn” nie ostrzeże w ten sposób) w układ sygnalizacji przeciągnięcia. Tutaj znów pojawia się problem - gdy taka sygnalizacja wystąpi, zwykle jest za późno na odpowiednie szybkie działanie (niedoświadczonego) pilota.

Omawiane problemy rozwiązuje produkt firmy BendixKing-KLR 10. To małe urządzenie zapewnia dokładną i natychmiastową informację o zapasie siły nośnej, która jest margi-

nem bezpieczeństwa przed przeciągnięciem. System ten (Angle of Attack-AoA) składa się z czujnika (skrzydełka) montowanego na dolnej powierzchni skrzydła i czytelnego wskaźnika informującego, czy samolot leci na „bezpiecznym” kącie natarcia (zielone pole), czy kąt natarcia znacznie wzrasta (okolice 10 stopni, pole żółte), czy też jest już w niebezpiecznym zakresie (pole czerwone). Do tego dochodzi odpowiednia sygnalizacja dźwiękowa. Zarówno sygnalizacja wizualna, jak



Czytelny wskaźnik szybko informuje (wizualnie i dźwiękowo), czy samolot leci na „bezpiecznym” kącie natarcia (zielone pole), czy kąt natarcia znacznie wzrasta (okolice 10 stopni, pole żółte), czy też jest już w niebezpiecznym zakresie (pole czerwone).

i alerty dźwiękowe o spadającej sile nośnej wyprzedzają stan niebezpieczny dużo wcześniej niż w tradycyjnych systemach. KLR 10 wyposażony jest w niezależny od systemu Pitot/Static, więc może być używany nawet, gdy

istniejąca instalacja danych powietrznych jest zagrożona lodem, wodą lub innymi zanieczyszczeniami. W samolotach ultralekkich system AoA można montować bez STC. Prawdopodobnie wkrótce europejski nadzór lotniczy

(EASA) pójdzie śladem swojego amerykańskiego odpowiednika FAA i pozwoli na montaż tych systemów bez STC w pozostałych samolotach.

Nowość! Nowa wersja transpondera TT31 TRIG

WIĘKSZE MOŻLIWOŚCI

Amerkański producent awioniki, nasz partner - firma Trig ogłosiła w lutym upgrade, dotyczący transpondera TT31. To co go teraz wyróżnia, to łatwiejsza instalacja, szersza kompatybilność z awioniką innych producentów, a także nowy, zweryfikowany cennik dla klientów. Nowe wersja oprogramowania 3.10 została wgrana do wszystkich urządzeń wysyłanych do klientów już w marcu. Nowa instrukcja instalacyjna dla transpondera TT31 oraz wersja



Nowy transponder TRIG wyróżniają m.in. łatwiejsza instalacja, czy szersza kompatybilność z awioniką.

oprogramowania 3.10 będzie wkrótce udostępniona do upgrade'ów. Transponder TT31, który był dostarczony przez Trig po maju 2012, powinien obsługiwać opcję ARINC, dzięki czemu

upgrade oprogramowania zapewni wysoką wydajność urządzenia.

Dzięki modernizacji oprogramowania, transponder TT31 stanie się jeszcze bardziej konkurencyjnym produktem.

Skutki naprawy autopilota w przypadkowym serwisie

NIESPRAWNY AUTOPILOT



Świadcząc usługi, w naszej codziennej pracy, zdarza nam się spotykać się z różnymi, często zaskakującymi sytuacjami. W ostatnim czasie takie niecodzienne zdarzenie miało miejsce w Centrum Serwisowym w Modlinie, a była nim „nietypowa” naprawa autopilota. Klient zgłosił nam następującą usterkę tego urządzenia – elektryczny trymer nie działał, ani w trybie uzbrojenia autopilota, ani poza jego układem. Poza tym, że należy wykonać sprawdzenie całego systemu, pewne wnioski i spodziewane przyczyny takiego zachowania były dla nas niemal oczywiste – albo problem z instalacją pomiędzy przyciskiem sterowania serwo mechanizmem trymera lub problem z przyciskiem trymera, albo sam serwo mechanizm trymera nie działa. Z czasem jednak problem okazał się nieco bardziej „skomplikowany”. Testując autopilota systemem diagnostycznym z poziomu laptopa na samolocie dwie pierwsze możliwe przyczyny zostały przez nas wykluczone. Najdziwniejsze wnioski przyszły nieco później. Serwo

podłączone do testera laboratoryjnego, dedykowanego do tego typu urządzenia, okazało się być „martwe”. Oznacza to, że elektronika serwo mechanizmu uległa uszkodzeniu lub silnik główny jest do wymiany. Jak się później okazało, wszystkie te elementy urządzenia były sprawne. Z jakiego więc powodu serwo mechanizm nie działał? Autopilot samolotu przed trafieniem do naszego serwisu miał problemy z automatycznym trymowaniem. Za „naprawę” tego problemu zabrał się najprawdopodobniej samozwańczy fachowiec od awioniki, który – nie wiedząc czemu – rozebrał złącze serwo mechanizmu. Składając je później w całość zamienił miejscami kołki pozycjonujące, dzięki którym złącze można wpiąć poprawnie do wiązki samolotu tylko w jednej pozycji. W tej sytuacji złącze wpięte zostało odwrotnie, przez co serwo mechanizm nie działał na samolocie, a tym samym poza nim, wpięty w tester laboratoryjny. Jak widać, podczas każdej obsługi, czy to sprzętu na statku powietrznym, czy w warunkach laboratoryjnych, ni-

gdzie nie można wykluczyć irracjonalnej działalności „fachowców” z sąsiedztwa. Problem z autotrymowaniem skoncentrowany był oczywiście gdzie indziej, co udało się nam zdiagnozować po poprawnym umieszczeniu kołków pozycjonujących w złączu i sprawdzeniu kompleksowym autopilota z zainstalowanym serwo mechanizmem trymera na samolocie. Stosunkowo prosta naprawa autopilota sprowadziła się do kilkugodzinnej naprawy po poprzedniku i naprawy „właściwej”, która trwała już zdecydowanie krócej.



Powodem usterki autopilota była zamiana miejscami kołków pozycjonujących, a co za tym idzie odwrotne wpięcie złącza, przez co serwo mechanizm nie działał na samolocie.



Konferencje techniczne Działu Marine

4-6 marca

ROZWIĄZANIA DLA PORTÓW I MARIN

Z początkiem marca w gdyńskiej siedzibie naszego Działu Marine odbyły się zorganizowane przez nas konferencje techniczne, poświęcone prezentacji najnowszych rozwiązań dla infrastruktury portów oraz marin. Z uwagi na różne docelowe grupy odbiorców konferencje odbywały się przez trzy dni i podzielone zostały na trzy bloki tematyczne. Naszego partnera, słoweńską firmę IRM - producenta specjalistycznego oprogramowania Marina Master reprezentował jej właściciel Tone Britovsek.

py skupiliśmy się głównie na aspektach ekonomicznych oraz zgodności metod zarządzania z wymaganiami przepisów i standardami europejskimi. Nasz partner Tone Britovsek na konkretnych przykładach z ojczystej Słowenii przedstawił, w jaki sposób obecność nowoczesnej mariny wpływa na rozwój miejscowości. Przekształcenie zapuszczonego portu rybackiego, czy starego portu wojennego w port przyjazny dla żeglarzy spowodowały rozwój miejscowości i przyczyniły się do boomu gospodarczego. W jego prezentacji

używanego przez banki komercyjne. Mechanizmy bezpieczeństwa, kontroli, weryfikacji i walidacji danych dają gwarancję całkowitej spójności i integralności gromadzonych informacji. Program posiada również możliwość wprowadzania danych za pomocą tabletów i smartfonów pracujących pod kontrolą systemu Android. Takie podejście gwarantuje z jednej strony możliwość rejestracji jachtu, sprzedaży usług i obsługi żeglarzy wprost na kei. Wymiana danych z komputerem centralnym – bosmanatem odbywa się bezprzewodowo za pomocą sieci WiFi lub łączy internetowych. Dzięki temu nie ma konieczności tworzenia zaawansowanej struktury informatycznej, ponieważ dane jednej mariny są obsługiwane za pomocą jednego komputera. Istnieje też możliwość tworzenia oddległej bazy danych w centrum zarządzania mariną lub zespołem marin i bezpośrednia, zdalna wymiana informacji. W tej strukturze część modułów moż-



Nasz partner, właściciel słoweńskiej firmy IRM (producenta Mariny Master) Tone Britovsek przedstawił zebranym perspektywiczne podejście do modelu zarządzania wszystkimi aspektami działalności w marinie.

W pierwszym dniu konferencji prezentowaliśmy zagadnienia związane z samym konstruowaniem i wyposażeniem marin oraz zastosowaniem systemów informatycznych do zarządzania i optymalizowania przepływu danych.

Drugi dzień – dedykowany był dla urzędów i samorządów. Przedstawiciele tych instytucji przybyli w komplecie, żywo zainteresowani tematem konferencji. W prezentacji dla tej gru-

zainteresowanie zebranych wzbudziło perspektywiczne podejście do modelu zarządzania wszystkimi aspektami działalności w marinie. Zastosowanie zaawansowanego narzędzia jakim jest baza Oracle umożliwiło stworzenie modułowego programu, który można dostosować do wielkości, zakresu działania oraz wymagań stawianych współczesnemu portowi żeglarskiemu. Firma IRM ma ogromne doświadczenie również w zakresie oprogramowania

Program Marina Master współpracuje z radarowymi czujnikami wykrywającymi w sposób automatyczny przybicie lub odcumowanie jachtu. Ta funkcja znakomicie ułatwia automatyczną rejestrację pobytu jachtu, kontrolę ruchu w porcie oraz kontrolę pracy bosmanów.

na udostępnić na stronie internetowej właściciela mariny (np. moduł rezerwacji miejsc postojowych lub w najprostszej wersji tylko podgląd tych miejsc). Program Marina Master współpracuje



Konferencje odbywały się w formie nie tylko prezentacji, ale i warsztatów, podczas których omawiano aktualne, indywidualne problemy administratorów i użytkowników marin i przedstawiono ich gotowe rozwiązania.

z radarowymi czujnikami wykrywającymi w sposób automatyczny przybicie lub odcumowanie jachtu. Ta funkcja znakomicie ułatwia automatyczną rejestrację pobytu jachtu, kontrolę ruchu w porcie oraz kontrolę pracy bosmanów.

Oprócz zaawansowanych metod zarządzania marinami na konferencji prezentowaliśmy również piedestały do dystrybucji energii elektrycznej oraz wody pitnej na kei. Urządzenia te wykonane są z lekkiego i odpornego na warunki atmosferyczne aluminium, co daje znakomitą relację ceny do jakości, niemożliwą do osiągnięcia w przypadku stosowania obudów ze stali nierdzewnej lub tworzyw sztucznych. Dzięki ścisłej współpracy z producentem – holenderską firmą Seijse-ner mamy możliwość dostosowania tych urządzeń do projektów i wymagań indywidualnych marin. Dużą część prezentacji zajęły membranowe pompy do odbioru nieczystości płynnych z jachtów oraz zaolejonych wód zęzowych, gdyż o nie właśnie pytali przybyli na spotkanie. Pompy te mają bowiem ogromne znaczenie w świetle przepisów, nakładających obowiązek ich stosowania w marinach powyżej 35. miejsc postojowych oraz w marinach leżących w obrębie wód morskich. Prezentacje nasze uzupełniły wystąpienia inspektorów z Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Gdańsku - Marcina Gregorowicza i Agnieszki Kostrzyńskiej, którzy przedstawili programy i metody pozyskiwania dopłat i kredytów na instalacje proekologiczne.

Trzeci, ostatni dzień konferencji dedykowany był dla właścicieli i administratorów marin. Prezentacje nasze dotyczyły więc wyposażenia marin oraz metod zarządzania nimi pod kątem korzyści ekonomicznych dla tej grupy odbiorców. Korzystając z systemu informatycznego, automatycznych czujników oraz systemu automatycznych płatności za pomocą kart prepaidowych można stworzyć bezobsługowy system dający gwarancję prawidłowego rozli-

stawiane gotowe rozwiązania problemów administratorów i użytkowników marin. Szczególnie dużym zainteresowaniem cieszył się program Marina Master, połączony z czujnikami radarowymi cumowania. Takie rozwiązanie gwarantuje rzetelne naliczanie opłat, a w połączeniu z systemem kart zbliżeniowych tworzy nową jakość w obsłudze marin – czyni ją w pełni automatyczną i nie obciążoną przy tym ryzykiem popełnienia błędu (eliminacja czynnika ludzkiego).

Konferencje techniczne, jak się okazało, były doskonałą okazją do wzajemnej wymiany informacji w zakresie realnych potrzeb i oczekiwań. Zainteresowanie ze strony uczestników potwierdziło zasadność ich organizacji. Miło nam było gościć m.in. Burmistrza Pucka Zenona Dettlaffa, Dyrektora MOKSiR Puck Janusza Klimczaka, Prezesa Zarządu Pętli Żuławskiej Sp. z o.o. Michała Górskiego oraz jego zastępcę Wiceprezesa Zarządu Stanisława Bogdana Juszyńskiego. Na nasze spotkanie przybyło również kierownictwo Narodowego Centrum Żeglarstwa - Paulina Weis oraz Mieczysław Kowalczyk, a także Kierow-



Zastosowanie zaawansowanego narzędzia jakim jest baza Oracle umożliwiło stworzenie modułowego programu Marina Master, który można dostosować do wielkości, zakresu działania oraz wymagań stawianych współczesnemu portowi, czy marinie.

czenia oferowanych usług, pobierania opłat oraz bieżącą informację o pracy urządzeń i personelu. Bosman uwolniony od sprzedaży i administracyjnych czynności ma więcej czasu, aby przyjąć gości i zapewnić im przyjazną atmosferę pobytu.

Wszystkie spotkania odbywały się w formie prezentacji i warsztatów, gdzie indywidualnie były przed-

stawiane gotowe rozwiązania problemów administratorów i użytkowników marin. Szczególnie dużym zainteresowaniem cieszył się program Marina Master, połączony z czujnikami radarowymi cumowania. Takie rozwiązanie gwarantuje rzetelne naliczanie opłat, a w połączeniu z systemem kart zbliżeniowych tworzy nową jakość w obsłudze marin – czyni ją w pełni automatyczną i nie obciążoną przy tym ryzykiem popełnienia błędu (eliminacja czynnika ludzkiego).

KĄCIK TECHNICZNO-SERWISOWY

Części do tachografów analogowych

Od kwietnia br. będzie miała miejsce największa w historii zmiana w sposobie dostarczania części do tachografów analogowych. Celem zwiększenia jakości wykonywanych usług na analogach, Continental VDO postanowił połączyć w zestawy części, które bezpośrednio się łączą z elementami ulegającymi zużyciu. Zmiana ta podniesie, zarówno jakość wykonywanych usług przez serwisy, jak i będzie dużo atrakcyjniejsza cenowo, niż te części, które są zamawiane pojedynczo. Spodziewając się, szczególnie na początku licznych zapytań w tym temacie uruchomiliśmy specjalny adres mailowy: **supporttacho@drabpol.pl**. Wszystkich zainteresowanych prosimy o kontakt mailowy pod wspomnianym adresem.



Części do tachografów analogowych dostarczane teraz będą w specjalnych zestawach.

CPC na rynku polskim

Jeśli chodzi o rynek polski miło nam poinformować, że na zlecenie MPK Kraków przygotowywany jest autobus Solaris, gdzie informacje o ciśnieniu i temperaturze w oponach pokazywane będą na wyświetlaczu (w ramach projektu z OEM). Drugą ważną informacją jest to, że również w autobusach firmy AMZ Kutno na wyświetlaczu DMUX, będącym standardem wyposażenia, mogą być podane informacje o ciśnieniu i temperaturze w oponach (jako opcja).



Informacje o ciśnieniu i temperaturze w oponach mogą pojawić się na wyświetlaczu DMUX (na zdj. - w pojeździe AMZ Kutno).

Konkursowe Citany z EDM eco

W drugiej edycji konkursu ekonomicznej jazdy - Mercedes Benz Van Economy około 700 zawodników - zawodowych kierowców startowało na pojazdach Citan 109 CDI. W rywali-

zacji liczyło się najniższe zużycie paliwa, czas przejazdu nie miał znaczenia. Konkursowe Citany wyposażone zostały w systemy pomiaru zużycia paliwa EDM eco 1404, dostarczane przez naszą firmę. Urządzenie współpracując z komputerem pojazdu, m.in. wylicza i analizuje zużycie paliwa, sugerując zmianę stylu jazdy. EDM eco nie tylko mierzy zużycie paliwa, ale też kontroluje ekonomię stylu jazdy. Podczas eliminacji korzystanie z elektronicznego przepływomierza było dozwolone, ale w czasie finału już zabronione. Niektóre z urządzeń miały zasłonięte wyświetlacze lub były usuwane z pola widzenia kierującego. To już drugi test Mercedesa z naszymi systemami pomiaru zużycia paliwa. Zwycięzcy tegorocznej edycji serdecznie gratulujemy i życzymy bezpiecznej jazdy.



System EDM eco nie tylko mierzy zużycie paliwa, ale też kontroluje ekonomię stylu jazdy.

KALENDARIUM NAJBLIŻSZYCH IMPREZ Z NASZYM UDZIAŁEM:

AERO Friedrichshafen - 9-12 kwietnia
Konwencja AEA w Wiedniu - 14-15 kwietnia
Targi Air Fair (Bydgoszcz) - 30-31 maja
Targi EDURA (Kielce) - 12 - 14 czerwca
Targi Balt Military (Gdańsk) - 24-26 czerwca

Napisali o nas:

1. Transport Manager, „DLD - zdalne pobieranie danych”. Nr grudzień - styczeń 13/14
2. Transport Przemysłowy, „Certyfikat TRACE dla firmy DRABPOL”, nr 4/2013
3. www.infobus.pl, „System pomiaru ciśnienia i temperatury w oponach także autobusowych”, 27.02.14
4. TSL Biznes, „Trans Poland – po raz pierwszy w Warszawie”, nr 1/2014
5. TSL Biznes, „Niezbędny drugi sygnał”, nr 1/2014
6. www.dlapilota.pl, „Stowarzyszenie Lotniczych Organizacji PART 145, PART 21, PART MF”, 05.03.2014
7. Przegląd Przemysłowy i Gospodarczy, „Na lądzie, wodzie i w powietrzu”, nr 1-2 /2014
8. www.myknow.pl, „Bezpieczny gimbus”, 31.03.2014
9. Polski Traker, „Citan na kropelkę”, nr 1/2014
10. www.czystochowskie24.pl, „Bezpieczny gimbus w Mykanowie”, 01.04.2014
11. www.czystinfo.pl, „Bezpieczny gimbus w Mykanowie”, 01.04.2014

ContiPressureCheck™

System monitorowania ciśnienia i temperatury w oponach
do autokarów, samochodów ciężarowych i naczep

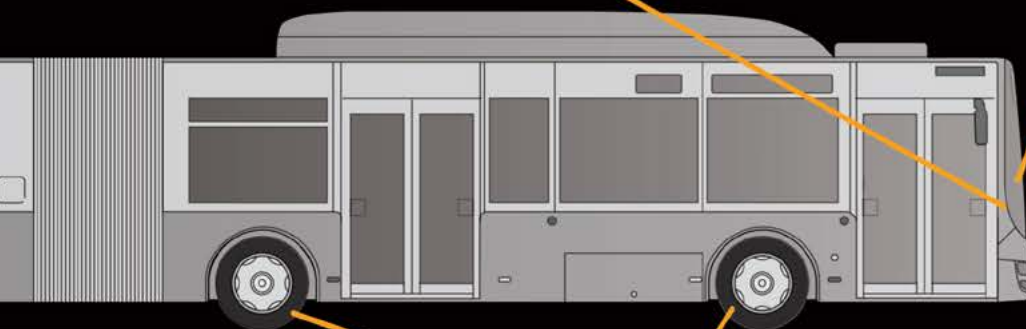


DYSPOZYTOR:

Przesyłanie danych z czujników
bezpośrednio do systemu zarządzania
flotą FM

KIEROWCA:

Bezpośredni monitoring ciśnienia
i temperatury ogumienia w kabinie
kierowcy



Czujniki ciśnienia i temperatury
zamontowane w oponach