

Kwartalnik firmowy nr 1(70) styczeń - luty - marzec 2016 r.

System podglądu wokół pojazdów komunalnych



W numerze!
System ProViu w ocenie
użytkowników



Od redakcji

SPIS TREŚCI:
Wydarzenia

Warsaw BUS EXPO	3
Premiery na AGROTECHU	6
System CPC w strefie TPMS	7
Sukces naszego Partnera	7
Stacje Alcolock V3 już w Polsce	8

Dział lądowy

ProViu w pojazdach komunalnych	9
Co dał nam system ProViu?	11
Z wizytą w firmie BYŚ	13
Łączność w każdych warunkach	15
Klimatyzowany „Osinobus”	16
Pełna kontrola nad flotą	17
Klimatyzatory UltraLight 2	18

Dział lotniczy

Z myślą o pilotach	21
Nowe unikalne możliwości	23

Dział morski

Dla rezydentów marin	28
Nowoczesna marina	28
Kącik techniczno-serwisowy	33
Napisali o nas	34

Szanowni Państwo! Drodzy Czytelnicy!


Na dobre zagościła już u nas długo wyczekiwana wiosna, a wraz z nią w nas wszystkich wstąpiła nowa energia. Rozpoczął się dla nas również okres intensywnego udziału w krajowych i zagranicznych imprezach targowych. W marcu zadebiutowaliśmy na warszawskich targach BusExo, prezentując kompleksową ofertę dla rynku autobusowego. Mocnym punktem naszego, targowego udziału była prelekcja, poświęcona ergonomii pracy kierowcy, jako warunku bezpieczeństwa w transporcie publicznym, którą wygłosiliśmy na specjalnej konferencji.

Również w marcu minęły już 2 lata, kiedy to na ulice wyjechał pierwszy pojazd z systemem pełnego podglądu – ProViu. Wkrótce dołączyły do niego kolejne. Postanowiliśmy zapytać naszych Klientów – użytkowników systemu, jak sprawdzał się on przez ten czas, jakie korzyści odnoszą z jego codziennego stosowania? Na łamach naszego kwartalnika klienci chętnie podzielili się z nami swoimi opiniami, za co im serdecznie dziękujemy.

Redakcja DN

Warto przeczytać!

Z początkiem tego roku w naszej ofercie pojawiło się sporo nowości zarówno z działu drogowego, jak i lotniczego. W wyniku nawiązanej współpracy z firmą Cradlepoint oferta nasza powiększyła się o zdalnie zarządzany, mobilny router LTE. Na ten rok również nasz partner – firma Garmin, przygotowała kilka znaczących rozwiązań w dziedzinie awioniki, wyróżniających się bogactwem funkcji oraz nowymi, unikalnymi właściwościami.

Zapraszamy do lektury!

ŁĄCZNOŚĆ W KAŻDYCH WARUNKACH

str. 15 Zarządzany on-line ,
 mobilny router LTE

NOWE MOŻLIWOŚCI

str. 23 Nowa awionika marki
 GARMIN

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

GRATULACJE

w imieniu własnym oraz całego zespołu firmy DRABPOL pragnę złożyć Zarządowi oraz wszystkim pracownikom firmy Solaris Bus & Coach serdeczne gratulacje z okazji XX-lecia funkcjonowania na rynku polskim. Jednocześnie składam wyrazy uznania dla Państwa działalności.

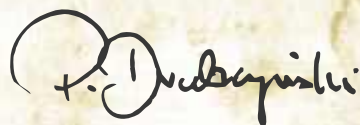
Przez te 20 lat firma Solaris wypracowała sobie bardzo wysoką pozycję, zarówno na krajowym, jak i międzynarodowym rynku. Dziś autobusy i tramwaje firmy Solaris to synonim jakości, solidności i nowoczesności.

Cieszymy się i jednocześnie czujemy zaszczyt, że od tak wielu już lat jesteśmy biznesowym partnerem firmy Solaris.

Życzymy Państwu dalszych sukcesów w pracy zawodowej, jak również wszelkiej pomyślności w życiu osobistym.

Niech te okrągłe jubileusze staną się inspiracją do realizacji kolejnych planów i zamierzeń.

Paweł Drabczyński ze współpracownikami



DEBIUT NA WARSZAW BUS EXPO

MIĘDZYNARODOWE TARGI PUBLICZNEGO TRANSPORTU

15-17 MARCA

ZBIOROWEGO W WARSZAWIE

W połowie marca zadebiutowały Międzynarodowe Targi Warsaw Bus Expo. Pierwsza edycja zgromadziła spore grono producentów autobusów, podzespołów oraz innowacyjnych rozwiązań dla transportu publicznego. W tym gronie znalazła się także nasza firma. Dzięki uprzejmości organizatora – firmie PTAK Warsaw Expo na targach mieliśmy aż dwa stoiska.

Zaraz po wejściu na halę targową w oczy rzucał się nasz prezentacyjny, firmowy bus. Tam też nasi dotychczasowi oraz potencjalni klienci kierowali swoje pierwsze kroki. Po rozmowach na pokładzie busa i zapoznaniu się z działaniem wielu zamontowanych w nim urządzeń kierowaliśmy klientów na nasze stoisko. A stanowiła je ponad 100 metrowa ekspozycja produktów, ściśle dedykowanych dla transportu publicznego. Na plan pierwszy wysuwało się najnowsze miejsce pracy kierowcy mFAP, które przeżywało prawdziwe oblężenie. Siadając za kierownicą nowego Fap-a przenosiliśmy się do innego wymiaru w zakresie prowadzenia pojazdu.

Na stoisku zaprezentowaliśmy również systemy pomiaru ciśnienia i temperatury opon, pełnego podglądu wokół pojazdu czy systemy telematyczne.



Specjalnie dla autobusów skonstruowany został klimatyzator Konvekta 48 T, który promowaliśmy na BusExpo.



Za kierownicą nowego miejsca pracy kierowcy mFAP zasiadł m.in. Pan Ryszard Chrostowski, Prezes MZK Ostrołęka.

Każdy odwiedzający naszą ekspozycję mógł także zaznać trochę relaksu i odpoczynku, a zapewniały je systemy multimedialne wraz ze swoimi szerokimi możliwościami, zabudowane w zagłówkach 4 foteli. Na stoisku można było również podładować urządzenie mobilne, a to dzięki ładowarkom USB zabudowanym na specjalnej poręczy. Na wszystkich, mających wątpliwości, co do stopnia swojej trzeźwości czekała na naszym stoisku profesjonalna blokada alkoholowa Alcolock V3. Chętnych nie brakowało.

Uzupełnieniem naszej, szerokiej gamy urządzeń, adresowanych dla transportu publicznego był klimatyzator Konvekta KL 48 T, dedykowany dla autobusów.

Tegoroczny debiut śmiało możemy zaliczyć do udanych. Stoisko nasze odwiedziło liczne grono dotychczasowych, jak i nowych klientów. Miło nam było gościć przedstawicieli programu telewizyjnego

„Na osi”, którym z wielką przyjemnością zaprezentowaliśmy nasze rozwiązania. Już wkrótce relację z naszego stoiska, jak i z całych targów obejrzeć będzie można w programie „Na osi”, nadawanym na antenie telewizji Motowizja oraz w telewizji TVR.

My z kolei swoją kompleksową ofertę dla transportu publicznego ponownie zaprezentujemy na jesiennych targach Transexpo w Kielcach.



Relaks na stoisku zapewniały zabudowane w zagłówkach foteli systemy multimedialne Funtoro.

KONFERENCJA nt. ERGONOMII PRACY KIEROWCY

16 MARCA



Kluczową zaletą ergonomicznego miejsca pracy kierowcy jest możliwość regulacji panelu przyrządów i kierownicy pod względem wysokości i kąta jako jednej całości. Dzięki temu DWP oferuje ergonomiczne rozwiązanie dla kierowców o wzroście od 158 do 200 cm!

Również zespół kierownicy / deski rozdzielczej regulowany jest pod względem wysokości i nachylenia, a kąt tego nachylenia wynosi 13°.

Nowe miejsce pracy kierowcy to standaryzacja wykonania i lokalizacji elementów deski rozdzielczej pojazdu (jednolity design wskaźników, przełączników, kontroltek, nawiewów powietrza oraz plastikowych części FAP).

Drugiego dnia targów miło nam było uczestniczyć w targowej konferencji, poświęconej innowacjom w transporcie publicznym. Przewodnim jej tematem był „Bezpieczny pasażer w komfortowych warunkach”. Na konfe-

rencji wystąpiliśmy z prezentacją zatytułowaną „**Ergonomia pracy kierowcy, jako warunek bezpieczeństwa w transporcie publicznym**”. Pierwszą jej część poprowadził Prezes Paweł Drabczyński.

Prezentacja poruszyła wiele ważnych aspektów, związanych z warunkami pracy kierowcy. Od kierowców wiele się wymaga, oferując im w zamian małą kontrolę warunków pracy i niewielkie wsparcie. Takie połączenie oznacza stres, a tym samym zwiększone ryzyko schorzeń fizycznych (kręgosłupa, stawów i ścięgien) i psychicznych na tle zawodowym, co prowadzi do absencji oraz zmniejszenia produktywności pracowników i całych przedsiębiorstw (na bazie tłumaczenia broszury Międzynarodowej Organizacji Pracy (MOP)

pt. Stress prevention for bus driver).

Na podstawie wytycznych wydanych przez Międzynarodową Organizację Pracy opracowano zalecenia i sugestie, dotyczące ergonomii samej kabiny kierowcy, która to powinna uwzględniać:

- **pozycję i regulację fotela, kierownicy i pedałów,**
- **widoczności deski rozdzielczej i umieszczonych na niej oznaczeń,**
- **dostosowanie miejsca pracy do postury kierowcy,**
- **zapewnienie odpowiedniego szkolenia, zwłaszcza przy wprowadzaniu nowych modeli autobusów.**

Bardzo ważne jest przy tym, by kierowca nie zasłaniał kierowcy wyświetlaczy i wskaźników deski rozdzielczej. Kierowca musi mieć w zasięgu ręki i wzroku wszystkie urządzenia kontrolne i sterujące.

Już od dawna optymalne miejsce pracy kierowcy w autobusach liniowych

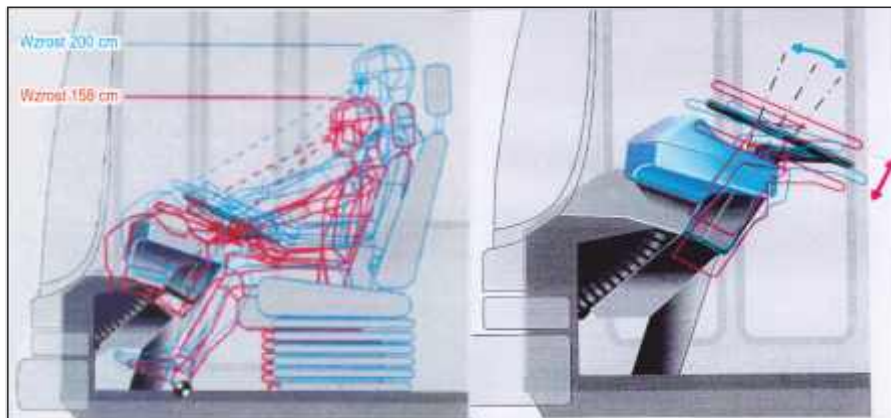


Prezes Paweł Drabczyński dokładnie wyjaśnił znaczenie ergonomii miejsca pracy kierowcy w transporcie publicznym.

było celem grupy ekspertów złożonej z naukowców, producentów i praktyków.

W ślad za tym VDV DWP – Verein Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.

(Związek Niemieckich Przedsiębiorstw Transportowych) określił tzw. ergonomiczny fotel.



Zespół kierownicy / deski rozdzielczej regulowany jest pod względem wysokości i nachylenia. Kąt nachylenia zespołu kierownicy / deski rozdzielczej wynosi 13°. Zakres regulacji: 110 mm.

Takie ujednolicenie miejsca pracy kierowcy we wszystkich autobusach to gwarancja bezpieczeństwa kierowcy i pasażerów.

Standaryzacja pozwala bowiem kierowcy skupić się na drodze, a nie na obsłudze pojazdu. Trzeba pamiętać, że każdy z kierowców ma na swoim pokładzie średnio 60 osób. Podkreślić chcemy, że zgodnie z najnowszymi wytycznymi EBSF (projekt badawczy Europejski Autobus Przyszłości) w ramach UITP, wszystkie autobusy mają łączyć w sobie najlepsze cechy ergonomii, przestrzeni i komfortu. Komfort kierowcy mają zapewnić ergonomiczne i w pełni regulowane miejsca pracy kierowcy, gwarantujące bezpieczną jazdę.

W ślad za tymi wytycznymi firma Continental opracowała nowy wymiar miejsca pracy kierowcy gwarantujący mu pełną ergonomię pracy.

Standaryzacja miejsca pracy kierowcy pozwala kierowcy skupić się na drodze, a nie na obsłudze pojazdu.

Miejsce pracy kierowcy powinno spełniać europejskie wymogi:

- VDV – Verein Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (Standard niemieckiej organizacji autobusowej)
- EBSF – European Bus System of the Future (Program Europejskiej Komisji UITP – Międzynarodowego Stowarzyszenia Przewoźników Autobusowych).

Ergonomię miejsca pracy kierowcy na najwyższym poziomie osiągnięto tu poprzez:

- Uporządkowanie informacji z dodatkowych monitorów i wskaźników,
- Elastyczność programowania,
- Elastyczność w zakresie indywidualizacji kształtu,
- Elastyczność w zakresie dopasowania / rozszerzania,
- Standaryzację wykonania i lokalizacji elementów deski rozdzielczej pojazdu (jednolity design wskaźników, przełączników, kontrolki, nawiewów powietrza oraz plastikowych części FAP),
- Przezroczystość informacji dostarczanej kierowcy,
- Łatwość obsługi,
- Eliminację defektów ergonomicznych,
- Redukcję fizycznego i psychologicznego stresu.

Pierwszym takim rozwiązaniem był:

FAP+ z wyświetlaczem 12,3"



To miejsce pracy kierowcy z przestronną deską rozdzielczą i wszystkimi niezbędnymi elementami. Dzięki niemu kierowcy będą odciążeni, co oznacza więcej motywacji i mniej czasu niezdolności do pracy, spowodowanych chorobami.

FAP+ można indywidualnie dopasować do wzrostu kierowcy w zakresie 158 – 200 cm. Zdecydowaną korzyścią jest możliwość dostosowania wysokości oraz nachylenia kierownicy wraz z tablicą wskaźników, a co za tym idzie najważniejsze przyciski są w zasięgu ręki.

Wszystkie ważne informacje można odczytać na centralnym ekranie. Kierowca nie musi więc ciągle śledzić wskazań wszystkich wskaźników, lecz może

skoncentrować się jedynie na ruchu drogowym i swoich pasażerach. Na wyświetlaczu zostaną pokazane tylko te dane, które odbiegają od normy.

Najnowszym rozwiązaniem Continentala, które swoją premierę miało podczas targów IAA w Hanowerze w 2014 r jest :

Modułowe miejsce pracy kierowcy z wyświetlaczem 12,3"



Ten nowy standard miejsca pracy kierowcy ma obowiązywać w autobusach od 2017 roku!

Ujednolicenie miejsca pracy kierowcy we wszystkich autobusach to gwarancja bezpieczeństwa kierowcy i pasażerów. Wyposażenie floty autobusów w ergonomiczne miejsca pracy kierowcy powoduje unifikację w ramach posiadanego parku pojazdów, a w konsekwencji wysoki stopień zintegrowania w zarządzaniu flotą. Dla służb technicznych oznacza to duże ułatwienie w realizacji przeglądów taboru, sposobu zamawiania i dostarczania komponentów i części zamiennych, a przede wszystkim obniżenie kosztów zaopatrzenia.

Wystąpienie w temacie ergonomii miejsca pracy kierowcy, uzupełnione o aspekty prawne zamykał Pan Bogusław Pisarek z Państwowej Inspekcji Pracy (na zdj.).



PREMIERY NA AGROTECHU

Z WIZYTĄ NA MIĘDZYNARODOWYCH TARGACH TECHNIKI ROLNICZEJ

18 MARCA

W KIELCACH

W połowie marca zawitaliśmy do Kielc na Międzynarodowe Targi Techniki Rolniczej AGROTECH.

Odwiedziliśmy naszych klientów, promując przy tym oferowane przez nas rozwiązania do maszyn i ciągników rolniczych. Na stoisku firmy FARMTRAC miło nam było uczestniczyć w światowej premierze nowego, ciężkiego ciągnika Farmtrac 9129 DT.

Dużą wagę konstruktorzy firmy Farmtrac położyli na komfort pracy operatora ciągnika. Komfort ten zapewnia niewątpliwie kontroler FlexCluster – deska wskaźników ściśle dopasowana do potrzeb i wymogów klienta. Rozwiązanie

to już od wielu lat znajduje zastosowanie w ciągnikach rolniczych firmy Farmtrac. Urządzenie jest niezawodne i niezwykle elastyczne, a to dzięki swojemu kompaktowemu projektowi, solidnej obudowie i elastycznemu oprogramowaniu. Dzięki niemu grupa naszych programistów/grafików stworzyła grafikę na desce FlexCluster ściśle wedle życzeń



Model ten stanowi wyjątkowe połączenie nowoczesnych technologii oraz niezawodności marki Farmtrac

– stwierdza Dariusz Czamara –
Dyrektor Handlowy Farmtrac Tractors Europe.

firmy Farmtrac. FlexCluster może zostać zaprogramowany tak, by pokazywał spersonalizowane ikonki, logo firmowe (w tym przypadku logo Farmtrac), barografy oraz różne warstwy masek. Zrozumiałe oprogramowanie pozwala klientowi na samodzielne wprowadzenie zmian. Takie rozwiązanie, stosowane w ciągnikach pozwala firmie Farmtrac ze spokojem patrzeć w przyszłość.

FlexCluster to nie jedyne nasze rozwiązanie, które można spotkać w ciągnikach firmy Farmtrac. Także od wielu lat stosuje się nich czujniki ciśnienia i temperatury oraz elektroniczny pedał gazu.

Warto przypomnieć, że w ubiegłym roku właśnie na targach Agrotech swoją premierę miał ciągnik rolniczy Farmtrac 7100 z systemem monitorowania ciśnienia i temperatury opon ContiPressureCheck.

W premierowym ciągniku Farmtrac 9129 DT zastosowano sprawdzoną już deskę wskaźników FlexCluster.

Gratulujemy firmie Farmtrac kolejnego sukcesu i życzymy następnych.

SYSTEM CPC W STREFIE TPMS

PREZENTUJEMY ContiPressureCheck NA TTM W POZNANIU

31 MARCA

W ostatni dzień marca udaliśmy się do Poznania na Targi Techniki Motoryzacyjnej. Redakcja magazynu branży oponiarskiej – „Świat Opon” zaprosiła nas na swoje stoisko do specjalnej Strefy TPMS (Tyre Pressure Monitoring System), gdzie mieliśmy przyjemność wygłosić prelekcję na temat systemu pomiaru ciśnienia i temperatury opon.

W Strefie tej przez trzy dni odbywał się cykl prezentacji, poświęconych rozwiązaniom w zakresie systemów TPMS. Każdy, kto chciał się dowiedzieć czym jest TPMS oraz w jaki sposób diagnozować ten system za pomocą dostępnych na rynku przyrządów mógł przyjść do strefy i wysłuchać prelekcji.

Poruszane tematy dedykowane były głównie do warsztatów obsługujących opony, ale też do wszystkich użytkowników pojazdów, w większości osobowych, ale nie tylko. Zgodnie z przepisami UE od listopada 2014 r. wszystkie nowe samochody osobowe mają obowiązek montowania czujników ciśnienia. Celem tego rozporządzenia jest poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym, ale też spadek zużycia paliwa czy opon.

Nasza prezentacja dotyczyła sprawdzonego już systemu monitorowania ciśnienia i temperatury opon ContiPressureCheck. Dyrektor Jerzy Piątek, odpowiedzialny w Polsce za organizację sieci serwisowej obsługującej ww. system kompleksowo przedstawił aspekty techniczne związane z CPC, ale też i kwestie ekonomiczne, jakie niesie za sobą stała kontrola ciśnienia i temperatury opon.



Dyrektor Jerzy Piątek kompleksowo przedstawił aspekty techniczne związane z CPC oraz kwestie ekonomiczne, jakie niesie za sobą stała kontrola ciśnienia i temperatury opon.

Wystąpienie to spotkało się z bardzo dużym zainteresowaniem. Cieszy nas, że rozwiązania tego typu znajdują coraz więcej zwolenników. Z drugiej strony nie ma się czemu dziwić, w końcu system, jakim jest CPC chroni zarówno czas, jak i pieniądze wszystkich, którzy docenili jego możliwości.

Redakcji magazynu „Świat Opon” serdecznie dziękujemy za zaproszenie na targi do Strefy TPMS i za możliwość kompleksowego zaprezentowania naszego rozwiązania, jakim jest system ContiPressureCheck.

ŚWIĘTUJEMY SUKCES NASZEGO PARTNERA

OTWARCIE AUTORYZOWANEGO PARTNERA SERWISOWEGO MAN – MAN ŻERNIKI

26 LUTEGO

Z końcem lutego miło nam było uczestniczyć w uroczystym, oficjalnym otwarciu autoryzowanego serwisu MAN- MAN Żerniki.

Tym bardziej było nam miło, że autoryzację tę otrzymał nasz wieloletni partner serwisowy, z którym już od ponad 20 lat współpracujemy w dziedzinie tachografów. Na przestrzeni tych lat firma bardzo się rozrosła, od 2014 r.

mieści się w dużym, nowym obiekcie w Żernikach koło Poznania. Przez te 20 lat dorosły również pociechy właścicieli – Mirosławy i Jana Stachowiaków, z którymi to w latach 90. rozpoczęliśmy naszą współpracę.

Syn Państwa Stachowiaków, Michał został Prezesem Autoryzowanego Punktu MAN w Żernikach. Na jego ręce przedstawiciel sieci serwisowej MAN uroczystie przekazał certyfikat autoryzacji. Do nowej siedziby przeniesiony



Państwo Jan i Mirosława Stachowiakowie od ponad 20 lat kierują współpracującym z nami „Serwisem Stachowiak”.

został również „SERWIS STACHOWIAK”, prowadzony przez Pana Jana Stachowiaka i jego żonę Mirosławę, cały czas zajmujący się m.in. montażem, naprawą, legalizacją i kalibracją tachografów cyfrowych i analogowych.

Niecodzienna uroczystość przyciągnęła w zimowy wieczór szerokie grono klientów serwisu, współpracowników oraz partnerów firmy. Wszyscy, również i nasza delegacja doskonale bawili się do białego rana.



Autoryzowany serwis MAN Żerniki prowadzi już młode pokolenie rodziny Stachowiaków – Prezes Michał Stachowiak z żoną Lidią.

PIERWSZE STACJE ALCOLOCKÓW V3 JUŻ W POLSCE

SZKOLENIE DLA SERWISÓW PARTNERSKICH Z OBSŁUGI SYSTEMU ALCOLOCK V3

14 MARCA

W ubiegłym roku przystąpiliśmy do organizacji na terenie Polski sieci serwisowej, obsługującej profesjonalne blokady alkoholowe Alcolock V3.

Pierwszą stacją serwisową została firma KONTRAX Anna Koncewicz. Wkrótce dołączyły do niej trzy kolejne – P.H.U. GRO-STYG z Mrągową, P.H.U. TACHOWAG z Górki oraz

Elektromechanika Pojazdowa Andrzej Zięcina ze Szczytna.

W połowie marca w siedzibie w Warszawie zorganizowaliśmy

dla naszych pierwszych stacji szkolenie dotyczące blokady alkoholowej V3.

Szczegółowo przedstawiliśmy budowę, zasady działania oraz elementy składowe systemu Alcolock V3. Uczestnicy zapoznali się z procesem montażu i serwisowania urządzeń. Na spotkaniu omówiliśmy również aspekty handlowe i zasady obowiązujące na rynkach OEM i after-market. Oprócz montażu i obsługi nasze serwisy zajmować się bowiem będą sprzedażą tych urządzeń.

Ważnym aspektem poruszonym na szkoleniu były również obowiązujące obecnie w Polsce przepisy prawne, związane z blokadami alkoholowymi.

Podkreślić chcemy, że przybyłe na szkolenie firmy są pierwszymi w Polsce autoryzowanymi stacjami serwisowymi, obsługującymi blokady alkoholowe Alcolock V3.



Uczestnicy szkolenia kompleksowo poznali kwestie techniczne, handlowe, jak i prawne związane z systemem Alcolock V3.

Zapraszamy inne firmy w Polsce do przyłączenia się do naszej sieci serwisowej.

POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA I KOMFORTU PRACY

SYSTEM PROVIU W POJAZDACH KOMUNALNYCH

System pełnego podglądu wokół pojazdu ProViu ASL 360 zyskuje coraz większe uznanie wśród wszelkich służb komunalnych.

W ostatnim numerze pisaliśmy o nawiązaniu współpracy z firmą Ekocel i pierwszym zastosowaniu systemu ProViu na pojeździe komunalnym tej firmy. W tego typu pojazdach system kamer ma podwójne zadanie. Nie tylko wpływa na wzrost bezpieczeństwa pracowników i osób postronnych w czasie jazdy i załadunku odpadów, ale też umożliwia rozpatrywanie postępowań reklamacyjnych, gdyż rejestruje stan i dostęp do miejsc odbioru odpadów.

Miejski Zakład Komunalny w Stalowej Woli

Pojazd komunalny firmy Ekocel z systemem ProViu jest obecnie użytkowany w Miejskim Zakładzie Komunalnym w Stalowej Woli.

Już po kilku miesiącach korzystania z systemu kierowcy zauważają sporo korzyści w codziennej obsłudze pojazdu.

Pani Natalia Pawluk – inspektor ds. logistyki i transportu w Miejskim Zakładzie Komunalnym w Stalowej Woli chętnie podzieliła się z nami swoimi spostrzeżeniami, dotyczącymi użytko-

wania systemu. Wg jej opinii system ProViu usprawnił pracę załogi śmieciarek. Pozwala on również kierowcy kontrolować otoczenie wokół pojazdu oraz miejsce pracy załogi, co zwiększa bezpieczeństwo osób znajdujących się w pobliżu pojazdu. Niezwykle przydatny przy manewrowaniu w wąskich uliczkach okazał się widok z tyłu pojazdu, bowiem ułatwia on dojazd do altan i trudno dostępnych miejsc.

Kilkumiesięczny okres użytkowania systemu pozwolił również na zgłoszenie nam dodatkowych, konkretnych potrzeb w tym zakresie. Dzięki jemu Pani Natalii za czynną współpracę w zakresie funkcjonowania systemu. Dzięki zgłoszonym nam uwagom, serwis nasz szybko podjął działania w zakresie modyfikacji systemu, zgodnej z oczekiwaniami naszego Klienta.

Dokładnie chodziło tu powiększenie o pobliskie zabudowania obszaru widoczności z prawej strony pojazdu. Dodatkowo zainstalowany został rejestrator obrazu. Możliwość zapisu obrazu ze stanu dostępu do miejsc odbioru odpadów komunalnych umożliwi teraz

weryfikację skarg zgłaszanych przez właścicieli nieruchomości o nieodebranych odpadach, które w momencie przejazdu samochodu nie zostały wystawione przed posesję. Pozwoli to skutecznie reagować na niesłuszne reklamacje.

Pierwotnie system ProViu w śmieciarce Ekocelu zgodnie z ustaleniami producenta miał tzw. konfigurację standardową i zabudowany został bez rejestratora – widok ustawiony został na maksymalną opcję bezpieczeństwa wokół pojazdu i obejmował ok. 3m. z lewej i 3m. z prawej strony pojazdu.

Elastyczność systemu ProViu pozwala jednak na ustawienie obrazu i dopasowanie go zgodnie z życzeniami klienta. W zasadzie sam klient może, a nawet powinien uczestniczyć w tworzeniu widoku, tak by dopasować go pod siebie.

Mamy nadzieję, że wprowadzone zmiany jeszcze bardziej usprawnią pracę załogi „śmieciarek” MZK w Stalowej Woli i przyniosą dodatkowe korzyści z użytkowania systemu.

Tak skonfigurowany system, uwzględniający potrzeby miejskich zakładów komunalnych stanowi gotowe już rozwiązanie dla innych temu podobnych służb.



Zgodnie z życzeniami Klienta system rozszerzono o rejestrację i zaadaptowano widok 360 ściśle wg potrzeb MZK w Stalowej Woli.

System ProViu okazał się pomocny przy manewrach w wąskich uliczkach, przy podjeżdżaniu do altan śmietnikowych, ułatwia też parkowanie i dostęp do trudno dostępnych miejsc.

Przedsiębiorstwo Komunalne SITA GŁOGÓW

Z początkiem tego roku system ProViu zainstalowany został w kolejnej „śmieciarce”, tym razem należącej do Głogowskiego Przedsiębiorstwa Komunalnego – SITA Głogów. Montażu i kalibracji dokonał nasz serwis. Zarząd Sity szukał rozwiązania, poprawiającego bezpieczeństwo pracowników i osób trzecich, a przy tym zmniejszającego ilości drobnych kolizji/usterek, co ma wpływ na koszty eksploatacji i wysokość składki ubezpieczenia komunikacyjnego.

Mamy nadzieję, że już wkrótce o korzyściach z systemu ProViu będą mogli przekonać się kolejni jego użytkownicy i na stałe zagości on w pojazdach komunalnych.



Erwin Górecki - Kierownik Zakładu Oczyszczania Miasta GPK Sita Głogów

Istotą zbiórki odpadów komunalnych jest wykonywanie usługi w terenie znacznie zurbanizowanym. Kierowanie pojazdem bezpylnym (popularnie nazywanym śmieciarką) o dmc 26 000 kg, którego gabaryty w znacznym stopniu ograniczają pole widzenia wymaga od kierowców nieustannej koncentracji. Typowe warunki pracy kierowcy śmieciarki to wąskie drogi osiedlowe, zastawione dojazdy do punktów odbioru odpadów (parkowanie pojazdów osobowych w miejscach utrudniających wykonanie usługi), znaczny ruch pieszych w pobliżu wykonywania manewrów, w tym manewru cofania. Usługi są realizowane także na terenie szkół, przedszkoli, marketów, instytucji użytku publicznego. Podejmując decyzję o zastosowaniu systemu ProViu Continental VDO przede wszystkim mieliśmy na celu poprawę bezpieczeństwa, tak dla naszych pracowników, jak i dla osób postronnych. Dzięki temu poprawił się również komfort pracy kierowcy. Ponadto, na podjętą decyzję miała wpływ również możliwość nagrywania obrazu prezentowanego w czasie rzeczywistym na monitorze w kabinie pojazdu. Stosując system mamy nadzieję, że zmniejszy się także szkodowość, co w pewnej perspektywie wpłynie na niższe składki z tytułu ubezpieczenia.



Sita Głogów postawiła na nasz system, gdyż poprawia on bezpieczeństwo pracowników i osób trzecich, jak i zmniejsza ilości drobnych kolizji/usterek, co ma wpływ na koszty eksploatacji i wysokość składki ubezpieczenia komunikacyjnego.

CO DAŁ NAM SYSTEM PEŁNEGO PODGLĄDU?

PO 2 LATACH TESTÓW

Użytkownicy systemu ProViu dzielą się z nami swoimi opiniami

Z końcem marca minęły dwa lata, od kiedy na ulice wyjechał pierwszy pojazd wyposażony w system pełnego podglądu wokół pojazdu ProViu. Był nim gimbus, należący do Gminy Mykanów. Wkrótce do autobusu szkolnego dołączyły kolejne pojazdy prowadzące skrajnie różne od siebie działalności.

I tak system zamontowany został w pojeździe egzami-

nacyjnym Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Częstochowie, autobusie turystycznym firmy DAWPOL, ciężkim samochodzie ratowniczo-gaśniczym firmy Wawraszek ISS, a nawet kombajnie John Deere 1500 należącym do Farny Nockowskich. Po dwóch latach stosowania ProViu ponownie zapytaliśmy wybranych użytkowników, jak oceniają nasz system? Chętnie podzielili się z nami swoimi spostrzeżeniami.



Krzysztof Reterski – kierowca gimbusa Gminy Mykanów

System ProViu działa bezawaryjnie przez cały okres jego użytkowania.

Sprawdza się w różnych warunkach atmosferycznych – przy ostrym słońcu, w pochmurne deszczowe dni, zimą. Cały obszar wokół gimbusa jest widoczny na jeden rzut oka i dzieci znajdujące się wokół pojazdu są widoczne, jak na dłoni.

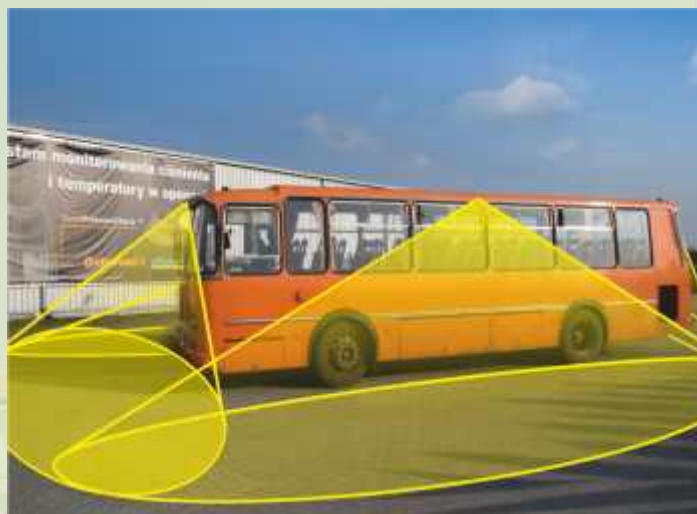
Każdy kierowca mający do dyspozycji taki system czuje się o wiele pewniej podczas manewrowania – co nie jest takie proste

biorąc pod uwagę rozmiary pojazdu i ograniczoną widoczność.

Dodatkowo zastosowanie rejestratora pozwala na odtwarzanie zapisanych filmów, co się przydaje w różnych sytuacjach mających miejsce przy przewożeniu dzieci.

Mieliśmy na przykład przypadek, kiedy doszło do bójki pomiędzy dwoma chłopcami i nagranie z rejestratora pozwoliło wyjaśnić sytuację konfliktową, która powstała między ich rodzicami.

Polecam system ProViu, który w znaczny sposób poprawia bezpieczeństwo pracy kierowcy i zapewnia komfort władzom szkoły, rodzicom i co najważniejsze jeżdżącym gimbusiem dzieciom. //



Marcin Gaciarek – Kierownik Wydziału Logistyki i Szkoleń Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Częstochowie

System ProViu jest zainstalowany w jednym z naszych pojazdów egzaminacyjnych. Zgodnie z naszymi założeniami – obraz „z lotu ptaka” jest nagrywany podczas jazd egzaminacyjnych.

Egzaminowany kandydat na kierowcę oczywiście nie ma podglądu na monitorze w czasie jazdy. Nagrany materiał jest wykorzystywany podczas spornych sytuacji czy reklamacji wpływających bezpośrednio po egzaminach. Dzięki nagraniom, na których widać cały obszar wokół pojazdu nie ma wątpliwości czy kierowca jechał i manewrował prawidłowo, czy jednak zdarzyły mu się błędy i niedociągnięcia.

ProViu jest idealnym systemem dla ośrodków egzaminacyjnych, którym zależy na wysokim poziomie szkolonych i egzaminowanych kierowców, a co za tym idzie na bezpiecznych drogach, których użytkownicy są przygoto-

wani do prowadzenia swoich pojazdów w sposób bezpieczny i zgodnie z obowiązującymi przepisami. //





Dawid Ciwis- właściciel firmy DAWPOL – Przewozy Autokarowe, jednocześnie kierowca autokaru

System Pro Viu użytkujemy już od prawie dwóch lat. Przez tak długi okres nie mieliśmy żadnego problemu z kamerami. System działa bez zastrzeżeń w każdych warunkach. Kierowca posługuje się systemem podczas parkowania, manewrowania, jak i jazdy po mieście.



Dzięki widokowi wokół pojazdu czuje się pewniej i nie ma obaw, że doprowadzi do jakiegokolwiek kolizji na skutek braku widoczności.

System jest bardzo precyzyjny i pomaga również szlifować technikę jazdy. Nawet mniej doświadczony kierowca dzięki niemu wyczuje swój pojazd i jego gabaryty. Nie tylko kierowcom podoba się zastosowane w naszym autokarze rozwiązanie, ale również pasażerowie nie mogą się nadziwić, w jaki sposób widok z lotu ptaka jest odtwarzany na monitorze kierowcy. Efekt jest taki, jakby leciał nad nami dron i filmował pojazd z powietrza. Dzięki Pro Viu kierowca i pasażerowie czują się o wiele bezpieczniej na drodze. //

System ProViu okiem kamery

System pełnego podglądu wokół pojazdu zyskał uznanie nie tylko w oczach naszych klientów.

Zainteresowały się nim również media, a dokładnie TV Bravo, realizująca program motoryzacyjny „Na osi”.

GMINA MYKANÓW

Reporterzy „Na osi” udali się najpierw do Mykanowa, by sprawdzić działanie systemu zamontowanego w gimbusie, należącym do Gminy. Miło nam było towarzyszyć reporterom „Na osi” w nagrywaniu programu. Ekipę naszą przyjął wójt Gminy Mykanów Pan Dariusz Pomada. Nie ukrywał, że jest bardzo zadowolony z działania systemu, a prze-

Dariusz Pomada – Wójt Gminy Mykanów



// Wyposażenie naszego gimbusa w profesjonalny system kamer bez wątpienia zwiększyło bezpieczeństwo naszych dzieci i młodzieży, co jest przecież dla nas wszystkich najważniejsze.

Kierowca mający pełen podgląd na wszystko to, co dzieje się na drodze może skupić się teraz wyłącznie na bezpiecznym prowadzeniu pojazdu. Mam nadzieję, że również inne gminy skorzystają z tego rozwiązania i na naszych drogach będzie więcej, takich jak nasz, „Bezpiecznych Gimbusów. //



Najważniejszych rzeczy o działaniu systemu w gimbusie reporterzy dowiedzieli się od wójta Gminy Mykanów- Pana Dariusza Pomady oraz kierowcy Gimbusa- Pana Krzysztofa Reterskiego.

de wszystkim ze zwiększenia bezpiecznego przewozu dzieci i młodzieży.

Kamery ProViu bardzo pomagają w codziennej pracy również kierowcy gimbusa – Panu Krzysztofowi Reterskiemu, którego opinię zamieszczamy obok. Dopełnieniem opinii gospodarzy była jazda gimbusiem, podczas której nasi reporterzy mogli się dokładnie zapoznać z możliwościami systemu.

WORD w Częstochowie

Z Mykanowa telewizyjna ekipa udała się do Częstochowy, do Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego. Czekał już tam na nich Pan Marcin Gaciarek, który chętnie podzielił się swoimi spostrzeżeniami na temat dwuletniego okresu użytkowania systemu (zamieszczamy obok). Jazda pojazdem egzaminacyj-

nym wyposażonym w Pro Viu i widok na cały obszar wokół pojazdu nie pozostawał już żadnych złudzeń co do przydatności i użyteczności systemu.

Naszym Klientom serdecznie dziękujemy za czas, poświęcony nam i ekipie programu „Na osi”. Relację z wizyt i testów systemu już wkrótce będzie można zobaczyć w programie „Na osi”, nadawanym na kanale Motowizja oraz telewizji TVR, a po emisji również na naszej stronie www.drabpol.pl



Pan Marcin Gaciarek z WORD-u w Częstochowie dokładnie przedstawił wszystkie korzyści, jakie przyniósł im system Pro Viu.

ZACZĘŁO SIĘ OD WAGI LOADTRONIC 3 W ŁADOWARCE VOLVO

Z WIZYTĄ W FIRMIE BYŚ – WOJCIECH BYŚKINIEWICZ

Blisko 6 lat temu firma BYŚ jako jedna z pierwszych zakupiła od nas dynamiczną wagę Loadtronic 3 do ładowarki Volvo L110F i tak rozpoczęła się nasza współpraca, której kolejnym etapem był autoryzowany serwis w zakresie instalacji i obsługi systemów ContiPressureCheck.

Z początkiem wiosny udaliśmy się z wizytą do naszego klienta - firmy Byś – Wojciech Byśkiniewicz.

Początki działalności przedsiębiorstwa Byś sięgają roku 1980, kiedy to na podstawie umowy z Centralną Dyrekcją Kolei Państwowych rozpoczęto wywóz odpadów.

Obecną nazwę firma przyjęła w 1993 roku, kiedy to właścicielem został Pan Wojciech Byśkiniewicz. Od tego czasu firma znacznie rozrosła się zarówno pod względem wielkości, jak i profilów działalności. Dziś BYŚ zajmuje się nie tylko zimowym i letnim utrzymaniem dróg, pielęgnacją zieleni

i wywozem odpadów, ale przede wszystkim stawia na ekologiczne przetwarzanie odpadów. Duże wrażenie robi,

Od 6. już lat użytkujemy w ładowarce Volvo Waszą dynamiczną wagę Loadtronic 3 i jedno mogę powiedzieć - jestem bardzo zadowolony zarówno z samej wagi, jak i obsługi przez serwis Waszej firmy - mówi w rozmowie z nami Pan Rafał Nurzyński- Kierownik ds. Technicznych.

należący do firmy zakład mechaniczno-biologicznego przetwarzania odpadów – ogromna, warta kilkadziesiąt milionów złotych inwestycja. Jest to bez wątpienia innowacyjna, najnowocześniejsza w Polsce i jedna z najnowocześniejszych w Europie sortowania odpadów komunalnych. Proces przetwarzania odpadów jest tu niemal w pełni zautomatyzowany, a realizowane tu poziomy odzysk odpadów wielokrotnie przewyższają wymogi UE w tym zakresie.

Dziś firma jest prekursorem nowatorskich rozwiązań, na których często wzoruje się konkurencja.

Na samym początku swojej działalności, flota pojazdów jaką dysponowało przedsiębiorstwo była dość skromna – samochody specjalne z zabudowami bramowymi, hakowymi i bezpylnymi marki Star oraz Jelcz. Obecnie tabor firmy jest znacznie nowocześniejszy i liczniejszy.

O taborze firmy, ale także o jej działalności i potrzebach w zakresie nowych rozwiązań rozmawialiśmy z Kierownikiem ds. Technicznych, Panem Rafałem Nurzyńskim.



W tym zestawie zainstalowany jest system kontroli ciśnienia i temperatury opon CPC.

DN: Ile obecnie liczy flota wszystkich pojazdów w firmie BYŚ? Jakiego rodzaju pojazdów są głównie eksploatowane?

RN: Mamy obecnie 200 pojazdów – w tym samochody osobowe i ciężarowe. Posiadamy kilka grup pojazdów, takich jak: zmiatarki specjalistyczne, śmieciarki, hakowce, bramowe oraz zestawy ciągniki z naczepami itp.

DN: Nasza współpraca rozpoczęła się na początku 2010 roku, kiedy to zainstalowaliśmy naszą dynamiczną wagę Loadtronic 3 do ładowarki Volvo L110F. To już 6 lat, od kiedy jest ona użytkowana w Waszej firmie. Czy nasuwają się Panu jakieś uwagi co do jej sprawowania?

RN: Jedno mogę powiedzieć – jestem bardzo zadowolony zarówno z samej wagi, jak i obsługi przez serwis Waszej firmy.



Widok na sortownię odpadów, gdzie pracuje ładowarka Volvo z naszą wagą Loadtronic 3.

DN: W październiku 2015 r. rozpoczęliśmy kolejny etap naszej współpracy – tym razem w zakresie systemów monitorowania ciśnienia i temperatury ContiPressureCheck. Po przeszkoleniu pracowników i zakupie odpowiedniego wyposażenia firma Byś została autoryzowanym serwisem wewnętrznym do instalacji i obsługi systemu ContiPressureCheck. Ile pojazdów, tj. ciągników i naczep zostało już wyposażonych w ten system?

RN: Obecnie w system wyposażonych jest 13 ciągników z naczepami.

DN: Jakiego rodzaju spostrzeżenia ma Pan na temat tego systemu? Czy zauważalne są już korzyści z jego użytkowania?

RN: System ContiPressureCheck zapewnia pełną i stałą kontrolę nad ciśnieniem i temperaturą opon. Pozwala on na podjęcie działań przez kierowcę bezpośrednio po zasygnalizowaniu uszkodzenia opony. Dzięki temu można było uniknąć jej uszkodzenia. Ponadto system monitoruje temperaturę, dzięki czemu jest zapewniona kontrola nie tylko opony, ale całego zespołu koła, tj. hamulców, łożysk piast kół.

DN: Jaka jest opinia Pana kierowców na temat użytkowanego systemu CPC?

RN: Powiem śmiało – bardzo dobra. Jest wiele postulatów od naszych kierowców, aby zainstalować w ich samochodach systemy monitorowania ciśnienia i temperatury opon ContiPressureCheck.

DN: Czy były przypadki, kiedy nasz system pozwolił uniknąć zniszczenia opon?

RN: Mieliśmy dokładnie trzy przypadki, kiedy kierowca w czasie podróży został ostrzeżony o ubytku powietrza, w oponach i to w trudnodostępnych miejscach tj. na wewnętrznym kole bliźniaczym i na ostatniej osi naczepy. Szybka interwencja kierowcy pozwoliła uniknąć późniejszych problemów z oponami.

DN: Czy będziecie jeszcze instalowali systemy ContiPressureCheck? Jeśli tak, to do jakich pojazdów lub maszyn kołowych?

RN: Planujemy montaż głównie w ciężkich pojazdach

budowlanych – dużych hakowcach i pojazdach daleko dystansowych z naczepami i przyczepami oraz w ładowarkach kołowych.

DN: Czy poleciłby Pan innym przewoźnikom system monitorowania ciśnienia i temperatury ContiPressureCheck?

RN: Jak najbardziej, polecam wszystkim przewoźnikom, którzy mają problemy z uszkodzonymi i z przegrzаныmi oponami, ale nie tylko.

DN: Na koniec chcemy jeszcze zapytać, czy w Waszych pojazdach są używane opony bieżnikowane? Pytamy, ponieważ częstą przyczyną uszkodzeń opon bieżnikowanych jest właśnie wysoka temperatura, powodująca rozwarstwianie warstwy opasania bieżnika.

RN: Tak, używamy opon bieżnikowanych na gorąco. System ContiPressureCheck nie tylko chroni opony przed ich zniszczeniem, ale ma duży wpływ na zwiększanie liczby karkasów do bieżnikowania. Mając stały podgląd na ciśnienie i temperaturę unikamy przegrzewania się opon i trwałych uszkodzeń eliminujących karkas do bieżnikowania.

DN: Dziękujemy bardzo za rozmowę i życzymy wszystkiego dobrego.

System ContiPressureCheck nie tylko chroni nasze opony przed ich zniszczeniem, ale ma duży wpływ na zwiększanie liczby karkasów do bieżnikowania. Mając stały podgląd na ciśnienie i temperaturę unikamy przegrzewania się opon i trwałych uszkodzeń, eliminujących karkas do bieżnikowania.

Jest wiele postulatów od naszych kierowców, aby zainstalować w ich samochodach systemy monitorowania ciśnienia i temperatury opon ContiPressureCheck.

ŁĄCZNOŚĆ W KAŻDYCH WARUNKACH

MOBILNY ROUTER CRADLEPOINT COR IBR1100
 – SZKOLENIE TECHNICZNO-HANDLOWE

30 MARCA

Zarządzany on-line, profesjonalny, mobilny router LTE

W marcu podpisaliśmy umowę o współpracy z przedstawicielem w Polsce amerykańskiej firmy Cradlepoint – lidera we wdrażaniu, zabezpieczaniu i zarządzaniu siecią informatyczną.

Na naszym rynku na początku będziemy oferować i wdrażać nowy produkt, jakim jest mobilny router Cradlepoint COR IBR1100.

W ślad za podpisaną umową w siedzibie naszej firmy w Mykowie odbyło się szkolenie techniczno-handlowe, poświęcone nowemu rozwiązaniu, dedykowane dla pracowników Działu Technicznego i Handlowego.



Celem dokładnego przybliżenia produktu w naszej siedzibie odbyło się szkolenie techniczno-handlowe, prowadzone przez pana Grahama Lee – Sales Engineera z EMEA/Cradlepoint z UK.



Seria Cradlepoint COR IBR1100 to kompaktowe rozwiązanie sieciowe 3G/4G/LTE zaprojektowane w celu zapewnienia łączności w trudnych warunkach. Idealnie sprawdza się dla sieci wewnątrz – pojazdowych, takich jak wozy policyjne, ambulanse i transport publiczny. Zdalne zarządzanie w chmurze umożliwia wprowadzanie zmian konfiguracyjnych w czasie rzeczywistym.

Urządzenie posiada wszystkie niezbędne certyfikaty i jest odporne na ekstremalne temperatury, wilgoć, wstrząsy, wibracje, kurz, zalanie wodą, odwrotną polaryzację i zmiany napięcia.

Korzyści:

Zwiększenie dostępności sieci

- + Mobilny router 4G LTE obsługuje 2 karty SIM,
- + Praca na dwa modemy zapewnia łączność w czasie awarii lub przeciążenia sieci,
- + Obsługa Ethernet (T1, DSL, Cable, MetroE), WiFi as WAN, i Metro WiFi,
- + Tworzenie powiadomień w czasie rzeczywistym w celu monitorowania pracy urządzenia,

Zwiększenie korzyści z połączenia

- + Poprawienie jakości usług przewozowych poprzez zapewnienie pasażerom połączenia internetowego na wysokim poziomie,
- + Bezpieczny tryb „WiFi gość” dla pasażerów,
- + Umożliwia połączenie zewnętrznych systemów, takich jak cyfrowe wyświetlacze, tablety kierowców, systemy płatnicze, systemy EMS,

Szybkie i proste wdrożenie

- + Szybkie wdrożenie dzięki zdalnemu systemowi konfiguracji,
- + Uproszczona instalacja z wbudowaną ochroną napięcia i wykrywaniem zapłonu,
- + Elastyczny GPS pozwala na łatwą integrację z automatycznym systemem lokalizacji pojazdu,

Bezpieczeństwo i ochrona

- + Zaawansowany system bezpieczeństwa, VPN oraz firewall do ochrony poufnych danych,
- + Technologia oparta na rozwiązaniach sieciowych PCI,
- + Zarządzane bezpieczeństwem w chmurze i filtrowanie treści.

Dariusz Denkwicz, Business Development Manager CEE+DACH Cradlepoint

/// Cradlepoint IBR1100LP3-EU, router LTE o wzmocnionej konstrukcji, przeznaczony do pojazdów, wybierany jest przez użytkowników z powodu unikalnej funkcji, jaką jest zdalne zarządzanie.

Dzięki temu zarządca floty pojazdów może na odległość kontrolować działanie routera, konfigurować go, wgrywać nowy firmware. Dodatkowe funkcjonalności to programowalne porty wejścia/wyjścia, obsługa wielu kart SIM czy trzyletnia gwarancja.

Cieszymy się, że Drabpol podjął decyzję o wprowadzeniu w 2015 roku produktów Cradlepoint do swojej oferty i profesjonalnie wspiera producentów pojazdów montujących te routery jako pierwsze wyposażenie. **///**



PIERWSZY KLIMATYZOWANY OSINOBUS

ZABUDOWA KLIMATYZATORA KONVEKTA KL302 S NA OSINOBUSIE

Służący do przewozu pracowników w Kopalni Wapienia Czatkowice reaktywowany „Osinobus”, jako pierwszy tego typu pojazd wyposażony został w klimatyzację KONVEKTA dla przestrzeni pasażerów.

W czasach głębokiego PRL-u z uwagi na braki taborowe, z jakimi borykała się kopalnia rudy żelaza w Osinach, zbudowany został tzw. pojazd autobusopodobny, stanowiący połączenie ciężarówki z autobusem. Rdzeniem tego pojazdu była ciężarówka STAR 28/29, jednak zamiast skrzyni ładunkowej posiadała licząc kilkanaście miejsc kabinę pasażerską. Wkrótce o nowym pojeździe zrobiło się głośno w całym kraju. Odpowiadając na zapotrzebowanie ówczesnego rynku, na którym brako-

wało podobnych pojazdów, konstrukcje autobusopodobne zaczęto masowo produkować w nowopowstałym zakładzie PPHU Osiny, stąd przylgnęła do nich nazwa „Osinobusy”. Z upływem lat „Osinobus” stał się synonimem podobnych rozwiązań również innych producentów. Obecnie tego typu pojazdy są nadal popularne w Rosji czy Ameryce Północnej – jako „schoolbusy”.

Przez wiele lat w „Osinobusach” nie przywiązywano wagi do komfortu jazdy pracowników, ale i tu nadchodzą zmiany.

ności 12 000 Wat zamontowano z myślą o komforcie jazdy pasażerów. KL302 S optycznie zwraca uwagę swoim klasycznym wyglądem oraz niską zabudową. Klimatyzacja została wyposażona seryjnie w dmuchawy skraplacza oraz parownika, które ułatwiają serwisowanie. KL302S spełnia wszystkie wymagania stawiane w dzisiejszych czasach nowoczesnym klimatyzacjom.

„Osinobus” ten, tak jak przez lata nadal służy do przewozu pracowników. Obecnie jest użytkowany w Kopalni Wapienia Czatkowice, należącej do Grupy Tauron. Pracownicy kopalni dowożeni są w miejsca, gdzie normalny autobus nie byłby w stanie dojechać, natomiast „Osinobus” z napędem na cztery koła nie ma z tym żadnego problemu. Wyposażenie go w klimatyzację Konvekta uczyniło tę podróż znacznie przyjemniejszą. O tym w czasach PRL-u pracownicy mogli tylko pomarzyć.

Pod koniec grudnia ubiegłego roku serwis naszej firmy zabudował na reaktywowanym „Osinobusie” klimatyzator Konvekta KL302S.

To kompaktowe urządzenie o wydaj-



Sprawną pracę klimatyzatora Konvekta KL302 S w osinobusie doceniają z pewnością pracownicy Kopalni Wapienia Czatkowice.



PEŁNA KONTROLA NAD FLOTĄ

NOWOŚĆ NA RYNKU TELEMATYKI- SYSTEM MIX VISION

W tym roku nasz partner Mix Telematics wypuścił na rynek nowy produkt pod nazwą MiX Vision. Nowy system jest rozszerzeniem dotychczasowych rozwiązań telematycznych Mix Telematics. Korzystając z materiałów wideo z kamer w pojeździe, Mix Vision zapewnia strumieniowe przesyłanie wideo wraz z dźwiękiem, pozwalając na odtworzenie ich w chwili zajścia zdarzenia.



MiX Vision posiada kamerę na podczerwień skierowaną na kierowcę, mikrofon i modem 3G.

MiX Vision firmy MiX Telematics nagrywa i dostarcza materiał wideo ze zdarzeń do internetowego portalu informacyjno-śledzącego Mix Telematics. Materiał jest nagrywany przy użyciu odpornego na manipulacje pokładowego rejestratora wideo, wyposażonego w dwie kamery. Pracuje on w połączeniu z pokładowym komputerem FM Communicator firmy Mix Telematics.

W razie zdarzenia, system inicjuje automatyczne przesyłanie dwóch filmów – jeden pokazuje kierowcę, a drugi drogę. Kierownik floty może zobaczyć on-line te filmy oraz informacje na temat przejazdu i zdarzenia na mapie lub osi czasu. Jest również opcja żądania wideoklipów w wysokiej rozdzielczości nagranych w ciągu ostatnich 72 godzin, w których pojazd był w drodze. Zdarzenia są konfigurowalne, wybierać można spośród wielu możliwości i mogą one obejmować wszystko, począwszy od gwałtownych zdarzeń, jak hamowanie, poprzez wypadki, a skończywszy na otwartych drzwiach.

Urządzenie MiX Vision posiada kamerę na podczerwień skierowaną na kierowcę, mikrofon i modem 3G. Oznacza to, że możliwe jest nagrywanie przy słabym oświetleniu oraz rejestracja towarzyszą-

cego obrazowi dźwięku. Podczas odtwarzania, na filmie wyświetla się również data, czas, prędkość pojazdu i obroty. Ze względu na to, że MiX Vision poprawia funkcjonalność już oferowanego MiX Fleet Managera, urządzenie to jest doskonałym narzędziem dla osób zarzą-

dających ryzykiem, zespołów dystrybucyjnych, organizacji szkolących kierowców, do analizy zdarzeń, jak również do celów związanych ze zdrowiem i bezpieczeństwem. Daje przejrzystość wizualną, gdy liczy się ona najbardziej.

KORZYŚCI Z ZASTOSOWANIA SYSTEMU:

Poprawa bezpieczeństwa kierowcy

- Szkolenie kierowców z wykorzystaniem przykładowych filmów,
- Ostrzeżenia dźwiękowe przy krytycznych zdarzeniach,
- Monitorowanie kierowcy, drugiego kierowcy i pasażerów,

Zwiększona rentowność

- Ograniczenie ilości wypadków i wykroczeń drogowych,
- Obrona przed fałszywymi roszczeniami z tytułu wypadku,
- Zapewnienie odpowiedzialnego i wydajnego użytkowania pojazdów,

Kontrola nad flotą

- Zrozumienie gospodarowania pojazdami,
- Poprawa umiejętności i wydajności kierowców,
- Zarządzanie wykroczeniami.

MiX Vision nagrywa i dostarcza materiał wideo ze zdarzeń do internetowego portalu informacyjno-śledzącego Mix Telematics. W razie zdarzenia, system inicjuje automatyczne przesyłanie dwóch filmów – jeden pokazuje kierowcę, a drugi drogę. Kierownik floty może zobaczyć on-line te filmy oraz informacje na temat przejazdu i zdarzenia na mapie lub osi czasu.

KLUCZOWE CECHY MIX VISION

Urządzenie odporne na manipulacje, z podwójną kamerą

Montowane w pojeździe urządzenie zawiera dwie kamery: jedną skierowaną na drogę i drugą kamerę na podczerwień skierowaną na kierowcę. Pozwala to na jednoczesne nagrywanie materiału wideo w postaci widoku na drogę i widoku na kierowcę powiązanego ze zdarzeniem, bez ryzyka manipulacji.

Nagrywanie wideo materiałów inicjowanych zdarzeniem

Klienci mogą wybrać spośród wielu zdarzeń te, które będą inicjować nagrywanie. W momencie wystąpienia takiego zdarzenia, przesłany zostanie film o niskiej rozdzielczości obejmujący czas 8 sekund przed i 7 sekund po wystąpieniu zdarzenia.

Filmy o wysokiej rozdzielczości na żądanie

W celu ograniczenia czasu pobierania i zaoszczędzenia kosztów operacyjnych, początkowo przesyłane są filmy o niskiej rozdzielczości. Jednak, jeśli zajdzie taka potrzeba, każdy film w wersji o wysokiej rozdzielczości jest przechowywany i łatwo dostępny do pobrania.

72 godziny odtwarzania wideo

Jeśli potrzebny jest wspomagający materiał filmowy, klienci mogą zażądać wideoklipów o wysokiej rozdzielczości z ostatnich 72 godzin, w których pojazd był w drodze. Klipy mają 2½ minuty długości.

Nakładka audio i tekst na wideo

Urządzenie przychodzi z towarzyszącym mikrofonem, dzięki czemu wszystkie ujęcia mogą być udźwiękowione. Ponadto, filmy pokazują datę, czas, prędkość i obroty na minutę.

Pełna integracja z MiX Fleet Manager

MiX Vision znacząco wzbogaca zalety MiX Fleet Managera, umożliwiając uzupełnienie informacji flotowych o filmy i dźwięk.

PO PIERWSZE EFEKTYWNOŚĆ EKONOMICZNA

ROZMOWA Z PANEM OLAFEM AUBELEM – KEY ACCOUNT MANAGEREM W FIRMIE KONVEKTA

W ostatnim Drabpol Newsie tematem przewodnim była nowa seria klimatyzatorów Konvekta – UltraLight 2. Jest to seria długo oczekiwana i ciesząca się sporym zainteresowaniem wśród europejskich przewoźników. Mamy nadzieję, że również polscy przewoźnicy docenią jej możliwości. Zainteresowanie UltraLight 2 jest coraz większe, dlatego też postanowiliśmy jeszcze bardziej przybliżyć Państwu możliwości klimatyzatorów z nowej serii.

Przedstawia je bardzo dokładnie Pan Olaf Aubel – Key Account Manager w firmie Konvekta w rozmowie z niemieckim magazynem Nahverkehrspraxis.

Szanowny Panie, koszty cyklu życia produktu są, obok podstawowych kosztów inwestycyjnych, kolejnym ważnym kryterium podczas procesu zakupu wyrobu. Podczas opracowywania serii UltraLight 2, Konvekta skupiła się głównie, zgodnie z jej własnym oświadczeniem, na działaniu i efektywności ekonomicznej. Co to znaczy w szczegółach?

O.A.: Seria klimatyzatorów dachowych UltraLight 2 jest na etapie poszukiwania nieustannego udoskonalania, jest naszym technologicznym doświadczeniem dla przyszłości. Zasada redukcji dominuje



Pan Olaf Aubel - Key Account Manager w firmie Konvekta dokładnie przedstawił, co naprawdę wyróżnia serię UL 2.



Serię UL 2 wyróżnia szybka wymiana dmuchaw parownika.

zdecydowanie bardziej w nowej serii UltraLight 2. generacji w porównaniu z poprzednią wersją UltraLight 1. generacji. Nie ma dodatkowych przestrzeni (objętości), wszystkie komponenty techniczne zostały złożone w bardziej kompaktowe urządzenie.

Podobnie jak w poprzedniej wersji, tutaj także znalazły zastosowanie ekstremalnie lekkie i stabilne materiały o wysokich osiągnięciach. Specjalny materiał zapewnia konstrukcji nieprzepuszczalność ciepła poprzez jego wysoki efekt izolacji i znacząco obniża zużycie energii. Materiał ten zapobiega także wnikaniu kurzu i zanieczyszczeń do układu klimatyzacji. Części podlegające obsłudze technicznej są bardzo łatwo dostępne dzięki nowej idei rozmieszczenia komponentów i wyeliminowaniu z montażu większości połączeń śrubowych. Wszystkie komponenty mogą być łatwo i szybko wymienione.

Jednak nie tylko wewnętrzne parametry zostały zoptymalizowane. Dynamiczny wygląd z ostrymi krawędziami i „czystą” powierzchnią urządzenia symbolizuje nie tylko projekt samochodów wybiegający w przyszłość – lecz przede wszystkim swoją funkcjonalność i dobrą aerodynamikę. Tak więc osłony mogą być łatwo otwarte dzięki elementom szybkozłącznym i mają nową, oszczędzającą czas, funkcję szybkiego blokowania.

Czy jest Pan w stanie podać oszczędności w zużyciu energii i wymagań odnośnie czynnika chłodniczego w porównaniu do poprzedniej wersji i klimatyzatorów konwencjonalnych?

O.A.: Dzięki nowemu ustawieniu systemu kompaktowego i nowej idei rozmieszczenia komponentów, wymagana ilość czynnika chłodniczego jest zmniejszona o 10% – a to z kolei znów redukuje koszty cyklu życia i oszczędza pieniądze operatora autobusu. Mimo niskiego napełnienia czynnikiem, system pozostaje niezawodny, chociaż na-

turalny ubytek czynnika wynosi 5 do 10% rocznie.

Ważny udział w zmniejszaniu zużycia energii ma redukcja masy o ok. 30%. Oznacza to 65 – 75 kg w porównaniu do konwencjonalnych systemów klimatyzacji mających takie same parametry. Nowo opracowana seria UltraLight 2 ma swój najlżejszy wariant, który waży tylko 103 kg. Poprzez zmniejszenie masy osiągana jest znacząca redukcja zużycia paliwa.



Wymiana filtrów powietrza jest bardzo prosta, co daje nam duże oszczędności czasowe.

Czy może Pan podać wartość czasu zaoszczędzonego na skutek uproszczonego procesu wymiany komponentów podczas obsługi technicznej?

O.A.: Części składowe są łatwo – i szybko dostępne w nowej „2. generacji”. Wymiana komponentów jest teraz bardzo łatwa – zgodnie z zasadą „przeciągnij i upuść”, części mogą być zdjęte i zamontowane powtórnie. To oszczędza 25% czasu operatora autobusu przeznaczonego na bieżącą obsługę techniczną.

Drgania powodowane przez złą nawierzchnię dróg często prowadzą do uszkodzenia układów klimatyzacji montowanych na dachu pojazdu. Jak wytrzymały jest nowy klimatyzator?

O.A.: Wszystkie komponenty zamontowane są w swoich własnych obudowach. Dzięki temu cały system jest niewrażliwy na drgania spowodowane przez nawierzchnię drogi. Uszkodzenia powodowane przez złe nawierzchnie lub wymagające warunki dotyczące nawierzchni stały się w ten sposób przeszłością.

Jakie widzi Pan szanse dla zastosowania klimatyzatorów poprzez wykorzystanie nowego materiału konstrukcyjnego – poprzedni model miał zastosowanie głównie w strefach klimatu umiarkowanego?

O.A.: Aż do teraz, seria UltraLight była w szczególności stosowana w autobusach miejskich i międzymiastowych oraz w autokarach operujących w strefach klimatu umiarkowanego. Nowy UL 900 jako model o najlepszych osiągnięciach uzupełnia portfolio klimatyzatorów, ponieważ pokrywa on największy zakres stref klimatycznych. Tak więc mamy teraz dostępny odpowiedni system klimatyzacji dla każdego scenariusza klimatu/wymagań. Ich zakres parametrów jest szeroki - od 24 kW do 45 kW mocy chłodniczej i od 30 kW do 48 kW mocy grzewczej. Teraz nawet regiony z dużymi wyzwaniami klimatycznymi – jak obszary pustynne z temperaturami od 60 °C po południu do -10°C w nocy i bardzo zapyłonym powietrzem – nie stanowią problemu dla naszych systemów klimatyzacyjnych.

Ochrona klimatu i zabezpieczenie przed hałasem są dwoma aspektami, do których przykładają się coraz większe znaczenie – także w UE. Jaki wpływ miały one na budowę urządzeń UltraLight 2?

O.A.: Hałas i wysokie stężenie cząstek negatywnie wpływają na niemal wszystkie obszary naszego życia. Na naukę, pracę i zachowania psychospołeczne. Ta wiedza i wynikające z niej regulacje oznaczają duże wyzwanie dla wszystkich zakładów transportu publicznego i, w konsekwencji, również dla ich dostawców. W serii UL 2 osiągnęliśmy zmniejszenie hałasu o ok. 5 dBA poprzez wykorzystanie specjalnego materiału



Ważny udział w zmniejszaniu zużycia energii ma redukcja masy o ok. 30%, co przekłada się na znaczącą redukcję zużycia paliwa.

konstrukcyjnego i technologii wysokiej jakości wentylatora. Specjalny materiał konstrukcyjny zapewnia wysoką nieprzepuszczalność na skutek swego wysokiego efektu izolacyjnego, a także zmniejsza zużycie energii i, w konsekwencji, znacząco redukuje emisję CO₂. Ponadto UltraLight 2 jest oczywiście także dostępny z przyjaznym dla środowiska czynnikiem chłodniczym CO₂.

Na targach „Busworld” w Kortrijk w październiku 2015 r., 2. generacja pomp grzewczych CO₂ Konvekty została nagrodzona nagrodą ECW Innovation Label. Czy w niedalekiej przyszłości są planowane jakieś dalsze opracowania?

O.A.: Konvekta zgromadziła niemal 60 lat innowacyjnych rozwiązań i opracowań w obszarze klimatyzacji pojazdów. Proszę być pewnym, że na następne kilka lat, a także w bardziej odległej przyszłości, mamy wiele pomysłów i projektów. Podstawowym celem naszej pracy jest przyjazność dla środowiska. W jaki sposób systemy klimatyzacji mogą być jednocześnie sprawniejsze i bardziej ekonomiczne? Jakie materiały są łatwo recyklingowane i przyjazne dla środowiska?

Jedną z odpowiedzi na powyższe pytania jest taka, że już znaleźliśmy czynnik chłodniczy CO₂. Jesteśmy przekonani do tej technologii i dalej będziemy inwestować dużo siły i energii w celu zwiększenia naszego portfolio produktów.

CO₂ = R744 jest naturalnym składnikiem powietrza i jest jedynym czynnikiem odpowiedzialnym za globalne ocieplenie. System pracujący z czynnikiem R744 ma wyższy stopień sprawności niż system z czynnikiem R134a. Dla tej samej objętości chłodzenia, potrzeba 25% mniej paliwa. Tak więc zmniejszona jest nie tylko emisja spalin, lecz także koszty operacyjne. CO₂ jest trwałym czynnikiem, który jest dostępny w niskich cenach w długim okresie czasu i jest przy tym dozwolony.

Dziękuję za rozmowę.



Z MYŚLĄ O PILOTACH

DOROCZNE SPOTKANIE SZEFOW SZKOLENIA ATO W SPALE

10 MARCA

Na specjalne zaproszenie Aeroklubu Polskiego uczestniczyliśmy w charakterze prelegenta w corocznym szkoleniu metodyczno- zawodowym Szefów Szkolenia ATO. Dziękujemy Aeroklubowi Polskiemu za to wyróżnienie. Czujemy się zaszczytzeni, że mogliśmy znaleźć się w gronie zaproszonych ekspertów i podzielić się swoją wiedzą i doświadczeniem w zakresie awioniki dla pilotów.

Na blisko 3 dni do Centralnego Ośrodka Sportu w Spale zjechało ok. 60. przedstawicieli środowiska lotniczego – kierownicy szkolenia, dyrektorzy Aeroklubów Regionalnych oraz reprezentanci innych organizacji ATO (Approved Training Organization). Celem corocznego spotkania było szkolenie metodyczno-zawodowe Szefów Szkolenia ATO.

Tegoroczne szkolenie poprowadził Pan Ryszard Michalski – Szef Szkolenia Aeroklubu Polskiego. W ciągu tych trzech dni omówione zostały zagadnienia bezpieczeństwa lotów i skoków, szkolenia i licencjonowania personelu lotniczego, metodyki dokumentacji i programów szkolenia. Swoje prelekcje wygłosili pracownicy ULC, PAŻP, PKBWL.

W związku z europejskim wymogiem

Klientom naszym oferujemy zarówno proste rozwiązania spełniające wymagania separacji międzykanałowej 8,33kHz, jak i zintegrowane zestawy typu NAV/COM/GPS.

Zgodnie z art. 4 pkt. 5 Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) nr 1079/2012 z dnia 16 listopada 2012 r. ustanawiającego wymogi dotyczące separacji międzykanałowej w łączności głosowej w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz. U. UE 2012.320.14) do dnia 31 grudnia 2017 r. wszystkie pokładowe radiostacje VHF muszą posiadać możliwość pracy z separacją międzykanałową 8,33 kHz.

wprowadzenia nowej separacji międzykanałowej dla urządzeń radiokomunikacji lotniczej do aktywnego udziału w spotkaniu zaproszona została nasza firma – jako reprezentant większości producentów awioniki m.in. dla lotnictwa ogólnego.

Wykład na temat formalnych i technicznych aspektów związanych z wprowadzeniem nowej separacji międzykanałowej 8,33kHz poprowadził Krzysztof Sułkowski – Product Manager w Dziale Awioniki.

Na spotkaniu zaprezentowaliśmy konkretne rozwiązania dotyczące możliwości produktowych, instalacyjnych

i certyfikacyjnych, które spełniają europejskie wymogi.

Klientom naszym oferujemy zarówno proste rozwiązania spełniające wymagania separacji 8,33kHz, jak i zintegrowane zestawy typu NAV/COM/GPS.

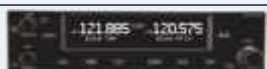
Do wyboru mamy urządzenia marek Garmin, Bendix King, TRIG oraz Becker Avionics.

Uczestnikom spotkania uświadomiliśmy, by piloci nie czekali do ostatniej chwili, tylko już teraz pomyśleli o wymianie radiostacji lub wykorzystali ten moment na upgrade awioniki swojego statku powietrznego.



Uczestnikom spotkania przedstawiliśmy formalne i techniczne aspekty związane z wprowadzeniem nowej separacji międzykanałowej 8,33kHz.

Nasze rozwiązania spełniające wymagania separacji 8.33 kHz oraz zintegrowane zestawy typu NAV/ COM/ GPS

Typ	COM	NAV	GPS	COM - moc wyjściowa	Zasilanie
GARMIN					
 GTN 635	X		X	10W (16W opt.)	11 - 33V
 GTN 650	X	X	X	10W (16W opt.)	11 - 33V
 GTN 750	X	X	X	10W (16W opt.)	11 - 33V
 GTR 225A	X			10W	11 - 33V
 GTR 225B	X			16W	11 - 33V
 GNC 255A	X	X		10W	11 - 33V
 GNC 255B	X	X		16W	11 - 33V
BendixKing by Honeywell					
 KX 165A	X	X		10W	28V
TRIG					
 TY 91	X			6W	11 - 33V
 TY 92	X			16W	22- 33V
BECKER AVIONICS					
 AR 6201 (-022)	X			6W	9 - 32,2V

NOWE UNIKALNE MOŻLIWOŚCI

Nowości w zakresie awioniki marki GARMIN!

Z początkiem roku nasza oferta w zakresie awioniki powiększona została o nowe produkty marki Garmin. Są to transpondery GTX 335 i GTX 345, przenośna nawigacja AERA 660, elektroniczny wskaźnik parametrów lotu oraz panele audio GMA 245 i GMA 245R. Nowe urządzenia wzbogacone zostały o wiele, cennych, wręcz unikalnych na rynku możliwości, tak, by jeszcze bardziej zapewnić pilotom bezpieczne latanie.

TRANSPONDERY GTX 335 i GTX 345-

nowa Generacja ADS-B all-in-one

GTX 335/345 zapewniają prostą drogę do upgrade'u dla tysięcy samolotów na całym świecie



Transpondery ADS-B all-in-one: GTX 335 i GTX 345 wzbogacone zostały o funkcje Extended Squitter (ES) ADS-B „Out” z opcją wbudowanego źródła pozycyjnego WAAS oraz dual-link ADS-B „In”. Transpondery te współpracują z większością urządzeń dostępnych w branży. Dane mogą być

wysświetlane na różnorodnych zarówno współczesnych, jak i starszych wyświetlaczach Garmin, w tym w zintegrowanym systemie instrumentów pokładowych G1000®. Niezależnie od istniejącej konfiguracji awioniki, GTX 345 zapewnia więcej możliwości dla pilotów, wyświetlając ruch ADS-B, bezpłatne dane pogodowe, dane pozycji GPS i informacje o położeniu w popularnych

aplikacjach Garmin Pilot™ i ForeFlight przez Bluetooth® i technologię bezprzewodową Connect™.

GTX 335/345 są w standardowej wielkości i obudowie, dzięki czemu łatwo można wymienić najpopularniejsze transpondery w branży, takie jak Garmin GTX 327 i wiele innych. Dostępne są również opcje zdalnego podłączenia dla kompatybilności z GTN™ 650/750 i samolotów wyposażonych w system G1000.

Transponder GTX 345 daje pilotom więcej możliwości – dane ruchu z ADS-B, zawierające ekskluzywne funkcje, takie jak TargetTrend™ i TerminalTraffic™, bezpłatne dane pogodowe FIS-B, dane pozycji GPS i informacje o położeniu w popularnych aplikacjach Garmin Pilot™ i ForeFlight przez Bluetooth® i technologię bezprzewodową Connect™.



Nowe transpondery współpracują z większością urządzeń dostępnych w branży.

Rozwiązania WAAS i ADS-B All-in-one

GTX™ 335 i GTX 345 cechuje popularna, o wysokości 1,65 cala (4,2 cm) panelowa obudowa i jasny, czytelny wyświetlacz cyfrowy, w tym odczyt wysokości ciśnieniowej oraz timerów lotu wraz z przyciskami numerycznymi dedykowanymi dla ręcznego wprowadzania kodu squawk. Opcja dla zintegrowanego źródła pozycji

GPS/WAAS zapewnia właścicielom i operatorom statków powietrznych rozwiązanie all-in-one, które spełnia światowe wymagania ADS-B „Out”. GTX 345 posiada odbiornik duallink ADS-B, który daje pilotom kompletny obraz ruchu dostarczonego przez ADS-B. W połączeniu z kompatybilnymi wyświetlaczami, GTX 345 dodaje za darmo

dane pogodowe Flight Information Service-Broadcast (FIS-B)¹ i dane ruchu z ADS-B, zawierające ekskluzywne funkcje, takie jak TargetTrend™ i TerminalTraffic™. Dostępne są również opcje zdalnego montażu do kontroli i wyświetlania dla samolotów wyposażonych w G1000 i GTN 650/750. W połączeniu z aktywnym systemem

ruchu, GTX 345 łączy cele ruchu ADS-B i aktywne cele ruchu, aby wyświetlić pełną wiadomość w powietrzu. Oprócz wyświetlacza, GTX 345 może być zintegrowany z panelem audio statku powietrznego zapewniając alarmy

dźwiękowe, takie jak „Traffic: godzina 10, ta sama wysokość, 2 mile”, pozwalając pilotom na skupienie wzroku na zewnątrz kabiny w poszukiwaniu ruchu. Ponadto, opcjonalnie dostępny jest koder wysokości, montowany do

tylnej płyty transpondera – ułatwia to sam montaż i obsługę, co wyklucza potrzebę sprawdzenia szczelności w przypadku wymontowania transpondera w celu przeprowadzenia testów lub przeglądu.

ADS-B „In/Out” na zintegrowanym wyświetlaczu G 1000



Na wyświetlaczu piloci mogą zobaczyć m.in. darmową subskrypcję danych pogodowych oraz obiekty ruchu ADS-B.

Samolot wyposażony w G1000, z lub bez WAAS, ma teraz prostą drogę do ADS-B. Zdalnie, wersja transponderów GTX 335 i GTX 345, montowanych w miejsce poprzedniego urządzenia, współpracuje z istniejącym źródłem pozycji WAAS samolotu lub opcjonalnym, wbudowanym źródłem pozycji

WAAS, spełniającym światowe wymagania ADS-B „Out”. Wyświetlacz G1000 współpracuje z transponderem zapewniając wprowadzanie kodu Squaw i sterowanie w ten sam sposób, jak w przypadku poprzedniego transpondera. Dualink GTX 345 zapewnia możliwość wyświetlania różnych korzyści z ADS-B

„In” (zależne od wersji oprogramowania G1000) na wyświetlaczu podstawowym (PFD) i wyświetlaczu wielofunkcyjnym (MFD). Piloci mogą zobaczyć darmową subskrypcję danych pogodowych¹, łącznie NEXRAD, METARs i TAF, na MFD oraz obiekty ruchu ADS-B dla samolotów wyposażonych w technologię Synthetic Vision (SVT™) na PFD. Załączona tabela, przedstawia szczegółową kompatybilność z G1000. Dzięki wbudowanej technologii Connexx dodatkowe korzyści ADS-B „In” mogą być bezprzewodowo przesyłane do przenośnych GPS Garmin, takich jak aera® 795/796 i najbardziej popularnych aplikacji, w tym Garmin Pilot i ForeFlight Mobile.

Dostępne funkcje i opcje GTX™ 335/345

	GTX 335	GTX 335R	GTX 345	GTX 345R
Cena	Bez GPS: \$2,995 Z GPS: \$3,795	Bez GPS: \$2,995 Z GPS: \$3,795	Bez GPS: \$4,995 Z GPS: \$5,795	Bez GPS: \$4,995 Z GPS: \$5,795
Panelowy	Tak	Nie	Tak	Nie
Zdalny	Nie	Tak	Nie	Tak
Transponder				
Mode	A/C/S/ES	A/C/S/ES	A/C/S/ES	A/C/S/ES
Kontrola przez GTN Series	Tak	Tak	Tak	Tak
Kontrola przez G1000 ¹³	N/D	Tak	N/D	Tak
Enkoder wysokości	Opcjonalnie	Opcjonalnie	Opcjonalnie	Opcjonalnie
ADS-B				
Zgodny z "Out" ² (dowolna wysokość)	Standard	Standard	Standard	Standard
Zgodny z "In" (Dual-link)	Nie	Nie	Standard	Standard
Wbudowany WAAS GPS	Opcjonalnie	Opcjonalnie	Opcjonalnie	Opcjonalnie
Wsparcie dla ruchu ADS-R/TIS-B	N/D	N/D	Tak	Tak
Wsparcie danych pogodowych FIS-B	N/D	N/D	Tak	Tak
Traffic & Weather Output for Panel Displays ³	N/D	N/D	Tak	Tak
Connexx®/Bluetooth® Connectivity				
Garmin Pilot	N/D	N/D	Tak	Tak
ForeFlight Mobile	N/D	N/D	Tak	Tak
aera® 795/796	N/D	N/D	Tak	Tak
AHRS Attitude Data (Niecertyfikowany)	Nie	Nie	Tak	Tak

¹ Wymaga zastosowania danej wersji oprogramowania
² Wymagane źródło pozycji WAAS
³ Kmpatybilne z wybranymi wyświetlaczami. Szczegóły na Garmin.com

Nowa przenośna nawigacja GPS GARMIN AERA 660

Bogactwo funkcji, wspaniały wyświetlacz i usprawnione uaktualnianie bazy danych



Dzięki nowej nawigacji klienci mogą łatwiej uzyskać dostęp do najbardziej aktualnych informacji.

Kolejną nowością w zakresie awioniki Garmin jest przenośna nawigacja AERA 660 – nowe, oszczędne, bogate w funkcje, specjalnie zaproje-

ktowane przenośne urządzenie z 5-calowym ekranem dotykowym. AERA 660 posiada interaktywne mapy oraz wbudowany GPS/GLONASS. Dla optymalnego dostosowania, mapy mogą być wyświetlane w trybie portretowym lub krajobrazowym.

AERA 660

zawiera wiele cech znanej już serii przenośnych urządzeń aera® i GPSMAP®, dodając przy tym nowe możliwości bezprzewodowe Connex® i inne rozwiązania. Urządzenie daje możli-

wość aktualizacji bazy danych przez Wi-Fi®, co pozwala klientom łatwiej uzyskać dostęp do najbardziej aktualnych informacji. Bluetooth® obsługuje wyświetlanie danych o ruchu ADS-B „In” i pogodzie z różnych źródeł, w tym GDL® 39/39 GDL 3D, Flight Stream i transpondera GTX 345 ADS-B.

Nawigacja AERA 660 posiada interaktywne mapy oraz wbudowany GPS/GLONASS. Daje pilotom więcej możliwości, m.in. łączność bezprzewodową Connex® czy bezprzewodowe aktualizacje bazy danych przez Wi-Fi®.

Dedykowany kompaktowy przenośny nawigator

Nawigacja Aera 660 wyposażona jest w 5-calowy, pojemnościowy ekran dotykowy, który jest zoptymalizowany do kokpitów oraz różnego rodzaju statków powietrznych. Elegancka i wytrzymała konstrukcja pozwala Aera 660 wytrzymać trudne warunki, spełniając rygorystyczne testy temperaturowe i standardy wibracji dla śmigłowców. Opcja Direct-To jest łatwo dostępna, więc można sprawnie posługiwać się funkcjami nawigacyjnymi albo znaleźć najbliższe lotniska w dowolnym

kierunku. Urządzenie posiada złącze mini-USB, gniazdo kart microSD™ i wymienny akumulator. W zależności od ustawień i konfiguracji z innymi urządzeniami piloci otrzymają na jednym ładowaniu do 4 godzin pracy na baterii. Intuicyjny interfejs użytkownika przypomina popularną serię dotykowych wyświetlaczy GTN™ 650/750, serię Aera 795/796 i aplikację Garmin Pilot™, więc piloci mogą łatwo przechodzić między Aera 660 i innymi produktami firmy Garmin w kokpicie.



Łatwo dostępna Opcja Direct-To umożliwia sprawnie posługiwanie się funkcjami nawigacyjnymi czy znalezienie najbliższego lotniska w dowolnym kierunku.

3D Vision

Dedykowana strona 3D Vision w Aera 660 wykorzystuje bazę danych terenu całego świata. Dzięki temu, nakładając pochodzące z GPS dane o prędkości lotu, wysokości i prędkości pionowej czy informacji z planu lotu można stworzyć bogatą prezentację 3D, wznoszącego się w pobliżu statku powietrznego terenu. 3D Vision wyświe-

tla również poprzeczne i pionowe (VNAV) odchylenia i obejmuje HSI 360 stopni, który wyświetla odchylenie kursu, ścieżki, kierunku i innych parametrów.

Wskaźniki kierunku mogą być ręcznie skonfigurowane do zidentyfikowania najbliższego lotniska wraz z informacjami o jego odległości. Po podłączeniu

do GTX 345, GDL 39 3D lub Flight Stream, prezentacja 3D Vision jest dodatkowo wzbogacona o wyświetlanie informacji o pochyleniu, przechyleniu i informacji slip-skid. Wybierana przez pilota prezentacja wyświetla opcjonalnie okrągłe przyrządy pokładowe lub nakłada na wersję 3D dane topograficzne krajobrazu.

Łączność bezprzewodowa Connex®

Opcje łączności bezprzewodowej stawiają Aera 660 o krok dalej przed innymi przenośnymi nawigacjami GPS na rynku. Do bogatego zestawu funkcji Aera 660 dodano

bezprzewodowe możliwości aktualizowania bazy danych. Po podłączeniu do Wi-Fi piloci mogą łatwo pobierać i aktualizować bazy lotnicze bez konieczności fizycznego podłączenia Aera do

komputera. Dodatkowo, Aera 660 obsługuje połączenia z kamerą Garmin VIRB® XE HD, więc piloci mają możliwość nagrań wideo i robienia zdjęć. W połączeniu z GTX 345, Flight Stream



Opatentowane funkcje, takie jak TargetTrend™ i TerminalTraffic™ pomagają pilotom w wizualizacji przyszłej pozycji pobliskich celów ruchu w stosunku do samolotu.

lub GDL 39/GDL 39 3D, dane o ruchu ADS-B są bezprzewodowo przeniesione i wyświetlone na Aera 660. Informacje z ADS-B mogą być wyświetlane na ruchomej mapie. Charty IFR/-VFR i dedykowane strony ruchu wykorzystują opatentowane funkcje, takie jak TargetTrend™ i TerminalTraffic™. Trajektorie ruchu i potencjalne konflikty są łatwiejsze do zidentyfikowania z TargetTrend™, który zawiera technologię względnego ruchu, aby

pomóc pilotom w wizualizacji przyszłej pozycji pobliskich celów ruchu w stosunku do samolotu. Świadomość pozycji jest dodatkowo wzmocniona podczas kołowania, startu i lądowania z TerminalTraffic, który wykrywa i wyświetla inne statki powietrzne lub pojazdy naziemne na drogach startowych i drogach kołowania na podstawie danych z ADS-B. Georeferencyjne diagramy lotnisk SafeTaxi® pomagają także w świadomości sytuacyjnej identyfikując pasy startowe, drogi kołowania, FBO'S, hangary względem położenia statku powietrznego na płycie lotniska.

G5 - ELEKTRONICZNY WSKAŹNIK PARAMETRÓW LOTU

Podstawowy lub zapasowy wskaźnik parametrów lotu z opcjonalnym autopilotem

Dla statków powietrznych typu experimental amateur-biult (EAB) i lekkich samolotów sportowych (LSA) Garmin opracował nowy elektroniczny wskaźnik parametrów lotu – G5. Kompaktowy i ekonomiczny G5 zapewnia wyjątkową wydajność i niezawodność, służąc zarówno jako zapasowy instrument do innych systemów EFIS G3X™ lub jako samodzielny podstawowy wyświetlacz lotu z opcjonalnym trybem autopilota. Oferując jasny, 3,5-calowy wyświetlacz ciekłokrystaliczny (LCD), czytelny w świetle słonecznym, z wbudowanym GPS, G5 wyświetla pozycję, opcję Ground track, wysokość, prędkość lotu, prędkość względem ziemi, prędkość pionową, slip/skid, odchylenie kursu (boczne) i odchylenie pionowe,

a także zawiera dedykowaną stronę wskazań HSI. Jeszcze więcej możliwości jest dostępnych po zintegrowaniu ze szklanymi wyświetlaczami G3X. Dodatkowo, G5 może służyć jako część bardzo wydajnego, autonomicznego autopilota, w połączeniu z kompatybilnymi sterownikami trybu autopilota i serw autopilota.



Na 3,5-calowym wyświetlaczu LCD wyświetlane są: pozycja, opcja Ground track, wysokość, prędkość lotu, prędkość względem ziemi, prędkość pionowa, slip/skid, odchylenie kursu (boczne) i odchylenie pionowe, a także dedykowana strona wskazań HSI.

Bezproblemowa integracja w kokpicie



G5 zawiera wejścia Pitot/Static, które można łatwo zintegrować z istniejącym układem ciśnienia statycznego samolotu.

Właścicielom statków powietrznych EAB/LSA, G5 oferuje obecnie możliwość dodania w swoich kabinach głównego lub zapasowego wskaźnika parametrów, który łączy podstawowe informacje o locie z łatwym do odczytania wyświetlaczem. G5 nadaje się do montażu w miejsce standardowego 3-1/8 cali (79,4 mm) wskaźnika parametrów lotu, toteż może być łatwo zintegrowany z kokpitem statku EAB/LSA. Opcjonalnie przy instalacji dodawana jest 4-godzinna bateria dająca pilotom dodatkową gwarancję działania

w przypadku awarii instalacji elektrycznej samolotu. Łatwy w instalacji przyrząd pokładowy G5 mierzy 3 cale w głąb w połączeniu z baterią podtrzymującą i 2,1 cala bez baterii. Instalacja jest jeszcze bardziej uproszczona, ponieważ G5 zawiera wejścia Pitot/Static, które można łatwo zintegrować z istniejącym układem ciśnienia statycznego samolotu. G5 zawiera wbudowaną antenę GPS (w razie potrzeby opcjonalnie dostępna jest dodatkowa, zewnętrzna antena GPS).

Prosty, samodzielny wskaźnik parametrów lotu z autopilotem

Jako kolejne rozszerzenie standardowego narzędzia wyświetlacza zapasowego, G5 może być połączony z kontrolerami GMC 307 lub GMC 305 i serwami GSA 28, służąc tu jako samodzielne rozwiązanie autopilota. W połączeniu z tymi systemami, obok wskazań podstawowych przyrządów pokładowych, wyświetlacze G5 obrazują tryb autopilota. Dodatkowo, w połączeniu z przenośnymi urządzeniami Garmin, takimi jak Aera® 660 lub Aera796/795, urządzenie przenośne może być łatwo podłączone za pośrednictwem seryjnego portu na G5, umożliwiając autopilotowi prowadzenie w

poziomym zgodnie z planem lotu i pionowo do profilu zniżania nawigacji pionowej VNAV. W parze z lub bez wyświetlacza G3X, G5 zachowuje zdolność do działania, jako zapasowy lub samodzielny autopilot, w tym zdolność do wykonywania podejść z GPS w połączeniu z kompatybilnym systemem nawigacyjnym IFR.

Dodatkowe tryby autopilota są wybierane z GMC 307 i GMC 305, w tym pozycja, pochylenie, przechylenie, trzymana wysokość, prędkość pionowa i utrzymywanie prędkości pionowej. Poza tym obsługiwany jest tryb Level Mode, który prowadzi samolot do lotu



G5 posiada zdolność do działania, jako zapasowy lub samodzielny autopilot

poziomego. G5 powinien trafić do sprzedaży w kwietniu tego roku, a opcjonalna bateria ma być dostępna od czerwca br.

NOWE PANELE AUDIO GMA 245 i GMA 245R

Bezprzewodowa łączność audio 3D, muzyka i telefon dzięki technologii Bluetooth®



Panele przeznaczone są do współpracy z wyświetlaczem systemu G3X Touch™.

Oferata awioniki Garmin dedykowana dla statków powietrznych typu experimental amateur-built, (EAB) i lekkich samolotów sportowych (LSA) wzbogaciła się o w pełni cyfrowe panele audio z technologią Bluetooth - GMA 245 i GMA 245R.

GMA 245 jest urządzeniem montowanym w panelu z bogatym zestawem wygodnych i prostych w obsłudze funkcji, natomiast GMA 245R jest zdalnie montowanym panelem audio; panele przeznaczone są do współpracy z wyświetlaczem systemu G3X Touch™.

Interfejs Bluetooth paneli audio oferuje doskonałą jakość dźwięku i imponującą listę dodatkowych funkcji, takich jak wiodąca w branży automatyczna blokada szumów, wzmocnienie basów w odtwarzacz muzyki, zaawansowane ustawienia korektora dźwięku, dźwięk 3D, bezprzewodowa integracja z działaniem aparatu VIRB® XE i wiele więcej. Podłączone do wyświetlacza G3X Touch panele pozwalają na wygodną komunikację bezprzewodową i oferują zaawansowane możliwości integracji.

Bezprzewodowa łączność z G3X Touch za pomocą technologii Bluetooth®



Przychodzące rozmowy telefoniczne są zgłaszane przez sygnały wizualne i dźwiękowe.

Komunikacja bezprzewodowa poszerza użyteczność G3X Touch, dając pilotom możliwość podłączenia

smartfona lub tabletu do GMA 245/245R, tak by łatwo nawiązywać i odbierać połączenia telefoniczne i stru-

mieniową rozrywkę audio przez Bluetooth. Przychodzące rozmowy telefoniczne są zgłaszane przez sygnały wizualne i dźwiękowe, więc piloci mogą łatwo wykonywać lub odbierać połączenia telefoniczne bez istotnego odwrócenia swojej uwagi od wyświetlaczy parametrów lotu. Zdalnie montowany GMA 245R łatwo integruje się z G3X Touch.

Innowacyjny zestaw funkcji audio

Efekty muzyczne dodane do bogatych charakterystyk dźwiękowych dostarczonych przez panele audio GMA 245 i GMA 245R pozwalają pilotom wybrać poziom wzmocnienia basów, jak również efekty korektora, w tym rock, klasyczny i pop. Zaawansowane blokady szumów automatycznie dostosowują się do poziomu głośności w kabinie i pozwalają na naturalną konwersację na

wszystkich poziomach hałasu otoczenia. Dodatkowo GMA 245 / 245R wyposażony jest w 6-miejscowy interkom stereo oraz 3 wejścia muzyczne stereo. Dzięki wbudowanemu cyfrowemu rejestratorowi można nagrać do 60 sekund wybranych korespondencji radiowych. Garmin był pierwszym, który wprowadził technologię 3D audio do lotnictwa ogólnego – GMA 245/245R również

obejmuje tę funkcję. Ze słuchawek stereofonicznych, przychodzące dane audio są przestrzennie wydzielone, aby odzwierciedlać, jak ludzie generują dźwięki i rozmowę poprzez różnicowanie źródeł audio i ich unikalne lokalizacje lub miejsca siedzące. Na przykład, dźwięk z COMM 1 będzie pochodzić z lewej strony, natomiast dźwięk z COMM 2 będzie brzmiał tak, jakby przychodził z prawej strony.

ROZWIĄZANIA DLA REZYDENTÓW MARIN

INDYWIDUALNE STANOWISKA REZYDENCCKIE W MARINACH

Dla wszystkich rezydentów portów i marin mamy w ofercie rozwiązanie- Harbour-In , przeznaczone do indywidualnego stosowania.



Wykonane ze stali nierdzewnej, zamykane na kluczyk skrzynki gwarantują, że tylko rezydent może z nich korzystać,

W trakcie spotkań i wyjazdów do różnych marin zarówno morskich, jak i śródlądowych zauważalne stało się, że jeden typ klientów rządzi się swoimi prawami. Klienci ci są przy tym niezmiernie ważni dla właścicieli i administratorów portów i przystani żeglarskich.

Są to rezydenci, a także ich jachty. Rezydenci, związani długoterminowymi opłatami stanowią tak naprawdę podstawę egzystencji i bezpieczeństwa finansowego przedsięwzięcia, jakim jest port. W zamian wymagają więc specjalnego traktowania.

Dla takich Klientów proponujemy rozwiązanie **Harbour-In**. Są to odpowiednio wyprofilowane skrzynki wykonane ze stali nierdzewnej w których można zainstalować gniazda do dystrybucji prądu, wody pitnej, a nawet dedykowane złącze do odbioru ścieków z jachtów. Każdy rezydent posiada swój klucz do otwarcia skrzynki. Dzięki temu ma gwarancję, że tylko on może z niej korzystać na swoim miejscu cumowniczym.

Wszelkie rozliczania i pomiar zużytego prądu i wody można dokonywać z oddległych szaf bezpiecznikowych.

Każdy rezydent posiada swój klucz do skrzynki, w której znajdować się mogą gniazda do dystrybucji prądu, wody pitnej, a nawet dedykowane złącze do odbioru ścieków z jachtów.

JAK FUNKCJONUJE NOWOCZESNA MARINA?

KOMPLEKSOWE ROZWIĄZANIA W POLSKICH MARINACH

Dużymi krokami zbliża się sezon żeglarski. Dla wszystkich żeglarzy, ale też i zarządzających marinami przygotowaliśmy krótki przewodnik po naszych urządzeniach, które mogą napotkać w portach i marinach.



Integracja i współdziałanie ze sobą wielu systemów składa się na kompleksowe zarządzanie mariną.

Funkcjonowanie mariny

W przypadku nowoczesnej mariny konieczne staje się współdziałanie wielu systemów, zapewniających kompleksową obsługę i zarządzanie portami i marinami.

Użytkownik mariny czy żeglarz przybywający do portu przez 24 godziny na dobę będzie miał dostęp do urządzeń do dystrybucji energii elektrycznej, wody pitnej, pompy do odbioru nieczystości płynnych z jachtów.

W podstawowej wersji zakładamy, że w marinie będzie bosman pobierający

opłatę za cumowanie.

Możliwa jest również całodobowa, bezobsługowa praca mariny. Takie rozwiązanie wymaga połączenia piedestałów oraz pomp z oprogramowaniem do

zarządzania (Marina Master). Przy każdym miejscu cumowniczym zainstalowany czujnik zbliżeniowy będzie automatycznie rejestrował dokładny czas zacumowania, a program będzie wyli-

czał opłaty postojowe. Czytnik SEP umieszczony np. w bosmanacie będzie umożliwiał dokonywanie opłat za pomocą karty SEP.

Karty SEP

Z myślą o wygodzie zarówno żeglarzy, jak i zarządców portów opracowany został system poboru opłat na szlaku wodnym.

W celu ujednolicenia sposobu pobierania opłat proponujemy stworzenie wewnętrznej waluty – wielofunkcyjnych kart przedpłatowych SEP, będących uniwersalną walutą w marinach i portach. Eliminuje to konieczność posiadania

gotówki oraz uszczelnia system pobierania opłat. Goście płacą za pomocą karty SEP za korzystanie z prysznica, WC, zużycie energii elektrycznej, wody pitnej, pralnię samoobsługową, miejsca postojowe etc. Mogą również użyć karty do obsługi szlabanu i np. otwarcia drzwi do wynajętego domku kempingowego lub prywatnej łazienki – wszystko to w wyznaczonym przez zarządcę czasie.

Użytkownik dokonuje zakupu karty SEP w automacie kasowym. Jest to połączone z programowaniem (napełnianiem) karty odpowiednią kwotą pieniędzy. Opłat można dokonywać za pomocą banknotów i monet, a także w bardziej rozbudowanej wersji za pomocą terminala do kart płatniczych.

Automat kasowy

Automat służy do dystrybucji i programowania zbliżeniowych kart prepaid typu SEP.

Umożliwia sprzedaż kart SEP oraz ich programowanie, czyli dokonywanie przedpłaty za planowane korzystanie z urządzeń wyposażonych w terminale SEP.

Posiadamy w ofercie wersje wyposażone tylko w czytnik monet i banknotów oraz wersję rozbudowaną o terminal do kart płatniczych. W tej wersji opłat można dokonywać zarówno za pomocą typowych kart używanych w bankomatach, jak również za pomocą gotówki.

Automat umożliwia odczyt danych zapisanych na karcie SEP i zwrot niewykorzystanej kwoty pieniędzy znajdującej się na karcie SEP.

Każda karta posiada unikalny identyfikator mariny umieszczany w procesie produkcji kart indywidualnych. Karta z identyfikatorem mariny może zostać tylko we właściwej marinie, tzn. nie można dokonywać opłat kartami pobranymi w Nowej Marinie Gdynia w Marinie Sopot.

Kwestią niezwykle ważną dla wszystkich żeglarzy, cumujących w marinach jest system dystrybucji energii elektrycznej i wody pitnej oraz odbiór ścieków i zaolejonych wód zęzowych z jachtów.

Dla żeglarzy oferujemy tu piedestały prądowe, wodne i ratownicze oraz wszelkiego rodzaju pompy.



Automat umożliwia opłacenie karty SEP za pomocą gotówki czy karty płatniczej.



Piedestały do dystrybucji energii elektrycznej

Piedestał ten wykonany jest z aluminium malowanego proszkowo w kolorze niebieskim.

Piedestał posiada dwoje drzwi rewizyjnych oraz podział na dwa oddzielne przedziały. Każde drzwi są wyposażone w 2 cylindryczne zamki z dedykowanymi kluczami.

Oświetlenie włącza i wyłącza się automatycznie, za pomocą wyłącznika zmierzchowego. Piedestał spełnia wymagania IP54.

Prąd jest sprzedawany we wcześniej definiowanych dawkach. Dawki prądu mogą być programowane indywidualnie za pomocą karty serwisowej.

Terminal SEP informuje użytkownika o pobranej opłacie oraz o dostępnych środkach na karcie.

Piedestał Atlantic z 4 gniazdami CEE 230V/16A z oświetleniem oraz terminalem kart pre-paid.

Piedestały do dystrybucji wody pitnej

Piedestały do wody można podłączyć do rurociągu z wodą pitną za pomocą skręcanych złączek. Umożliwia to ich szybki montaż, a także, co jest istotne w naszych warunkach, łatwy demontaż. Dzięki takiemu rozwiązaniu piedestały można na okres zimy przenieść w ogrzewane miejsce, chroniąc je przed niszczącym działaniem lodu oraz ewentualnymi uszkodzeniami poza sezonem nawigacyjnym.

Wyposażenie wodne piedestału zawiera:

- x 1 złączka wejściowa ¾"
- x 1 elektrozawór ½" 230V
- x 1 impulsowy wodomierz Qn 1.5
- x 1 kran z aeratorem i zastawką ½"

Piedestał z węzłem na zwijaku sięga tylko do 45 cm szerokości pomostu, a dogodne jego zamontowanie sprawia, że zwijak jest łatwy w obsłudze.



Pompa do odbioru nieczystości płynnych ze zbiorników jachtowych



Pompa Sejsener SP-5.

Pompy membranowe mają ogromne znaczenie w świetle przepisów, nakładających obowiązek ich stosowania w marinach powyżej 35. miejsc postojowych oraz w marinach leżących w obrębie wód morskich.

Działanie pompy membranowej jest w zasadzie dość proste. Dzięki ruchowi membrany w górę i w dół, występuje zasysanie i zaraz po nim tłoczenie (pressing operations). Ponieważ membrana jest ciągnięta do góry i połączona z zamkniętym obiegiem (wąż zasysający), konsekwentnie będzie zasysać ciecz dzięki obecności ciśnienia powietrza na zewnątrz (przeciek najłatwiej rozpoznać po syczącym odgłosie). Z drugiej strony, popychana w dół membrana będzie wywierać nacisk na ciecz, która właśnie została zassana.

Dzięki obecności zaworów zwrotnych z obu stron membrany przepływ cieczy będzie odbywał się w ustalonym z góry kierunku.

Zintegrowana pompa do odbioru nieczystości płynnych z jachtów oraz wód zęzowych

Pompa SPC- 60 jest wydajnym i ekonomicznym połączeniem dwóch oddzielnych pomp w jednej obudowie. Pompa ta, dzięki dwóm oddzielnym układom odprowadzania, poradzi sobie zarówno z wodami zaolejonymi, jak i ściekami. Instalacje ścieków sanitarnych i wód zęzowych są dokładnie odseparowane. Dwa całkiem odrębne systemy płynów gwarantują, że pompę obsługuje 1 silnik elektryczny, co znacząco obniża koszt instalacji. Każda sekcja może być obsługiwana przez oddzielny czytnik SEP-Card.



Pompa Sejsener SPC- 60.

Pobór opłat

Piedestały do dystrybucji energii elektrycznej i wody są wyposażone w terminal SEP.

W wersji podstawowej terminale są całkowicie autonomiczne. Nie wymagają połączenia z biurem, ponieważ prąd i woda są sprzedawane we wcześniej zaprogramowanych dawkach.

Ustalamy, że podstawowa opłata z 1kW energii to 2 złote. Po zbliżeniu karty do czytnika w piedestale następuje pobranie

kwoty 2 zł. Użytkownik wybiera 1 z 4 gniazdek i zatwierdza swój wybór przyciskiem umieszczonym obok.

O aktywności gniazda świadczy zapalenie się lampki kontrolnej, no i oczywiście obecność prądu w gnieździe. Kilkakrotne przyłożenie karty i pobranie wielokrotności opłaty podstawowej umożliwia pobranie większej ilości energii. Podobnie wygląda obsługa

dystrybutora wody pitnej.

Pompa do odbioru nieczystości płynnych z jachtów (oraz wód zęzowych za pomocą oddzielnej pompy lub pompy combo) również jest obsługiwana za pomocą terminala SEP. W wypadku pompy ustala się podstawową jednostkę czasową pracy pompy (np. 10 minut). Po 10 minutach lub po wybraniu wszystkich nieczystości pompa zostanie automatycznie zatrzymana.

Automatyczna rejestracja jachtu

Umożliwia ją czujnik zbliżeniowy, który automatycznie rejestruje zacumowanie jachtu oraz jego wyjście z portu.

Czujnik jest połączony z komputerem centralnym za pomocą WiFi. Zacumowanie jachtu jest sygnalizowane odpowiednim komunikatem dla bosmana. Możliwe jest również automatyczne sterowanie urządzeniem sygnalizacyjnym. Polar z lampką/światłem umożliwia nawet zdalny podgląd dokonania opłat przez kapitana jachtu i sygnalizuje ważność dokonanej opłaty.



Czujnik rejestruje zacumowanie jachtu oraz jego wyjście z portu, zaś polar sygnalizuje ważność dokonanej opłaty.



Piedestały ratownicze

Uzupełnieniem naszej oferty są piedestały ratownicze – Arctic – wysokie, mierzące 2100mm oraz niskie o wysokości 850mm.



Każdy z piedestałów wyposażony jest w znajdujący się na szczycie piktogram informacyjny, koło ratunkowe o średnicy 65cm oraz obudowę gaśnicy (6 – 9kg).

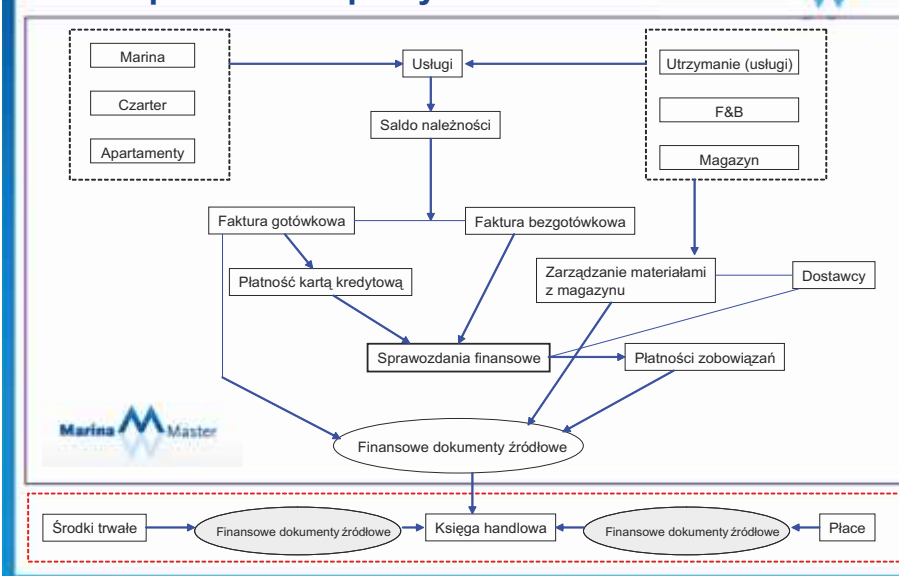


Program Marina Master

Do pełnej administracji szlaku wodnego i dla sprawnego zarządzania marinami oferujemy program Marina Master.

Marina Master jest kompletnym oprogramowaniem przeznaczonym do zarządzania portami i marinami. Oferuje prostą, a jednocześnie kompletną obsługę recepcji, kasy, kantora wymiany walut, rejestracji gości, systemu kontroli ruchu jachtów, serwisu wewnętrznego, a także sprzedaży, księgowości i zarządzania.

Krótki przewodnik po systemie MARINA



NASZE ROZWIĄZANIA W POLSKICH MARINACH

Wiele z ww. urządzeń spotkać można w naszych, polskich marinach.

Pompy do odbioru nieczystości płynnych funkcjonują w marinach w Węgorzewie, Giżycku, Gdańsku, Gdyni i na Helu. W ekomarinach w Rynie, Zalewie na Pojezierzu Iławskim i Górkach Zachodnich k/Gdańska żeglarze korzystają mogą z pomp do odbioru nieczystości płynnych i zaolejonych wód zęzowych. Mariny w Iławie oraz Tolkmicku (Żuławy Wiślane) postawiły na mobilną pompę do odbioru nieczystości płynnych.

Niecodziennym rozwiązaniem pochwalić się może szczecińska marina na Wyspie Grodzkiej. W ubiegłym roku zainstalowana została tam dzielona pompa (oddzielnie przyłącze na kei, zaś pompa zainstalowana jest wewnątrz nowego mostu na Wyspie Grodzkiej) do ścieków sanitarnych i wód zęzowych.

Poza pompami, w marinach spotkać można nasze piedestały.

Przedstawiana już w naszym kwartalniku Ekomarina Delphia w Górkach Zachodnich dysponuje aż trzema rodzajami piedestałów (Pacific): wodnymi, prądowymi oraz ratunkowymi. Wszystkie wyposażone są w system kart przedpłatowych SEP. Dzięki takiemu rozwiązaniu użytkownicy – żeglarze i ich goście

Już w kilkunastu polskich marinach żeglarze korzystają z naszych rozwiązań w zakresie pomp do odbioru nieczystości płynnych i wód zęzowych oraz piedestałów wodnych, prądowych i ratowniczych.



Dużym zainteresowaniem żeglarzy cieszy się znajdująca się w Ekomarinie w Giżycku pompa do odbioru nieczystości z jachtów.



Marina Delphia Jachts w Górkach Zachodnich oferuje żeglarzom piedestały wodne, prądowe oraz ratunkowe (wszystkie z systemem SEP), a także pompę do odbioru nieczystości płynnych i zaolejonych wód zęzowych.

mają pełny dostęp do mediów przez 24 godziny na dobę. Dodatkowo tymi samymi kartami obsługiwany jest wjazd i wyjazd – sterowanie bramą automatyczną

Z kolei niskie piedestały prądotwórcze (Pacific), tylko bez systemu SEP znajdują się w marinach w Malborku oraz Białej Górze.

Natomiast wodne piedestały Arctic znalazły zastosowanie w marinach Narodowego Centrum Żeglarstwa w Górkach Zach. k/ Gdańska oraz w Gdyni. Słupki w NCŻ mają na kole dodatkowy zwijak z 33. metrowym węzłem z atestem do wody pitnej, zaś piedestały w Gdyni wyposażone są w dwa krany.

Mamy nadzieję, że rozwiązania te poprawiają wygodę i komfort wszystkim żeglarzom, korzystającym z tych nowoczesnych marin.

KĄCIK TECHNICZNO- SERWSIOWY

! CYKL OTWARTYCH SZKOLEŃ

W marcu wystartował projekt cyklicznych szkoleń, organizowanych przez nasz Dział Telematyki pod nazwą Cykl Otwartych Szkoleń Telematyka. Spotkania te dedykowane są dla naszych partnerów handlowych. Szkolenia podzielone zostały na dwa etapy: techniczny oraz handlowy.

„COS Telematyka” odbywać się będzie co kwartał w naszych siedzibach w Warszawie lub Mykanowie. Celem spotkań jest podniesienie kompetencji obsługi urządzeń z zakresu tachografów oraz wprowadzenie do portfolio naszych partnerów nowych systemów, oferowanych przez nas na rynku polskim.



Organizowane przez nasz szkolenia techniczno- handlowe kierujemy do naszych partnerów handlowych.

Największym zainteresowaniem pierwszego dnia szkolenia cieszyło się długo wyczekiwane urządzenie do obsługi tachografów i przeprowadzania kalibracji - WorkshopTab. Można je już

spotkać w najlepszych serwisach partnerskich sieci Drabpol Continental VDO. Już teraz zapraszamy na drugie, cykliczne szkolenie!

! KOLEJNE USB W POCIĄGACH SKM-ki

Ladowarki USB cieszą się coraz większym zainteresowaniem. Świadczą o tym kolejne montaże tych urządzeń w pociągach warszawskiej Szybkiej Kolei Miejskiej. Do wcześniejszych 34. wagonów firmy Newag z ładowarkami USB dołączyły 54 nowe, będące jeszcze na gwarancji pociągi Newag Impuls typ 35WE, w których montowanych jest 108 szt. USB. To z pewnością zwiększy grono zadowolonych pasażerów warszawskiej SKM-ki.



Już prawie 90 wagonów warszawskiej SKM-ki wyposażonych jest w ładowarki USB.

! SYSTEM CPC W STANDARDZIE W WOZIDŁACH KOMATSU

Po raz kolejny system monitorowania ciśnienia i temperatury opon znalazł zastosowanie w wozidlach Komatsu HD605. Dwa wozidła z systemem CPC podobnie, jak poprzednie pracować będą w Cementowni Kujawy LafargeHolcim w Bielawie.

Firma Komatsu Poland zapowiedziała, że będzie zakładała nasz system monitorowania ciśnienia i temperatury Conti-PressureCheck do wszystkich swoich wozideł, jakie sprzedadzą na rynku polskim.



Cena opony w takim wozidle sięga kilkudziesięciu tysięcy złotych – niezbędna jest więc ich pełna ochrona, którą zapewnia nasz system CPC.

GROŹNE SKUTKI WYSTRZAŁU OPON

Ostatnio dotarły do nas informacje ze Słowenii, gdzie na autostradzie doszło do groźnego wypadku z udziałem polskiego tira. Kierujący lawetą, po wystrzale opony stracił panowanie nad kierownicą, skutkiem czego z lawety wyczepiły się i pojazdy i zjechały na pasy jezdni. Zdarzenie to relacjonowała słoweńska telewizja – można je obejrzeć na: <http://4d.rtvsllo.si/arhiv/prispevki-in-izjave-dnevnik/174391518>

Ostatnio zaś na trasie Piotrków Trybunalski- Warszawa nasi pracownicy byli świadkami wystrzału opony w ciężarówce, przewożącej drewno. Huk jak z armaty, ale na szczęście nikomu nic się nie stało, zważywszy na to, jak wyglądała wystrzelona opona. Do wymiany były bowiem nie tylko opona i felga, ale wręcz wyrwany został cały błotnik. Całkowitemu zniszczeniu uległ również mocujący go wspornik.

Tego typu wypadki, o których słyszymy w mediach coraz częściej pokazują, że sprawy związane z prawidłowym ciśnieniem w oponach są niestety bagatelizowane – a aż 97 % wystrzałów opon spowodowanych jest powolną utratą powietrza, o której kierowca nie wiedział, zaś tylko 3% to wystrzały opony spowodowane uszkodzeniami mechanicznymi (nagłą utratą powietrza).

Warto więc zainwestować w system kontroli ciśnienia i temperatury opon- ContiPressure-Check, który współpracuje z oponami wszystkich marek oraz wszystkimi pojazdami.



Po wystrzale do wymiany jest tu nie tylko opona i felga, ale również błotnik wraz ze wspornikiem.

OZNACZENIE CE DLA SYSTEMU MPCB

Nasz autorski system – MPCB - (Multi Purpose Controller Board) uzyskał oznaczenie CE. Opracowane przez nas rozwiązanie stanowi uniwersalny układ elektroniczny. Nasze urządzenie zostało przebadane przez Instytut Zaawansowanych Technologii Wytwarzania w Krakowie.

Podstawą do badań były:

- Dyrektywa 2004/108/WE – Kompatybilność elektromagnetyczna (EMC),
- Norma PN-EN-55022.

Samo badanie obejmowało pomiar emisji przewodzonej na przewodzie zasilającym oraz pomiar emisji zaburzeń promieniowanych zgodnie z PN-EN 55022:2013. Urządzenie spełnia wymagania w Klasie A powyższej normy.



System MPCB jest zgodny z dyrektywą 2004/108/WE Kompatybilność elektromagnetyczna (EMC) oraz normą PN-EN-55022.

Napisali o nas:

1. Transport Technika Motoryzacyjna, „TMPS w zarządzaniu oponami”, nr 3/2016
2. www.truckfocus.pl, „System CPC w kolejnej polskiej marce autobusów”, 07.08.
3. www.infobus.pl, „Autosany z systemem monitorowania ciśnienia”, 07.08.
4. ww.truck-van.pl, „Wspólny projekt Autosan-Drabpol”, 08.03.
5. www.logistyczny.com, „Autobusy AUTOSAN z systemem CPC”, 08.03.
6. www.etransport.pl, „Autobusy AUTOSAN z systemem CPC”, 11.03.
7. Program na Na Osi, „Zdalne pobieranie danych z tachografu”, odc 655.
8. Program na Na Osi, „Usługa Drabpol 4 save”, odc. 651.

Rozwijaj swój biznes !

Zostań naszym SERWISEM PARTNERSKIM

Te firmy są już w naszej Sieci Partnerskich Serwisów Alcolock:

- **Kleosin**
Kontrax Anna Koncewicz, ul. Kraszewskiego 2E/23
16-001 KLEOSIN, e-mail: biuro@kontrax.pl
tel: 501 893 776
- **Ostróda**
P.H.U „TACHOWAG”, Górka 3C
14-100 Ostróda, e-mail: tachowag2@interia.pl
tel: 606 645 441
- **Szczytno**
Elektromechanika Pojazdowa
Andrzej Zięcina, ul. Piłsudskiego 1/1
12-100 Szczytno, e-mail: elpo@list.pl
tel: 797 232 003
- **Mragowo**
P.H.U. „GRO-STYG”, ul. Giżycka 7
11-700 Mragowo, e-mail: grostyg@wp.pl
tel: 89/ 742 58 08; 604 298 536
- **Przasnysz**
Elektromechanika Pojazdowa
Andrzej Zięcina, ul. Szosa Ciechanowska 4
06-300 Przasnysz, e-mail: elpo@list.pl
tel: 510 188 946
- **Tczew**
P.H.U „TACHOWAG”, ul. Głowackiego 6
83-110 Tczew, e-mail: tachowag2@interia.pl
tel: 602 627 796

System blokady alkoholowej **Alcolock™ V3**

Współpraca w zakresie:

- sprzedaży
- montażu
- obsługi

Pod patronatem firmy

DRAB POL®

Zapraszamy już dziś!

