

DRA **POL** **NEWS**

www.drabpol.pl

Kwartalnik firmowy nr 1(74) styczeń - luty - marzec 2017 r.



60 LAT AEA
1300 firm członkowskich
w 43. krajach

W NUMERZE:

3 WYDARZENIA

- 3 Podniosły jubileusz
- 4 Pod hasłem „WIZJA ZERO”
- 5 Warsaw Bus – II odsłona
- 8 W oczekiwaniu na nowy tachograf
- 9 Podróż w pełnym luksusie
- 10 Opony w naczepach pod pełną kontrolą
- 12 Potwierdzona niezawodność

14 DZIAŁ ŁĄDOWY

- 14 MZK w Bydgoszczy stawia na komfort
- 15 Innowacyjny MODERUS GAMMA z Konvektą na pokładzie
- 16 Trzy nowe klimatyzatory
- 17 Po lotnisku w Modlinie w towarzystwie Konvekty
- 18 Innowacyjne systemy telematyczne
- 20 Raporty ograniczone tylko wyobraźnią
- 21 Nasi nowi partnerzy

22 ŚWIAT SERWISÓW

- 23 35 lat sukcesów
- 26 WorkshopTab – dziś przyszłość, jutro standard

28 DZIAŁ LOTNICZY

- 28 Europejskie spotkanie dealerów firmy Universal na Majorce
- 29 60 LAT AEA
- 30 Nowości na AEA
- 33 PART 21 i 145 – Realizowane projekty
- 35 Nowa generacja G1000® NXi
- 37 Kamera VIRB Ultra 30 marki Garmin
- 38 Przygotuj się do sezonu!

- 39 KĄCIK TECHNICZNO - SERWISOWY
- 39 NAPISALI O NAS



10| Opony w naczepach pod kontrolą



12| Potwierdzona niezawodność



15| Moderus Gamma z Konvektą



33| PART 21 i 145- Realizowane projekty

OD REDAKCJI

Szanowni Państwo! Droży Czytelnicy!

Za nami pierwszy kwartał tego roku i długo wyczekiwaną przez wszystkich wiosną, choć na razie tylko w kalendarzu .

Na ten rok zaplanowaliśmy dużo nowości, i to nie tylko w naszej ofercie handlowej.

Przed wszystkim na nowo reaktywowaliśmy w firmie Dział, opiekujący się tylko i wyłącznie naszymi autoryzowanymi stacjami serwisowymi. Pierwsze rezultaty nowego rozdziału współpracy poznamy już wkrótce.

W związku z tym wprowadzamy również stałą rubrykę do naszego kwartalnika, poświęconą naszym serwisom partnerskim – Świat Serwisów. Będziemy tu prezentować nasze najlepsze placówki, zamieszczać informacje z ciekawych montażów, jakie miały miejsce w serwisach, podzielimy się z Państwem ich wiedzą i doświadczeniem.

Mamy nadzieję, że rubryka ta przypadnie do gustu naszym Czytelnikom.

Na ten rok przypadł niecodzienny jubileusz – 60 lat stowarzyszenia AEA. Jako jedyni w Polsce jesteśmy członkiem AEA i to już 9 lat.

Podczas tegorocznej konwencji stowarzyszenia w Nowym Orleanie, wspólnie z całą rodziną AEA świętowaliśmy uroczyste obchody jubileuszu. Zapraszamy do naszej relacji z tego wydarzenia.

Życzymy przyjemnej lektury !

Alicja Drabczyńska



DRABPOL
NEWS

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

Podniosły jubileusz

Na specjalne zaproszenie Ambasady Kanady oraz Polsko-Kanadyjskiej Izby Gospodarczej, Prezes Paweł Drabczyński miał przyjemność uczestniczyć w Przyjęciu Zimowym, zorganizowanym z okazji 75. rocznicy nawiązania stosunków dyplomatycznych pomiędzy Kanadą i Polską.

Uroczystość była też okazją do świętowania okrągłej rocznicy 150. urodzin Kanady.

Była to już 6 edycja przyjęcia zimowego, które co roku gromadzi polskich i kanadyjskich przedstawicieli Izb Gospodarczych. Tegoroczna edycja była wyjątkowa, gdyż świętowano 75-tą rocznicę nawiązania stosunków dyplomatycznych pomiędzy Kanadą i Polską.

Stosunki te rząd Kanady nawiązał z polskim rządem, przebywającym na uchodźctwie w Londynie. W 1942 r. Gubernator George Vanier został mianowany pierwszym Specjalnym Wysłannikiem i pełnomocnym Ministrem Kanady przy rządzie RP na uchodźctwie. W tym samym roku polski rząd na uchodźctwie otworzył poselstwo w Ottawie i nadał tę samą funkcję Wiktorowi Podoskiemu. W kwietniu 1960 roku nastąpiło wzajemne podniesienie placówek do rangi ambasad.

Na przestrzeni tych kilkudziesięciu lat zacieśniały się stosunki polsko-kanadyjskie.

Nasze kraje nawiązały również bliskie relacje handlowe, a rok 2016 to fantastyczny czas dla wzajemnego handlu i inwestycji. Kanada pozostaje ważnym rynkiem eksportowym w Europie Wschodniej i Centralnej; w zeszłym roku eksport do Polski wzrósł o około 42 % i osiągnął kwotę ponad pół biliona dolarów.

Polska z kolei stała się dużym inwestorem w sektorze wydobywczym i TIK. W tym samym czasie, polski rynek zaczął stanowić interesującą ofertę inwesty-

cyjną dla Kanady, o czym świadczy kwota 750 mln \$, przeznaczona na inwestycje i wsparcie dla ponad 15400 polskich firm.

Obecność na uroczystości Prezesa Pawła Drabczyńskiego nie była przypadkowa. Firma nasza od 2013 r. współpracuje z kanadyjską firmą L3 Wescam, będąc jej jednym reprezentantem na rynku polskim. L3 Wescam to uznany na świecie producent systemów obserwacji lotniczej do samolotów, śmigłowców, dronów czy pojazdów opancerzonych oraz uznany dostawca szerokiej gamy systemów elektronicznych dla platform wojskowych i komercyjnych. Z innowacyjnych rozwiązań tej firmy korzystają m.in. rząd

USA, jego sojusznicy i najbardziej prestiżowe korporacje na świecie. Ponadto od ponad dwóch lat reprezentujemy w Polsce interesy drugiej kanadyjskiej firmy- ACS/ALCOLOCK – producenta profesjonalnych blokad alkoholowych.

Tegoroczna uroczystość była dla wszystkich okazją do nawiązania nowych kontaktów czy wymiany wzajemnych doświadczeń. Zwieńczeniem jubileuszu było odsłonięcie portretu Georga Vanier’a – Gubernatora Generalnego, pierwszego Wysłannika Kanady do rządu RP na uchodźctwie, który od tamtej pory znajduje się w biurze Ambasady.



Uroczysty jubileusz Prezes Paweł Drabczyński świętował m.in. w towarzystwie Marie-Pier Brunelle – Trade Commissioner w Ambasadzie Kanady w Warszawie.

Uroczysty jubileusz 20-lecia Continental Opony Polska

20 stycznia

Pod hasłem „WIZJA ZERO”



Na zaproszenie Continental Opony Polska było nam bardzo miło uczestniczyć w uroczystych obchodach 20-lecia działalności polskiego oddziału koncernu Continental. Uroczysta gala zorganizowana została pod hasłem „Wizja Zero”, co oznacza zero wypadków, zero rannych i zero ofiar śmiertelnych na drogach.

Jubileusz, zorganizowany w warszawskim Soho Faktory robił wrażenie swoim rozmachem. Na uroczystość przybyło ponad 400 osób zarówno z Polski, jak i z całej Europy. Na wszystkich czekało mnóstwo niespodzianek. Pierwszą z nich był transport gości specjalnymi samochodami do główne-

rozwiązaniami, przyczyniającymi się do wyeliminowania ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych i zminimalizowania liczby poszkodowanych do zera.

Stosowanie systemów wspierających bezpieczeństwo, takich jak system elektronicznej kontroli toru jazdy (ESC), system monitorowania ciśnienia w oponach (TPMS), aktywny system wspomagania nagłego hamowania (AEBS) czy Head-Up Display jest znaczącym elementem realizacji programu „Wizja Zero”, prowadzonego przez Continental.

Wprowadzane innowacje oraz ciągłe doskonalenie produkowanych przez Continental komponentów i systemów, sprawiają, że koncern ten odgrywa ważną rolę w zwiększaniu bezpieczeństwa na drogach.

Temat „Wizji Zero” towarzyszył wszystkim przez całą wieczór. Podczas gali przedstawiciele Continental Opony Polska podsumowali 20 lat swojej działalności. Śmiało można stwierdzić, że było to 20 lat sukcesów. Potrojenie liczby marek w ofercie, rekordowy obrót na poziomie ponad miliarda złotych rocznie czy pięciokrotnie zwiększenie zatrudnienia to najważniejsze z nich. Dziś Continental to jedna z najbardziej rozpoznawalnych marek opon w Polsce. Poza naszym krajem, polska Spółka zarządza również innymi

rynkami, takimi jak: Litwa, Łotwa, Estonia, Obwód Kaliningradzki, Białoruś, Mołdawia i Ukraina.

Niewątpliwie na sukces firmy złożyło się duże zaangażowanie Panów - dr. Piotra Zielaka oraz Dariusza Wójcika. Pan Piotr Zielak, który od 2002 roku zarządzał spółką Continental Opony Polska jako Dyrektor Generalny właśnie podczas uroczystej gali oficjalnie przedstawił swojego następcę. Został nim Dariusz Wójcik, od ponad 17. lat związany z koncernem. Nowy Dyrektor Generalny w swoim wystąpieniu podkreślił duży potencjał, tkwiący w pracownikach, oferowanych produktach i usługach. Ten to potencjał przełożyć się ma na dalsze umocnienie pozycji firmy zarówno wśród jej partnerów, jak i klientów.

Firma nasza nawiązała współpracę z Continental Opony Polska pod koniec 2013 r. Dzięki temu wprowadziliśmy do oferty systemy pomiaru ciśnienia i temperatury opon. W roku ubiegłym zakres naszej współpracy poszerzony został o 16 rodzajów opon Continental z fabrycznie wmontowanymi czujnikami CPC.



Dziękujemy za naszą dotychczasową, wzajemną współpracę, gratulujemy okrągłego jubileuszu i mocnej rynkowej pozycji oraz życzymy dalszych, równie owocnych sukcesów na kolejne lata działalności.

Pan Dariusz Wójcik- nowy Dyrektor Generalny Continental Opony Polska uroczystie powitał przybyłych na uroczystość gości.

go miejsca obchodów. Podczas jazdy każdy obejrzał trójwymiarową prezentację multimedialną, poświęconą tzw. „Wizji Zero”.

Całkowita redukcja wypadków drogowych i w konsekwencji osób rannych oraz zabitych jest obecnie trudna do osiągnięcia, jednak coraz większej ilości miast w Europie, USA i Japonii udaje się zbliżyć do tego celu.

Krokiem do realizacji wizji zero jest stosowanie systemów wspierających bezpieczeństwo w kierunku realizacji idei bezwypadkowej jazdy. Program ten prowadzi właśnie Continental, który od wielu lat pracuje nad

WARSAW BUS – II odsłona



W roku ubiegłym zadebiutowały Międzynarodowe Targi Warsaw Bus Expo, w których wzięliśmy udział. Również i w tym roku nie zabrakło nas podczas drugiej edycji tego wydarzenia, ściśle dedykowanego branży publicznego transportu zbiorowego. Równocześnie odbyły się I Międzynarodowe Targi Transportu, Spedycji i Logistyki, w których także wzięliśmy udział.

Impreza przyciągnęła do Centrum Targowego Ptak Warsaw Expo w Nadarzynie producentów pojazdów, części i wyposażenia.

Nowością tej edycji była pierwsza ogólnopolska Giełda Autobusów Używanych.

W tym roku swoje stoiska mieliśmy na dwóch równoległych imprezach. Oczywiście dominującą była nasza ekspozycja na Warsaw Bus, zajmująca blisko 150 m kw. ze sztandarowym produktem, dedykowanym dla publi-

cznego transportu zbiorowego, jakim jest nowoczesne miejsce pracy kierowcy mFAP.

W tym roku pokazaliśmy aż trzy rozwiązania w zakresie miejsca pracy kierowcy mFAP. Na dwóch z nich zwiualizowane dane prezentowane były na wyświetlaczach MVP. Na pierwszym z nich pojawiły się dwie nowe maski. Jedna z nich, z pewnością zasługująca na uwagę to maska demo, przedstawiająca Energy Flow – czyli bilans energetyczny w autobusie. Mierzone jest średnie zużycie energii,

modelowany i mierzony moment obrotowy, prąd i napięcie w akumulatorze i falowniku oraz prędkość magistrali. Dodatkowo przedstawiona jest wizualizacja przepływu energii z akumulatorów do silników (rozładowywanie) lub z silników do akumulatorów (ładowanie). To wszystko porównywane jest w ramach cyklu jazdy na lokalnej linii autobusowej.

Na drugim stanowisku z mFapem klienci mogli zapoznać się z kilkoma przykładowymi maskami i za

W tym roku pokazaliśmy aż trzy rozwiązania w zakresie miejsca pracy kierowcy mFAP, w tym nasze autorskie opracowanie z własnym MENU, służącym jako manipulator.



Na monitorze zaprezentowaliśmy wersję do radaru ARS 308, opracowaną ściśle dla autobusów. Radar ARS 308 mierzy odległość i prędkość względną. Szczególną cechą tego urządzenia jest jednocześnie pomiar dużych odległości (do 200m), prędkości względnej, przyspieszenia oraz odległości bocznej.

Po analizie sygnałów z anteny, komputer MPCB generuje informacje o niebezpieczeństwach. Radar skanuje dwa obszary: daleki: ± 900 , gdzie odległość wynosi 0,25-200m oraz bliski: ± 2800 o odległości 0,25-60m.

pomocą interaktywnej kierownicy zmieniać ich wygląd bądź sterować kontrastem wyświetlacza.

Z kolei na trzecim mFapie pokazaliśmy nasze autorskie rozwiązanie.

Zaprezentowaliśmy bowiem na wyświetlaczu 4" MVF własne MENU, służące jako manipulator. Można więc było wysterować klimatyzację części kierowcy i dla pasażerów, fotelem, który posiada elektryczną regulację kąta nachylenia oparcia oraz kąta nachylenia siedziska, czy radioodbiornikiem z RDS, gdzie po sczytaniu nazwy stacji z bazy, pokazujemy logotyp danej stacji, a także pełen podgląd zarówno na zewnątrz, jak i wewnątrz pojazdu.

Lewe ucho wyświetlacza było zintegrowane z prawym i centralnym wyświetlaczem MVP. Wszystko komunikowało się ze sobą za pośrednictwem szyny CAN. Na prawym uchu wyświetlacza 7" pokazaliśmy system kamer w pełni zintegrowany z sylwetką autobusu, który po raz pierwszy zaprezentowaliśmy na MVP w formie animacji. Sylwetka wypełniona była barwami Miejskich Zakładów Komunikacji, z którymi współpracujemy.

Na wyświetlaczu pokazany był też system RIBAS – trener kierowcy, a także radar, ostrzegający zarówno o konflikcie z przeszkodą, jak i stanie krytycznym – kolizji.

Po raz pierwszy wykorzystaliśmy element ostrzegawczy w postaci naszej firmowej maskotki – sowy Drabtuś. W przypadku ograniczenia prędkości na wyświetlaczu pojawiał się Drabtuś, by przypomnieć wszystkim o fundamentalnej zasadzie w transporcie, jaką jest jego bezpieczeństwo, (ruszał dziu-



Na wyświetlaczu 4" MVF można było sterować fotelem, który posiada elektryczną regulację kąta nachylenia oparcia oraz kąta nachylenia siedziska



Po raz pierwszy na wyświetlaczu wykorzystaliśmy element ostrzegawczy w postaci naszej firmowej maskotki - sowy Drabtuś, która w języku polskim i angielskim przypominała o ograniczeniu prędkości.

bkiem i z głośnika w dwujęzycznej postaci płynęło motto). Taka forma prezentacji wzbudzała spore zainteresowanie wśród naszych klientów. Nie zamierzamy jednak na tym poprzestać, wdrażamy już kolejne rozwiązania, m.in. telematykę publiczną, sterowanie fotelem i wiele innych.

Swoją premierę na naszym stoisku miały radary antykolizyjne z przeznaczeniem do autobusów.

Czujnik radaru ARS dzięki skanowaniu w czasie rzeczywistym umożliwia określenie odległości do obiektu i w zależności od prędkości jazdy określenie ewentualnego ryzyka kolizji.

Pojawienie się w polu widzenia anteny radaru obiektów, które mogą zagrażać kolizją, sygnalizowane jest sygnałem dźwiękowym i świetlnym w kabinie kierowcy.



Typowe zastosowania czujników radarowych:

- Ochrona antykolizyjna dla wszelkiego rodzaju pojazdów,
- Kontrola przestrzeni przed pojazdem również przy dużej odległości (do 200m),
- Klasyfikacja obiektów (do 40 pojedynczych obiektów),
- Wykrywanie obiektów, np. w trudnym terenie.

Po raz pierwszy zaprezentowaliśmy dedykowane dla autobusów radary antykolizyjne, które cechuje jednoczesny pomiar dużych odległości (do 200m), prędkości względnej, przyspieszenia oraz odległości bocznej.

Dużym zainteresowaniem cieszyły się również blokady alkoholowe.

Z nowości pokazaliśmy zapowiadaną i długo wyczekiwaną blokadę ALCOLOCK z nowej serii LR, przeznaczoną głównie dla kierowców, którzy mają obowiązek prawny do prowadzenia pojazdów tylko i wyłącznie z blokadą alkoholową. Rozwiązania w zakresie blokad promowaliśmy na naszym stoisku wspólnie z właścicielem firmy ACS/ALCOLOCK – panem Felixem JE Comeau.

Naszą ofertę dla transportu publicznego uzupełniały systemy kontroli ciśnienia i temperatury opon CPC oraz system pełnego podglądu wokół pojazdu ProViu, ładowarki USB czy systemy multimedialne. Te ostatnie prezentowaliśmy zabudowane w zagłówkach foteli, jak również w prezentacyjnym stoliku, gdzie w każdej chwili mogły być schowane.

Promowaliśmy również ostatnią nowość w zakresie klimatyzatorów Konvekta – klimatyzator KL 48 T, dedykowany do autobusów miejskich, międzymiastowych oraz turystycznych.



Blokady alkoholowe, w tym ALCOLOCK z nowej serii LR promowaliśmy na naszym stoisku wspólnie z właścicielem firmy ACS/ALCOLOCK, panem Felixem JE Comeau.

Nasze drugie, niewielkie już stoisko znajdowało się w części, poświęconej targom Transportu, Spedycji i Logistyki. Prezentowaliśmy na nim rozwiązania w zakresie tachografów, takie jak systemu analizy i odczytu danych, papier i wykresówki oraz sam tachograf DTCO. Nie zabrakło także miejsca dla systemu CPC oraz blokad alkoholowych.

Przede wszystkim jednak promowaliśmy usługi naszej całej sieci serwisowej, składającej się z autoryzowanych serwisów obsługujących tachografy, systemy CPC, blokady alkoholowe oraz klimatyzatory.

Miło nam było gościć tutaj przedstawicieli naszych rekomendowanych stacji serwisowych, świadczących usługi w zakresie tachografów, takich jak Mechanika Precyzyjna Czeszel, ZHU TAKS-MOTO Ryszard Wochowski, Mechanika Precyzyjna Tachograf, Józef Strzelczyk oraz firma MATEO.

Oba nasze stoiska licznie odwiedzili przedstawiciele producentów autobusów, Miejskich Zakładów Autobusowych, przewoźników autokarowych, firm transportowych oraz instytucji i mediów. Za złożone wizyty serdecznie dziękujemy.





Cykliczne spotkanie dealerów Continental dla departamentu Tachografy i Telematyka we Frankfurcie 27-28 marca

W oczekiwaniu na **NOWY TACHOGRAF**

Z końcem marca udaliśmy się do Frankfurtu, by wziąć udział w corocznym spotkaniu dealerów firmy Continental, obsługujących rynek tachografów i telematyki. Ten Dział naszego niemieckiego partnera reprezentujemy już od 1991 r.

Na spotkanie jechaliśmy z dużymi nadziejami, w związku z zapowiadany-
mi nowościami na rynku tachografów
zarówno w Europie, jak i Polsce. Nie
zawiedliśmy się – Continental stanął na
wysokości zadania. Przedstawił zaró-
wno nowości, jakie już wkrótce pojawią
się na rynku, jak również aktualizacje już
istniejących produktów, potwierdzając
tym samym swoją dominację w tym
sektorze.

Najważniejszą informacją było wyzna-
czenie daty premiery całkowicie nowe-
go tachografu DTCO w wersji 3.0.
Pojawi się on już na przełomie 3. i 4.
kwartału.

Tachograf ten będzie posiadał nie tylko
nowy wygląd, który wyznaczy trend na
najbliższe jego wersje, ale stanie się też
najszybszym tachografem cyfrowym
w historii. Praktycznie czas każdego
z wykonywanych procesów zostanie
obniżony o blisko 50%.



Podczas corocznego spotkania Continental zaprezentował nowości, które pojawią się już wkrótce w ofercie, jak również aktualizacje produktów już użytkowanych.

To nie koniec nowości. Continental
zapowiedział już na rok 2019 nowy
tachograf DTCO w wersji 4.0, który
m.in. da możliwość kontroli danych
z tachografu przez inspektora, bez

konieczności zatrzymywania pojazdu.

Kolejną nowością jest rozbudowanie,
we współpracy z firmą WabcoWürth,
funkcjonalności Workshop Tab o
system diagnostyczny dla samochodów



Nowy tachograf DTCO w wersji 3.0. pojawi się na rynku już na przełomie 3. i 4. kwartału.

ciężarowych oraz naczep/przyczep. Więcej o tym rozwiązaniu piszemy w naszym kąciku techniczno-serwisowym.

Dużo obiecywać sobie można również po zapowiadanych zmianach w oprogramowaniu do analizy danych z tachografów – TIS-Web. Pomimo, iż jest to dziś jedno z najtańszych i zarazem najpopularniejszych rozwiązań w Europie, VDO w ciągu dwóch najbliższych lat chce, by TIS-Web osiągnął pozycję lidera na rynku oprogramowań dla tachografów, w tym również i w Polsce. Pomóc ma w tym m.in. dostosowanie tego rozwiązania do specyficznego rynku polskiego, z czego się bardzo cieszymy.

Multimedia Funtoro w Mercedesie Sprinter Tourist Line HD 275 firmy Auto Cuby

PODRÓŻ w pełnym luksusie



Po raz kolejny firma AUTO Cuby z Trójmiasta postawiła na nasze rozwiązania w zakresie multimedii Funtoro i wyposażyla w nie swój najnowszy pojazd klasy VIP – Mercedes Sprinter Tourist Line. Dziękujemy naszemu Klientowi za wybór naszego rozwiązania, które z pewnością spełni oczekiwania pasażerów, podróżujących tym luksusowym busem.

Wcześniej firma Auto Cuby, specjalizująca się w zabudowach pojazdów, w tym w specjalnych wersjach zabudowy VIP, przebudowach nadwozi oraz pełnym ich wyposażeniu, zabudowała multimedia Funtoro w dwóch pojazdach wersji VIP.

W ostatnim wspólnym projekcie w Mer-

cedesie Sprinterze zabudowano 6 monitorów w zagłówkach dla pasażerów. Monitory sterowane są dotykowo.

Serwer multimedialny zapewnia pasażerom rozrywkę na najwyższym poziomie – szeroki wybór filmów, gier, muzyki lub zdjęć przechowywanych na serwerze. Można również śledzić poko-

nywaną trasę na mapie oraz korzystać z wielu innych opcji, które pozwalają na uniknięcie nudy podczas podróży.

Na ten rok zaplanowane są kolejne montaże naszego systemu, który firma Auto Cuby wprowadziła już na stałe do swojej oferty.



Opony w naczepach pod pełną kontrolą

Blisko 2 lata temu rozpoczęliśmy współpracę z firmą EMTECH – polskim producentem naczep, przyczep oraz zabudów specjalistycznych. Owocem nawiązanej współpracy jest kolejny montaż systemu monitorowania ciśnienia i temperatury opon CPC w naczepie, ściśle dedykowanej pod konkretnego klienta. Dziękujemy firmie za zaufanie, jakie po raz kolejny nam okazała, stawiając na nasze rozwiązanie.

Po raz kolejny firma Emtech postawiła na nasze innowacyjne rozwiązanie, na które składa się migocząca w lusterku bocznym lampka ostrzegawcza, zintegrowana z elektronicznym wyświetlaczem, znajdującym się w hermetycznej skrzynce montowanej na naczepie.

W tym przypadku Emtech zastosował innowacyjne rozwiązanie mTPMS, opracowane przez naszą firmę. Wspomniana naczepa wyposażona została w autonomiczny system, składający się z lampki ostrzegawczej, zintegrowanej z elektronicznym wyświetlaczem, znajdującym się w hermetycznej skrzynce montowanej na naczepie.

Lampka swoim migającym światłem, widocznym w lusterku bocznym, informuje kierowcę o jakichkolwiek zmianach ciśnienia i temperatury opon w naczepie.

Kierowca po otrzymaniu ostrzeżenia i zatrzymaniu składu, widzi na wyświetlaczu, w którym kole pojawił się problem. Dzięki temu może podjąć odpowiednie środki, celem usunięcia awarii.

Dziękujemy firmie EMTECH za dotychczasową współpracę i za kolejny wybór naszego rozwiązania. Wierzymy, że naczepy z innowacyjnym systemem CPC cieszyć się będą dużym uznaniem w oczach klientów, a sam system przyniesie im wymierne korzyści, a w niedalekiej przyszłości także spore oszczędności.



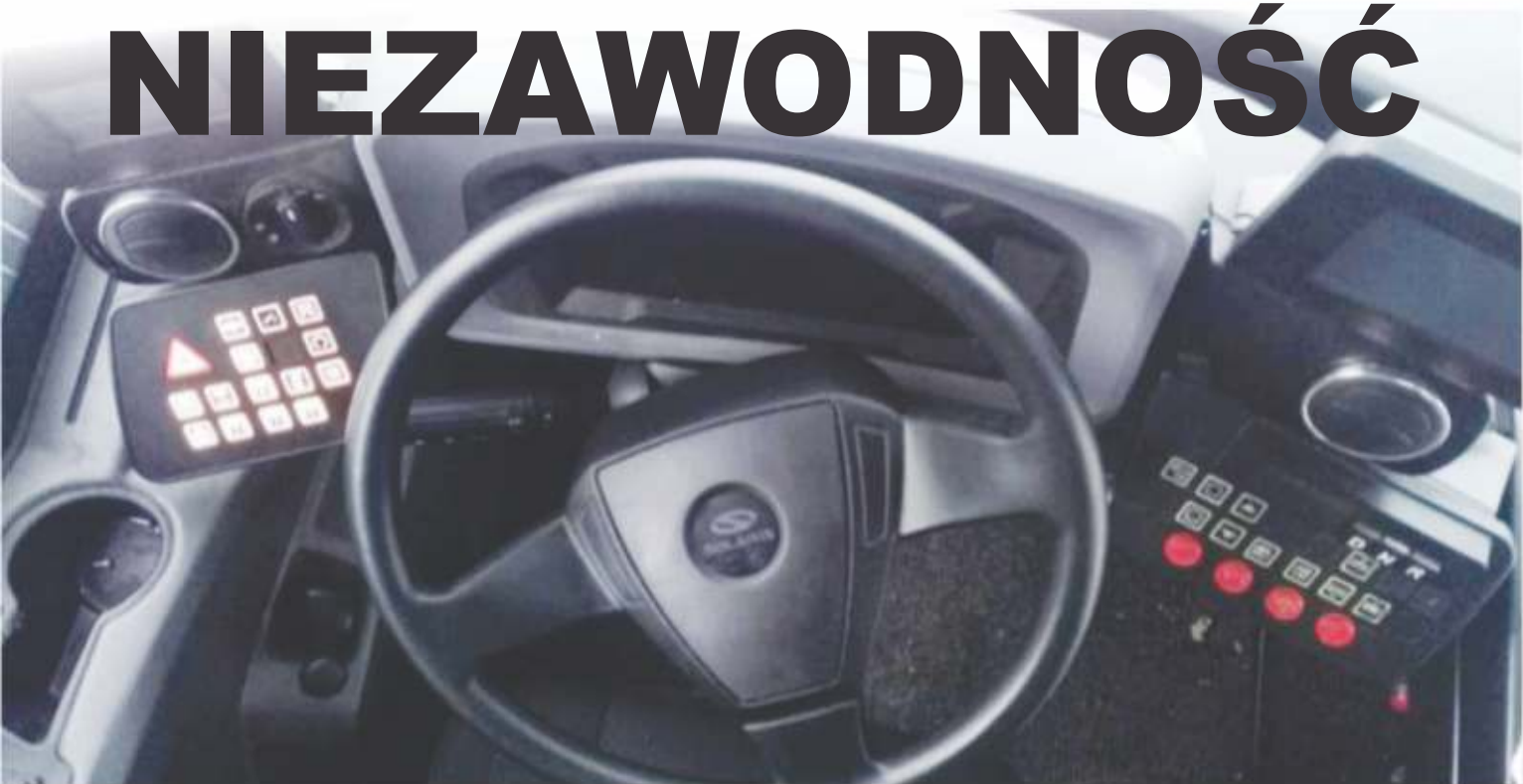
Łukasz Odziemczewski,
Prezes spółki EMTECH

Produkując nasze pojazdy zawsze stawiamy na najlepsze, sprawdzone i niezawodne rozwiązania. Zadowolenie klienta jest dla nas bowiem sprawą priorytetową. Dlatego też zainteresował nasz oferowany przez firmę DRABPOL innowacyjny system do kontroli ciśnienia i temperatury opon w pojazdach. Wybierając to rozwiązanie jestem pewien, że opony są pod pełną kontrolą, nie dojdzie do żadnych przestojów czy wystrzałów, co w efekcie przyniesie duże oszczędności i zagwarantuje bezpieczną jazdę. Tym samym możemy zaoferować naszym klientom naczepy o jeszcze wyższym poziomie niezawodności. Cieszy mnie również fakt, że wśród polskich firm transportowych wzrasta, choć nadal stosunkowo wolno, świadomość, że stosując tego typu systemy kontroli, mogą chronić swoje opony, przedłużyć czas ich eksploatacji, co docelowo przekłada się na mniejsze koszty serwisowania, jak i zużycia paliwa.

Mam nadzieję, że z każdym rokiem zwiększać się będzie grono klientów użytkujących nasze naczepy z Waszym systemem CPC.



Potwierdzona **NIEZAWODNOŚĆ**



W połowie ubiegłego roku Dział Testów i Biuro Techniczne firmy Solaris Bus & Coach przeprowadziło testy trwałościowe prototypu nowego autobusu Urbino 12 LE. W autobusie tym zastosowano nasze nowoczesne miejsce pracy kierowcy mFAP. Dziś możemy już zaprezentować wyniki tego testu pod kątem sprawdzenia naszego rozwiązania.

Celem samego testu było sprawdzenie wytrzymałości autobusu oraz odnalezienie i wskazanie ewentualnych niewaligicznych miejsc w konstrukcji szkieletu oraz układów i systemów pomocniczych.

Dla realizacji tego celu wykonana została symulacja przebiegu 500 000 km, który pojazd uzyskaby podczas normalnej eksploatacji

Przebieg testu

Test przeprowadzony został na specjalnym torze testowym firmy TATRA ze specjalnie przygotowaną do tego celu nawierzchnią. Testowany autobus, załadowany do dopuszczalnej masy całkowitej 18 000 kg, wyposażony w dodatkowy układ chłodzenia amortyzatorów poddawany był wymuszonym drganiom.

W ramach testu autobus pokonywał poszczególne nawierzchnie toru w określonej kolejności z odpowiednią

liczbą powtórzeń przy danej prędkości.

Całkowity dystans jednego cyklu wynosił około 34 km i zajmował około 1,5 h. Jeden cykl to 20 km, przejechanych po specjalnych nawierzchniach. Plan testów zakładał wykonanie średnio 6. cykli w ciągu dnia z uwzględnieniem przestojów, spowodowanych mniej poważnymi awariami oraz przeglądami technicznymi testowanego autobusu.

Codziennie po każdej serii wykonywano oględziny pojazdu oraz jego głównych podzespołów.

Wyniki testu - miejsce pracy kierowcy mFAP

Testowaniu podlegało oczywiście miejsce pracy kierowcy m FAP z wyświetlaczem MVP.

Śmiało możemy stwierdzić, że pulpit nasz „przeżył” całe testy w bardzo dobrej kondycji. Podczas aż 58. cykli, przeprowadzanych na trudnej nawie-

rzchni zauważono tylko pęknięcie prawej obudowy wyświetlacza.

Zważywszy na ciężkie warunki, jakim poddawany był testowy autobus, nasze miejsce pracy kierowcy zaliczyło testy z wynikiem bardzo dobrym.

Rzadko spotyka się tak mordercze testy dla celów nowo wprowadzanych konstrukcji, a testowana była 4. generacja autobusu SOLARIS.

Drobne uszkodzenia miejsca pracy kierowcy FAP+ z wyświetlaczem MVP, które ujawniły się w trakcie bardzo trudnego testu nowego Solarisa Urbino 12 LE potwierdziły dobranie odpowiednich materiałów konstrukcyjno-mechanicznych, a tym samym trwałość, lekkość, odporność i niezawodność naszego pulpitu.



Podczas 58 cykli testowych, przeprowadzanych na trudnej nawierzchni nastąpiło pęknięcie prawej obudowy wyświetlacza.

Uszkodzenia, które ujawniły się w trakcie testu to potwierdzenie odpowiednio dobranych materiałów konstrukcyjno-mechanicznych.

Również dzięki przeprowadzonym testom klienci mogą poczuć się pewni, że sprzęt nie zawiedzie w wypadku długotrwałej eksploatacji. Także ci klienci, którzy kupują używane pojazdy mogą się przekonać, że nie ma potrzeby naprawiania lub wymieniania pulpitu kierowcy.

Wspomniany mFAP wyposażony był w 12 calowy wyświetlacz MVP, który

pomimo ekstremalnych warunków termicznych, panujących w czasie testu nadal jest czytelny, a zapylenie wcale mu nie zaszkodziło, pomimo wewnętrznej cyrkulacji powietrza chłodzącego pulpitu.

Z wyników testów możemy wyciągnąć wnioski, że nowoczesne miejsce pracy kierowcy z wyświetlaczem MVP to

konstrukcja trwała, lekka, wytrzymała i odporna, a przy tym nowoczesna.

Po zakończeniu testów SOLARIS rozebrał autobus, sprawdzając „wrażliwe miejsca”. Testy wykazały, że niektóre elementy muszą zostać konstrukcyjnie „odchudzone”.

Dziękujemy firmie Solaris za przeprowadzenie testów trwałościowych prototypu nowego Solaris Urbino 12 LE z nowym mFAP-em. Dzięki nim mogliśmy się przekonać, jak wypadła nasza deska, co trzeba jeszcze udoskonalić, nad czym popracować, a za czego możemy być już zadowoleni? Te słabe punkty, które wyszły podczas testów zostały już uwzględnione, tak by w przyszłości nie było już tego typu niespodzianek.





MZK w Bydgoszczy stawia na komfort



Miło nam poinformować, że na ulicach Bydgoszczy pojawiło się 10 autobusów marki Mercedes Benz Conecto, wyposażonych w nowe klimatyzatory Konvekta. Dziękujemy producentowi wspomnianych autobusów- firmie EVOBUS Polska za wybór oferowanych przez nas rozwiązań i za zaufanie, jakim nas obdarzyli. Autobusy te zakupione zostały przez Miejskie Zakłady Komunikacyjne w Bydgoszczy.

Dziewięć autobusów solo oraz jeden przegubowy wyposażonych zostało w klimatyzatory miejsca pracy kierowcy KL 20 facelift oraz w klimatyzatory P700 dla przestrzeni pasażerów.

Kompaktowa zabudowa i nowoczesny design tych urządzeń sprawiają, że wkomponowują się one idealnie w kształt autobusu.

Klimatyzator KL 20 posiada wysoką wydajność chłodniczą 4.300 Wat, która zapewnia odpowiedni komfort ciepły dla kierowcy nawet podczas upalnych dni. Urządzenie napełnione jest fabrycznie w czynnik chłodniczy R134a.

Sprężarka napędzana jest poprzez



pasek klinowy z bezszczotkowego silnika elektrycznego 24 V.

Z kolei klimatyzatory przestrzeni pasażerów P700 o wydajności chłodniczej 33.000 posiadają funkcje klimatyzacji – ogrzewania – wentylacji.

Z pewnością z nowych rozwiązań, zapewniających komfort podróży o każdej porze roku zadowoleni będą pasażerowie MZK w Bydgoszczy.

Pod koniec ubiegłego roku zadebiutowały na polskim rynku niskopodłogowe tramwaje MODERUS GAMMA, wyprodukowane przez firmę Modertrans z Poznania. Bez wątpienia to jedno z najnowocześniejszych polskich tramwajów. Tym bardziej jest nam miło, że 5- członowy tramwaj Moderus Gamma wyposażony został w klimatyzatory Konvekta.

Zastosowanie znalazły tu urządzenia, zapewniające odpowiedni komfort dla kabiny motorniczego i przestrzeni pasażerów.

Dla kabiny maszynisty zabudowano klimatyzator HVAC 3405 i Frontbox grzewczy HZ416, natomiast w przestrzeni pasażerów komfort zapewniają klimatyzatory HVAC 6406 oraz ogrzewania zarówno podfotelowe, jak i przydrzwiowe.

Cały układ sterowany jest szyną CAN i dostosowuje temperatury zgodnie z normami EN 14750-1 i EN 14813-1.

Podkreślić chcemy, że urządzenia te wykonane są w oparciu o rygorystyczne normy, opracowane specjalnie dla pojazdów szynowych.

Wymienniki klimatyzatorów Konvekta wykonane są z rur miedzianych, co zapewnia długotrwałą, bezawaryjną pracę. Jest to bardzo istotne, gdyż zanieczyszczenia z pantografu bardzo niekorzystnie wpływają na klimatyzatory, w których zabudowane są wymienniki z rurami aluminiowymi – w głównej mierze chodzi tu o szczelność układu i wycieki czynnika chłodniczego.

Zabudowane dmuchawy i wentylatory 24V zapewniają przedmuch sztab grzewczych, nawet jeżeli zabraknie napięcia z przetwornicy.

Innowacyjny MODERUS GAMMA z KONVEKTĄ na pokładzie

Dzięki dmuchawom 24V, nadmuch (dostarczanie świeżego powietrza) realizowany jest również po zaniku napięcia trakcyjnego. Dla zagwarantowania ciągłości funkcjonowania w klimatyzacjach dla przestrzeni pasażerów zastosowano 2 dmuchawy.

Klimatyzatory wyposażone są też w metalowe filtry powietrza wielokrotnego użytku, co w znacznej mierze obniża koszty eksploatacyjne. Po wymyciu filtra jest on ponownie użytkowany.

Prosty i szybki dostęp do obsługi zapewniają klapy otwierane na siłownikach gazowych.

Dzięki zastosowaniu podwójnego systemu wibroizolatorów zminimalizowano również vibracje. Z kolei lekka konstrukcja urządzeń korzystnie wpływa na naciski na oś pojazdu.

W celu oszczędności energii sprężarka klimatyzacji wyposażona jest w regulator wydajności.

W nowym tramwaju Moderus Gamma zastosowano klimatyzator HVAC 3405 i Frontbox grzewczy HZ416 - dla kabiny kierowcy oraz klimatyzatory HVAC 6406 wraz ogrzewaniami podfotelowymi i trzydrzwiowymi - dla komfortu pasażerów.

Klimatyzatory napełnione są fabrycznie w czynnik chłodniczy R134a.

Na koniec nadmienić chcemy, że tramwaj firmy Modertrans- Moderus Gamma zdobył tytuł TOP DESIGN Award 2017 w kategorii „Motoryzacja i transport publiczny”. Gratulujemy naszemu

Klientowi tego sukcesu i życzymy kolejnych, równie spektakularnych.





KL47T, KL48T, KL49T dla autobusów miejskich

Trzy nowe klimatyzatory

W ostatnim czasie firma nasza powiększyła swoją ofertę o nowe klimatyzatory Konvekta dedykowane do autobusów.

Nową rodzinę klimatyzatorów tworzą urządzenia KL47T o wydajności chłodniczej 28.000 Wat, KL48T o wydajności chłodniczej 30.000 Wat oraz KL49T z wydajnością 32.000 Wat.

Wszystkie trzy urządzenia dedykowane są do autobusów miejskich, międzymiastowych oraz turystycznych. Przeznaczone są do klimatyzowania przestrzeni pasażerów, jakkolwiek możliwe jest podłączenie parownika dla miejsca pracy kierowcy.

Urządzenia zbudowane są na wspólnej platformie, dzięki czemu producent autobusów łatwo może dobrać odpowiedni klimatyzator pod konkretne życzenie klienta, czy do odpowiedniej strefy klimatycznej.

Dzięki możliwości zabudowy 4. lub 6. szt. dmuchaw zapewniony jest odpowiedni nadmuch na pasażerów (4.720 m³/h lub 7.080 m³/h). Ciężar klimatyzatora w zależności od wykonania wynosi tylko 99 – 107 kg.

Zastosowane w klimatyzatorach skraplacze z rurkami miedzianymi są odporne na zmieniające się warunki atmosferyczne, a także detergenty używane podczas mycia. Poza tym są bardzo łatwe w czyszczeniu.

W klimatyzatorach tych można zabudować aluminiowe filtry wielokrotnego użytku, które po umyciu można ponownie zabudować. Dzięki temu użytkownik oszczędza na kosztach zakupów nowych filtrów powietrza, jak i wywozie oraz utylizacji starych.

Nowe klimatyzatory posiadają otwieraną i uchylaną obudowę na obie strony, co gwarantuje łatwą obsługę konserwacyjną i serwisową.

Klimatyzatory KL47T, KL48T, KL49T są już zabudowane i użytkowane na autobusach w takich miastach, jak Bielsko Biała, Warszawa, Jastrzębie Zdrój, Lublin czy Grodzisk Mazowiecki. Teraz dołączyły do nich autobusy Arrivy w Modlinie.

Zalety nowych klimatyzatorów:



Miedziany skraplacz odporny na warunki atmosferyczne



Przyjazna konserwacja dzięki pokrywie otwieranej na obie strony



Opcjonalnie: aluminiowy filtr świeżego powietrza wielokrotnego użytku –możliwość mycia



Lekka konstrukcja – niższe zużycie paliwa



Bezszczotkowe wentylatory skraplacza i dmuchawy parownika o zwiększonej żywotności

KONVEKTA
Technical leadership starts with ideas.

Po lotnisku w Modlinie w towarzystwie Konvekty



Miło nam poinformować, że przedsiębiorstwo Arriva Bus Transport Polska wybrało klimatyzatory Konvekta do zabudowy na eksploatowanych już autobusach SOR NB 12.

Linie Autobusowe Arriva to firma dobrze znana zarówno na rynku polskim, jak i europejskim. Prowadzi przewozy krajowe, regionalne oraz miejskie, świadcząc swoje usługi na wysokim poziomie.

Arriva posiada już flotę autobusów wyposażonych w klimatyzatory Konvekta. W ubiegłym roku zamówiła bowiem 49 autobusów Solaris z klimatyzatorami Konvekta KL 49T.

Z końcem marca tego roku dołączyły do nich 3 kolejne autobusy, tym razem SOR NB 12. Zabudowano na nich najnowsze klimatyzatory KL 47 T.

Urządzenia te przeznaczone są do klimatyzowania przestrzeni pasażerów z możliwością podłączenia parownika dla miejsca pracy kierowcy, co miało miejsce właśnie w autobusach SOR.

Klimatyzator KL47 T o wydajności chłodniczej 28 tys. W i grzewczej 32 tys. W cechuje najniższe zużycie prądu – tylko 63 A.

Jest to bardzo istotne dla wszystkich operatorów komunikacji miejskich z uwagi na napięty bilans energetyczny autobusów tych linii.

Niski pobór prądu gwarantuje możliwość wykorzystania dodatkowych odbiorników prądu, np. ładowarek do urządzeń mobilnych. Samo urządzenie jest bardzo lekkie – waży tylko 107 kg. Ta lekka konstrukcja gwarantuje niższe zużycie paliwa.



Urządzenia KONVEKTY przeznaczone są do klimatyzowania przestrzeni pasażerów z możliwością podłączenia parownika dla miejsca pracy kierowcy, co miało miejsce właśnie w autobusach SOR.

We wspomnianym klimatyzatorze wszystkie komponenty są bardzo łatwo dostępne. Pokrywa dachu otwiera się na obie strony. Dzięki temu montaż i serwis są bezproblemowe i bardzo szybkie.

Przekonał się o tym warszawski serwis naszej firmy, który instalował wspomniane trzy klimatyzatory na autobusach naszego Klienta.

Na dniach również pracownicy serwisu Arrivy przeszkoleni zostaną z obsługi klimatyzatorów KL 47.



Na trzech autobusach firmy Arriva, przeznaczonych do obsługi linii „Lotnisko Modlin” zamontowaliśmy klimatyzatory dla przestrzeni pasażerskiej oraz miejsca pracy kierowcy.

INNOWACYJNE SYSTEMY TELEMATYCZNE



W roku ubiegłym nawiązaliśmy współpracę z firmą Flextrack z Danii, specjalizującą się w rozwiązaniach telematycznych, zgodnych z oczekiwaniami klientów i zapotrzebowaniem rynku. Dzięki nawiązanej współpracy Klientom naszym możemy zaproponować dwa, innowacyjne na polskim rynku systemy tj. system pozycjonowania wagonów -GSP15 oraz system śledzenia naczep- Lommy Eye Capture.

Nowość!

Pierwszy w Polsce system pozycjonowania wagonów



GPS15 to system przesyłający informacje o pozycji wagonu w określonych odstępach czasu. Urządzenie to pracuje wyłącznie w oparciu o baterie, dzięki czemu może być zamontowane w dowolnym miejscu, gdyż nie potrzebuje zasilania, jak również zewnętrznych anten.

Urządzenie w przypadku wysyłania jednej pozycji na dzień pozwala na pracę na jednej baterii aż przez 15 lat. Częstsze pobieranie danych ogranicza oczywiście żywotność baterii, ale fakt, że 6 pozycji na dzień to ok. 6-7 lat jej pracy, stawia to urządzenie na pozycji niekwestionowanego lidera rynku rozwiązań telematycznych na baterie. Ważnym aspektem jest też możliwość wymiany baterii na nową.

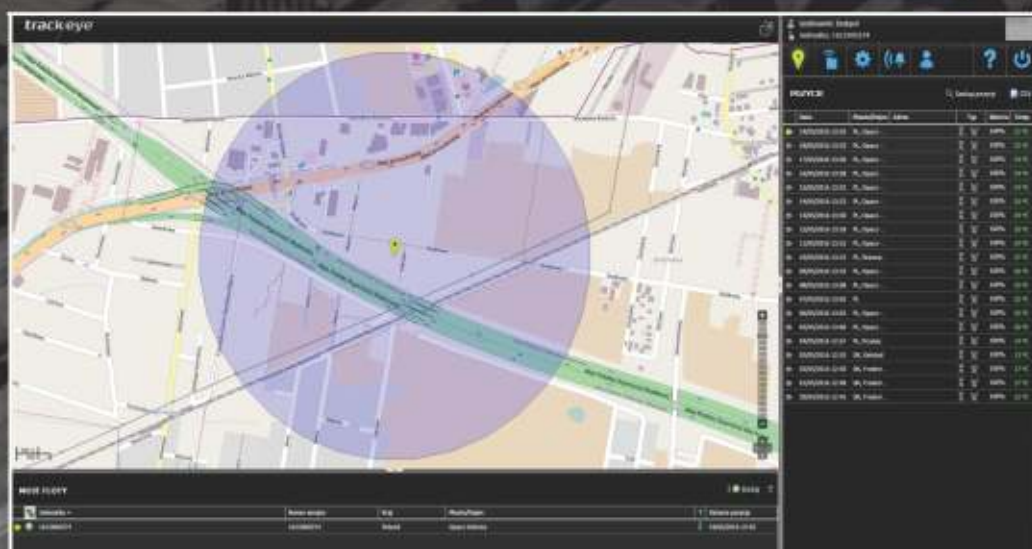
GPS15 jest ponadto wyposażony w czujnik temperatury oraz światła. W szczególności ten drugi ma ważne zastosowanie, gdyż właśnie dzięki niemu, wiemy o fakcie zdemontowania/kra-

dieży urządzenia. Do czasu odczepienia zamontowanego urządzenia, czujnik jest ukryty przed światłem.

Całość informacji, takich jak pozycja na mapie, temperatura otoczenia, jak również stan urządzenia (czy też powód wysłania pozycji – określona pora/czujnik światła) są dostępne dla operatora i zarządzającego poprzez dostęp do platformy internetowej.

GPS15 posiada klasę IP68, dzięki czemu może być montowany w dowolnym

System GPS 15, przesyłający informacje o pozycji wagonu w określonych odstępach czasu jest liderem rynku rozwiązań telematycznych na baterie – przy wysyłaniu jednej pozycji dziennie pozwala na pracę na jednej baterii nawet przez 15 lat!



miejsu na wagonie, a dodatkowe obudowy imitujące wentylację wagonu zapewniają idealny kamuflaż.

Dzięki rozwiązaniu GPS15 właściciele wagonów mogą zaoszczędzić nierzadko nawet po 2-3 tygodnie swojej pracy w poszukiwaniu lokalizacji wagonu oraz szybciej reagować na potrzeby swoich klientów. System pozwala również na sprawniejsze dostarczanie towaru do odbiorców oraz zapewnia kontrolę nad pracą operatora lokomotywy, który nierzadko jest firmą zewnętrzną.

Inne zastosowania GPS15

Dzięki wieloletniej baterii, system GPS15 świetnie sprawdza się również jako dodatkowa ochrona wszelkiego rodzaju ruchomości, takich jak pojazdy, motocykle, łodzie (tu dodatkowym atutem jest czujnik temperatury), maszyny robocze czy nawet statki powietrzne. Możliwość zamontowania jego w dowolnym miejscu, również na zewnątrz pojazdu, czyni z GPS15 idealne narzędzie do walki ze złodziejami, jak również umożliwia kontrolę użytkowania wypożyczanego sprzętu. Montaż zewnętrzny zapewnia odporność na często stosowane zagłuszacze sygnału, a czujnik światła informuje nas o ostatniej pozycji GPS15, gdy zostaje on już znaleziony i zdemontowany.

Nowość! System śledzenia naczep – Lommy Eye Capture



Przez lata rynek wszelkiego rodzaju, potocznie zwanych GPS-ów bardzo się rozwinął. Dziś za pomocą dowolnego urządzenia z anteną GPS lub/i GSM śledzić możemy praktycznie wszystko. W szczególności w centrum zainteresowania producentów rozwiązań telematycznych są wszelkiego rodzaju pojazdy, jak samochody ciężarowe, maszyny robocze czy też samochody osobowe. Trochę same sobie pozostawione zostały naczepy i przyczepy. Wynikało to z faktu małej ilości urządzeń z naprawdę silną baterią, która podtrzymywała życie urządzenia po odpięciu od zasilania. Z kolei, jeżeli bateria jest wystarczająca, jak w naszym rozwiązaniu GPS15, to uniemożliwiła ona stałe śledzenie, a wyłącznie wysyłanie pozycji w określonym odstępie czasu.

Dziś, dzięki współpracy z firmą Flextrack posiadamy w ofercie opatentowany system śledzenia naczep – Lommy Eye Capture.

To małe urządzenie montowane jest za światłami w naczepie/przyczepie; jest do nich podpięte. Dzięki temu jest ładowane, gdy świecą się światła pozycyjne bądź w trakcie hamowania i włączenia kierunkowskazu. Stałe włączone światła zapewniają wysyłanie informacji o pozycji naczepy co 2 minuty, a w przypadku korzystania z zasilania ze światła stopu i kierunku – od 2 do 8 minut.

Lommy Eye Capture pozwala na w pełni niezależne śledzenie naczep/przyczep, a co za tym idzie również transportowanego towaru. Jest to rozwiązanie szczególnie polecane w sytuacjach, gdy pojazd nie jest przypisany do danej przyczepy/naczepy. Adresowane jest także dla firm, które przekazują swoje naczepy, zabierane następnie przez ciągnik innej firmy.

Urządzenie posiada klasę IP65, dzięki czemu jest odporne na wodę, kurz i inne zanieczyszczenia.

W przypadku braku całkowitego zasilania, system wysyła jedną pozycję co 12 godzin, by ostatecznie rozładować się po okresie 2 dni.

Prosty montaż pozwala na szybką realizację zamówień, włącznie z instalacją po stronie klienta.

Dostęp do wszelkich danych, podobnie jak w przypadku wszystkich oferowanych przez nas rozwiązań telematycznych, dostępny jest przez przeglądarkę internetową.



Lommy Eye Capture zapewnia niezależne śledzenie naczep/przyczep, a co za tym idzie również transportowanego towaru. System szczególnie polecany jest w sytuacjach, gdy określony pojazd nie jest przypisany do danej przyczepy/naczepy.



RAPORTY

ograniczone tylko wyobraźnią

Nasz partner, firma MiX Telematics pod koniec 2016r. zaprezentowała funkcjonalność, która na nowo wyznacza standardy rozwiązań telematycznych. Pomimo 400., dostępnych już w swoim systemie raportów, MiX wraz z naszym Działem Telematyki zdecydowali się pójść o krok dalej.

Zespół programistów naszego partnera, zlokalizowany w Republice Południowej Afryki, stworzył platformę, dzięki której każdy użytkownik MiX Telematics po wybraniu dodatkowej funkcjonalności, jaką jest MiX Agility uzyskuje dostęp do kreatora raportów.

Tworzy on przed użytkownikiem nieograniczone możliwości wizualizacji i sposobu porównań wszelkich danych.

Obok rozszerzenia funkcjonalności, użytkownik uzyskuje dostęp do wsparcia ze strony naszej firmy, dzięki czemu cała droga od wykupienia MiX Agility, celem stworzenia unikalnych raportów przebiega płynnie i bezstresowo.

Wystarczy, że Klient określi swoje oczekiwania co do raportów i danych, a my skutecznie sprostamy tym oczekiwaniom.



Nowe rozwiązanie, jakim jest MiX Agility pozwala użytkownikowi na tworzenie własnych raportów w bardzo prostym kreatorze, dzięki czemu skrócony zostanie czas stworzenia indywidualnych rozwiązań.

Papier i wykresówki marki DRABPOL dostępne w Truck24 i ZMPD

Nasi nowi partnerzy

Z wielką przyjemnością informujemy, że wykresówki i papier do tachografów marki DRABPOL wprowadziły do swojej oferty sprzedażowej dwie firmy- Truck24 Sp. z o.o. (dawniej sklep Trans24.eu) oraz Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych. Dziękujemy naszym nowym Partnerom za zaufanie, wybór naszych produktów, a także z duże zaangażowanie w realizację wspólnych celów.

Przypomnijmy, że autorski papier do tachografów cyfrowych oraz wykresówki pod własną marką DRABPOL wprowadziliśmy na rynek pod koniec 2015 roku. Bazując na wieloletnim doświadczeniu oraz we współpracy z naszym Laboratorium Analiz Wypadkowych z Tachografów, stworzyliśmy produkt, który ma za zadanie spełniać zarówno wymagania prawne, jak również wysokie oczekiwania naszych klientów.

Wykresówki Premium Drabpol cechuje najwyższy poziom wykonania. Rekomendowane są przez Laboratorium Analiz Wypadkowych z Tachografów.

Papier Premium Drabpol zapewnia czytelność zapisanych danych przez okres wymagany przepisami prawa. Z kolei papier Standard Drabpol cechuje Najlepszy stosunek jakości do ceny na polskim rynku. Zapewnia realizację wymagań prawnych po niskim koszcie.

Sukces tych produktów nie byłby jednak tak duży, gdyby nie zaangażowanie dwóch naszych kluczowych Partnerów tj. Truck24 Sp. z o.o. (dawniej sklep Trans24.eu) oraz Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych.

Już teraz wszystkich klientów zapraszamy do odwiedzania sklepów on-line obu firm.

Nasz papier i wykresówki dostępne są również w dobrych serwisach tachografów i sklepach internetowych oraz oczywiście u naszych dwóch Partnerów:

eTruck24.pl

oraz



ŚWIAT SERWISÓW

Z wielką przyjemnością zapraszamy wszystkich Czytelników do nowej rubryki w naszym kwartalniku – ŚWIAT SERWISÓW. Poświęcona ona będzie wyłącznie tematom, związanym z naszymi autoryzowanymi stacjami serwisowymi. A tych powołał się już nie mało.

Jako pierwsza powstała rodzina autoryzowanych serwisów partnerskich, obsługujących tachografy analogowe i cyfro-we – obecnie jest już 140 takich placówek. Wkrótce potem na terenie Polski przystąpiliśmy do organizacji sieci serwisowej, obsługującej klimatyzatory i agregaty chłodnicze Konvekta, liczącej dzisiaj 30 serwisów.

Blisko 3 lata temu zaczęły pojawiać się w naszym kraju pierwsze stacje w zakresie instalacji i obsługi systemu pomiaru ciśnienia i temperatury opon. Do tej pory powołał się 68 takich serwisów. Jako ostatni do dużej rodziny serwisowej, zrzeszonej pod naszym brandem przystąpiły stacje, zajmujące się sprzedażą, montażem i obsługą blokad alkoholowych. Co prawda dopiero jest ich 6, ale mamy nadzieję, że liczba ich będzie sukcesywnie wzrastać.

W nowym dziale chcielibyśmy prezentować nasze najlepsze placówki, dzielić się Państwem rozmowami z przedstawicielami stacji, zamieszczać informacje z codziennej ich pracy, opisywać ich sukcesy czy ważne jubileusze.

Wierzimy, że rubryka ta zaciekawi przede wszystkim naszych Partnerów Serwisowych, a także Klientów oraz wiernych Czytelników.

W tym numerze zamieszczamy dwie rozmowy z właścicielami naszymi serwisów partnerskich – firmą Wulkano Perfect – autoryzowanym serwisem instalacyjno – obsługowym systemu CPC oraz firmą MATEO, autoryzowaną stacją obsługującą tachografy.

Na terenie Polski powołał się już łącznie 244 autoryzowanych stacji serwisowych, w tym 140 obsługujące tachografy, 68 – systemy pomiaru ciśnienia i temperatury opon, 30 – klimatyzatory i agregaty chłodnicze oraz 6 – blokady alkoholowe.

Z wizytą w firmie Wulkano Perfect Szabała Spółka Jawna w Świdniku

35 LAT SUKCESÓW



Z początkiem wiosny udaliśmy się do Świdnika, by złożyć wizytę w firmie Wulkano Perfect Szabała, która jest największym dealerem oraz serwisem opon ciężarowych i osobowych w regionie. W maju ubiegłego roku Wulkano Perfect Szabała dołączył do rodziny autoryzowanych serwisów partnerskich w zakresie instalacji i obsługi systemu CPC.

Wulkano Perfect Szabała działalność swą prowadzi już od 1981 roku.

Firma świadczy usługi serwisowe oraz sprzedaje ogumienia do wszelkiego typu pojazdów: samochodów osobowych, dostawczych i ciężarowych. Zajmuje się również oponami przemysłowymi do pojazdów rolniczych i budowlanych.

Aktualnie firma zalicza się do największych firm wulkanizacyjnych w kraju. Jako jedni z pierwszych w Polsce uruchomili na dużą skalę sprzedaż opon do samochodów ciężarowych.

Wiosną zeszłego roku Wulkano Perfect przystąpił do sieci powoływanych przez nas autoryzowanych stacji serwiso-

wych w zakresie instalacji i obsługi systemu monitorowania ciśnienia i temperatury opon ContiPressureCheck.

Wizyta w firmie była okazją do rozmowy z Panem Andrzejem Szabałą – właścicielem Wulkano Perfect Szabała.

JP (Drabpol): Niedawno minęło już 35 lat Waszej działalności? Patrząc na Waszą pozycję widzimy pasmo sukcesów. Co dokładnie się na niełożyło?

ASZ (Wulkano Perfect): Jesteśmy w tym regionie jedną z najbardziej znanych firm, zajmujących się sprzedażą oraz serwisem ogumienia. Jesteśmy serwisem Conti360 oraz Euromaster, świadczącym usługi 7/24. W naszej ofercie jest cała gama wymiarowa oraz wiele typów opon, takich marek jak Continental, Michelin, BF Goodrich, Kleber, Kormoran, Tigar i innych.

JP: Z obserwacji wynika, że Wasz serwis ma pełne ręce roboty. Z jakimi, najczęstszymi uszkodzeniami opon samochodów ciężarowych serwis ma do czynienia?

ASZ: Najczęstsze uszkodzenia opon, z którymi się spotykamy to najechanie na ostre przedmioty, takie jak śruby, elementy części metalowych, zaś w pojazdach budowlanych to uszkodzenia spowodowane przez pręty wystające z płyt drogowych, metalowe elementy budowlane, otarcie opony o ostre krawędzie, jak również znaczne uderzenia opon spowodowane wpadnięciem koła w dziurę na budowie. Nierzadko te uszkodzenia powodują zniszczenie opony.

JP: Czy zdarzały się przypadki rozwarstwienia się bieżnika opony w samochodach ciężarowych czy też naczepach?

ASZ: Muszę przyznać, że takie zdarzenia występowały bardzo rzadko i to tylko w przypadku opon bieżnikowanych.

JP: Czy w pojazdach ciężarowych, naczepach czy maszynach roboczych, w których nastąpiło zniszczenie opony zauważyliście Państwo, by miały one jakiegokolwiek system kontroli ciśnienia opon?



ASZ: W tego typu pojazdach jest to rzadkość. Nie przypominam sobie takiego przypadku. Najczęściej z systemami TPMS mam do czynienia w samochodach osobowych i to w tych najnowszych, ponieważ mają one obowiązek posiadania tego typu urządzenia.

JP: *Od maja 2016 roku jesteście Państwo naszym autoryzowanym serwisem partnerskim ContiPressureCheck. Muszę przyznać, że w ciągu zaledwie pół roku zainstalowaliście dość sporo systemów monitorowania ciśnienia i temperatury opon. Jeśli się nie mylę to ok. 20. zestawów. Dla jakich klientów zainstalował Pan ContiPressureCheck?*

ASZ: Zdecydowana większość systemów ContiPressureCheck została zainstalowana do ciągników i nacze rosyjskiej firmy West Trans Auto z siedzibą w Smoleńsku, zajmującej się transportem międzynarodowym. Oferuję ten produkt także innym moim klientom, głównie polskim przewoźnikom, ale na razie trudno mi ich przekonać. Wierzę jednak, że wkrótce to się zmieni.

JP: *Obaj wiemy, że po naszych drogach jeździ kilkaset tysięcy samochodów ciężarowych i nacze. Pomimo tego, iż w ubiegłym roku zakupiono wręcz rekordową ilość samochodów ciężarowych, nacze i przyczep, to świadomość na temat kontroli ciśnienia w oponach jest zbyt niska. Jaka wg Pana jest tego przyczyna?*

ASZ: Przede wszystkim to brak u przewoźników chęci do inwestowania w jakiegokolwiek dodatkowe urządzenia. Często spotykam się wśród moich klientów z opinią, że szkoda wydawać pieniądze na system kontroli ciśnienia i temperatury, ponieważ sytuacja w transporcie jest ciężka. Niskie stawki frachtu, podwyżka cen paliwa, zwiększone wydatki z tytułu podatków, opłat drogowych i innych oraz zwiększenie kosztów na wynagrodzenia dla kierowców, których jest deficyt w Polsce. Ponadto ze względu na wysoką konkurencję ze strony zachodnioeuropejskich i naszych przewoźników, brak jest ładunków powrotnych, co odbija się na zmniejszeniu przebiegów pojazdów, ponieważ transport ładunków w tym kierunku staje się coraz mniej rentowny. To może być przyczyną marazmu, jaki notuje się od początku roku i nie chodzi tu tylko o CPC, ale widzę to też po spadku sprzedaży usług i samych opon.

Potrzebę kontroli ciśnienia w oponach zauważam głównie w większych zorganizowanych flotach, które używają markowych opon, takich jak Continental czy Michelin.

JP: *A jaka jest opinia Waszych serwisantów, dotycząca samego montażu systemów monitorowania ciśnienia i temperatury opon ContiPressureCheck?*

ASZ: Systemy CPC zainstalowaliśmy już do wielu pojazdów, toteż obecnie kontrola, montaż czujników, urządzeń i samo programowanie nie sprawia naszym serwisantom żadnych trudności. Wszystkie montaż wykonywane są coraz szybciej i bez zarzutów, ku obojmu zadowoleniu.

JP: *To cieszy nas ta sytuacja- pamiętam, że z Pana pracownikami spotkałem się podczas prowadzonego przeze mnie szkolenia. Szybko się uczyli i dało się od razu zauważyć, że mają wysokie kompetencje.*

A czy dotarły do Pana opinie samych klientów na temat użytkowanego systemu monitorowania ciśnienia i temperatury opon?

ASZ: Mogę wypowiedzieć się w imieniu naszego największego klienta, któremu dostarczyliśmy systemy CPC – firmy West Trans. Właściciel tej firmy zdecydował się na to rozwiązanie, by nie dopuścić do uszkodzeń opon, czy też wystrząsów w czasie wykonywania przewozów międzynarodowych, co wiązało się z niemałymi kosztami. Kierowcy dostali więc narzędzie, które pozwala im kontrolować ciśnienie



i temperaturę w oponach i szybko reagować w przypadku awarii ogumienia. Wszyscy są bardzo zadowoleni.

JP: Czy ContiPressureCheck pomógł w jakiejś konkretnej sytuacji na drodze?

ASZ: Tak. Miałem informację od kierowców, że system CPC w jednym z pojazdów zaalarmował uchodzenie powietrza z opony i kierowca, zatrzymując samochód uniknął uszkodzenia ogumienia.

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

ASZ: Szczerze przyznam, że system jest dobry i niezawodny. Poleciłbym go wszystkim przewoźnikom drogowym, którzy myślą o zabezpieczeniu swojego ogumienia, dzięki któremu unikną zniszczenia lub wystrzału opon, jak

również zapewnią wydłużenie ich przebiegu. W konsekwencji będzie to miało wpływ na zmniejszenie zużycia paliwa, co też jest dużym problemem w firmach transportowych.

JP: W czym my, jako Wasz partner możemy pomóc, aby zwiększyć grono Pańskich klientów w zakresie systemu ContiPressureCheck?

ASZ: Trudno dać prostą odpowiedź. Sama świadomość, by wyposażać swoje pojazdy w systemy TPMS tu nie wystarczy. Tak jak już wspomniałem, przewoźnicy muszą mieć środki finansowe na tego typu urządzenia. Dopiero połączenie tych dwóch czynników pozwoli na zakup systemów ciśnienia i temperatury opon. Dużym wsparciem byłoby znalezienie finansowania tak, aby klient mógł kupić przynajmniej towar na raty.

Na pewno, w zwiększeniu sprzedaży pomogłoby nam Wasze wsparcie merytoryczne wśród moich klientów. To bardziej wpłynie na zwiększenie ich świadomości. Zdaję sobie sprawę, że trudno przewoźnikowi pozwolić sobie na wydatek kilku tysięcy na jeden pojazd z naczepą, ale musi pamiętać, że skutki wystrzału opony na drodze mogą być o wiele, wiele wyższe i nie tylko mowa tu o finansach, ale też o bezpieczeństwie.

JP: Weźmiemy Pana cenne rady pod uwagę i wierzę, że wspólnie pozyskamy nowych klientów na ContiPressureCheck.

Dziękuję bardzo za rozmowę.

Rozmawiał: Jerzy Piątek- Dyrektor Handlowy

Zdaję sobie sprawę, że obecnie trudno przewoźnikowi pozwolić sobie na wydatek rzędu kilku tysięcy zł. za zestaw CPC na jeden pojazd z naczepą, ale musi on pamiętać, że skutki wystrzału opony na drodze mogą być o wiele, wiele wyższe i nie tylko mowa tu o finansach, ale także o naszym bezpieczeństwie.

Dlatego też polecam go wszystkim przewoźnikom, którzy myślą o zabezpieczeniu swojego ogumienia, tak by nie tylko unikać zniszczeń lub wystrzału opon, ale również zapewnić wydłużenie ich przebiegu.

Andrzej Szabała – właściciel Wulkano Perfect Szabała.

Wulkano Perfect Szabała Sp. J.

21-040 Świdnik; ul. Piasecka 200

tel. 81/751 56 69, -68, -41; kom. 602 645 610



WorkshopTab

– dziś przyszłość, jutro standard



Blisko 15 lat temu do grona naszych autoryzowanych serwisów w zakresie pełnej obsługi tachografów dołączył serwis MATEO z Mińska Mazowieckiego, prowadzony przez małżeństwo Agnieszka i Grzegorza Rejmanów. Dziś należy on do jednej z naszych, najlepszych autoryzowanych stacji, zrzeszonych pod brandem Drabpolu.

Z początkiem marca złożyliśmy wizytę w serwisie MATEO, by porozmawiać z Prezesem Grzegorzem Rejmanem o dotychczasowych osiągnięciach i planach na przyszłość.

Przez minione 15 lat serwis przeszedł długą, lecz owocną drogę na szczyt. Silna pozycja stacji na rynku powiązana jest z aktywnością handlową oraz wysokim standardem technicznym, świadczonych przez nią usług.

Dzięki tym działaniom, a także wyposażeniu serwisu w najnowsze narzędzie diagnostyczne do obsługi tachografów, MATEO umocnił swoją pozycję lidera w województwie mazowieckim.

Jako jedna z pierwszych, firma MATEO wyposażała swoją stację w WorkshopTab. To rozwiązanie diagnostyczne dedykowane dla serwisów tachografów, które jako jedyne jest w pełni gotowe do obsługi nowej generacji tachografu 3.0, którego premiera będzie już w połowie tego roku, i co najważniejsze tachografu cyfrowego 4.0, który zadebiutuje na rynku w 2019 roku, całkowicie zmieniając postrzeganie tachografów w Europie.

KD (Drabpol): Jako jeden z pierwszych zainteresował się Pan rozwiązaniem WorkshopTab, które wtedy było jeszcze w tzw. wieku dziecięcym. Skąd taka otwartość na nowości?

GR (Mateo): Dziś rynek tachografów zbliża się do momentu, gdzie niska cena i niska jakość nie będą stanowić już o sile danego serwisu. Cieszy mnie, że wierność moim zasadom – czyli stawianie na jakość, a nie na szybką sprzedaż, zaczyna być doceniana. Nasi klienci rozwijali się razem z nami i z upływem lat ich wymagania w zakresie jakości i poziomu świadczonych usług rosły. Dzięki rozwiązaniu, jakim jest WorkshopTab pokazaliśmy zarówno naszym klientom, jak i konkurencji, że nie mamy zamiaru zwalniać i interesuje nas

tylko rozwój i praca na wysokim, powiedzmy zachodnim, poziomie.

KD: *WorkshopTab to pierwsze urządzenie w historii rozwiązań diagnostycznych dla rynku tachografów, które tak diametralnie dystansuje konkurencję. Dotyczy to zarówno wyglądu, systemu pracy, sposobu przeprowadzania kalibracji, jak i czystego prestiżu serwisu. Jak zmieniła się codzienna praca dzięki WTab?*

GR: Rzeczywiście już sam wygląd urządzenia wiele zmienił w postrzeganiu klientów. Budzi on zarówno zainteresowanie, jak i poczucie, że wieloletni partner, którym jesteśmy dla wielu małych i dużych firm, stale się rozwija i dąży do jak najlepszej i, co bardzo ważne w transporcie, jak najszybszej obsługi. Dzięki WorkshopTab nasi technicy zyskali rozwiązanie, które po pierwsze skraca cały proces kalibracji i obsługi, a ponadto pozwala na pracę zdalną, co w okresie jesienno-zimowym jest po prostu wygodne. Przyznaję jednak szczerze, że warunkiem nadrzędnym, który ostatecznie przekonał mnie do zakupu tego urządzenia jest jego przyszłościowość. Cóż z tego, że na rynku są rozwiązania tańsze, w tym nawet dotychczas przez nas stosowane CTC II, skoro docelowo WTab, będzie jedynym, które obsługiwać będzie tachograf DTCO 3.0 oraz tak oczekiwany przez wszystkich DTCO 4.0.

KD: *Na koniec chcielibyśmy zapytać o Pana firmę i plany na rok 2017.*

GR: Bieżący rok rozpoczął się pod dyktando planowanego wzrostu. Pracujemy stale nad rozszerzaniem swojego udziału w rynku oraz wprowadzaniem nowych rozwiązań, które utrzymają nas na pozycji lidera rozwiązań technologicznych na poziomie serwisów tachografów w województwie mazowieckim i w ścisłej czołówce w Polsce. Już dziś myślimy o wprowadzeniu do sprzedaży nowych, oferowanych przez DRABPOL rozwiązań, takich jak śledzenie naczep, system blokady alkoholowej, zgodny z rządowym projektem czy bardziej kompleksowa obsługa firm transportowych z punktu widzenia czasu pracy.

Dziękuję bardzo za rozmowę.

Rozmawiał: Krzysztof Drabczyński-Dyrektor Działu Telematyka



// Dzięki WorkshopTab nasi technicy zyskali rozwiązanie, które po pierwsze skraca ca-

ły proces kalibracji i obsługi, a ponadto pozwala na pracę zdalną, co w okresie jesienno-zimowym jest po prostu wygodne.

Najważniejszą dla mnie kwestią jest fakt, że WorkshopTab będzie jedynym przyrządem kalibracyjno-diagnostycznym w pełni obsługującym tachografy DTCO 3.0 oraz DTCO 4.0.

Grzegorz Rejman
Prezes firmy MATEO

MATEO Agnieszka Rejman

Mińsk Mazowiecki; 05-300, ul. Kolejowa 29
tel. 25/758-08-28, kom. 604-402-475, 602-417-417

Autoryzowane stacje serwisowe firmy DRABPOL na terenie Polski



-  KONVEKTA
-  CPC- ContiPressureCheck.
-  TACHOGRAFY
-  ALCOLOCK

TOP DEALERZY z całej Europy

Po raz drugi od chwili uzyskania statutu dealera amerykańskiej firmy Universal Avionics przylecieliśmy na Majorkę, by uczestniczyć w europejskim zjeździe jej TOP Dealerów.

Od organizacji ostatniego spotkania minęły aż cztery lata, toteż tegoroczny zjazd może nie być aż tak długi jak w 2013 r., ale za to bardzo intensywny. Był również wyjątkowy, gdyż w tym roku Universal obchodzi jubileusz 35-lecia działalności firmy.

Na spotkanie przylecieli przedstawiciele firmy Universal, zarówno z jej centrali w Tucson w Arizonie, jak i z europejskiej siedziby w Bazylei

Grupę dealerów reprezentowało ponad 20 osób z terenu całej Europy. Spotkanie było okazją do dokładnego zapoznania się ze strukturą i schematem organizacyjnym firmy.

Uczestników spotkania powitał Dan Reida – Vice Prezydent ds. sprzedaży i marketingu. Przedstawił dokładnie strukturę działania firmy, jej innowacje i dokonania oraz schemat organizacyjny z podziałem na wszystkie departamenty. Amerykański zespół reprezentowali również Robert Clark – Dyrektor ds. sprzedaży oraz Michelle James – Dyrektor ds. marketingu i komunikacji.

Z europejskiej filii w Bazylei przybyli Christian Zumkeller – Menadżer ds. sprzedaży w Europie i Afryce, Patrick

Nehninger – Technical Suport oraz Yvonne Muller – Office manager, która to odpowiedzialna była za spotkanie od strony organizacyjnej. Wybór bardzo uroczego miejsca na tegoroczny zjazd, niedaleko stolicy Palma de Mallorca to jej zasługa.

Obszerne informacje w zakresie nowych produktów i rozwiązań zaprezentował Robert Clark. Nas bardzo zainteresowały zagadnienia, dotyczące aktualizacji oprogramowania systemu zarządzania lotem (FMS) oraz aktualizacji systemu UniLink.

W ramach upgrad'u systemu FMS z satelitarnym systemem wspomagającym (SBAS) m.in. ulepszono interfejs szyny danych ASCB, pojawiły się też liczne ulepszenia trybu nawigacji pionowej VNAV, usprawniono radionamiernik (ADF) samolotu Q400. Zmian jest naprawdę sporo.

Jednym z głównych powodów, przemawiających za aktualizacją systemu FMS jest czterokrotne zwiększenie przez FMS SBAS pamięci bazy danych, kontynuacja wzrostu pojemności pamięci FMS czy nowsze bazy danych dostępne do pobrania z dowolnego miejsca na świecie. Również zapowiedziano zmiany w systemie UniLink, a jedną z nich będzie zwiększenie kompatybilności z urządzeniami MCDU.

Robert Clark przedstawił również obszernie zagadnienia dotyczące aktualizacji wyświetlaczy MFD-640 oraz EFI-890. Oba systemy wyposażono min. w nową pamięć Video RAM.

Całość wystąpienia zamykała prezentacja wyświetlaczy nowej generacji – systemu EFIS InSight. Część systemu podstawowego stanowi tu system „Synthetic Vision”, wbudowane karty nawigacyjne (Jeppesen) oraz strojenie radiostacji.

Nastąpiły również zmiany w samej architekturze z wykorzystaniem sieci Ethernet. Zmniejszeniu uległa też liczba urządzeń wymiennych na poziomie użytkownika (LRU) i ich masa.

Z niecierpliwością wszyscy czekali na wystąpienie Chrystiana Zumkellera, na co dzień współpracującego z europejskimi dealerami. Przedstawił on wyniki sprzedaży w poszczególnych krajach europejskich. Top Dealerem roku 2017 została firma Heli-One z Norwegii, której szczerze gratulujemy. Obecność niemal wszystkich europejskich dealerów była doskonałą okazją do omówienia nurtujących i ważnych kwestii, zarówno w zakresie regulacji prawnych, obowiązujących przepisów i tego, co nas czeka w przyszłości. Dała również możliwość wymiany wzajemnych doświadczeń, podzielenia się spostrzeżeniami i swoimi uwagami na temat rynku europejskiego.

Intensywne obrady to z pewnością najważniejsza, ale nie jedyna część zjazdu. Po wielogodzinnym spotkaniu wszyscy uczestnicy zawiezieni zostali do pięknej, stylowej rezydencji, należącej do starej, arystokratycznej rodziny z Majorki, by w pięknych wnętrzach delektować się przysmakami hiszpańskiej kuchni. Towarzysząca temu atmosfera sprzyjała nawiązywaniu miłych, koleżeńskich relacji zarówno z przedstawicielami firmy Universal, jak i naszymi kolegami z branży z terenu całej Europy.



Spotkanie dało okazję do nawiązywania miłych, koleżeńskich relacji, czemu sprzyjała niezapomniana atmosfera i klimat Majorki.



Tegoroczna Konwencja Stowarzyszenia Elektroników Lotniczych – AEA była wyjątkowa, a to z racji obchodów podniosłego jubileuszu 60-lecia działalności tej organizacji. Gospodarzem jubileuszowej konwencji był tym razem urokliwy Nowy Orlean w stanie Luizjana.

Przypomnijmy, że założone w 1957 roku stowarzyszenie Aircraft Electronics Association reprezentuje blisko 1300 firm członkowskich w 43. krajach, w tym producentów i dystrybutorów systemów awionicznych, a także międzynarodowe stacje naprawcze, specjalizujące się w konserwacji, naprawie i instalacji systemów awioniki i elektroniki w lotnictwie ogólnego przeznaczenia.

Otwarcia jubileuszowej Konwencji uroczyście dokonała Przewodnicząca AEA-Paula Derks. Okrągła rocznica była okazją do podsumowania działalności stowarzyszenia, jak i przypomnienia najważniejszych wydarzeń w ciągu tego minionego okresu. Było nam niezmiernie miło, że nasza aktywność (obecni byliśmy już po raz 9.) na amerykańskiej Konwencji AEA została zauważona. Przypomniano bowiem uroczyste wniesienie polskiej flagi przez Prezesa Pawła Drabczyńskiego podczas otwarcia konwencji AEA w Waszyngtonie w 2012.

Prezes znalazł się wówczas w gronie 20. wybranych państw, z których pochodzą członkowie stowarzyszenia.

Kolejnym wydarzeniem, którego nie zabrakło w rocznicowej prezentacji, a dotyczyło naszej firmy, było zaproszenie nas do udzielenia wywiadu dla magazynu Avionics News Magazine. Miało to miejsce podczas ubiegłorocznej konwencji w Orlando. W ogniu pytań i odpowiedzi znalazł się wówczas Krzysztof Sułkowski – Product Manager ds. awioniki (relacja z tej rozmowy w nr. 2/2016).

Uroczystość była tradycyjnie okazją do wręczenia nagród i wyróżnień bardziej zasłużonym członkom organizacji.

Członkiem Roku AEA został w tym roku pan Greg Vail z Flightstar Corp, zaś nagrodę członka AEA otrzymała firma



Miłym akcentem tegorocznego jubileuszu było podsumowanie najważniejszych wydarzeń podczas konwencji AEA – jednym z nich było uroczyste wniesienie polskiej flagi przez Prezesa Pawła Drabczyńskiego podczas otwarcia AEA w Waszyngtonie w 2012.

Appareo. Serdecznie gratulujemy laureatom.

60 rocznica AEA została dodatkowo zaakcentowana uroczystym pochodem z udziałem wszystkich uczestników konferencji na specjalną wieczorną uroczystość.

Członkowie AEA w karnawałowych strojach, typowych dla Nowego Orleanu, w towarzystwie orkiestry dętej hucznie uczcili ten wyjątkowy jubileusz.

Specjalny pochód wszystkich uczestników konwencji z okazji 60 lat AEA, wzbudził spore zainteresowanie na ulicach Nowego Orleanu.





Nowości na AEA

Tradycyjnie już konwencja AEA zgromadziła liczne grono wystawców. Co roku obecni są na niej także nasi zagraniczni partnerzy. Miło nam było gościć na targowych stoiskach takich firm, jak Universal Avionics, Bendix King, Honeywell, Garmin, Rockwell Collins, Aspen Avionics, Anadyne, L3 Aviation oraz Mid Continent Instruments + Avionics.

Wielu z naszych partnerów już pierwszego dnia miało okazję zaprezentować swoje nowości produktowe. Firma L3 przedstawiła system Lynx NGT-9000 – intuicyjny wyświetlacz dotykowy o poszerzonych możliwościach prezentacji danych z systemu Stormscope czy TerrainVision, oraz NXT 700 – transponder ADS-B.

Garmin pokazał system G1000 NXi,

będący najnowszą generacją popularnego systemu G1000. Co ważne, w przypadku upgradu ze starszego systemu G1000, wyświetlacze są kompatybilne elektrycznie z nowym systemem.

Nowości zaprezentowała również firma Mid, a zaliczały się do nich konwertery z serii True Blue Power dla lotnictwa General Aviation – m.in. TC 320, najmniejszy i najlżejszy konwerter DC-DC z 14V na 28V o mocy 230W oraz TI 204 – konwerter DC-AC o mocy 1200W, napięciu wejściowym 20-36VDC i wyjściowym 115VAC, 400Hz.

Nowe produkty, jak i wszystkie pozostałe, prezentowane były drugiego i trzeciego dnia w czasie trwania targów AEA.

Ostatni dzień upłynął na całodniowych sesjach szkoleniowych, w których



mieliśmy możliwość uczestniczyć. Dla nas była to doskonała okazja do rozmów ze specjalistami, do skonfrontowania własnej wiedzy i doświadczeń, a także możliwość poznania nowych, technicznych rozwiązań.



W rytmie JAZZU

Niepisaną tradycją są już uroczyste wieczory organizowane przez naszego partnera – firmę GARMIN dla swoich dealerów.

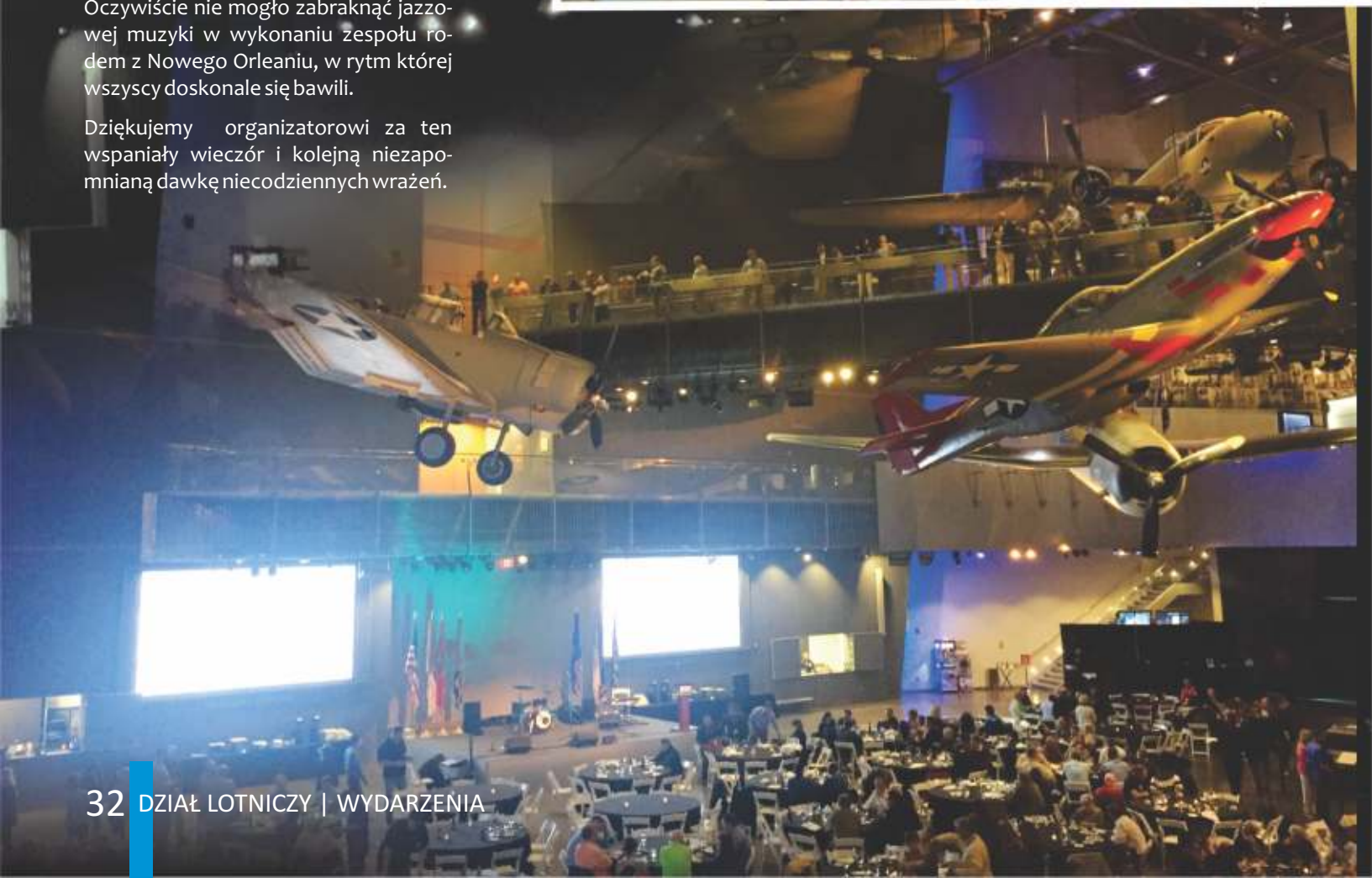
Dobrze pamiętamy jeszcze niecodzienne wydarzenie, jakie miało miejsce w roku ubiegłym pod skrzydłami Atlantisa w Kennedy Space Center na Florydzie.

W tym roku było równie podniosłe. Cała rodzina Garmina zgromadziła się w Muzeum II Wojny Światowej w Nowym Orleanie. Tym razem uczestnicy doskonale bawili się pod skrzydłami samolotów bojowych z okresu II wojny światowej. Wszyscy mieli okazję zwiedzić okazałą wystawę z tamtego okresu – samoloty bojowe, wyposażenie wojsk, itp.

Swoją obecnością wieczór zaszczylicili członkowie zarządu AEA- Paula Derks – Prezydent AEA, Ric Peri – Vice President of Government & Industry Affairs AEA, Debra McFarland- Executive Vice President oraz Lauren McFarland- Dyrektor Reklamy.

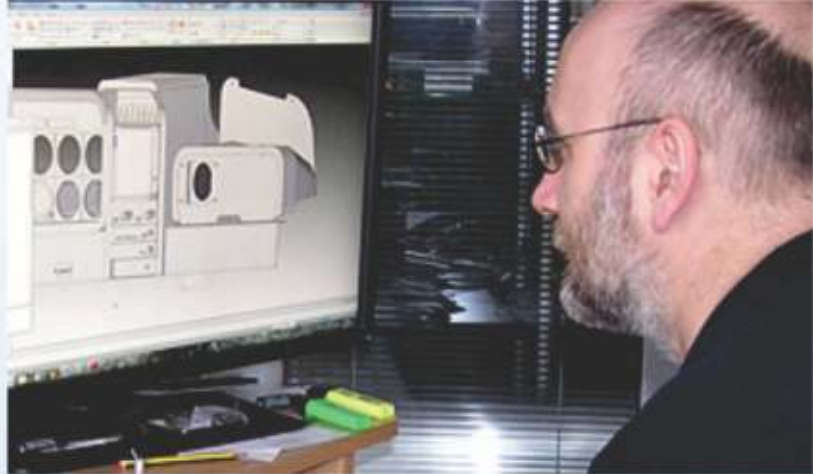
Oczywiście nie mogło zabraknąć jazzowej muzyki w wykonaniu zespołu rodem z Nowego Orleanu, w rytm której wszyscy doskonale się bawili.

Dziękujemy organizatorowi za ten wspaniały wieczór i kolejną niezapomnianą dawkę niecodziennych wrażeń.



PART 21 i 145

- realizowane projekty



Nasze Biuro Konstrukcyjne Part 21 i Organizacja Obsługowa PART 145 od momentu swego powstania mają na koncie realizację wielu dużych projektów, zakończonych sukcesem. Do najważniejszych z nich należą: modernizacja awioniki na śmigłowcu Robinson R44, modernizacja awioniki w samolotach Socata OKL Politechniki Rzeszowskiej czy modernizacja awioniki w samolotach Cirrus Sr22 i Cessna 152. Do kolejnych projektów, realizowanych przez nasze Biuro Part 21 i Organizację Obsługową PART 145 dołączyły dwa kolejne, będące aktualnie w końcowej fazie realizacji.

Modernizacja wyposażenia awionicznego samolotu Cessna 177RG Cardinal RG

Pierwszym z nich jest modernizacja awioniki w samolocie Cessna 177. Modernizacja ta jest złożonym zagadnieniem, obejmującym wymianę całego przestarzałego wyposażenia radiowo-nawigacyjnego pochodzącego z 1970 r. na nowoczesny zestaw systemów awionicznych. Stare urządzenia zostaną zastąpione nowymi, następującymi urządzeniami awionicznymi, takimi jak:

- system NAV/COM Garmin GTN650,
- odbiornik GPS Garmin GNS430W,
- audiopanel Garmin GMA 340,
- transponder Garmin GTX 330,
- system ADF Bendix King KR 87 ze wskaźnikiem KI 227,
- system DME Bendix King KN 62A,
- system żyrobosoli Bendix King KCS 55A
- wskaźnik VOR/LOC Bendix King KI 20,
- system monitorowania pracy silnika Insight G4.

W przyszłości planowana jest również zabudowa autopilota S-TEC 55X.

Wszystkie niezbędne dokumenty wraz z "typowymi", obejmującymi Plan Certyfikacji, dokumentację rysunkową zmiany, program prób i załączniki do instrukcji statku powietrznego, zostały wykonane w naszym Biurze Konstrukcyjnym Part 21 i następnie przesłane do EASA, jako dokumentacja certyfikacyjna przeprowadzonej modyfikacji.

Fakt, że statek powietrzny (Cessna 177 RG), na którym zostaną zabudowane wymienione powyżej systemy jest dopuszczony do lotów IFR (wg przyrządów), wymusił klasyfikację zmiany przez nadzór EASA jako STC (Uzupełniający Certyfikat Typu). Dla nas, jako dla Organizacji Part 21 oznaczało to dodatkowe obliczenia i analizy (np. analiza niezawodności zabudowanego wyposażenia, czy analiza wytrzymałościowa udowadniająca,



Większość z nowych systemów awionicznych została już zabudowana.

że wyposażenie nie stanowi zagrożenia dla załogi i pasażerów w przypadku "twardego" lądowania samolotu). Na szczęście wiedza i doświadczenie naszych konstruktorów umożliwiły przeprowadzanie wymaganych obliczeń

i analiz, co pozwoliło na realizację projektu przez naszą Organizację PART 145.

Aktualnie trwa zabudowa wyposażenia na samolocie Cessna 177. Po niej

rozpoczną się próby naziemne i w locie, o czym poinformujemy Państwa w naszym kolejnym numerze.

Modernizacja wyposażenia awionicznego samolotu Cessna A185F

Drugim naszym projektem jest modernizacja awioniki w samolocie Cessna z 1975 r. – jednym z dwóch takich statków powietrznych, które obecnie latają w Polsce.

Czynności Biura Part 21 przy tym projekcie obejmowały wykonanie dokumentacji rysunkowej, obliczeń położenia środka ciężkości, bilansu energetycznego po zabudowie nowego wyposażenia oraz przygotowanie programu prób i uzupełnień do dokumentacji pokładowej i obsługowej samolotu: Instrukcji Użytkowania w Locie, Instrukcji Obsługi Technicznej i Instrukcji Ciągłej Zdatości do Lotu.

PART 21 wykonał projekt nowej tablicy przyrządów i dolnej tablicy bezpieczników i włączników. Nowy projekt zakłada instalację:

- zintegrowanej awioniki glasscockpit G500 Garmin,
- podwójnego systemu NAV/COM.GPS z dotykowym wyświetlaczem GTN 750,
- zdalnego transpondera GTX 33ES (Extender Squitter),
- panelu audio GMA 35,
- systemu wyświetlania i monitoringu danych silnikowych EDM 930 firmy J.P. Instruments,
- systemu ostrzegania o wyładowaniach atmosferycznych firmy L-3 - WX-500 Stormscope.

Po zatwierdzeniu projektu i certyfikacji obecnej modyfikacji, Organizacja Part 145 przystąpiła do demontażu starego, oryginalnego wyposażenia, przyrządów żyroskopowych i wskaźników silnikowych i oryginalnej tablicy przyrządów oraz zmiany panelu bezpieczników i zespołu włączników osprzętu samolotu. Panel bezpieczników i włączników wykonany został z materiału rozpraszającego światło z instalacji światłowodowej, która będzie podstawą zarówno nowego systemu podświetleń, jak i ściemniania przyrządów i napisów w samolocie. Prace w zakresie instalacji kompletnego, nowego wyposażenia zakończone zostaną z początkiem maja. Drugi etap prac, który nastąpi niedługo potem, obejmować będzie również instalację systemu antykolizyjnego typu TAS GTS 800 firmy GARMIN oraz dalmierza KN 63 firmy Bendix/King.

Ostatnim systemem, którego brakuje w samolocie, a który klient bierze pod uwagę jako doposażenie, jest układ autopilota dwuosiowego firmy S-TEC. Mamy nadzieję, że jego montaż nastąpi także w niedalekiej przyszłości. Podobna konfiguracja, jak w przypadku tej Cessny pojawić się ma w drugim samolocie, zakupionym przez klienta – Cessnie 206, aktualnie posiadającej oryginalne wyposażenie sprzed kilku dekad.

Relacja z zakończenia obu modernizacji w przyszłym numerze.



Montaż zintegrowanej awioniki glasscockpit G 500 firmy Garmin w naszym Centrum Obsługi Lotniczej w Modlinie.

Nowa generacja **G1000[®] NXi**

GARMIN[®]

Miło nam poinformować wszystkich pilotów, że nasz partner- firma Garmin, wprowadziła na rynek nową, zintegrowaną awionikę G1000 NXi- następcę ciągle popularnego G1000.

Aktualizacja FAA STC w samolotach King Air 200



G1000 NXi wyróżnia się zmodernizowanym wyświetlaczem oraz znacznie większą wydajnością. Łączność bezprzewodowa w kokpicie, w tym bezprzewodowe

aktualizacje bazy danych przy użyciu Flight Stream, ulepszone opcje świadomości sytuacyjnej, dzięki SurfaceWatch™, podejście z zachowaniem widoczności, nakładka map wewnątrz HSI to tylko niektóre z funkcji dostępnych w G1000 NXi.

Federalna Administracja Lotnictwa (FAA) przyznała certyfikat STC dla samolotów King Air 200 ze zintegrowaną awioniką G1000 NXi, a w ciągu najbliższych tygodni ma zatwierdzić STC dla samolotów King Air 300/350. Jeszcze w tym roku przewidziane jest zezwolenie Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA).

G1000 NXi – nowości w zakresie wyświetlacza i wyglądu

Nowoczesne procesory systemu G1000 NXi pozwalają na szybsze wgrywanie map i płynniejsze poruszanie się po wyświetlaczu. Uruchamiając się niezwłocznie po rozruchu, pozwalają zao-

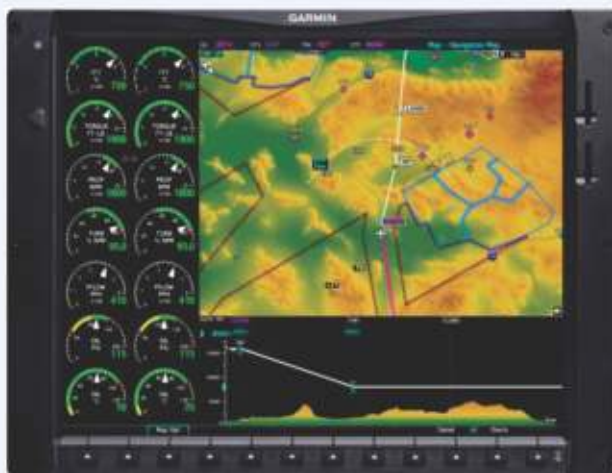
szczędzić cenny czas i dają natychmiastowy dostęp do częstotliwości, danych planu lotu i innych. System G1000 NXi zawiera również współczesne animacje, nowoczesną stylistykę, podświetlenie LED, dające lepszą jasność i przejrzystość wyświetlacza, niskie zużycie energii oraz możliwość przyciemnienia.

Następna generacja G1000 NXi

Łączność bezprzewodowa w kokpicie Connex[®] daje więcej możliwości w zakresie funkcjonowania systemu G1000 NXi. W opcji możliwy jest Flight Stream 510, umożliwiający współpracę z serwerem Database Concierge, który pozwala na bezprzewodowy transfer danych z urządzenia mobilnego z zainstalowaną aplikacją Garmin Pilot™ do systemu G1000 NXi. To nie koniec możliwości uzyskanych dzięki sparowaniu G1000 NXi z urządzeniami z Garmin Pilot™ lub ForeFlight Mobile – użytkownik uzyskuje transfer planu lotu, informacje dotyczące pogody, ruchu lotniczego, GPS i wiele innych.

Ponadto, aplikacja zsynchronizowana jest z zegarkami lotniczymi firmy Garmin – D2™ Bravo i D2 Bravo Titanium,

Dzięki wskazówkom zawartym w mapach podejścia, zintegrowanych z systemem G1000 NXi, piloci otrzymują wsparcie podczas lotów IFR na podstawie 3. stopniowej ścieżki schodzenia. Mogą wybrać czystą ścieżkę podejścia do lądowania, wybrać wektory, bądź podejść do ostatniej



fazy lądowania przy pomocy procedury podejścia sparowanej z autopilotem. Użycie takich map pozwala na zapewnienie stabilnej i precyzyjnej ścieżki lotu oraz faz lądowania.

Nakładka map geograficznych wyświetlana wewnątrz wskaźnika HSI (Horizontal Situation Indicator) dostępna jest na panelu PFD (Primary Flight Display), zintegrowanym z wyświetlaczem NEXRAD, FIS-B (Flight Information System-Broadcast), radarem pogodowym, lotniskowymi radarami SafeTaxi®, mapą ruchu lotniczego i wieloma innymi. Przykładowo, piloci mogą wyświetlać SafeTaxi na mapie HSI podczas przygotowywania informacji dotyczących planu lotu na wielofunkcyjnym wyświetlaczu MFD lub wyświetlać mapę HSI z równoczesnym wskazaniem ruchu lotniczego i radaru NEXRAD oraz korzystać z szerokiej gamy innych nakładek pogodowych firmy SiriusXM® – również na wyświetlaczu MFD.

Z myślą o procesach modernizacyjnych toczących się w przemyśle lotniczym, G1000 NXi gwarantuje kompatybilność z zasadami FAA, EASA oraz z systemem ADS-B (Automatic Dependent Surveillance – Broadcast). G1000 NXi



współpracuje z możliwościami systemu ADS-B, na przykład obejmuje jego darmowe subskrypcje pogodowe. Pakiet FIS-B (Flight Information Service-Broadcast) obejmuje następujące usługi: NEXRAD, METARs, TAFs, PIREPs, pomiar wiatru i temperatury, NOTAMs, AIRMETs i SIGMETs. Znakomite programy opatentowane przez firmę Garmin – TargetTrend™ i TerminalTraffic™, jeszcze bardziej udoskonalają obraz ruchu lotniczego. TargetTrend jest bardziej intuicyjny, jeśli chodzi o określanie współrzędnych trajektorii lotu i jego finalizacji, podczas gdy TerminalTraffic wyświetla pełniejszy obraz portów lotniczych z uwzględnieniem statków powietrznych, wyposażonych w ADS-B oraz pojazdów lądowych. Połączenie wszystkich możliwości ADS-B daje pilotowi lepsze narzędzia, kształtujące świadomość sytuacyjną zarówno w trasie, jak i w obrębie portu.

W celu ulepszenia świadomości sytuacyjnej, Garmin oferuje opcjonalną technologię monitoringu SurfaceWatch, która daje sygnały wzrokowe i słuchowe, zapobiegając startowaniu i lądowaniu na drodze do kołowania, czy zbyt krótkim, lub złym pasie startowym – wszystko oparte jest na przedodlotowych danych eksploatacyjnych.

Prosta droga od G1000 do G1000 NXi dla samolotów King Air



Nowe instalacje systemu G1000 NXi w samolotach King Air gwarantują oszczędność wagową już o 250 funtów, co pozwoli na dodatkowy bagaż i większą elastyczność w zakresie wykorzystywania paliwa i/lub natężenia pasażerów. Instalacje te wykorzystują nowatorski i w pełni zintegrowany system ADAHRS (Air Data Attitude Heading Reference System), przyspieszający proces aktualizacji. Właściciele i operatorzy samolotów King Air z systemem G1000 mogą z łatwością zakupić jego nowszą wersję przy minimalnym czasie przestoju i ingerencji w panel, a ponieważ wyświetlacze posiadają to samo ułożenie w przestrzeni i te same złącza, to instalacja nie wymaga większych modyfikacji.

Łączność bezprzewodowa w kokpicie, w tym bezprzewodowe aktualizacje bazy danych przy użyciu Flight Stream, ulepszone opcje świadomości sytuacyjnej, dzięki SurfaceWatch™, podejście z zachowaniem widoczności, nakładka map wewnątrz HSI to tylko niektóre z funkcji dostępnych w nowym G1000 NXi.

Nowość! Kamera VIRB Ultra 30 marki Garmin

Najwyższa jakość i nowe możliwości

GARMIN

Z nowym rokiem oferta naszej firmy w zakresie awioniki marki Garmin poszerzona została o kamerę VIRB Ultra 30 z wieloma nowymi funkcjami, które zadowolą każdego pilota statku powietrznego.

Kamera zyskała teraz możliwości nagrywania wysokiej jakości materiałów. Można już kręcić filmy HD 4K z szybkością 30 klatek na sekundę. Kamera zyskała wodoodporną i wodoszczelną – do 40 m obudowę, dołączoną do zestawu. Ponadto, kamera VIRB Ultra 30 zawiera pakiet innych, dodatkowych możliwości, w tym sterowanie głosowe, kolorowy wyświetlacz LCD czy możliwość przesyłania danych na żywo przy pomocy zaledwie jednego przycisku.

3-osiowa stabilizacja obrazu oraz kompatybilność z wieloma produktami firmy Garmin pozwalają na wykonanie najwyższej jakości ujęć.

VIRB Ultra 30 zawiera stereofoniczny zestaw słuchawkowy, który umożliwia komunikację między pilotami i transmisję kontroli ruchu powietrznego. Filtr śmigła zapobiega zniekształceniom filmu czy zdjęć na skutek widocznego ruchu śmigła. VIRB Ultra 30 sprzedawany jest ze specjalistycznym uchwytem – najmniejszym i najlżejszym, który pozwoli na łatwą instalację kamery wewnątrz kokpitu.

Dzięki technologii G-Metrix™, kamera VIRB Ultra 30 wyposażona jest w wiele czujników, w tym moduł GPS, akcelerometr czy żyroskop, które umożliwiają zbieranie wielu danych rejestrowanych podczas lotu. Przykładowo pilot może podejrzeć ilość nagranych punktów G (jeden z współczynników obciążeń), a później śledzić je na bieżąco, już po nałożeniu na film. Co więcej, VIRB Ultra dzięki połączeniu z Connexant pozwala na odczytywanie wielu innych parametrów, takich jak prędkość czy wysokość – wszystko przy użyciu wyświetlacza lotu G3X Touch lub Flight Stream 110/210/510.

Kamera VIRB Ultra 30 to:

- jakość ultra HD 4K/30kl/s oraz wyświetlacz dotykowy o przekątnej 1,75 cala, umożliwiające podgląd nagrania w każdej chwili,
- 3-osiowa stabilizacja obrazu pozwalająca na nagrania najwyższej jakości w każdych warunkach lotu,
- rejestracja danych, takich jak pozycja, wysokość czy prędkość i nakładanie ich na materiał; następnie łatwe tworzenie i udostępnianie filmów przy użyciu urządzeń mobilnych i aplikacji VIRB,
- zestaw słuchawkowy w zestawie, umożliwiający nakładanie konwersacji/ATC audio na wideo oraz filtr śmigła, likwidujący zniekształcenia powstałe na skutek ruchu śmigła,
- bezprzewodowe nagrywanie materiałów HD z łącznością Bluetooth®.



Kompatybilność z innymi produktami, takimi jak D2 Bravo/D2 Bravo Titanium czy Garmin Pilot sprawia, że użytkowanie VIRB Ultra 30 jest jeszcze łatwiejsze i bardziej funkcjonalne, a zarazem tak samo niezawodne. Co więcej, dzięki połączeniu Bluetooth, kamera ma możliwość sparowania z cyfrowym panelem audio GMA 350c.

Dzięki technologii Sensory TrulyHandsfree™ możliwe jest głosowe sterowanie (tylko w języku angielskim) urządzeniem, a komendy typu „Ok Garmin, start recording” [zaczynaj nagrywanie] lub „Ok Garmin, remember that,” [zapamiętaj to] pozwalają bezproblemowo odtworzyć konkretne momenty nagrania. Co więcej, wszystko możliwe jest zarówno przy podłączeniu do zestawu słuchawkowego, jak i bezprzewodowo.

Ponadto klienci otrzymują możliwość korzystania z darmowej aplikacji VIRB, która pozwala na swobodny podgląd, edycję i udostępnianie najlepszych materiałów nagranych podczas lotu. Wystarczy chwila, a film w jakości HD zostanie na żywo przesłany do serwisu YouTube® (jeśli sparowany jest z odpowiednim urządzeniem firmy Apple).

Dostępne jest również oprogramowanie VIRB Edit – prosty w użyciu program do edycji, który umożliwia automatyczne tworzenie filmów, dodawanie ścieżek dźwiękowych, przycinanie klipów i wiele innych funkcji udoskonalających materiał.

Przygotuj się do sezonu!



Wiosna to czas odgrzebywania sprzętu przed rozpoczęciem sezonu lotnego. Po zimowym, dłuższym lub krótszym przestoju w hangarze, okazuje się często, że nie wszystko działa, jak w poprzednim sezonie - zaczyna trzeszczeć radio, myszkuje autopilot, ELT ma przeterminowaną baterię, transponder przekłamuje wysokość poza tym uświadamiamy sobie, że to radio powinno już być dawno wymienione, bo nie spełnia aktualnych wymagań separacji międzykanałowej (8,33kHz).

Zaczyna się nerwowe szukanie rozwiązań, a to samodzielnie przez właściciela, a to przez CAMO, a to przez zaprzyjaźnionego mechanika. Koniec końców wychodzi na to, że co trzeci przypadek jest podobny i zaczyna się robić problem z wykonaniem wszystkich zaległości w czasie, również dla organizacji obsługowej, do której trafiają zaległe, pilne sprawy.

Aktualne wymogi wymiany radiostacji na separację 8,33kHz i odwleknięcie tematu na ostatni rok zmian powoduje, że robi się bardzo ciasno w terminach instalacji radiostacji, a trzeba mieć świadomość, że podobnie wygląda sytuacja, jeżeli chodzi o tematy wymienione powyżej.

Zapraszamy wszystkich pilotów i użytkowników statków powietrznych do naszego Centrum Obsługi PART 145 na lotnisku w Modlinie, gdzie świadczymy

kompletne usługi w zakresie dora-dztwa, upgrad'ów, obsługi i instalacji awioniki na statkach powietrznych, napraw, przeglądów i testów urządzeń.

Dodatkowo nasze Biuro PART 21 wykonuje projektowanie zabudowy.

Ważne jest, aby odpowiednio wcześniej przed sezonem:

- upewnić się co do statusów aktualnych przeglądów,
- sprawdzić, czy nie dotyczy nas temat obowiązkowych zmian wyposażenia,
- zlecić profilaktyczne sprawdzenie kompletnej awioniki, w tym przede wszystkim autopilota i serwo mechanizmów,
- zastanowić się, czy nie warto zmodyfikować wyposażenie lub jego części na nowocześniejsze, bardziej funkcjonalne i niezawodne systemy (transponder z mode S i ADS-B Out, nowocześniejszy system nawigacyjny GPS z WiFi dla łatwiejszej komunikacji z iPad i iPhone, umożliwiające bardzo prosty upgrade baz danych nawigacyjnych, audio panel z łączem bluetooth dla poprawienia komfortu podróży i transferu muzyki z telefonu).

Workshop Tab z WabcoWürth – urządzenie diagnostyczne W.Easy dla samochodów ciężarowych i naczep !

Podczas wspomnianego już corocznego meetingu dealerów Continental VDO została zaprezentowana rozszerzona funkcjonalność WorkshopTab. Dzięki współpracy firm Wabco i Würth powstała spółka WabcoWürth z produktem W.Easy, który jest najkompletniejszym rozwiązaniem diagnostycznym dla serwisów TIR w Europie. Posiadając software, pozwalający na obsługę pojazdów wszystkich producentów, produkt jest w pełni uniwersalny i może być jedynym narzędziem dla serwisów tir i naczep/przyczep.

Dzięki rozpoczęciu współpracy pomiędzy WW i VDO , komputer centralny składający się na komplet urządzeń w zestawie, został zastąpiony przez WorkshopTab z funkcją WabcoWürth.

Takie połączenie stworzyło unikalny na skalę europejską system, gdzie za pomocą jednego urządzenia możemy przeprowadzić pełną diagnostykę pojazdów ciężarowych wszystkich marek, naczep, jak również przeprowadzić pełną obsługę tachografów.

Test i diagnostyka **serwomechanizmów** autopilota

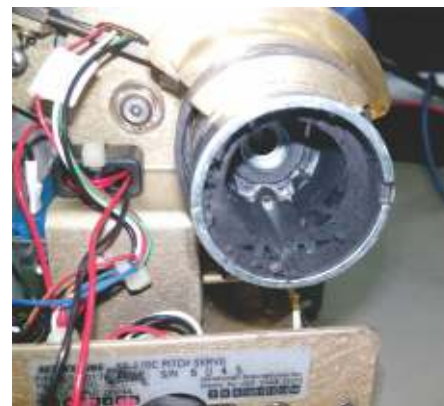
Temat ten, często pobłażliwie traktowany przez właścicieli SP, jest niezmiernie istotnym elementem bezpieczeństwa. Serwomechanizmy autopilota połączone są z elementami sterowania samolotu. Poprawnie ustawiony mechanizm zabezpiecza pilota przed zablokowaniem sterów w przypadku awarii „serwa”. To wymyślne urządzenie ma kilka poziomów zabezpieczeń. Pierwszym jest sprzęgło, które ma za zadanie uniemożliwić blokadę wolantu przy „zapiętym aupilocie”, w przypadku awarii serwomechanizmu. Zdarza się, że młodzi piloci nie wyłączają autopilota przy zmianie kierunku lotu i siłują się z wolantem. Nie jest to „zdrowe” dla autopilota i źle świadczy o pilocie. Tylko dzięki poprawnie ustawionemu sprzęgłu jest to możliwe. Kolejnym zabezpieczeniem serwomechanizmu jest sprzęgło elektromechaniczne. Umożliwia ono uwolnienie sterów w chwili, kiedy pilot chce przejąć stery od autopilota. Podczas testów sprawdzane są ekstremalnie dopuszczalne obciążenia tego elementu, by nie zawiodły w krytycznej chwili.

Ostatnim zabezpieczeniem jest czpień, który w skrajnym przypadku, gdy zawiedzie sprzęgło ulega ścięciu. Ścięty trzpień świadczy o dużej niefrasobliwości właściciela statku powietrznego. Przy poprawnie serwisowanym serwomechanizmie nie jest możliwa taka usterka, ponieważ sprawnie działające sprzęgło do tego nie dopuści. Poza wcześniej wymienionymi elementami , podczas przeglądu serwomechanizmu weryfikowane są parametry silnika, czujnika siły, tach-generatora i wielu innych części. Należy nadmienić iż pseudo oszczędności na systematycznych przeglądach, bardzo szybko stają się przyczyną dużych kosztów. Wiele usterek można uniknąć, jeśli w porę wyeliminuje się ich przyczynę.



Nowy produkt– W.Easy jest najkompletniejszym rozwiązaniem diagnostycznym dla serwisów TIR w całej Europie

Połączenie powyższych funkcjonalności w powiązaniu z atrakcyjną ceną stanowi rozwiązanie idealne dla nieautoryzowanych stacji serwisowych samochodów ciężarowych.



Systematyczne przeglądy minimalizują możliwość, by pył węglowy szczotek dostał się do wszystkich zakamarków serwomechanizmu.



Urwany walek mechanizmu trymera wysokości, jako przykład siły, którą dysponuje serwomechanizm.

Napisałi o nas:

1. Na osi, „Kokpit wyświetlany na szybie”, odc. 701
2. Transport Manager, „Medal Targów Kielce dla Drabpol”, nr 6/16.
3. Polski Traker Bus, „Solaris Urbino z rozwiązaniami od Continentala”, nr 5/16.
4. Świat Opon, „Systemy monitorowania ciśnienia i temperatury opon w sprzęcie budowlanym i przeładunkowym”, nr 4/16.
5. Na osi, „Unikatowa deska rozdzielcza”, odc. 706, marzec
6. Truck & Van, „Coraz mniejsze, lżejsze i oszczędniejsze”, nr 3.17.
7. Na Osi, „Drabpol - elektronika pokładowa”, odc.710.

**klimatyzatory
i agregaty chłodnicze**



**czujniki temperatury
i ciśnienia w oponach**



**blokady
alkoholowe**

**tachografy
cyfrowe VDO**

