

Linde

LindePartner

ZAAWANSOWANE TECHNOLOGIE I EKONOMICZNE ROZWIĄZANIA W BRANŻY LOGISTYCZNEJ

Linde PARTNER

RENAULT POLSKA

Samochody tworzone
z pasją

Linde PARTNER

CEDAT

CEKOL – profesjonalna
chemia budowlana

ZACZYNAMY
SEZON
NA DWA KÓŁKA

CZAS NA ROWER

PRODUKT

**KOLEJNA GENERACJA
RIDER TRUCKS**

Nowe wózki z platformą

NEWS

**NOWE WÓZKI
W TECHNOLOGII
LI-ION**

NEWS

**DEMAC JEST
TERAZ CZĘŚCIĄ
GRUPY KION!**

LIFESTYLE

ZAWÓD: STRAŻAK

Z kpt. Michałem Fijołkiem
rozmawia Karolina Drygiel

HOPPECKE

POWER FROM INNOVATION



NAPĘD PEŁEN ENERGII

Dostarczamy Państwu odpowiedni system do każdego zastosowania: wózków widłowych, systemów składowania i magazynowania, systemów automatycznego transportu, maszyn czyszczących, platform podnoszących. Wszystkie technologie: kwasowo-ołowiowe, niklowo-kadmowe, bezemisyjne oraz hybrydowe, otrzymujesz z jednego źródła. Energia staje się synergią.

Nasze produkty:

- ❑ baterie trakcyjne
- ❑ prostowniki trakcyjne
- ❑ profesjonalne akumulatory

HOPPECKE Baterie Polska Sp. z o.o.
ul. Składowa 13
62-023 Żerniki k. Poznania
Tel.: +48 61 64 65 000
Fax: +48 61 64 65 001
www.hoppecke.pl

Pierwsze podmuchy cieplejszego powietrza sprawiają, że zimowe odętwienie wreszcie zaczyna nas opuszczać. Przyszła wiosna, a wraz z nią zaczyna się w nas budzić nowa energia, która pcha do zmian. „Wiosenne porządki” możemy przeprowadzić nie tylko w swoim najbliższym otoczeniu, ale i własnym życiu – warto przestawić się na nowy i bardziej aktywny tryb codziennego funkcjonowania. My znamy na to doskonały sposób i dzielimy się nim w naszym najnowszym Temacie Numeru.



CZAS NA ROWER

Zaczynamy sezon na dwa kółka

Wprawdzie zagorzałym cyklistom nie strasza nawet jesienno-zimowa aura i na swoich jednośladach pedałują przez cały rok, tak dla wielu z nas właśnie teraz zaczyna się najlepszy czas na rowerowe przejażdżki. O tym, jak właściwie przygotować do sezonu zarówno rower, jak i własne ciało, co założyć na przejażdżkę, dlaczego warto przemierzać Jurę na dwóch kółkach oraz jakie korzyści płyną z regularnych rowerowych eskapad opowiada na stronie 9 Katarzyna Zajkowska.



PRODUKT Poprawiony komfort operowania, węższe chassis i szereg dodatkowych funkcji gwarantujących jeszcze wyższą wydajność przy niższej konsumpcji energii – oto kolejna generacja rider trucks. O wózkach do pracy w pozycji stojącej oraz wózkach podwójnego składowania dostosowanych do nowego standardu przeczytamy na stronie 5.



SAMOCHODY TWORZONE Z PASJĄ XIX wiek chylił się ku końcowi, kiedy Luis Renault skonstruował swój pierwszy Voiturette – auto wyposażone w rewolucyjną jak na owe czasy skrzynię biegów z przesuwными kołami zębatymi. Od tego wszystko się zaczęło – obecnie słynne francuskie przedsiębiorstwo samochodowe działa aż w 128 krajach, projektując, produkując oraz sprzedając auta osobowe i dostawcze pod trzema markami: Renault, Dacia i Renault Samsung Motors. O Grupie Renault, w której wszystkie samochody tworzy się z pasją, przeczytamy na stronie 14.



ZAWÓD: STRAŻAK Dwojakość natury ognia od zawsze fascynowała ludzkość. Stanowił on źródło ciepła i światła, z drugiej strony swoją nieobliczalnością budził strach, gdy trawił wszystko, co napotkał na swojej drodze. O tym, dlaczego Rzym płonął tak często, skąd wśród strażaków kult św. Floriana i jak na przestrzeni wieków Polacy radzili sobie z pożarami przeczytamy na stronie 22. Natomiast na stronie 28 w rozmowie z Karoliną Drygiel wspomnieniami z ponad 11 lat strażackiej służby dzieli się kpt. Michał Fijolek.



LITOWO-JONOWE WÓZKI OD LINDE Li-ION podbija rynek: Linde właśnie rozszerzyło swoją ofertę o dwa nowe wózki magazynowe wyposażone w tę nowoczesną i przyszłościową technologię: wózek paletowy T16L ION oraz wózek podwójnego składowania D08 ION. O korzyściach wynikających z zastosowania baterii litowo-jonowych w tych modelach maszyn dowiemy się na stronie 32.



PROFESJONALNA CHEMIA BUDOWLANA Wiosna? Czas na remont. Bez względu na to, czy zdecydujemy się tylko na drobne transformacje, czy podejmiemy się budowy domu jedno jest pewne – miejscu, w którym żyjemy, chcemy zapewnić piękny wygląd oraz wysoką funkcjonalność, warto zatem wybrać producenta, który zaopatrzy nas w produkty najwyższej jakości. Na szczęście na polskim rynku działa firma CEDAT: producent najwyższej jakości chemii budowlanej pod wspólną marką CEKOL. Więcej o firmie przeczytamy na stronie 34.



TRUDNY AWANS WEWNĘTRZNY Awans – i co dalej? Tego typu nobilitacja, poza tym, że przyjemnie łechta naszą dumę, ciągnie za sobą szereg niekoniecznie łatwych konsekwencji. Co na to koledzy i koleżanki? Podołam nowym obowiązkom? Jak działać, aby wilk pozostał syty i owca cała? O skutkach awansu wewnętrznego i o tym, jak właściwie do niego podejść, opowiada na stronie 40 dr Mikołaj Pindelski.

Promocyjna Strefa Linde

Sprawdź koniecznie aktualne oferty promocyjne na www.linde-mh.pl

Wychodząc naprzeciw potrzebom naszych klientów, a także dbając o ich komfort i wygodę, przygotowaliśmy Promocyjną Strefę Linde, w ramach której prezentujemy najbardziej atrakcyjne oferty produktów i usług Linde.

Najwyższa jakość, gwarancja niezawodności i profesjonalne wsparcie techniczne – to wszystko udostępniamy teraz w formie sezonowych, atrakcyjnych cenowo akcji promocyjnych.

Regularnie odwiedzaj Promocyjną Strefę Linde, by nie przegapić żadnej z nich!

Redaktor naczelny: Katarzyna Zajkowska
Z-ca redaktora naczelnego: Karolina Drygiel
marketing@linde-mh.pl

Magazyn „LINDE PARTNER”

Nasz adres:
Linde Material Handling Polska Sp. z o.o.
03-044 Warszawa
ul. Płochocińska 59
tel: + 48 22 420 61 00
fax: + 48 22 420 61 01
www.linde-mh.pl

Nakład: 10 000 egz.
WYDAWNICTWO BEZPŁATNE
Wszelkie prawa zastrzeżone
All rights reserved Copyright © 2008-2017
Linde Material Handling Polska Sp. z o.o.



Czas na zmianę

TERAZ TO TAKIE ŁATWE



Trelleborg Wheel Systems opracował znaczącą innowację dla swojej opony klasy Premium. Ukazując wyraźny wizualny wskaźnik, innowacja ta pozwala dokładnie określić, kiedy Twoją oponę należy wymienić.

Innowację tę nazwaliśmy **Pit Stop Line**.

Wybierając oponę Trelleborga z Pit Stop Line zawsze wiesz, kiedy nadchodzi właściwy czas na wymianę. W ten sposób zapewniasz sobie mniej przestojów Twojego wózka widłowego, dłuższą eksploatację opony oraz największą całkowitą korzyść ze swojej inwestycji w opony.

Istotna Innowacja. Wymierna Korzyść.

www.trelleborg.com/wheels/pl

TRELLEBORG WHEEL SYSTEMS



◀ Nowe wózki podwójnego składowania Linde D12 S oraz D12 SF z udźwigiem wynoszącym 1,2 tony oraz wysokością podnoszenia 2124 mm stanowią idealne rozwiązanie do pracy na rampach rozładunkowych oraz przy ładowaniu i rozładowywaniu naczep.

KOLEJNA GENERACJA RIDER TRUCKS

Linde Material Handling wprowadza nowe wózki z platformą

Wózki paletowe z platformą do pracy w pozycji stojącej oraz wózki z siedziskami są niezastąpione w transporcie wewnętrznym, aplikacjach wymagających dużej manewrowości wózka oraz pracach wewnątrz naczep. Linde MH właśnie wypuściło ofensywę dla tych maszyn – gwarantuje to jeszcze szerszy zakres możliwych zastosowań oraz zwiększoną produktywność operatorów. Co więcej, Linde jako producent i dostawca rozwiązania oferuje nową serię ze znacznie poprawionym komfortem operowania, węższym chassis oraz szeregiem dodatkowych funkcji gwarantujących jeszcze wyższą wydajność przy niższej konsumpcji energii. Dodatkowo wszechstronność modeli wzbogacają ich różne dodatkowe warianty.

Wózki do pracy w pozycji stojącej T14 S, T20 S/SF i T25 S/SF o udźwigach od 1,4 do 2,5 tony oraz wózki podwójnego składowania D12 S i D12 SF o udźwigu 1,2 tony i wysokością podnoszenia wynoszącą 2124 mm są pierwszymi wózkami dostosowanymi do nowego standardu. Kolejne serie dołączą do nich w nadchodzących miesiącach.

Nowe wózki do pracy w pozycji stojącej Linde T14 S, T20 S/SF i T25 S/SF o udźwigach od 1,4 do 2,5 tony gwarantują znacznie poprawiony komfort operowania, węższe chassis oraz szereg dodatkowych funkcji zapewniających jeszcze wyższą wydajność przy niższej konsumpcji energii. Dzięki swojej kompaktowej budowie umożliwiają łatwiejsze operowanie w naczepach oraz przy składowaniu blokowym.

Oferta maszyn przeznaczonych do pracy w pozycji stojącej została rozszerzona o wózki do obsługi magazynów blokowych: pierwszy z udźwigiem 1,4 tony oraz drugi o udźwigu 2,5 tony (jako uzupełnienie istniejącej już oferty modeli dwutonowych). Wózki te, jak i wózki podwójnego składowania – poza modelem Linde T14 S – są oferowane w dwóch wersjach różniących się koncepcją prowadzenia. W wersji S operator ustawiony jest pod kątem prostym do kierunku jazdy, co zapewnia mu dobrą widoczność na otoczenie oraz podczas poruszania się w obu kierunkach. Dodatkowo podwyższone wyściełane oparcie zapewnia komfortowe warunki pracy. W wersji SF operator stoi frontalnie do kierunku jazdy i ma bardzo dobry widok na znajdujący się przed nim transportowany ładunek. W obu wariantach,

DOKOŃCZENIE NA S. 6

Nowe wózki do pracy w pozycji stojącej ► Linde T14 S, T20 S/SF i T25 S/SF o udźwigach od 1,4 do 2,5 tony gwarantują znacznie poprawiony komfort operowania, węższe chassis oraz szereg dodatkowych funkcji zapewniających jeszcze wyższą wydajność przy niższej konsumpcji energii. Dzięki swojej kompaktowej budowie umożliwiają łatwiejsze operowanie w naczepach oraz przy składowaniu blokowym.

dopóki operator znajduje się w obrębie wózka, odpowiednia budowa maszyny zapewnia najwyższy poziom bezpieczeństwa, skutecznie chroniąc operatora.

Klienci mogą wybrać najbardziej optymalne dla ich aplikacji rozwiązanie dzięki ofercie aż siedmiu wózków. Nową cechą wszystkich pojazdów jest ich szerokość, która wynosi 770 mm, co oznacza, że są one węższe o 20 mm w stosunku do swoich poprzedników. Dzięki bardziej kompaktowej budowie wózki zapewniają lepszą manewrowość na naczepach lub w magazynach blokowych.

W PEŁNI AMORTYZOWANY PRZEDZIAŁ OPERATORA

Szczególną ergonomiczną zaletą wszystkich modeli jest przedział operatora, który zamontowano na sprężynach, dzięki czemu jest on całkowicie oddzielony od chassis – ta unikalna cecha w znaczący sposób redukuje oscylacje oraz wibracje, na jakie narażony jest operator, nawet podczas silniejszych wstrząsów wynikających z nierównego podłoża. Wraz z wyściełanym oparciem to komfortowe miejsce pracy zapewnia efektywną ochronę przed nadwyżaniem układu mięśniowo-szkieletowego.

Wersja S, w której operator stoi poprzecznie do kierunku jazdy, posiada dodatkowo innowacyjną funkcję sterowania 'Tip Control'. Konsola o szerokim zakresie regulacji pozwala operatorowi na stabilną pozycję stojącą i jest wyposażona w przełączniki, dzięki którym ruch wózka oraz funkcje podnoszenia mogą być kontrolowane za pomocą kciuka i palca wskazującego. Dodatkowo budowa przełączników pozwala na pracę w rękawicach. Operatorzy mogą dostosować układ elementów sterujących: w zależności od preferencji kierownica sterująca może być umieszczona po prawej, a drążek 'Tip Control' po lewej stronie, i odwrotnie. Duży kolorowy wyświetlacz pokazuje wszystkie istotne informacje.



PRODUKTYWNOŚĆ

To kolejna zaleta wózków nowej generacji: wyposażono je w trójfazowy silnik AC o mocy 3 kW, który rozpędza 1,4-tonowy model do 8 km/h z obciążeniem i do 10 km/h bez, natomiast modele o udźwigach 2 i 2,5 tony rozpędzają się do 10 km/h z i 12 km/h bez obciążenia. Dodatkowo (z obciążeniem) mogą pokonać wzniesienia o nachyleniu aż do 15%. To wszystko sprawia, że maszyny idealnie sprawdzają się przy intensywniej pracy podczas ładowania naczep oraz transportu towarów na dłuższe dystanse. Prędkość jest automatycznie redukowana w zależności od kąta skręcenia kierownicy, zapewniając tym samym ochronę przed błędami operatora.

Oprócz domyślnych ustawień napędu wózki posiadają także tryb Eco, który, w zależności od aplikacji, pozwala zaoszczędzić do 12%

energii wszędzie tam, gdzie ładowność nie stanowi priorytetu.

DUŻA RÓŻNORODNOŚĆ OPCJONALNEGO WYPOSAŻENIA I DODATKOWYCH AKCESORIÓW

Szeroki zakres dodatkowych funkcji jeszcze lepiej dopasowuje wózki do konkretnych aplikacji – wszystko po to, aby w najwyższym stopniu sprostać indywidualnym wymaganiom klienta. Maszyny mogą zatem zostać przystosowane do pracy w chłodniach czy też być wyposażone w system do zarządzania flotą 'connect:' (z kontrolą dostępu, detekcją uderzeń i analizą wykorzystania) bądź w większą ilość opcji zwiększających bezpieczeństwo (redukcja prędkości z opuszczonymi widłami, ochrona masztu, koguty odbłaskowe). ■

NOWY MAGAZYN

FINANSOWANIE WÓZKÓW WIDŁOWYCH

Twój magazyn dzięki wózkom widłowym Linde sfinansowanym przez SG Equipment Leasing Polska może być jeszcze bardziej nowoczesny i lepiej sprostać wyzwaniom konkurencji. Finansujemy nowe, a także używane wózki widłowe, oraz szerokie spektrum maszyn i pojazdów.

kontakt:

Anna Grabowska
tel. kom. +48 608 537 700
anna.grabowska@sgef.pl

www.sgef.pl/leasing-pojazdow.html



RAVAS

Numer 1 w Wagach Mobilnych

„Wag RAVAS używamy od około roku. Doświadczenia, jakie posiadamy, to dobra jakość i rzetelny serwis”

impress

Zakład w Elku należy do grupy Impress. Istnieje od roku 1998. Domeną przedsiębiorstwa o nazwie “Impress Decor Polska Sp. z o.o.” jest dystrybuowanie wyrobów meblowych odznaczających się wysoką jakością, jak również interesującym wyglądem. Zestawy mebli sprzedawane przez firmę są wyprodukowane w oparciu o jakościowe tworzywa i dostępne w rozsądnych cenach. Szeroka kolekcja rozwiązań, jak również fachowa obsługa podczas zakupu, to także istotne zalety przedsiębiorstwa. Wyrób gotowy jest ważony na stacjonarnych precyzyjnych wagach podczas procesu produkcji na maszynach przed i po pakowaniu.

Nasze priorytety to ciągła poprawa jakości i rozwój technologii. Nie mieliśmy wydajnego rozwiązania do ważenia palet przed załadunkiem na Tira.

Dlatego zdecydowaliśmy się na instalację wag **RAVAS RPW EL i RPW ST** na wózkach Linde L 20 i T30 / 131 z widłami 2250mm, które służą do weryfikacji końcowej przed załadunkiem. Ważone są palety z rolkami papieru dekoracyjnego. Optymalizacja polega na tym, że paleta, która jest na magazynie, nie musi ponownie być ważona na wagach stacjonarnych, tylko przy pomocy wózka Linde z wagą RAVAS podczas załadunku palet na Tira w celu weryfikacji, czy ze względu na wchłoniętą wilgoć nie zmieniła swojej wagi. Montaż wag RAVAS w wózkach Linde zwiększa ich funkcjonalność – taki też był nasz cel przy zakupie nowych wózków Linde.



RPW EL

- Pasuje do wszystkich rodzajów elektrycznych wózków paletowych i wózków do kompletacji
- Opcjonalnie: Transfer odczytanych danych do terminala wózka
- Opcjonalnie: Transfer informacji o masie ładunku do komputera, do systemów: WMS – Wewnętrzny System Magazynowy lub ERP- Planowanie Zasobów Przedsiębiorstwa
- Do kontroli ładunków przychodzących, określania ciężarów towarów wysyłanych i zapobiegania błędom w procesie kompletacji

RPW ST

- Do stosowania we wszystkich wózkach stertujących
- Wysokość wideł wzrasta tylko o 5 mm
- Opcjonalnie: Transfer odczytanych danych do terminala wózka
- Opcjonalnie: Transfer informacji o masie ładunku do komputera, do systemów: WMS – Wewnętrzny System Magazynowy lub ERP- Planowanie Zasobów Przedsiębiorstwa
- Do napełniania, mieszania składników; zliczania sztuk lub standardowej kontroli ciężarów ładunków w magazynach lub zakładach produkcyjnych



RAVAS Polska | Magdalena Futyma | T. +48 664 764 245 | www.ravas.com

CZAS NA ROWER

ZACZYNAMY SEZON NA DWA KÓŁKA

– Katarzyna Zajkowska –

Zima to pora roku, która spowalnia, rozleniwa i usypia. Cała przyroda, kryjąc się pod śnieżnym puchem i chroniąc przez mrozami, oczekuje wiosny. Procesy takie dotyczą również ludzi. Jesteśmy częścią natury i zimą nasze organizmy przystosowują się do przetrwania tej trudnej pory roku – metabolizm jest spowolniony, mniej się ruszamy, przybiera nam tkanki tłuszczowej. Częściej także uskarżamy się na zmęczenie i senność, na co znaczny wpływ mają długie wieczory i ograniczona w związku z tym ilość światła słonecznego. Z nadejściem wiosny budzimy się, rozpiera nas energia, a radość życia

powraca. Często zaczynamy również odczuwać potrzebę zmiany sposobu odżywiania czy zwiększenia aktywności fizycznej. Nadchodzi więc najlepszy czas, aby wydostać z piwnic i strychów zimujące rowery.

Wprawdzie zagorzali cykliści twierdzą, że sezon na rower trwa 12 miesięcy i wytrwale pokonują jednośladem nawet zmarznięte chodniki oraz śniegowe zasy, to większość z nas decyduje się dopiero na wiosenne przejażdżki. Jednak z pełni dobroczynnego wpływu jazdy na rowerze nie skorzystamy od razu, zwłaszcza jeśli nie ćwiczymy regularnie. Po okresie zimowym nasze ciało wymaga specjalnych zabiegów,

dzięki którym zrzucimy ociężałość i sprawimy, że rozleniwione mięśnie powrócą do dobrej formy. Jeśli zrezygnujemy z wiosennej rozgrzewki, możemy doprowadzić do przeciążenia organizmu i w efekcie rower będzie musiał poczekać przez kolejne dni, aż odzyskamy pełną sprawność. Jak zatem przygotować się do sezonu? Odpowiedź brzmi: mądrze i powoli. Codzienna dawka ćwiczeń, które wzmocnią mięśnie, lżejsza dieta i, przynajmniej początkowo, niedługie przejażdżki będą dobrym sposobem na walkę ze zmęczeniem. Wkrótce odczujemy, że zaczyna nas przepełniać radość życia i pragnienie, by na rowerze zdobywać świat.

DOKOŃCZENIE NA S. 10

ZANIM WSIĄDZIESZ NA ROWER

Nim jednak przyjdzie nam podziwiać piękno krajobrazów z wysokości rowerowego siodła, musimy sprawdzić, czy wszystko z naszym jednośladem w porządku. Wiosenny przegląd zaczniemy od obejrzenia sprzętu. Zwykle wystarczy umyć ramę i siodło ciepłą wodą z płynem. Będzie to jednak znacznie trudniejsze, jeśli pozwoliliśmy rowerowi przeziębować na podwórzu. Usunięcie rdzy z ramy oraz brudu, który zebrał się na łańcuchu, nie będzie należało do krótkich i łatwych czynności.



Smarowanie łańcucha i zębatki

Po oczyszczeniu roweru przyjrzymy się zębatce i łańcuchowi. Dokładne nasmarowanie odpowiednim olejem zapobiegnie towarzyszącemu niekiedy jeździe skrzypieniu i piszczeniu. Nie wykorzystujemy do tego przypadkowych specyfików, jak np. oleju jadalnego czy stałych smarów, które jedynie zbierają zanieczyszczenia. Dobre nasmarowanie polega na wpuszczaniu do każdego ogniwa łańcucha niewielkiej ilości oliwy, co spowoduje, że będzie wilgotny jedynie od środka, nie plamiąc odzieży podczas jazdy. Nadmiar wycieramy ściereczką. Czynności tej mogą wymagać także gwinty pedałów. Smarowanie jest dobrą okazją do sprawdzenia, w jakim stanie jest łańcuch.



Pompowanie opon

Właściwe ciśnienie w oponach to warunek bezpiecznej i przyjemnej jazdy. Jeśli nie zadamy o dostateczne napompowanie, opony szybciej ulegną zniszczeniu. Najlepiej użyć pompki z manometrem – nie ulegajmy złudzeniu, że metoda na tzw. „ścisk” załatwi sprawę. Opony maksymalnie napompowane doskonale spełnią swoją rolę przy szybkiej jeździe na asfalcie, nie wymaga tego jednak spokojna wycieczka po lesie. Wskazówki producenta dotyczące parametrów ciśnieniowych widnieją zawsze na oznaczeniu opony.



Bezpieczne hamowanie

Sprawne hamulce to niezaprzeczalna podstawa. Jeśli ocenimy, że linki hamulcowe i przerzutki nieco się zastały, potraktujmy je kroplą oleju do łańcucha. Ważną sprawą jest ocenienie stopnia zużycia klocków hamulcowych: powinny mieć rowki, co gwarantuje ich używalność. Często, niezależnie od klocków, hamulce wymagają odpowiedniej regulacji.



Sprawdzenie kół i obręczy

Deformacje obręczy kwalifikują się do sprawdzenia przez fachowców. O tym, czy jest to konieczne, możemy przekonać się w prosty sposób, obracając rower kołami do góry – zakrecone koła powinny obracać się prosto. Sprawdzamy również wszystkie śruby i w razie konieczności dokręcamy je, eliminując w ten sposób wykryte luzy.



Wygodne siodło

Pierwsza przejażdżka pozwoli ocenić, czy siodło wymaga wymiany na wygodniejsze. Sygnałem, który mógłby na to wskazywać, jest oczywiście ból dolnych partii ciała. Jego powodem jest zazwyczaj po prostu dłuższa przerwa w siedzeniu na dotychczasowym siodle, jednak powtarzający się dyskomfort może oznaczać, że należy zakupić nowe.

W CO SIĘ UBRĄĆ?

Wiosenna aura jest kapryśna. Czasem cieszymy się słońcem i piękną pogodą, niekiedy jednak przyjdzie nam zmagać się z wiatrem, deszczem i zimnem, a nawet opadami śniegu. Jazda rowerem w zmieniających się warunkach atmosferycznych wymaga odpowiedniego przygotowania. Dobrym rozwiązaniem jest ubranie się „na cebulę”, ponadto warto wozić w plecaku rękawiczki, czapkę i przeciwdeszczową pelerynę, o ile nie korzystamy ze specjalistycznej odzieży. Zawsze jednak dobrze jest zaopatrzyć się w bieliznę termiczną, dzięki której nasze ciało utrzyma właściwą temperaturę. Zadbajmy o to, aby codzienny strój, który wykorzystamy także na rower, nie utrudniał poruszania się jednośladem.

Wybór strojów sportowych do jazdy to możliwość skorzystania z najnowszych technologicznie materiałów. Należą do nich kurtki, spodnie, koszulki oraz potrzebne dodatki, które wykonane są z szybkoschnących włókien oraz materiałów antybakteryjnych. Założenie odzieży termoaktywnej umożliwia odprowadzenie potu na zewnątrz, dzięki czemu skóra pozostaje sucha i nie jest narażona na wychłodzenie, a obecność jonów srebra eliminuje przykre zapachy. Specjalistyczne sklepy sportowe oferują szeroki wybór dostosowanej do indywidualnych potrzeb odzieży rowerowej.



sprzęt dorosłych. Na przodzie musi znaleźć się światło białe, w części tylnej – czerwone. Większą uwagę warto zwrócić na wyposażenie roweru dziecięcego w dodatkowe wyróżniki, np. w kolorową chorągiewkę przymocowaną z tyłu siodła lub do kierownicy. Używanie kasku, chociaż nieobowiązkowe, w przypadku dziecka wydaje się szczególnie celowe.

Powinnością osoby dorosłej jest oczywiście właściwe pokierowanie małoletnim użytkownikiem roweru. Przemieszczanie się z dzieckiem do lat 10 może odbywać się po chodnikach. Dorosły, jadący obok lub za rowerem dziecięcym, powinien udzielać małoletniemu głośniejszych wskazówek, jak prawidłowo postępować podczas jazdy, aby od najmłodszych lat poznał zasady bezpiecznego poruszania się na rowerze. Wspólna jazda po ścieżkach rowerowych i na ulicy może nastąpić wówczas, gdy sprawność poruszania się i znajomość przepisów zapewnią bezproblemowe przemieszczanie się.

ROWERZYSTA CONTRA MIASTO

Wraz z rosnącą popularnością jednośladów polskie miasta zmieniają się, stając się bardziej przyjaznymi cyklitom. Jednak sytuacja rowerzystów na polskich drogach wciąż nie należy do najłatwiejszych. Kierowcy nierzadko

postrzegają ich jako utrudniających płynną jazdę samochodom, dlatego spychanie rowerzystów czy niebezpieczne wymijanie to częste sytuacje. W takim wypadku trudno się dziwić, że niektórzy, zwłaszcza Ci mniej wprawieni w „drogowych potyczkach”, decydują się na korzystanie z chodników, bo ścieżek rowerowych wciąż jest niestety zbyt mało.

Poruszanie się po drogach wymaga zatem od cyclistów wyjątkowej czujności. Istotną sprawą jest oczywiście obserwacja zachowywania się innych uczestników ruchu. Pamiętajmy, że szybkość, jaką rozwijamy, musi umożliwiać skuteczne wyhamowanie, natomiast zamiar skręcenia należy odpowiednio wcześniej i wyraźnie zasygnalizować poprzez wyciągnięcie ręki, aby kierowcy mieli świadomość wykonywanego manewru.

Poruszanie się po ścieżkach rowerowych z pewnością jest wygodniejsze i bezpieczniejsze, każdy rowerzysta musi jednak zwracać uwagę na osoby piesze, które często korzystają z dróg rowerowych. Z drugiej strony zmurzą pieszych nierzadko są pędzący po chodnikach rowerzyści, którzy, ze słuchawkami na uszach, slalomem wymijają przestraszonych ludzi. Pamiętajmy, że korzystanie z ulicy, ścieżek rowerowych i chodników powinno być bezpieczne dla wszystkich użytkowników. DOKOŃCZENIE NA S. 12

PRZEPISY RZECZ NAJWAŻNIEJSZA

Poruszanie się rowerem wymaga obowiązkowego wyposażenia. Sprawny hamulec i dzwonek to podstawowe elementy zapewniające bezpieczeństwo i rowerzystę, i otoczeniu. Po zmroku oraz w czasie przejazdu tunelem dobrą widoczność zapewni obowiązkowe oświetlenie. Przednie światło musi być jasne, a umieszcza się je na wysokości do 150 cm, tylne oświetlenie stanowi zaś czerwona lampka – oba światła to wymagane minimum. Wszystkie punkty świetlne mogą migać.

Każdy rower musi posiadać czerwony tylny odbłask, ponadto możemy skorzystać z dodatkowych, np. w postaci opon z odbłaskowym paskiem oraz z odbłasków w szprychach i pedalach – nie jest to obowiązkowe, ale znacznie zwiększa bezpieczeństwo rowerzysty. Kask i kamizelka odbłaskowa to kolejne elementy dodatkowe, w jakie możemy się wyposażać, chociaż przepisy nie określają ich posiadania jako konieczne, jeśli nie uprawiamy jazdy na rowerze w sposób wyczynowy. Dla bezpieczeństwa i uchronienia się przed mandatami należy przypomnieć sobie obowiązujące na drodze przepisy.

Dziecko na rowerze

Zasady dotyczące wyposażenia roweru dla dziecka w światła i odbłaski nie odbiegają zbyt od wymagań, jakie powinien spełniać



WAKACJE W SIODEŁKU

Wycieczki krajoznawcze na rowerze stanowią atrakcyjne wyzwanie dla osób, które cenią sobie ekologiczny sposób przemieszczania się i bliski kontakt z otoczeniem. Z pewnością do wyprawy życia należy odpowiednio się przygotować, ale dobrym początkiem rowerowej pasji mogą być krótsze wypadki w interesujące nas miejsca. W Polsce takich mnóstwo, bowiem wytyczono wiele szlaków rowerowych o różnej skali trudności. Miejscem niezwykłym, zarówno ze względów geograficznych, jak i historycznych, jest niewątpliwie dolina Prądnika w Ojcowskim Parku Narodowym.

Wyżyna Krakowsko-Częstochowska urzeka malowniczością terenu. Krasowy krajobraz



bogaty w jaskinie i wąwozy dostarcza turystom niezapomnianych wrażeń. Niesamowite kształty ostańców przemawiają do wyobraźni człowieka od najdawniejszych czasów. Do najbardziej znanych należą Maczuga Herkulesa w Pieskowej Skale, Góra Koronna, Brama Krakowska, Skały Wernyhory oraz Igła Deotymy.

Na terenie Ojcowskiego Parku Narodowego występuje około 400 wydrążonych w stromych skałach jaskiń. Najpopularniejszą z nich jest Grota Łokietka, w której, według legendy, polski władca ukrywał się przed Wacławem II. 150-metrowa Jaskinia Ciemna słynie zaś z odkryć archeologicznych z okresu paleolitu. To właśnie tutaj znaleziono liczne krzemienne narzędzia wskazujące na zamieszkanie tego terenu przez człowieka neandertalskiego, w pobliżu naukowcy natrafili ponadto na kości reniferów, mamutów i bizonów. Najstarsze znaleziska pochodzą sprzed około 125 tysięcy lat. Znaczną powierzchnię rezerwatu zajmują lasy,



a wśród nich grądy dębowo-lipowe, buczyna karpacza, jaworzyna górska czy bory sosnowe. Miłośnicy fauny mogą obserwować wspaniałe ptaki z dzięciołem czarnym na czele oraz 12 gatunków nietoperzy.

Zabytki architektury są namacalnymi dowodami wspaniałej przeszłości Polski. Turyści chętnie odwiedzają ruiny ojcowskiego zamku Kazimierza Wielkiego oraz zamek Szafralców w Pieskowej Skale, który swoimi początkami sięga XIV wieku. Do ciekawostek turystycznych należy rzeźba słonia, który dźwiga na grzbiecie egipski obelisk, znajdująca się na dziedzińcu barokowego kościoła z XVII wieku w Grodzisku. Natomiast zespół modlitewnych grot stanowiących część pustelni został wzniesiony w miejscu XIII-wiecznego klasztoru Klarysek. Z uwagi na mnogość miejsc wartych odwiedzenia wyprawę do prądnickiej doliny można

rozłożyć na kilkudniowe etapy. Licząca około 20 kilometrów trasa jest odpowiednia zarówno dla początkujących, jak i doświadczonych miłośników rowerowych eskapad.

Nietrudną wyprawę możemy zorganizować także na piękne Mazury i Suwalszczyznę, gdzie znajduje się wiele szlaków rowerowych. Atrakcyjne turystycznie miejsce stanowi na pewno Dolina Rospudy, gdzie kontakt z przyrodą i zachwycającymi krajobrazami jest nadzwyczaj intensywny. Najwięcej adrenaliny dostarczą nam natomiast wypadki rowerowe w góry. Z pewnością, aby przyjemność nie stała się zbyt wielkim wyzwaniem, w tym przypadku wyjątkowo należy zadbać o swoją kondycję fizyczną. Do jednych z najbardziej atrakcyjnych dla rowerzystów tras należą Karpacki Szlak Rowerowy, szlaki bieszczadzkie oraz trasy w Beskidzie Śląskim.



NAJPOPULARNIEJSZE TYPY ROWERÓW

Aby dobrać idealny dla siebie rower, musimy się zastanowić, gdzie i jak chcemy z niego korzystać oraz jaki typ jazdy preferujemy: ekstremalny po zboczach gór, mniej wymagający w lesie czy raczej stateczne przejażdżki po parku. W doborze idealnego roweru w odpowiednim dla nas rozmiarze pomoże nam fachowy personel w sklepie sportowym.

Szybką i długą jazdę odbędziemy na rowerze szosowym. Charakteryzuje się on wąskimi oponami bez bieżnikowania, co umożliwia komfortowe pokonywanie dróg asfaltowych. Wygięta kierownica zapewnia przyjęcie aerodynamicznej pozycji. Hamowanie i zmiana przełożeń dokonywane są przy pomocy ręcznych manetek umieszczonych na kierownicy. Rowery szosowe dzielą się na sportowe i te

wygodniejsze – turystyczne. Najodpowiedniejszym rowerem do wypraw wakacyjnych stanowią zaś tzw. górale. Jednoślady tego typu wyposażone są w szerokie opony z głębokim bieżnikiem oraz amortyzatory. Dzięki swojej wytrzymałości doskonale sprawdzają się w każdym terenie. Podczas wypraw turystycznych wykorzystywane są również rowery trekkingowe. Mają nieco węższe opony niż rowery górskie i zapewniają wygodniejszą pozycję niż szosówki. W mieście natomiast idealnie sprawdzą się rowery miejskie, które ostatnio stają się coraz modniejsze. Wyposażone w koszyki, bagażnik i błotniki czynią jazdę przyjemną i wyjątkowo wygodną.

Naprzeciw wszystkim tym, którzy – czy to z uwagi na brak miejsca do przechowywania, czy też z powodu sporadycznego korzystania z tego środka komunikacji – nie chcą inwestować w zakup roweru, wychodzą bezobsługowe miejskie wypożyczalnie rowerów, gdzie za niewielką opłatą możemy wypożyczyć rower na kilka godzin. Co więcej, system wypożyczalni nie wymaga oddania roweru do punktu, z którego został wypożyczony. Rowery są dostępne całą dobę przez 9 miesięcy w roku – od 1 marca do 30 listopada.

DLACZEGO WARTO WYBRAĆ ROWER?

Korzystanie z rowerów stało się bardzo modne. Do historii przeszły już poglądy, według których poruszanie się tym środkiem transportu to oznaka biedy. Obecnie wiele osób przesiada się z samochodów na jednoślady, ponieważ w zakorkowanych miastach są one poręczniejsze i szybsze – docenimy więc oszczędność czasu, omijając korki i bezproblemowo parkując. W tym miejscu wspomnijmy, że przypięcie naszego roweru do barierki i innych tego typu urządzeń wymaga dobrego zabezpieczenia, nie

warto więc oszczędzać na kupnie solidnej linki i klódki rowerowej. Przecież utrata ulubionego środka lokomocji to nie tylko zadra emocjonalna, kupno nowego roweru wiąże się bowiem nierzadko z nie małym nakładem finansowym.

Ale nie tylko wymiar praktyczny powinien przekonać nas do wskoczenia na siodełko – rower to także świetny pomysł na rekreację. Wyprawy poza miasto stają się okazją do obcowania z naturą przy jednoczesnym korzystnym wpływie na naszą kondycję. Aspekt zdrowotny to kolejny plus na konto dwóch kółek: wydolność oddechowa, praca serca i ogólna kondycja są znacznie lepsze niż u kierujących samochodami. Jazda na rowerze ułatwia utrzymanie szczupłej sylwetki. Codzienna porcja ruchu, która angażuje mięśnie nóg, rąk i brzucha, to najlepsza droga do eliminowania nadmiaru tkanki tłuszczowej. Przed każdą wyprawą warto przeprowadzić małą rozgrzewkę. Tempo jazdy zwiększać należy stopniowo, by mięśnie i oddech dostosowały się do wysiłku. Zdrowa dieta złożona z produktów pełnoziarnistych, warzyw, owoców, nabiału oraz chudego mięsa korzystnie wpłynie na mięśnie oraz ogólną wytrzymałość organizmu i będzie stanowił doskonałe uzupełnienie rowerowej aktywności.

Inne zalety? Poruszanie się w ten zdrowy i bezproblemowy sposób należy do wyjątkowo tanich: nie kupujemy przecież paliwa, angażując do jazdy wyłącznie własne mięśnie. Dodatkowo jeśli potrafimy samodzielnie dokonać podstawowego przeglądu i wymiany części, zaoszczędzimy też na usługach serwisowych. Osoby wrażliwe ekologicznie poprzez użytkowanie rowerów przyczyniają się ponadto do ochrony środowiska i zapobiegania szkodliwym zmianom klimatycznym powstającym m.in. na skutek emisji zanieczyszczeń, których źródło stanowią pojazdy mechaniczne. Rower świetnie więc wpisuje się w ekologiczny styl życia. ■



Opracowała:

Katarzyna Zajkowska

Marketing Manager

Linde Material Handling Polska



RENAULT SAMOCHODY TWORZONE Z PASJĄ PASSION FOR LIFE



RENAULT
Passion for life

Jest Wigilia Bożego Narodzenia 1898 roku, kiedy Louis Renault podjeżdża stromą rue Lepic na paryskim Montmartre swoim pierwszym Voiturette – miniaturowym autem wyposażonym w rewolucyjną jak na owe czasy skrzynię biegów z przesuwными kołami zębatymi. Wieczorem otrzymuje już 12 zamówień na pojazd, a jeszcze w tym samym roku jego bracia Marcel i Fernand Renault zakładają firmę Société Renault Frères. Louis pozostaje pracownikiem spółki, odpowiadając za projektowanie aut. Jego Voiturette wkrótce wygrywa pierwsze wyścigi samochodowe, a liczba zamówień na maszyny wzrasta do 71 sztuk. Już niedługo, bo w 1902 roku, Renault projektuje swój pierwszy dwucylindrowy silnik, podstawowy moduł dla typu czterocylindrowego, z którym prowadzony przez Marcela lekki Voiturette wygrywa rajd Paryż-Wiedeń. Tak rozpoczyna się historia francuskiej grupy Renault – jednego z najstarszych producentów samochodów na świecie.



Louis Renault w swoim pierwszym Voiturette, 1898 r.

Grupa Renault to międzynarodowe przedsiębiorstwo, które ma za sobą blisko 120 lat doświadczenia. Działa aż w 128 krajach świata, projektując, produkując oraz sprzedając samochody osobowe i dostawcze pod trzema markami: Renault, Dacia i Renault Samsung Motors. Dzięki wyjątkowemu partnerstwu z Nissan oraz współpracy z partnerami strategicznymi jest czwartym producentem samochodów na świecie. Dzisiaj ponad 120 000 osób na całym świecie współpracuje z Renault, a łączy ich wszystkich wspólna pasja: samochody.

DOKOŃCZENIE NA S. 16

NAJWAŻNIEJSZE DATY W HISTORII RENAULT

1898 powstaje Société Renault Frères

1902 Louis Renault produkuje pierwszy silnik dwucylindrowy

1914 Renault zaopatruje wojska Ententy m.in. w silniki lotnicze, samochody transportowe, czołgi oraz amunicję, natomiast produkowane przez przedsiębiorstwo samochody transportują około 4000 ludzi na front, zapisując się w historii jako słynne Taxi de la Marne; jest to pierwsze w historii wykorzystanie samochodów do przemieszczenia sił zbrojnych na taką skalę

1924 logo Renault przybiera słynny kształt rombu

1929 Renault uruchamia fabrykę Ile Seguin w Boulogne-Billancourt pod Paryżem, gdzie powstaje prestiżowa 8-cylindrowa Reinastella; marka jest obecna już w 49 krajach

1945 Société Anonyme des Usines Renault (SAUR) zostaje przemianowane na La Régie Nationale des USINES Renault (RNUR) i w całości staje się własnością Państwa Francuskiego

1946 na Paris Motor Show pokazany zostaje 4CV: czterodrzwiowy samochód z silnikiem z tyłu oraz trzybiegową przekładnią, który jako pierwszy model we Francji sprzedaje się w ilości większej niż milion egzemplarzy

1959 na rynek wchodzi Estafette: pierwszy samochód Renault z napędem na przednie koła; połowa wyprodukowanych pojazdów jest eksportowana (głównie do USA)



1961 na rynku pojawia się prawdziwy kulturowy fenomen: Renault 4, wszechstronny pięciodrzwiowy samochód, w którego modułowej przestrzeni tylne siedzenie składa się, aby przekształcić auto w furgonetkę; zanim 21 grudnia 1994 roku jego kariera dobiegnie końca, Renault 4 zostanie wyprodukowany w ponad 8 milionach sztuk i będzie wyeksportowany do ponad 100 krajów



1972 powstaje Renault 5: trzydrzwiowy miejski samochód z krótką maską i jasnym wnętrzem; R5 zajmuje dzisiaj szczególne miejsce w kręgu kulturowych samochodów z drugiej połowy XX wieku

1984 przy akompaniamencie medialnego szumu na rynek wkracza przestronny Renault Espace, pierwszy na świecie minivan

1992 Williams-Renault zdobywa tytuł mistrzów świata konstruktorów Formuły 1; Renault wypuszcza ponadto Safrane, wysokiej klasy model, który zastępuje Renault 25

1996 Renault zostaje sprywatyzowane

1998 powstaje Renault Technocentre w Guyancourt we Francji oraz kompleks produkcyjny Ayrton Senna w Kurytybie w Brazylii

1999 rodzi się Sojusz Renault-Nissan; Renault przejmuje 36,8% udziałów w Nissanie, ponadto (wraz z udziałem 51%) staje się większościowym akcjonariuszem rumuńskiej marki Dacia

2000 Renault nabywa 70,1% akcji Samsung Motors, tworząc w ten sposób Renault Samsung Motors, który do dziś produkuje i sprzedaje samochody w Korei Południowej

2008 Renault przejmuje 25% udziałów w AVTOVAZ, wiodącym rosyjskim producencie samochodów z marką Lada na czele

2010 Renault prezentuje DEZIR, elektryczny samochód koncepcyjny



2013 Renault podpisuje umowę joint venture z chińskim producentem samochodów Dongfeng, tworząc Dongfeng Renault Automotive Company (DRAC)

2014 20 lat po modelu pierwszej generacji Renault prezentuje najnowszą wersję Twingo: miejskiego samochodu łączącego dziedzictwo swojego poprzednika oraz R5



2015 Renault podbija rynek pick-upów wraz z zaprezentowaniem swojego najnowszego modelu z tej rodziny: Alaskanav

TRZY MARKI, KTÓRE SIĘ UZUPEŁNIAJĄ

Renault, światowa marka całej Grupy Renault, jest obecna w 125 krajach na całym świecie w 12 000 punktów sprzedaży. W trakcie swojej ponadstuletniej bogatej historii Renault wykreowało swój wizerunek dzięki licznym genialnym wynalazkom. Dacia, marka regionalna Grupy, jest w sprzedaży w 44 krajach Europy i basenu Morza Śródziemnego. Od 2004 zjednała sobie aż 3,5 miliona klientów, oferując gamę solidnych samochodów w najlepszej cenie. Renault Samsung Motors (RSM), lokalna marka Grupy, jest dostępna w 635 punktach sprzedaży w Korei Południowej. Samochody tej marki należą do klasy średniej (zwłaszcza w przypadku modelu elektrycznego), segmentu wysokiego oraz samochodów sportowo-użytkowych (SUV-ów).

Od roku 2014 grupa Renault działa w 5 regionach: Ameryce Północnej i Południowej, Azji i Pacyfiku, Afryce, Środkowym Wschodzie, Indiach, Eurazji i Europie. Dzięki dynamice planu ‘Drive the Change’ już czwarty rok z rzędu Grupa Renault osiąga wzrost sprzedaży oraz pozycję największej francuskiej grupy motoryzacyjnej na świecie ze sprzedażą 3 182 625 samochodów w 2016 roku.

GLOBALNY SUKCES

Sprzedaż samochodów osobowych i dostawczych Grupy Renault w skali świata zwiększyła się o 13,3% przy ogólnym wzroście rynku motoryzacyjnego o 4,6%. Udział Grupy w rynku światowym wynosi obecnie 3,5% (+0,3 punktu w stosunku do 2015 roku). Marki Renault i Dacia biją rekordy sprzedaży, a Renault wciąż pozostaje najbardziej popularną francuską marką na świecie. Z kolei wielkość sprzedaży Renault Samsung Motors zwiększyła się o 38,8%.

Grupa nadal wykorzystuje dynamikę europejskiego rynku motoryzacyjnego, osiągając wzrost sprzedaży o 11,8% na poziomie 1 805 290 samochodów przy udziale w rynku wynoszącym 10,6%. Na rynkach pozaeuropejskich sprzedaż Grupy była rekordowa i zwiększyła się o 15,3%, podczas gdy średni wzrost na rynku wyniósł 5,2%. We wszystkich regionach zwiększyła się zarówno wielkość sprzedaży, jak i udziałów w rynku.

W Europie udział Grupy w rynku samochodów osobowych i dostawczych zwiększył się o 0,5 punktu do 10,6%. Sprzedaż samochodów wzrosła o 11,8% do 1 805 290 sztuk. Grupa odnotowała wzrosty sprzedaży we wszystkich krajach regionu.

Pod względem popularności marka Renault osiągnęła drugą pozycję w Europie. Przy



sprzedaży rzędu 1 390 280 pojazdów (+12,1%) udział marki w rynku wyniósł 8,1%, co oznacza wzrost o 0,4 punktu. Na rynku samochodów osobowych Renault jest marką, której udział w rynku rósł najszybciej w Europie – o 0,4 punktu. Jest to między innymi efekt odnowienia gamy pojazdów obejmującego modele Espace, Talisman oraz rodzinę Mégane. Debiut rynkowy nowego Renault Scenic również był udany: w ciągu jednego kwartału wpłynęło ponad 19 tysięcy zamówień. Renault utrzymało pozycję lidera w segmencie samochodów miejskich (segment B) dzięki sukcesom modeli Clio oraz Captur, które znalazły się w czołówce swojego segmentu ze sprzedażą na poziomie 215 670 samochodów. Na rynku samochodów dostawczych marka Renault osiągnęła wielkość sprzedaży na poziomie 296 187 pojazdów (+9,9%) oraz udział w rynku wynoszący 14,8%.

Jedenaście lat po swoim europejskim debiucie marka Dacia odnotowała w 2016 roku dalszy wzrost sprzedaży samochodów o 10,8%, a tym samym ustanowiła rekord sprzedaży w wysokości 415 tysięcy sztuk w ciągu roku. Marka Renault nadal pozostaje liderem na europejskim rynku samochodów elektrycznych. Sprzedaż Grupy zwiększyła się (+11%) do 25 648 samochodów (bez Twizy). ZOE (z roczną sprzedażą

21 735 sztuk) pozostało liderem na rynku elektrycznych samochodów osobowych, a Kangoo Z.E. (ze sprzedażą 3 901 sztuk) – liderem na rynku elektrycznych samochodów dostawczych.

POTĘGA SOJUSZU

Renault i Nissan stworzyły oparty na wzajemnym szacunku i zaufaniu silny sojusz, który pobił nowy rekord sprzedaży – w 2015 roku sprzedał 8,5 miliona samochodów i umocnił swoją pozycję jako czwarta grupa motoryzacyjna na świecie. W ramach Sojuszu już od 18 lat obie firmy stosują synergie, które zapewniają im trwałą przewagę konkurencyjną na światowym rynku motoryzacyjnym. Dzięki nim spółki mogą zmniejszać koszty, unikać wydatków oraz zwiększać swoje obroty.

W kwietniu 2010 roku Renault-Nissan oraz Daimler AG ogłosili utworzenie partnerstwa strategicznego opierającego się na trzech „projektach fundamentalnych”. Od tamtej pory partnerstwo rozszerzyło się na 13 projektów na trzech kontynentach. Dwa lata wcześniej natomiast Sojusz Renault-Nissan podpisał z AVTOVAZ – pierwszym rosyjskim konstruktorem samochodów – umowę partnerstwa strategicznego, której celem było zdobycie 40% łącznych udziałów w rynku w 2016 roku. DOKOŃCZENIE NA S. 18

NA POLSKIM RYNKU

Był początek lat 70. ubiegłego wieku, kiedy – głównie dzięki prywatnemu importowi – na polskich drogach coraz częściej zaczęły się pojawiać samochody marki Renault. Były to nie tylko niewielkich rozmiarów „czwórki” czy „szóstki”, ale także zgrabne coupe 15 czy, sporadycznie, Renault 20/30. Okres ten to również coraz większa popularność Renault w świecie polskich wyścigów, kiedy to pojazdy tej marki cieszyły się szeregiem sukcesów.

Na polskim rynku firma Renault pojawiła się w 1991 roku. Cztery lata później, w trosce o ochronę środowiska, zdecydowała o wyposażeniu w katalizator wszystkie samochody sprowadzane na rynek polski oraz – jako pierwsza marka samochodowa – zorganizowała Dni Otwartych Drzwi. W tym samym roku zaczęła ponadto działać Szkoła Serwisowa w Łomiankach, której celem jest rzetelne kształcenie mechaników. W 1997 roku utworzono w Świecicach Centralny Magazyn Części Zamiennych o powierzchni 11 500 m², który w miarę rozwoju firmy wciąż się rozrasta.

Od 1998 roku polski oddział Renault przejął odpowiedzialność za rozwój sieci sprzedaży i obsługi na Litwie, Łotwie oraz w Estonii.

Odkryj przestronne wnętrze Nowego Renault SCENIC, które zaprojektowaliśmy tak, aby zapewnić komfort i dobre samopoczucie całej Twojej rodzinie.



W tym roku zarejestrowana została także firma Renault Credit Polska oferująca klientom nowe, atrakcyjne produkty (konkurencyjny system ratalny, leasing, korzystne kredyty). W 2001 roku Renault Polska zostało partnerem Polskiego Komitetu GRSP – Globalnego Partnerstwa dla Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (Global Road Safety Partnership), światowej organizacji powołanej pod egidą Banku Światowego. Zakres programu GRSP obejmuje tworzenie platformy porozumienia na rzecz bezpieczeństwa na drogach poprzez mobilizowanie instytucji rządowych, świata biznesu i organizacji społecznych do podejmowania w tym aspekcie wspólnych inicjatyw. GRSP zapewnia także pomoc w opracowaniu i wdrażaniu projektów oraz oferuje wiedzę ekspercką i przykłady dobrej praktyki do wymiany informacji w środowisku BRD. W 2007 roku Renault wprowadziło na polski rynek markę Dacia, a pięć lat później dwa pierwsze modele samochodów o napędzie elektrycznym: FLUENCE Z.E. i KANGOO Z.E., które oferowane są przez pierwsze wyspecjalizowane w sprzedaży i obsłudze aut elektrycznych punkty Ekspert Z.E.

W 2016 roku Renault i Dacia znalazły się wśród marek o największym wzroście sprzedaży. Grupa Renault osiągnęła historyczny wynik – w 2016 roku zarejestrowano w Polsce 51 478 nowych samochodów obu marek. Renault zajmuje drugie miejsce na rynku samochodów dostawczych oraz szóste na rynku samochodów osobowych, Dacia natomiast znalazła się na dziewiątym miejscu w obu segmentach.

Liderem sprzedaży w gamie Renault jest model Clio, który znalazł 7 020 nabywców. Na drugim miejscu znalazł się flagowy model Renault – Mégane, który sprzedał się w liczbie 4 593 sztuk. Trzecią pozycję zajmuje Captur z liczbą 3 452 sprzedanych egzemplarzy, którego II faza pojawi się jeszcze w tym roku. Te trzy modele stanowią 63% całkowitej sprzedaży modeli osobowych Renault. Jednak także nowości sprzedawały się dobrze: Talisman zakończył rok z wynikiem 1 822 sprzedanych egzemplarzy.

Sprzedaż aut marki Dacia wzrosła ogółem o 30%. Duster pozostaje liderem segmentu SUV na rynku polskim, będąc jednocześnie najbardziej popularnym autem marki – w 2016 roku odnotowano 8 308 sprzedanych egzemplarzy (ponad 1/3 z nich była wyposażona w napęd 4x4). Na drugim miejscu uplasował się Sandero, który znalazł 3 474 nabywców.

Renault bije również rekordy pod względem sprzedaży kierowanej do firm. Sprzedaż aut Renault i Dacia w tym segmencie wzrosła w 2016 roku o 27%. Firmy na polskim rynku zakupiły rekordową liczbę samochodów Renault – 22 676 sztuk. Renault znalazło się w pierwszej piątce wśród producentów oferujących auta firmom: sprzedaż samochodów Renault i Dacia w 2016 roku wyniosła rekordowe 34 766 samochodów osobowych i dostawczych, co daje 10,4% udziału w rynku. Obie marki Grupy Renault mają 18,2% udziału w polskim rynku samochodów dostawczych. Ponadto Renault niezmiennie pozostaje liderem rynku samochodów specjalistycznych (modyfikowanych) na bazie podwozi.

SPOŁECZNIE ODPOWIEDZIALNI

Firma Renault ma świadomość odpowiedzialności społecznej zarówno wobec swoich pracowników i klientów, jak i wobec środowiska naturalnego, dlatego od wielu lat prowadzi w tym kierunku konkretne działania. Właśnie w tym duchu w maju 2009 roku utworzona została Dyrekcja ds. Społecznej Odpowiedzialności Przedsiębiorstwa (DRSE). Jej zadaniem jest określanie strategii w zakresie społecznej odpowiedzialności przedsiębiorstwa i jej wdrażanie, a także porządkowanie oraz organizowanie wszelkich działań związanych z obywatelskim zaangażowaniem. Dyrekcja obrała sobie za cel cztery kierunki działań. Kluczowym celem jest ochrona środowiska przy wzmocnieniu pozytywnego wpływu na otaczający świat.

Edukacja

Renault angażuje się w akcje edukacyjne w każdym kraju, w którym prowadzi działalność. Grupa wspiera działania sprzyjające równości szans poprzez integrację zawodową młodzieży wywodzącej się ze wszystkich środowisk.

Bezpieczeństwo

Renault przykładą dużą wagę do bezpieczeństwa na drogach. Grupa nieustannie poprawia bezpieczeństwo w swoich autach i aktywnie promuje politykę odpowiedzialnego korzystania z samochodów, wykorzystując swoje bogate doświadczenie techniczne, międzynarodową sieć placówek oraz szeroko zakrojone programy edukacyjne. Renault Polska aktywnie działa na rzecz poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach już od 1994 roku. Do najważniejszych działań firmy należą cykliczne seminaria poświęcone tematowi BRD, akcja „Kierowca na szóstkę”, Szkoła Jazdy Renault oraz program edukacyjny „Bezpieczeństwo i mobilność dla wszystkich”. Renault Polska jest członkiem Stowarzyszenia Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego.

Ekologiczne środki transportu

Renault wykorzystuje całe swoje doświadczenie oraz najnowsze technologie, aby samochody stały się przyjazne dla środowiska, główny nacisk kładąc przy tym na auta z napędem elektrycznym.

Różnorodność

Polityka społeczna Renault stanowi źródło innowacyjnych inicjatyw, takich jak np. integracja osób niepełnosprawnych czy zapewnienie rozwoju młodzieży oraz kobietom. Głębokie zaangażowanie w te aspekty doskonale wpisuje się w nowy wizerunek i hasło Grupy Renault: „Drive the change”.

BLISKO KULTURY

Renault Polska aktywnie wspiera różnego rodzaju wydarzenia kulturalne. W 2000 roku firma została Oficjalnym Partnerem V Wakacyjnego Festiwalu Gwiazd w Międzyzdrojach. W tym samym roku pod znakiem Renault odbyły się liczne imprezy artystyczne: wernisaż plakatów Rafała Olbińskiego, Spotkania z Gwiazdami oraz projekcje filmów podczas Nocnej Filmowej Plaży. Do dyspozycji gości Festiwalu Renault przekazało potężną flotę 30 samochodów. Gwiazdy oraz przedstawiciele biznesu i mediów wzięli udział w specjalnej imprezie Renault Trophy, podczas której mieli okazję przetestować najnowszy model Renault Scenic RX4 oraz sprawdzić swoje siły w licznych konkurencjach sportowych.

W 2004 roku Renault zostało partnerem Warszawskiej Szkoły Filmowej, natomiast rok później koncertu Michale Jarre zorganizowanego w Stoczni Gdańskiej z okazji 25-lecia Solidarności, gdzie przekazano 15 samochodów do obsługi VIP. W kolejnych latach firma stała się ponadto partnerem ceremonii wręczenia nagród przyznawanych przez Polską Akademię Filmową „ORŁY 2006”, koncertu Wolność Przestrzeni w Stoczni Gdańskiej (20 samochodów do obsługi VIP), Festiwalu Filmów Fabularnych w Gdyni (10 samochodów do obsługi), Polskiego Instytutu Sztuki Filmowej czy Festiwalu Gwiazd 2007. Jednak nie tylko Renault wspiera kulturę – kultura wspiera również Renault. Marka współpracuje z jednym z najbardziej znanych polskich aktorów – Bogusławem Lindą. Ponadto ambasadorką marki jest Katarzyna Glinka.

Nowy bolid R.S.17 Renault Sport Formula One Team wyposażony w silnik R.E.17 został zaprojektowany na sezon 2017 zupełnie od nowa, spełniając najnowsze przepisy obowiązujące w Formule 1.



SPORTY SAMOCHODOWE

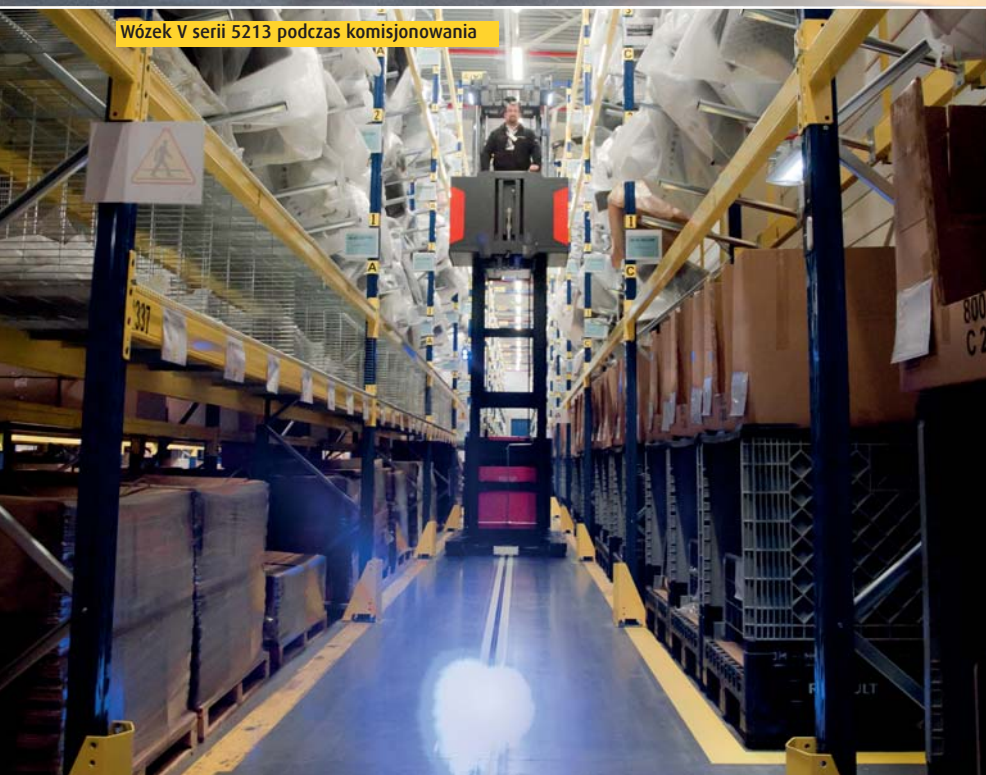
Renault jest marką o wieloletnich tradycjach w sportach samochodowych. Przez wiele lat firma była ważnym graczem w Rajdowych Mistrzostwach Polski, w latach 1997-1999 organizowała wyścigowy Puchar Renault Mégane. W 2003 roku kierowcy zespołu Renault F1 Team – Fernando Alonso, Jarno Trulli oraz szef zespołu Flavio Briatore – przyjechali ze swoją pierwszą wizytą do Polski. Renault F1 Team był pierwszym zespołem Formuły 1, który odwiedził Polskę w tak liczny składzie. W 2007 roku natomiast odbył się w Warszawie ING Renault F1 Roadshow – największa impreza sportowo-motoryzacyjna w Polsce, podczas której ulicami miasta przejechał prawdziwy bolid Formuły 1 oraz towarzysząca mu Wielka Parada Samochodów wyścigowych, rajdowych, kaskaderskich i osobowych. Na wydarzeniu pojawiła się także gwiazda zespołu ING Renault F1 Team Heikki Kovalainen, który zasiadł za sterami bolidu F1. Impreza zgromadziła aż 80 000 osób.

W 2010 roku firma wprowadziła na rynek specjalną serię limitowaną sygnowaną imieniem i nazwiskiem pierwszego polskiego kierowcy Formuły 1: Renault MÉGANE Coupe GT ROBERT KUBICA. Pierwszy samochód z tej serii opracowany przez Renault Sport Technologies został uroczystie przekazany Robertowi Kubicy 17 lipca podczas N-Gine Renault F1 Team Show w Poznaniu. Wydarzenie zgromadziło 140 000 widzów.

W 2017 roku odbędzie się Dacia Duster Cup – nowa, odrębna klasyfikacja w ramach Rajdowego Pucharu Polski Samochodów Terenowych: klasa S2, pojemność silnika do 3000 cm³. Puchar organizuje Renault Polska we współpracy z Over Limit Motors, PZM i Krzysztof Holowczyc Management. ■



Magazyn Renault w Świątociach



Wózek V serii 5213 podczas komisjonowania

Historia współpracy między Linde MH Polska a Renault Polska

Kluczowym momentem, który rozpoczął naszą współpracę, była decyzja Renault o rozbudowie Centralnego Magazynu Części Zamiennych w Świątociach pod Warszawą. Do pomieszczenia o kubaturze 50 000 m³ zostały wyselekcjonowane pierwsze wózki Linde typu E16 seria 386 (2 szt.), R14HD seria 115 (1 szt.) i N20 seria 149 (1 szt.). W 2005 roku flota ta spełniała wymagania naszego Klienta i była wystarczająca, aby sprawnie obsłużyć cały magazyn.

Wózki marki premium od Linde z sukcesem broniły swojej pozycji u Klienta. Niewątpliwie miały na to wpływ ich produktywność, bezawaryjność, niskie koszty eksploatacji oraz, co bardzo istotne, komfort pracy operatora. W kolejnych latach Renault podjęło decyzję o rozbudowie magazynu, czego konsekwencją

było oczywiście doposażenie hali w dodatkowe maszyny. W miarę rozrostu powierzchni magazynowej Klient sukcesywnie dobierał nowsze modele wózków Linde z precyzyjnie dobranym wyposażeniem zapewniającym jak największą elastyczność pracy przy coraz bardziej nowoczesnych procesach logistycznych, zapewniając przy tym najwyższe standardy jakości.

W kolejnych latach Klient zwrócił się do nas z prośbą o przeprowadzenie rewizji procesu logistycznego wewnątrz magazynu i doradztwo w doborze optymalnego rozwiązania w dokach załadunkowych. Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom naszego Partnera, do magazynu został dostarczony wózek Linde T20SP seria 131. Jak się okazało w trakcie testów, model ten zapewniał najszybszą i najbezpieczniejszą pracę w dokach załadunkowych poprzez unikatową i opatentowaną technologię wózków zwanych potocznie „rydwanami”. Kolejnym zaproponowanym Klientowi rozwiązaniem dla nowo powstałej części magazynu były wózki, które miały

poruszać się w bardzo wąskich korytarzach. Po opracowaniu wspólnie z Klientem planów magazynowych oraz możliwości rozmieszczenia regałów podjęto decyzję o zakupie nowego typu wózka, jakim jest Linde V seria 5213 do wysokiego komisjonowania (dwa takie urządzenia pracują aktualnie u Klienta w indukcji).

Obecnie nasz Partner posiada w swojej flocie wózki R14HD seria 1120, E16 seria 386, N20 seria 132, T20SP seria 131 oraz V seria 5213. Renault stale powiększa powierzchnię magazynową i wdraża nowe rozwiązania bezpieczeństwa w celu zapewniania jak najwyższych standardów jakości, które my jako Linde MH Polska jesteśmy mu w stanie zagwarantować.

Dziękujemy za lojalność oraz owocną współpracę!

Opracował: **Mariusz Banachowicz**
Dyrektor Handlowy, Centrala Warszawa
Linde MH Polska

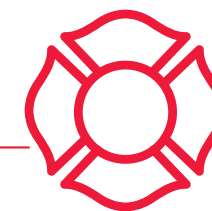




fot.: bryg. Tomasz Krasowski

Od niebezpiecznej instalacji kominowej zapalił się parterowy drewniany dom. Najpierw musiałem wydobyć znajdującą się wewnątrz butlę gazową, potem wszedłem z kolegą do środka i... oszołomiło nas. Sufit wyglądał jak odwrócone czerwone morze – fale z ognia przesuwaly się po całej jego powierzchni. Muszę przyznać, że był to jeden z najbardziej zapierających dech w piersiach widoków. W miarę gaszenia, jak już zaczęło się robić coraz ciemniej, zaczęliśmy rozbijać podsufitkę, by zlokalizować źródło ognia. Za każdym uderzeniem wylewały się z niej gejzery ognia...

Fragment z wywiadu „Jestem Strażakiem” - opowiada kpt. Michał Fijołek



ZAWÓD: STRAŻAK

Ogień. Zwykle się go nazywać „fundamentalnym wynalazkiem ludzkości”, chociaż stwierdzeniem tym człowiek nieco chętnie przypisuje sobie zbyt wiele – z wynalezieniem ognia, w ścisłym tych słów znaczeniu, nie miał on przecież absolutnie nic wspólnego. Po tym, jak tylko zdał sobie sprawę, że żywioł ten faktycznie może być przydatny, zdołał go jedynie (lub aż) częściowo okiełznać. Najpierw więc opanowano sztukę podtrzymywania naturalnych jego zapłonów, następnie zaś kontrolowanego rozniecania i przenoszenia. Technika rozpalania ognia, początkowo wyjątkowo żmudna, była z biegiem czasu sumiennie udoskonalana, aby w konsekwencji wykorzystanie tego żywiołu diametralnie zrewolucjonizowało szeroko pojętą działalność człowieka.

Ludzkość dostrzegała i szanowała potęgę ognia, dopatrując się w nim także znaczenia zupełnie odmiennego od tego ściśle praktycznego. Stąd w filozofii stał się on jednym z podstawowych elementów świata, czyli żywiołów, a u Heraklita nawet *arché* – prazasadą, przyczyną wszystkich bytów, gdzie rzeczywistość zmienia się w oparciu o stwierdzenie „na ogień wymienia się wszystko i ogień na wszystko, jak złoto na towary i towary na złoto”. Kult ognia przebiegał się we wszystkich religiach plemion indoeuropejskich, wiele ludów uznawało go za boski lub święty. I tak rzymska Westa, bogini ogniska domowego i państwowego, była jednym z najważniejszych bóstw Rzymu oraz, podobnie jak jej grecka odpowiedniczka Hestia, prawdopodobnie jednym z najstarszych bóstw Europy. Prometeusz, który nauczył ludzi wykorzystywać ten żywioł na co dzień, to bohater jednego z najistotniejszych greckich mitów. Święty był ogień u Żydów i święty u pogańskich Litwinów, oddawali mu cześć także Słowianie. W chrześcijaństwie płomień obrał znaczenie żywej obecności Boga wśród ludzi oraz szczególnej oznaki działania Ducha Świętego. W zaratusztrianizmie zaś stanowił główny obiekt uwielbienia. Ogień służył do składania ofiar, miał moc oczyszczania, przenosił dusze w zaświaty, był namiastką boskości na ziemi. Przypuszcza się, że kult tego żywiołu stanowi jedno z najstarszych wierzeń świata.

DOKOŃCZENIE NA S. 24

Heraklit uczynił z ognia nawet *arché* – prazasadą, przyczynę wszystkich bytów, gdzie rzeczywistość zmienia się w oparciu o stwierdzenie: „na ogień wymienia się wszystko i ogień na wszystko, jak złoto na towary i towary na złoto”.

Zmagania z żywiołem

Ponad 4000 lat mają pierwsze wzmianki o zorganizowanej ochronie przeciwpożarowej, a pochodzą one z egipskich zapisków. W IV wieku p.n.e. ukazały się natomiast pierwsze zapisy o pożarach w prawie rzymskim. Rzym płonął niestety bardzo często, głównie ze względu na gęstą, szeregową zabudowę, którą wznoszono z łatwopalnych materiałów. Pierwsze straże pożarne były tam zakładane przez prywatnych właścicieli niewolników od 60 roku p.n.e., a 40 lat później z polecenia Oktawiana Augusta powoływano już stałe oddziały służb pożarniczych.

Zmiany w budownictwie i ochronie przeciwpożarowej wprowadzono w Rzymie po słynnym pożarze z 64 roku n.e. Wydano wówczas nowe prawo budowlane, które nakazywało wznoszenie budynków wykonanych z materiałów ognioodpornych z uwzględnieniem racjonalnego ich rozmieszczenia, ponadto opracowano nowe założenia urbanistyczne uwzględniające odpowiednie rozplanowanie ulic i placów, zwiększono liczbę kohort strażackich oraz zezwolono na wykorzystywanie wojska do akcji ratowniczo-gaśniczych. Jednak wraz z upadkiem Cesarstwa Zachodniorzymskiego upadł także system walki z pożarami.

Więc płonęło. W średniowiecznych budynkach miast i wsi dominowało bowiem drewno, słoma i trzcina. Tylko budowle sakralne w większych miastach oraz zamki i rezydencje ziemian wznoszono z kamienia, a od XIII-XIV wieku z cegły. Następnie w bogatych miastach powoli zaczęło rozwijać się budownictwo mieszkalne z materiałów ognioodpornych, jednak w większości średnich i małych miejscowości aż po wiek XVIII, w Polsce nawet po XIX, dominowało budownictwo drewniane i mieszane. Wzrost rozległych pożarów w miastach skutkował ostatecznie podejmowaniem spontanicznej walki z ogniem, jednak wobec ich zapobiegania nadal panowała duża obojętność. Zmieniło się to w XII wieku, kiedy rozpoczęto nieśmiało próby pierwszych zorganizowanych akcji przeciwpożarowych i kiedy w Londynie wydano tzw. porządki ogniowe. Za przykładem Londynu, choć w różnych odstępach czasu, poszła zgodnie reszta Europy. W Polsce dokumenty tego typu ukazały się po raz pierwszy w 1374 roku w Krakowie. Porządki ogniowe obejmowały nakazy, zakazy i instrukcje regulujące działania władz miejskich, cechów i społeczeństwa w zakresie utrzymania bezpieczeństwa przeciwpożarowego oraz organizacji czynności gaśniczych. Jednak dopiero kilka stuleci później, w połowie XVII wieku, w Europie zaczęły powstawać pierwsze straże zawodowe.

Polska w walce z ogniem

Z niemalą trudnością wiąże się odtworzenie ważniejszych wydarzeń bezpośrednio związanych z pożarami w pierwszych stuleciach istnienia naszego państwa. Zne są obecnie jedynie daty pożarów o dużym zasięgu w największych ośrodkach miejskich kraju. Jako przykłady najbardziej pechowych w tym aspekcie miast należy wymienić Kraków (który płonął m.in. w latach 1125, 1205, 1241, 1259, 1285, 1306, 1405, 1407, 1445, 1504, 1528, 1536, 1587) oraz Warszawę (1384, 1480, 1515, 1607, 1697). Poza wybuchami pożarów w wyniku działań wojennych równie często dochodziło do zapłonów wskutek nieostrożności ludzkiej.



Św. Florian patron strażaków

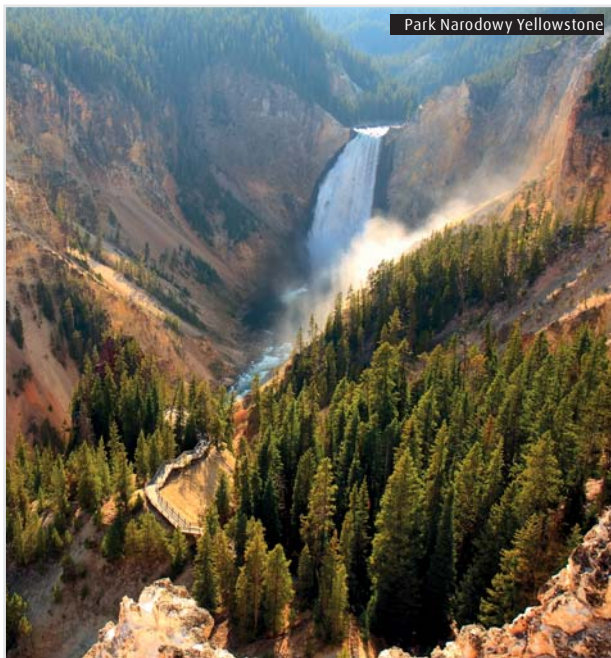
Żołnierz i męczennik, w Polsce czczony przede wszystkim jako patron strażaków, ale także innych profesji, których wykonawcy mają kontakt z ogniem, np. hutników, piekarzy czy kominiarzy. Źródłem tego kultu należy doszukiwać się w wielkim pożarze Krakowa w XVI w., kiedy ogień objął swym zasięgiem jedną z dzielnic miasta – Kleparz – oszczędzając jednak świątynię z relikwiami św. Floriana.

Brama Floriańska

Wzniesiona w końcu XIII w. licząca 34,5 m wysokości brama miejska Krakowa; stanowi pozostałość po dawnych murach miejskich. Od strony miasta widnieje na niej płaskorzeźba przedstawiająca św. Floriana. W początkach XIX w. planowano zburzenie murów, czemu jawnie sprzeciwił się prof. Feliks Radwański, który pisał: „Chronią one przed wiatrami wiejącymi pod Kościół Mariacki od Kleparza. Nie-dobre to wiatry, bo smrody i śmieci znosić będą, a także bezbożnie podwiewać spódnice Paniom Matkom i Żonom”. W głębi widoczna świątynia z relikwiami św. Floriana.



Źródło: www.pl.wikipedia.org/wiki/Pożar_Londynu



Tak spłonął Londyn

Trwający od 2 do 5 września 1666 r. wielki pożar Londynu wybuchł w piekarni Thomasa Farynora, gdyż ten nie wygasił jednego ze swoich pieców. Ze względu na silny wiatr oraz łatwopalne konstrukcje budynków ogień szybko rozprzestrzenił się na całe miasto. W pożarze zginęło 6 osób. Żywiol zabił większość londyńskich szczurów, które winne były trwającej w Londynie od 1665 r. epidemii dżumy.

Let-it-burn

Z punktu widzenia gospodarki leśnej pożar traktuje się jako jedno z najpoważniejszych niebezpieczeństw zagrażających lasom. Z drugiej strony może on jednak pełnić istotną rolę jako naturalny czynnik kształtowania się ekosystemów leśnych, zwłaszcza w lasach iglastych strefy podzwrotnikowej czy borealnej, dlatego w niektórych państwach w przypadku pirofitycznych formacji leśnych funkcjonuje podejście ograniczonego zwalczania pożarów.

Polityka let it burn jest stosowana już od kilkadziesiąt lat. Było tak również w przypadku słynnego pożaru w Parku Narodowym Yellowstone w 1988 roku, kiedy ogień objął 36% powierzchni terenu. Mimo że polityka ta spotkała się wówczas z niemalą krytyką, to pożar nie okazał się dla ekosystemu tak katastrofalny w skutkach, jak przypuszczano. Co więcej – umożliwił on naturalną odbudowę struktury lasu.

Porządki ogniowe zaczęły wprowadzać za Krakowem inne polskie miasta – zapisy te, stale udoskonalane i dostosowywane do aktualnych wymagań, przetrwały aż do końca I Rzeczypospolitej. Początkowo kwestie bezpieczeństwa pożarowego były przedmiotem uwagi głównie lokalnych społeczności. Jednak już Zygmunt I Stary wydał polecenie przeniesienia wszystkich browarów poza obręb miasta, Stefan Batory rozszerzył ów nakaz o gorzelnie, wytwórnie świec i piece garncarskie, a królowa Bona doprowadziła do wydania przepisów, które zobowiązywały mieszczan do posiadania w domach sprzętu gaśniczego. Jednak to dopiero na XVIII wiek przypada wzmożenie ingerencji władzy centralnej w walkę z ogniem.

Okres rozbiorów zahamował rzecz jasna ogólnopaństwowe reformy ochrony przeciwpożarowej, która zaczęła rozwijać się adekwatnie do specyfiki systemów poszczególnych państw zaborczych. I tak w zaborze austriackim głównym dokumentem, który nakładał na obywateli obowiązki w zakresie przeciwdziałania pożarom, była ustawa o policji ogniowej dla gmin wiejskich. Zawarto w niej warunki bezpiecznego budownictwa i gromadzenia sprzętu gaśniczego w domach, zobowiązywała ona także do zapobiegania pożarom. Istotną rolę dla pożarnictwa odegrała utworzona w 1865 roku w Krakowie Ochotnicza Straż Pożarna, która szybko stała się centrum życia obywatelskiego i narodowego. W zaborze

W czasie I wojny światowej strażacy wszystkich zaborów walczyli o niepodległość w Polskiej Organizacji Wojskowej, w listopadzie 1918 roku uczestniczyli w rozbrajaniu wojsk niemieckich i austriackich, ponadto brali udział w powstaniu wielkopolskim, w powstaniach śląskich i wojnie polsko-bolszewickiej.

pruskim przepisy administracyjne wprowadzały powszechną i zorganizowaną pomoc w przypadku pożaru. Pożarnictwo w dużych miastach, gdzie działały zawodowe straże utrzymywane przez gminy, funkcjonowało dość sprawnie. Jednak sytuacja polskich organizacji społecznych była wyjątkowo trudna, gdyż władze usilnie starały się ograniczyć wstępowanie Polaków do straży. W Królestwie Polskim natomiast niejaki Jan Rudnicki z podwarszawskiego Leszna podjął się próby stworzenia straży ogniowej. I chociaż wybuch powstania listopadowego uniemożliwił zrealizowanie przedsięwzięcia, to po zakończeniu wojny Rudnicki ponownie wystąpił do władz ze swoim planem, a Rada Administracyjna Królestwa Polskiego wydała ostatecznie postanowienie zorganizowania w Warszawie pierwszej straży ogniowej. Jednak władze rosyjskie poddawały jednostki strażackie skrupulatnemu nadzorowi policyjnemu, co miało zapobiegać wolnościowym zrywom wśród polskich strażaków.

W czasie I wojny światowej strażacy wszystkich zaborów walczyli o niepodległość w Polskiej Organizacji Wojskowej, w listopadzie 1918 roku uczestniczyli w rozbrajaniu wojsk niemieckich i austriackich, ponadto brali udział w powstaniu

DO KOŃCZENIA NA S. 26

wielkopolskim, w powstaniach śląskich i wojnie polsko-bolszewickiej. Ruch strażacki miał bez wątpienia istotny wpływ na odradzającą się Polskę – nie tylko ze względu na liczebność swoich szeregów, ale przede wszystkim głębokie zaangażowanie oraz wysoki stopień wewnętrznego wyszkolenia i zorganizowania.

W okresie międzywojennym kluczowym przedsięwzięciem stała się próba unifikacji doświadczeń zebranych z trzech zaborów. Ogromne znaczenie dla tego procesu miał Pierwszy Ogólnopanstwowy Zjazd Straży Pożarnych w Warszawie, który odbył się w dniach 8–9 września 1921 roku. Powołano wówczas Główny Związek Straży Pożarnych Rzeczypospolitej Polskiej i zapoczątkowano wielki proces integracji strażackich szeregów. Efekty tego przedsięwzięcia były zdumiewające – rok przed II wojną światową na polskich ziemiach działało już blisko 14000 ochotniczych straży pożarnych oraz 67 straży zawodowych.

W czasie wojny strażacy odegrali niebagatelną rolę w walce przeciwko okupantowi – pod pozorem wykonywania narzuconych przezeń zadań dzielnie realizowali wytyczone cele podstawowe: służbę dla społeczeństwa oraz czynne dążenie do wyzwolenia ojczyzny. 23 grudnia 1939 roku w warszawskim środowisku oficerów pożarnictwa utworzona została konspiracyjna organizacja – Strażacki Ruch Oporu „Skała” (zwana inaczej Organizacją Wojskową „Skała”). Do jej zadań należały m.in. ochrona mienia polskich obywateli przed pożarami i innymi klęskami, opóźnianie gaszenia pożarów obiektów ważnych dla okupanta, uwzględnianie szkoleń wojskowych w ramach ogólnego szkolenia pożarniczego, przechowywanie, naprawa i produkcja broni oraz innego sprzętu wojskowego czy udzielanie pomocy ruchowi oporu.

Po wojnie, w efekcie upaństwowienia przemysłu, „straże prywatne” przekształciły się w jednostki uspołecznione zakładów, które nadzorował Główny Inspektorat Ochrony Przeciwpowodzi Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Po przez uchwalenie ustawy o ochronie przeciwpożarowej i jej organizacji mianowano państwowe organy ochrony przeciwpożarowej, gdzie najwyższy z nich stanowiła Komenda Główna Straży Pożarnych. W ten sposób powstał samodzielny pion organizacyjny posiadający prawa do dysponowania wszystkimi rodzajami straży. Najważniejszym zadaniem, jakie realizowała Komenda Główna, było wdrożenie organów ochrony przeciwpożarowej do działań operacyjnych opartych na wzorcach paramilitarnych. Niemniej podporządkowywanie Komendy resortowi gospodarki komunalnej powodowało znaczne ograniczenie samodzielności przy realizacji zadań, czemu Dowództwo Komendy Głównej próbowało się przeciwstawiać. Pozbyto się wówczas wielu doświadczonych i zasłużonych oficerów, jako że nie byli oni „kadrą pewną politycznie”. W grudniu 1954 roku podporządkowano Komendę ministrowi spraw wewnętrznych.

Komendom Straży Pożarnych zapewniono łączność oraz transport podobne do tych, które stosowano w resorcie spraw wewnętrznych. W każdej jednostce powstały punkty alarmowo-dyspozycyjne, a sieć telefoniczna została sprzęgnięta z siecią MSW. Wypracowano również jednolity system dysponowania wszystkimi strażami pożarnymi oraz kierowania akcjami ratowniczo-gaśniczymi. Komenda



Główna za istotny cel obrała sobie także specjalistyczne kształcenie kadry.

Początek lat 90. ubiegłego wieku wyznaczył nowy rozdział w bogatej historii polskiego pożarnictwa. Z datą 1 lipca 1992 roku rozpoczęła działalność Państwowa Straż Pożarna, która, idąc za treścią ustawy o Państwowej Straży Pożarnej z 1991 roku, jako zawodowa, umundurowana i wyposażona w specjalistyczny sprzęt formacja przeznaczona jest do walki z pożarami, klęskami żywiołowymi i innymi miejscowymi zagrożeniami.

Zawsze w gotowości

W 2017 roku Forbes uplasował zawód strażaka na 2 miejscu najbardziej stresujących profesji. Pełniąc służbę, strażak organizuje, kieruje oraz prowadzi bezpośrednio działania ratownicze zagrożonych ludzi, zwierząt, mienia i środowiska w związku z walką z pożarami i innymi klęskami żywiołowymi oraz akcjami ratownictwa chemiczno-ekologicznego, technicznego i medycznego. Cała gama obowiązków, jaka zawiera się w tym formalnym opisie zawodu, wystawia strażaków na wyjątkowe obciążenie zawodowe, które wiąże się z bezpośrednim narażeniem zdrowia fizycznego i psychicznego, a nierzadko zagraża ich życiu. Co więc sprawia, że wstępują w strażackie szeregi? Dlaczego „chcę być strażakiem” to jedna z najczęstszych odpowiedzi w ustach pytanych o wymarzony w dorosłym życiu zawód chłopców? Co to tak naprawdę znaczy być strażakiem? Wspomnieniami z ponad 11 lat swojej służby dzieli się kpt. Michał Fijolek z Jednostki Ratowniczo-Gaśniczej Państwowej Straży Pożarnej nr 1 w Siedlcach. □

Marzenie z dzieciństwa

Jeśliby rzucić w gromadę pochłoniętych zabawą przedszkolaków pytanie: „kim chcecie zostać w przyszłości?”, większość chłopców bez cienia wahania odkrzyknęłaby: „strażakiem!”.

W byciu dzieckiem piękne jest to, że wiele decyzji czy wyborów charakteryzuje wyjątkowa pewność co do ich słuszności i nie ma tu miejsca na zastanawianie. Dla malucha ważny jest autorytet – osoba, którą chce naśladować, oraz atrakcyjność wykonywanych przez nią zadań. Strażak-bohater bez wątpienia stanowi taki wzór.

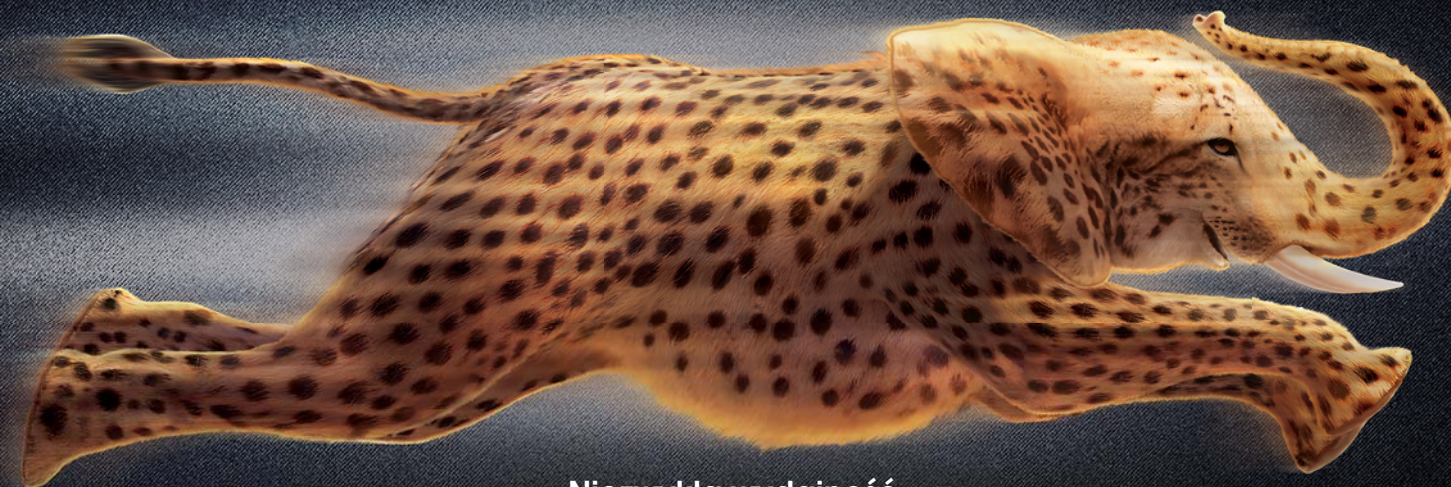


Uroczycie przysięgam

Ja, obywatel Rzeczypospolitej Polskiej, świadom podejmowanych obowiązków strażaka, uroczycie ślubuję być ofiarnym i męznym w ratowaniu zagrożonego życia ludzkiego i wszelkiego mienia – nawet z narażeniem życia. Wykonując powierzone mi zadania, ślubuję przestrzegać prawa, dyscypliny służbowej oraz wykonywać polecenia przełożonych. Ślubuję strzec tajemnic związanych ze służbą, a także honoru, godności i dobrego imienia służby oraz przestrzegać zasad etyki zawodowej.

Opracowała:
Karolina Drygiel
Linde MH Polska Sp. z o.o.

NEXSYS. MOC I ELASTYCZNOŚĆ W JEDNEJ BATERII



Niezwykła wydajność
oraz możliwość wyboru pomiędzy szybkim ładowaniem i użytkowaniem standardowym

- Lepsza, stabilna praca nawet przy dużych obciążeniach (duża pojemność i moc - wysoka gęstość energii)
- Możliwość pracy w trybie PSOC (stan częściowego naładowania) - stała gotowość do pracy
- Możliwość okazjonalnego ładowania podczas przerw w pracy zmniejsza zapotrzebowanie na dodatkowe (zapasowe) akumulatory oraz ich wymianę
- Krótki czas ładowania - mniej niż 4 godziny przy głębokości rozładowania 60% dzięki zastosowaniu prostowników Hawker Life iQ i Lifespeed IQ*
- Minimalne wymagania obsługi - brak konieczności uzupełniania elektrolitu
- Możliwość pracy w systemie wielozmianowym
- Bardzo duża żywotność (nawet 1450 cykli przy głębokości rozładowania 60%)
- Duża wydajność dzienna zużycia energii (nawet 160% C5 w ciągu 24 godzin)**
- Minimalne gazowanie - idealne do zastosowania we wrażliwych obszarach produkcji lub w obszarach, gdzie wymagane są szczególne warunki czystości środowiska
- Duże oszczędności energii elektrycznej - zmniejszony ślad węglowy (carbon footprint) - mniejsze zużycie energii dzięki bardzo niskiemu współczynnikowi ładowania i wysokiej sprawności

Współczynnik ładowania dla baterii NexSys® mieści się w zakresie od 0,2-0,4 C5, co zapewnia optymalnie krótki czas ładowania i doskonałą żywotność.

* dla współczynnika ładowania 0,4 C5

** należy przestrzegać maksymalnego poziomu głębokości rozładowania.



EnerSys
Power/Full Solutions

NexSys
POWER WHEN YOU NEED IT

www.hawker.pl
www.enersys-emea.com



fot.: bryg. Tomasz Krasowski

JESTEM STRAŻAKIEM

Z Michałem widzę się akurat w dzień, w którym rankiem zszedł ze służby. Wygląda na zmęczonego. Służba strażaka trwa 24 godziny, zaczyna się i kończy o 8 rano, jednak o 7.45 trzeba stawić się na jej zmianę.

Z kpt. Michałem Fijołkiem rozmawia Karolina Drygiel

Michał Fijołek: Raz jest spokojnie, a innym razem wyjazd za wyjazdem, nawet nie ma czasu na posiłek. Zaczęliśmy sobie gotować coś do jedzenia o 11... Zjedliśmy dopiero o 22. Ale to normalne, nie raz się tak dzieje, jestem już przyzwyczajony. Największy szok w związku z pełnioną służbą mam zresztą za sobą wraz z polygonem (*śmiech*).

Poligonem?

M.F.: Tak. Moje pierwsze prawdziwe starcie ze strażacką rzeczywistością. Dwa miesiące szkolenia przygotowawczego z zakresu ochrony przeciwpożarowej na poligonie w Kampinosie, to wszystko tuż przed rozpoczęciem studiów.

Bardzo was wymęczyli?

M.F.: Lekko nie było. Ale świetny czas, chyba jeden z najlepszych okresów w moim życiu.

Wróćmy do tego. Najpierw opowiedz, jak to było w Twoim przypadku – jak większość małych chłopców mówiłeś wszystkim wokół, że „jak będę duży, to zostanę strażakiem”?

M.F.: Moja babcia powtarzała, że albo zostanę podpalaczem, albo strażakiem (*śmiech*). Od małego rozpieła mnie energia, gdy coś się

tylko ciekawego działo, to zawsze tam byłem. Ale mówiąc szczerze, to na początku nie podejrzewałem, że zostanę strażakiem. Niektórzy zresztą powtarzają z przekąsem, że „strażakiem się nie zostaje, strażakiem się rodzi”... W moim przypadku po raz pierwszy to powołanie dało o sobie znać dopiero w liceum. Każdy wybierał swoją drogę, przeglądał katalogi szkół... I wtedy postanowiłem spróbować. Zobaczyłem, że są szkoły aspiranckie i jedna oficerska – Szkoła Główna Służby Pożarniczej w Warszawie. Wiedziałem od początku, że dostanie się na SGSP niemal graniczy z cudem. Wtedy pomyślałem: może i się nie dostanę, ale co mi szkodzi – aplikuję od razu do oficerskiej.

Pamiętam, że byłeś zdeterminowany.

M.F.: Tak, ale patrzyłem też na to realistycznie. Ktoś mojemu tacie powiedział, że trzeba mieć znajomości, i to naprawdę solidne, żeby w ogóle rozważać aplikowanie. Poza tym wiedziałem, że testy wstępne to ogromne wyzwanie. Dlatego złożyłem też papiery na mechatronikę do dwóch innych uczelni. W SGSP napisałem egzamin z fizyki, potem były testy sprawnościowe. Wyników matury i egzaminu w ogóle nie brano pod uwagę, dopóki nie zdało się tej

sprawnościówki. Łatwo nie było... Pamiętam, że jak biegłem, to bili mi brawo (*śmiech*). Ale poślizgnąłem się na materacu, straciłem sekundę i w rezultacie byłem poza czasem. Potem jednak okazało się, że na 60 miejsc tylko garstka osób w ogóle wpasowała się w wyznaczone widelki, więc obniżono próg o kilka sekund i dzięki temu się zakwalifikowałem.

Już ostatecznie?

M.F.: Nie, to dopiero początek. Wiedziałem tylko, że spełniam wstępne kryteria. Czekał mnie jeszcze cały szereg badań lekarskich: kardiolog, okulista, laryngolog, ortopeda... Połowa ludzi odpadła, bo miała wadę postawy. Pamiętam, jak mi mówili, żeby wziąć garść tabletek ziołowych na uspokojenie przed wizytą u kardiologa, bo podwyższone tętno czy ciśnienie to z miejsca dyskwalifikacja. Więc wziąłem, ale zaczęły działać dopiero po wizycie... Potem zasnąłem w tramwaju (*śmiech*). Mieliśmy też testy psychologiczne, trwały chyba z 6 godzin. Do tego rozmowa z psychiatrą, wizyta u jednego psychologa, następnie u drugiego, znowu u pierwszego... Na ostatniej rozmowie z psychologiem zadano mi to standardowe pytanie: dlaczego chce pan zostać strażakiem?

Co odpowiedziałeś?

M.F.: Wiesz, że w tym przypadku podobno większość ludzi wręcz cytuje tekst naszej strażackiej przysięgi? Nie zrozum mnie źle, wiadomo, że to podstawa i zdawałem sobie sprawę – a przynajmniej tak mi się wtedy wydawało – na co się piszę. Ale odpowiedziałem szczerze: jest to pewna posada, dodatkowo rządzi tą pracą nieprzewidywalność, wyzwanie, a to jest to, co cenię. No i ta moja babcia... (*śmiech*). Wołałem pójść w kierunku tej lepszej i na pewno bardziej moralnej części jej przepowiedni.

I, jak się niedługo okazało, przepowiedni nad wyraz trafnej. Jak się dowiedziałeś, że Cię przyjęli?

M.F.: Byłem już zrezygnowany. Z każdej uczelni, gdzie aplikowałem, dostałem informację o tym, że zostałem przyjęty. A SGSP milczała. Jednak to mojej mamie coś nie dawało spokoju, więc postanowiła tam zadzwonić i się dowiedzieć. Jakaś pani z biblioteki szkolnej jej odpowiedziała, że pójdzie sprawdzić i za 15 minut oddzwoni.

I...?

I za 15 minut w pośpiechu robiłem kanapkę na podróż, złapałem plecak, rodzice dali mi 50 złotych do ręki i gnałem na pociąg do Warszawy. To był ostatni dzień na składanie papierów.

To musiała być radość.

M.F.: Niesamowita. Ale i stres. Bo to przecież nie był jeszcze koniec tego całego procesu dostawania się na uczelnię. Wciąż miałem przed sobą prawdziwą szkołę życia.

Poligon.

M.F.: Dokładnie. To było duże zaskoczenie. Dzień zaczynało się o 6.00, a o 6.05 musieliśmy się stawić na zaprawie porannej. Szczęście miał ten, kto zdążył w międzyczasie skorzystać z toalety (*śmiech*). Jak ktoś nie nadązał biec za funkcyjnym (opiekunem, jednym z podchorążych, którzy byli na ostatnich latach studiów – przyp. red.), nie dobiegł na przykład w pół minuty po nim do miejsca docelowego, to miał tzw. „dogrzewkę”. Nie cackali się z nami. Po zaprawie chwila na poranną toaletę, czyli wszyscy pędem pod prysznic. Były 2 kurki z wodą – jeden z zimną, drugi z wodą z przegrzłą (*śmiech*). Każdy się golił, bo później sprawdzali watą lub innymi wymyślnymi sposobami, czy zrobiliśmy to dokładnie. Potem odbywał się apel poranny i po nim mogliśmy iść na śniadanie. Wchodziliśmy na stołówkę, a tam gigantyczna kolejka. Jak pierwszy skończył jeść i wstawał od stołu, to odliczali od tego momentu kilka minut – tyle czasu miała reszta na zjedzenie.

A jak ktoś nie zdążył?

M.F.: „Pluton, powstań! Wychodzimy!”. Trąciło się może dwa razy łyżką albo i to nie. Na początku uważałem to za głupotę, ale szybko zrozumiałem. Uczyli nas myślenia, chodziło o to, żeby ten pierwszy czekał na resztę. Dobra lekcja integracji, działania w grupie, przecież w naszym zawodzie to podstawa. Więc w końcu się nauczyliśmy, można się było najeść, a potem pędzić na apel główny z kadrą dowódczą, po którym zaraz zaczynały się wykłady oraz zajęcia praktyczne. Co do tych ostatnich... Wyobraź to sobie: sierpień, ponad 30 stopni, a my w nomexach (ubrania bojowe, w których uczestniczy się w akcjach pożarniczo-gaśniczych – przyp. red.) w pełnym słońcu rozwijamy linie węzowe, biegamy, całkowita mobilizacja i za chwilę trzech, czterech pada, po prostu tracili przytomność. Z drugiej strony... przynajmniej mieli chwilę wolnego (*śmiech*).

Właśnie, co do wolnego... Dawali wam trochę odpocząć?

M.F.: Tak naprawdę wolne były tylko niedziele. Wtedy trochę odpoczywaliśmy, graliśmy w piłkę, a popołudniami mogli nas odwiedzać bliscy. Ale tak poza tym to ciągle działaliśmy, czasami nawet w nocy. Teoretycznie od 22.00 do 1.00 mieliśmy możliwość pójścia do hangaru, żeby się pouczyć – był to zresztą jedyny czas, kiedy mogliśmy to zrobić, bo egzaminy i zaliczenia

z teorii jak najbardziej nas tam obowiązywały. Ale zdarzały się także ćwiczenia nocne. Wszyscy spaliliśmy, gdy nagle włączała się syrena – wtedy szybko wskakiwaliśmy w ubrania i zbiórka. Nasi funkcyjni mieli przy tym swoją ulubioną zabawę.

Jaką?

M.F.: Cztery pory roku (*śmiech*). Zbieraliśmy się plutonami na placu na naszym obozowisku, a któryś z funkcyjnych wydawał polecenie: wiosna! Do każdej pory roku przypisany był odpowiedni strój. Wiosna to akurat ubranie koszarowe, zima – koszarowe plus bojowe, lato to spodenki i koszulka. Najgorzej było wtedy, gdy po lecie krzyczeli zima... Trzeba było zdjąć strój sportowy, założyć koszarowy, na to bojowy, a przecież liczył się czas, musieliśmy jak



W Polsce jak się pali 10 ha lasów czy łąk, to ściąga się zazwyczaj 10 jednostek PSP czy OSP, a kiedy w Rosji paliły się lasy i torfy, to na jeden samochód, w którym było nas trzech, przypadało 100 ha terenu.

najszybciej wrócić do miejsca zbiórki. I właśnie po tym funkcyjni sprawdzali porządek w namiotach, a tam wszędzie bałagan, ubrania porozrzucone po łózkach polowych... I nie było spania, trzeba było posprzątać. Musztrowali nas solidnie. Jak ktoś podpadł, to robił na przykład 200 pompek. Nie dał rady? Dodatkowe 10. Dalej nie szło? To cały namiot robi za ciebie. Wyobraź sobie tę rządzę zemsty w oczach kilkudziesięciu pozostałych (*śmiech*). Odechciewało się broić.

Uczyli was nie tylko ścisłej kooperacji, ale i lojalności.

M.F.: Dokładnie. Bo nawet takie momenty zbliżały. Właśnie dlatego tak dobrze wspominam poligon. Z jednej strony dostało się niezemiński wycisk, ale z drugiej poznało się ludzi, nauczyło z nimi współdziałać. Wiesz, w imię słynnej maksymy: jeden za wszystkich, wszyscy

za jednego. No i sprawdziło się też samego siebie, swoje bariery i możliwości. Chociaż, jak mam być szczery, to chyba drugi raz bym tego fizycznie nie przeżył.

Ale wtedy przetrwałeś. Stałeś się oficjalnie podchorążym.

M.F.: Tak. Pierwsze ślubowanie odbyło się już na poligonie, dostawało się wówczas stopień służbowy strażaka. Właściwe ślubowanie miało miejsce na uczelni – to właśnie wtedy wyglaszaliśmy naszą przysięgę. I tak rozpoczęła się prawdziwa służba.

Tak od samego początku?

M.F.: Oczywiście. Mi się akurat trafiło tak, że od razu wystąpił mnie na służbę na podział bojowy – jest to normalne przypisanie do samochodów na wyjazdy. W ramach tych przydziałów pełniliśmy służbę w naszej JRG (Jednostce Ratowniczo-Gaśniczej SGSP – przyp. red.), która zabezpiecza operacyjnie Żoliborz, a potem także w innych jednostkach w całej Warszawie. Poza tym pełniło się też służby na kuchni albo jako podoficer na kompanii.

Jak w takim razie godziliście służbę z nauką? Przecież obowiązywał was naprawdę duży zakres bardzo skomplikowanego materiału.

M.F.: Byliśmy skoszarowani na terenie naszej uczelni, więc wszystko mieliśmy na miejscu. Zajęcia odbywały się od poniedziałku do piątku, w międzyczasie co kilka dni była służba, na którą się szło mimo wykładów czy egzaminów. Musieliśmy sobie radzić i po prostu jakoś to potem odrobić.

Zwłaszcza że wyniki w nauce miały niebagatelny wpływ na awans.

M.F.: Właśnie. Zaczyna się od stopnia strażaka, w ciągu 4 lat studiów inżynierskich co każde pół roku można awansować aż do starszego ogniomistrza. Wymogi to nienaganna opinia, odpowiednia średnia i egzaminy zaliczone w pierwszym terminie. Jednak bez względu na zdobyte awanse po obronie pracy inżynierskiej wszyscy kończyli szkołę ze stopniem młodszego kapitana. Dalszy awans możliwy był już w pracy.

Dużo się zmieniło po opuszczeniu szkoły?

M.F.: Zacząłem pracować jako ratownik starszy specjalista, po krótkim czasie dostałem awans na dowódcę zastępu. W szkole pracowałem jako ratownik i przede wszystkim ciągle się szkoliłem, a tutaj musiałem już brać odpowiedzialność za innych i zacząć decydować w czasie realnych działań i zdarzeń. Na początku

DOKOŃCZENIE NA S. 30

miałem nieodpartą ochotę, żeby robić dosłownie wszystko, pierwszy się rwałem do gaszenia, ale jako dowódca musiałem przecież rozdzielać zadania, a nie wykonywać wszystko sam. Nie do końca zresztą opuściłem szkołę, w międzyczasie skończyłem zaocznie półtoraroczne studia magisterskie na SGSP.

Zrobiłeś jakieś specjalizacje?

M.F.: Jestem pletwonurkiem, startowałem w związku z tym w zawodach, ale w trakcie służb nie jeżdżę na akcje nurkowe, bo moja jednostka nie ma takiej specjalizacji. W czasie szkoły zrobiłem dodatkowo kurs ratownika wysokościowego. Pierwsza poza szkołą jednostka, w której pracowałem, była jednostką chemiczną, posiadam więc szersze przeszkolenie i w tym zakresie. Wśród strażaków istnieją również grupy poszukiwawczo-ratownicze, które w czasie różnego rodzaju katastrof są delegowane do rozmaitych zakątków świata, tak było np. podczas trzęsienia ziemi w Turcji.

Byłeś gdzieś kiedykolwiek delegowany?

M.F.: Byłem w Rosji gasić pożary lasów i torfów w obwodzie riazzańskim. Już na 100 km od miejsca koncentracji naszych sił było tak duże zadymienie, że w czasie jazdy przy zamkniętych szybach ciekły mi łzy z oczu. To było przedsięwzięcie na ogromną skalę. Poparzyłem sobie nogi w tym torfie, ogień rozprzestrzenił się pod spodem zupełnie niepostrzeżenie. W Polsce jak się pali 10 ha lasów czy łąk, to ściąga się zazwyczaj 10 jednostek PSP czy OSP, a tam przypadało 100 ha na jeden samochód, w którym było nas trzech. Ale po 2 tygodniach akcji udało się wreszcie ten pożar opanować.

Pamiętasz jeszcze w ogóle swoją pierwszą akcję?

M.F.: Pierwszej nie. Ale pamiętam pierwszą najgorszą. Wciąż byłem na samym początku studiów, pojechaliśmy do wypadku samochodowego, w którym zginęła młoda dziewczyna. Mocno wryło mi się w pamięć właśnie to, że była tak młoda... Bo wtedy dopada, zresztą jałowy w takiej sytuacji, ten niedający spokoju ciąg myśli: dlaczego do tego doszło, dlaczego ona, przecież całe życie miała mieć przed sobą. Jako strażacy musimy się tego kategorycznie wystrzegać, nie możemy sobie pozwolić na zbyt emocjonalne angażowanie się – trzeba po prostu działać sprawnie i profesjonalnie. Ja przecież nic wtedy nie mogłem więcej zrobić oprócz zabezpieczenia miejsca wypadku i, po tym jak prokurator skończył swoje czynności, utworzenia dostępu i wydobycia ciała z samochodu. Tyle. Jak kilka lat później mieliśmy zajęcia z psychologiem i zapytał nas o najbardziej traumatyczne sytuacje, które się nam przytrafiły, to wciąż właśnie ta wzbudzała we mnie wyjątkowo silne emocje. Mimo że potem miałem przecież do czynienia z bardziej makabrycznymi zdarzeniami albo z akcjami, w których i moje życie było zagrożone.

Dużo było tych ostatnich?

M.F.: Na szczęście nie. Ale zwłaszcza jedna zapadła mi w pamięć. Pożar. Było to o tyle szczególne zdarzenie, że traktuję je jako i jedno z bardziej niebezpiecznych, i jedno z najpiękniejszych. Od nieszczęsnej instalacji kominowej zapalił się parterowy drewniany dom. Najpierw musiałem wydobyć znajdującą się wewnątrz butle gazowa, potem wszedłem z kolegą do

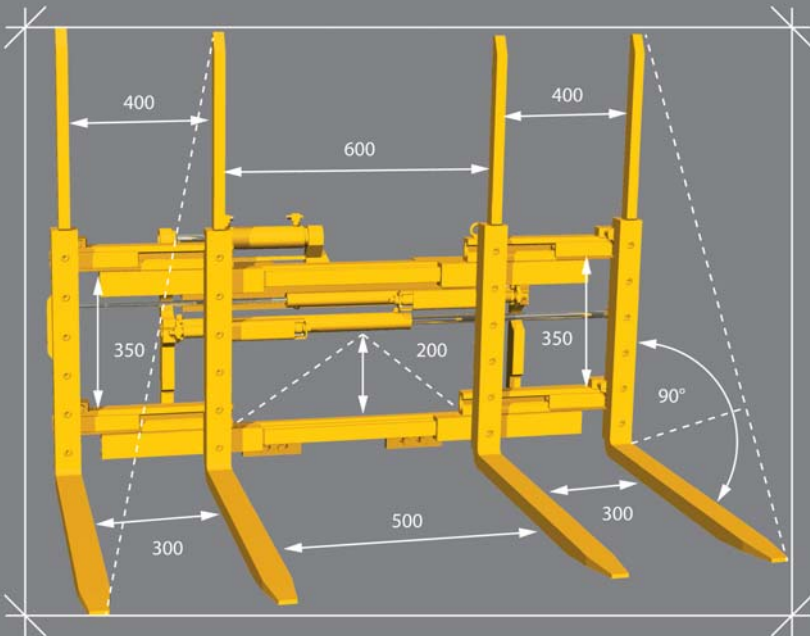
środka i... oszołomiło nas. Sufit wyglądał jak odwrócone czerwone morze – fale z ognia przesuwały się po całej jego powierzchni. Muszę przyznać, że był to jeden z najbardziej zapierających dech w piersiach widoków. W miarę gaszenia, jak już zaczęło się robić coraz ciemniej, zaczęliśmy rozbijać podsufitkę, by zlokalizować źródło ognia. Za każdym uderzeniem wylewały się z niej gejzery ognia. Właśnie wtedy rozkręcił mi wąż doprowadzający powietrze od reduktora I stopnia znajdującego się przy butli do reduktora II stopnia przy masce. Poczułem zapach spalenizny i usłyszałem uciekające powietrze. Szybko podbiegłem do najbliższego okna, żeby wydostać się z budynku, kolega pobiegł od razu za mną. Na zewnątrz dokręciłem elementy i mogliśmy wrócić do gaszenia. Wszystko na szczęście skończyło się dobrze.

Co robicie po takich wyjątkowo ciężkich akcjach? Rozmawiacie o nich?

M.F.: Tak. Zazwyczaj po prostu udajemy się wszyscy razem na stołówkę, robimy kawę, siadamy i tak powoli zaczynamy rozmowę o tym, co się działo... Jedno jest dobre w tym wszystkim – zawsze możemy na siebie liczyć i to w służbie w straży jest naprawdę wyjątkowe. Dlatego z tego miejsca chciałbym podziękować wszystkim tym, z którymi do tej pory pracowałem, za ogromne wsparcie w tych wielu ciężkich momentach.

Pozwól, że przejdę jeszcze na koniec do tematu: kobieta w straży. Pamiętam, jak mój tata, obecnie już emerytowany strażak, namawiał mnie do aplikowania na SGSP. Muszę przyznać, że nawet przez chwilę przeszło mi to przez myśl. Wiem, że w strukturach Straży Pożarnej pań nie brakuje, niemniej jednak często uważa się, że nie jest to najłatwiejsza ścieżka zawodowa dla płci pięknej.

M.F.: Kobiety nie są wyjątkiem w naszym zawodzie. Mają takie samo prawo do udziału w ćwiczeniach czy wyjazdach i nie ma dla nich żadnej taryfy ulgowej. Fakt – liczbowo wciąż stanowią mniejszość, np. na moim roku wśród 81 mężczyzn znalazło się 7 dziewczyn. W szkole miały oddzielne pokoje i łazienki, ale na wszystkie przedmioty chodziliśmy razem, podział bojowy – to samo, na poligonie też z nami były. Za moich czasów obowiązywały je inne kryteria na egzaminach wstępnych, ale po kilku latach i to zostało ujednolicone. Mam na przykład koleżankę, która startuje w TFA (Toughest Firefighter Alive – przyp. red.), są to naprawdę wyjątkowo wymagające zawody. I wiesz co? Niejeden mężczyzna mógłby jej pozazdrościć nie tylko teżyzny fizycznej, ale i siły ducha. ■

stabautech  Osprzęt do wózków widłowych		Rok produkcji: 2017
Nazwa:	paletyzer	
Typ:	S7-DPK 25-S	
Nr rysunku:	125	
Udźwig:	2500 kg	
Ilość wideł:	4 szt.	
Waga:	580 kg	
Dane adresowe:		
ul. Grabiszyńska 241 53-234 Wrocław		
e-mail:	biuro@stabautech.pl	
www:	stabautech.pl	



W zakresie fachowego doradztwa do dyspozycji pozostają nasi doradcy techniczni:

Jarosław Woźniak
tel. +48 602 129 166
Wrocław

Jakub Kargol
tel. +48 604 570 264
Katowice

Krzysztof Manikowski
tel. +48 602 614 786
Poznań

Krzysztof Starosta
tel. +48 733 943 715
Warszawa

Firma Stabautech Sp. z o. o. jest wyłącznym przedstawicielem niemieckiej firmy Stabau / Schulte-Henke – od 40 lat wiodącego producenta osprzętów do wózków widłowych i maszyn budowlanych. Urządzenia Stabau zyskały zaufanie i zadowolenie klientów dzięki strategii opartej o jakość wykonania i solidne konstrukcje, gwarantujące długotrwałe i bezobsługowe użytkowanie. Obok sprzedaży nowych i używanych urządzeń firma dysponuje szerokim wachlarzem urządzeń do wynajmu, oferuje serwis oraz usługi remontowe.



**Fundacja
Dorastaj z Nami**



Bohaterowie proszą Cię o pomoc

PRZEKAŻ 1% PODATKU
dla dzieci, których rodzice
zginęli, pełniąc służbę publiczną

Wpisz do PIT numer KRS lub
pobierz PIT z www.dorastajz nami.org

KRS: 0000361265

Wszystkim osobom, które prześlą nam 1%, chcemy podziękować, dlatego prosimy udostępnić nam swoje dane, zaznaczając to w PIT



NOWE WÓZKI W TECHNOLOGII LI-ION

Linde MH wykorzystuje technologię litowo-jonową w nowych wózkach podwójnego składowania i wózkach paletowych

Wszystkim operatorom, którzy używają wózków paletowych oraz wózków podwójnego składowania przy co najmniej dwuzmianowej pracy oraz posiadają baterie na wymianę, Linde Material Handling rekomenduje zastosowanie baterii Li-ION. Czas na to przedsięwzięcie jest wyjątkowo korzystny, ponieważ Linde właśnie rozszerzyło swoje portfolio o dwa nowe wózki wyposażone w nowoczesną i przyszłościową technologię Li-ION: wózek paletowy T16L ION oraz wózek podwójnego składowania D08 ION (obie maszyny zaopatrzone w maszt). W nadchodzących miesiącach Linde poszerzy ofertę rodziny maszyn Li-ION także o wózki magazynowe składowujące.

„Główną zaletą baterii litowo-jonowych jest możliwość ich doładowywania w dowolnej chwili, co wydłuża czas pracy wózka”, wyjaśnia Christophe Chavigneau, Dyrektor działu Product Marketing Warehouse Range w Linde MH. „Jeśli operator nie używa maszyny dłużej niż kilka minut, może wówczas podjechać do ładowarki i podłączyć wózek”. Opcjonalna bocznie montowana wtyczka baterii czyni okazjonalne doładowywanie wózka T16L ION jeszcze łatwiejszym i wygodniejszym. Jedyne, co musi zrobić operator, to podłączyć kabel do

gniazda – bez potrzeby otwierania pokrywy. Ze względów bezpieczeństwa podczas ładowania wózek pozostaje unieruchomiony, co przeciwdziała także potencjalnemu uszkodzeniu kabla przez przypadkowe wciśnięcie przycisków sterujących ruchem maszyny.

Chavigneau odrzuca obawy związane z wysoką gęstością energii w bateriach Li-ION, podkreślając, iż rygorystyczne standardy bezpieczeństwa dotyczą w takim samym stopniu wszystkich maszyn marki Linde. Dzięki elektronicznemu monitorowaniu parametrów baterii wózek pozostaje pod stałą, ścisłą kontrolą i jest wyłączany, zanim wartości wskaźników zaczną zbliżać się do punktu krytycznego. Wszystko to zweryfikowano i udokumentowano poprzez serie wymagających testów jeszcze przed wprowadzeniem na rynek. „System jest absolutnie bezpieczny, jeśli używa się go zgodnie ze specyfikacją”, mówi Chavigneau. Niemniej jednak istotne jest, aby użytkownicy wiedzieli, jak reagować w krytycznych sytuacjach – odnosi się to zresztą w takim samym stopniu do baterii kwasowych.

W wózkach dostępne są cztery 24-woltowe baterie o różnych rozmiarach. Pojemności baterii wynoszą od 1,8 kWh do 3,6 kWh i od 4,5 kWh do 9,0 kWh. Wózek podwójnego składowania może być wyposażony w dwie mniejsze baterie. Wybór rozmiaru baterii powinien bazować na zapotrzebowaniu na energię w danej aplikacji oraz ustalonej liczbie przerw na doładowania.

◀ Linde właśnie rozszerzyło swoją ofertę o dwa nowe modele wózków magazynowych, które są wyposażone w baterie litowo-jonowe: wózek paletowy Linde T16L ION oraz wózek podwójnego składowania Linde D08 ION.

Główną aplikacją, w której są wykorzystywane wózki z ergonomicznym unoszeniem i podwójnym składowaniem, jest załadunek/rozładunek towarów przy wykorzystaniu ramp ładunkowych. Dodatkowo dzięki swoim kompaktowym wymiarom wózki te mogą pobierać ładunki w wąskich korytarzach, gdzie wolna przestrzeń jest mocno ograniczona. Ergonomiczna funkcja podnoszenia pozwala unieść ładunek na wysokość 675 mm. Dystans ten zawiera podnoszenie wstępne i pozwala operatorowi w łatwiejszy sposób podnosić oraz transportować różnego rodzaju ładunki. Oznacza to również, że operator może pracować w zdrowej i wygodnej dla niego pozycji kręgosłupa. Opcjonalne rozwiązanie, które jest dostępne w standardowych wózkach od początku 2016 roku, zapewnia jeszcze większy komfort i oszczędność czasu, a jest to funkcja automatycznego podnoszenia i opuszczania. Dwa czujniki światła zamontowane na maszcie „sprawdzają”, czy na określonej wysokości na palecie wciąż znajduje się towar lub czy operator właśnie go odstawił i będzie teraz opuszczał maszt w celu pobrania następnego ładunku. Jeśli żaden towar nie zostanie wykryty przez czujniki, wówczas paleta będzie automatycznie podniesiona aż do 550 mm. Pozwala to operatorowi pobierać ładunki zawsze z optymalnej dla niego wysokości pozwalającej na wygodną, ergonomiczną i zdrową dla kręgosłupa pozycję ciała. Z drugiej zaś strony, jeśli operator pobierze ładunki z regału, to łapy ładunku automatycznie się opuszczają.

Opcjonalnie dostępne znajdujące się z boku wózka przyciski umożliwiają ręczną kontrolę funkcji podnoszenia i opuszczania. Nawet jeśli nie jest to tak wygodne, jak w automatycznej wersji, to operator i tak oszczędza czas, ponieważ nie musi za każdym razem wracać do dyszla, aby podnieść lub opuścić ładunek. „Jeśli wózek jest często wykorzystywany do pobierania, nowe dodatki są wysoce rekomendowane”, mówi Chavigneau. Dodatkowo wózki te są wyposażone w standardzie w trzy komfortowe funkcje, co dotyczy również wersji Li-ION, a są to: bezobsługowe koła podporowe zintegrowane z amortyzatorem i sprężyną, które zapewniają stabilność nawet na nierównej powierzchni; brzęczyk (zamiast klaksonu) do użytku we wrażliwych na hałas środowiskach; umieszczenie przycisku awaryjnego centralnie nad wyświetlaczem, co umożliwia do niego dostęp ze wszystkich stron maszyny. ■

DEMATIC JEST TERAZ CZĘŚCIĄ GRUPY KION!

Rozpoczął się nowy rozdział w globalnym przemyśle łańcucha dostaw

Grupa KION z powodzeniem zakończyła przełomowe przejście firmy Dematic – wiodącego dostawcy zintegrowanych rozwiązań w zakresie zautomatyzowanej technologii, oprogramowania i usług optymalizacji łańcucha dostaw. Wraz z tą integracją Grupa KION stała się jednym z wiodących dostawców rozwiązań w zakresie łańcucha dostaw z unikalnym i kompleksowym portfolio produktów – począwszy od wózków widłowych aż po w pełni zautomatyzowane rozwiązania w kwestii transportu materiałów. Grupa KION jest zatem idealnie przygotowana na stymulowanie atrakcyjnego i korzystnego



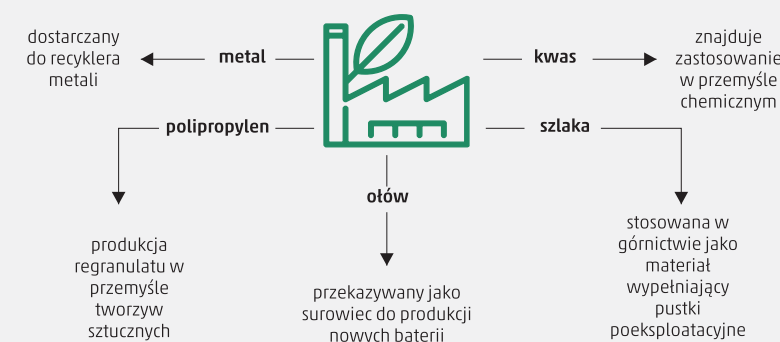
wzrostu napędzanego megatrendami, takimi jak Przemysł 4.0, digitalizacja i e-commerce. Jak powiedział Gordon Risk, Prezes Grupy KION: „Transakcja ta łączy najbardziej dochodowego producenta wózków widłowych i technologii magazynowych z jednym z największych i najszybciej rozwijających się dostawców rozwiązań automatyki magazynowej i oprogramowania. Nasza globalna obecność, inteligentna i dostosowana do wymagań różnych aplikacji obsługa materiałów oraz wszechstronna automatyzacja

i rozwiązania oprogramowania technologii, a także ponad 30 000 wykwalifikowanych i oddanych pracowników umożliwi nam osiągnięcie jeszcze większej wartości dla naszych Klientów”. Podsumowując: dzięki fuzji Grupy KION i Dematic nasi Klienci otrzymają szeroką gamę rozwiązań logistycznych z jednego źródła – od wózka widłowego do kompletnie wyposażonego i zautomatyzowanego magazynu. ■

HOPPECKE
POWER FROM INNOVATION



Procesy odzysku elementów składowych zużytej baterii:



Jesteśmy odpowiedzialni za roztropne zarządzanie powierzonymi nam zasobami - ludźmi, kapitałem, czasem, środowiskiem i surowcami - z uwzględnieniem aspektów społecznych i przy wsparciu przyjaznych środowisku procesów, technologii i produktów...

CEKOL®

PROFESJONALNA CHEMIA BUDOWLANA



Może to i truizm, ale chyba żadna inna pora roku nie napędza nas tak, jak wiosna. Narastająca z tygodnia na tydzień jesienno-zimowa ociepność znika wraz z pierwszym podmuchem cieplejszego powietrza. Natura stroi się w wiosenne barwy, a my, solidnie zmotywani do większej aktywności, często jesteśmy też bardziej złażnieni zmian. Nic zatem dziwnego, że właśnie w tym okresie tak często decydujemy się na metamorfozę naszego otoczenia. Dni są coraz dłuższe, temperatura bardziej znośna, a my pełni energii i kreatywności. Przyszła wiosna – czas na remont.

Niektórzy będą się decydować tylko na drobne transformacje, ktoś na kapitalny remont, a jeszcze inny podejmie się budowy domu. Jedno jest pewne – miejscu, w którym żyjemy, chcemy zapewnić nie tylko piękny wygląd, ale i wysoką funkcjonalność, warto zatem wybrać producenta, który zaopatrzy nas w produkty najwyższej jakości. Na polskim rynku w sektorze chemii budowlanej już od 26 lat działa firma, dla której niezawodność wytwarzanych wyrobów to sprawa największej wagi. Potwierdza to zaufanie i zadowolenie klientów, a także, co niezwykle ciekawe, swoiste zjawisko językowe. W żargonie branży remontowo-budowlanej na stałe zagnieździł się mianowicie pewien termin, który pochodzi od nazwy jednego z flagowych produktów naszego Partnera – kto więc remontował swój dom, wie doskonale, czym jest cekolowanie. Oto firma CEDAT, w stu procentach polski producent najwyższej jakości chemii budowlanej pod wspólną marką CEKOL.

BOGATA OFERTA

Firma CEDAT rozpoczęła swoją działalność od produkcji pierwszych na polskim rynku zapraw klejących, a po dwóch latach wyspecjalizowała się w wyrobie gładzi szpachlowych i wprowadziła na rynek słynną Białą gładź szpachlową CEKOL C-45, która do dziś pozostaje niezaprzczalnym rynkowym hitem. CEKOL to lider na rynku w segmencie gładzi szpachlowych.

Obecnie firma oferuje ponad 70 różnego rodzaju produktów chemii budowlanej, które wytwarzane są w czterech fabrykach w Polsce – w Gdańsku, Stawigudzie, Gołdapi oraz Bełchatowie. Nasz Partner posiada w swojej ofercie zaprawy klejowe, gładzie, tynki, gładzie szpachlowe, zaprawy murarskie, tynkarskie, wylewki i posadzki, grunty, mozaiki oraz system ociepleń. Oferowane produkty są kompleksowym rozwiązaniem do remontu oraz wykańczania pomieszczeń i budynków.

CEKOL ma także w swojej ofercie gładzie gotowe do użycia, gdzie wyeliminowany zostaje proces przygotowania mieszanki, co pozwala uniknąć błędów wykonawczych. Proponowane wielkości opakowań, w których oferowane są wyroby, dostosowane są do zróżnicowanych potrzeb i oczekiwań klientów: produkty dostępne są zarówno w małych opakowaniach (np. 1 kg, 1,8 kg, 2 kg, 3 kg, 5 kg, 6 kg, 8 kg, 10 kg) przeznaczonych do niewielkich remontów lub jako uzupełnienie niezbędnej ilości materiału do prac, jak i w workach standardowych, ekonomicznych (np. 20 kg, 25 kg).

DOKOŃCZENIE NA S. 36





SPOSÓB NA GŁADKIE ŚCIANY

Wygląd i sposób dekoracji ścian to jeden z ważniejszych elementów nadających estetykę naszym wnętrzom. Biała i gładka ściana to w chwili obecnej standard, który obowiązuje na każdej budowie i w prawie każdym mieszkaniu. Prace prowadzące do uzyskania tego efektu to po prostu cekolowanie.

Jakimi produktami należy się posługiwać, aby uzyskać gładkie i równe powierzchnie ścian oraz sufitów? Oczekiwania inwestorów i wykonawców rzucają wyzwanie – poszukiwany jest materiał łatwy do nałożenia, który charakteryzowałby się wysoką plastycznością, długim czasem obróbki, łatwością szlifowania, a nawet jego brakiem, dużą wydajnością materiałową i roboczą ekipy wykonującej remont czy budowę, a także by był przy tym wysokiej jakości i spełniał wszystkie normy. Produkty marki CEKOL idealnie dopasowują się do tych wymagań.

W skład pełnego systemu wchodzi: grunty tynkarskie, tynki, gipsy szpachlowe, produkty do suchej zabudowy, takie jak kleje oraz masy do spoinowania, a także gładzie. CEKOL oferuje zarówno gładzie gotowe, które dostarczone są w postaci gotowego produktu i nie wymagają wcześniejszego przygotowania, takie jak: Biała gładź szpachlowa CEKOL A-45 Finisz czy Gładź szpachlowa CEKOL C-45 Finisz, oraz produkty sypkie, takie jak sztandarowa Biała gładź szpachlowa CEKOL C-45 i gładź finiszowa CEKOL C-45 Finisz oraz produkt do zadań specjalnych do pomieszczeń o podwyższonej wilgotności – CEKOL C-35 Cementowo polimerowa biała gładź szpachlowa. Innowacyjnym i wygodnym rozwiązaniem jest zastosowanie produktów do obróbki na mokro, tj. CEKOL F-16 Bezpyłowa gładź szpachlowa gotowa czy CEKOL GS-250 Bezpyłowa gładź szpachlowa.

PRZYGOTOWANIE PODŁOŻA

Bardzo ważnym etapem prac wykończeniowych i remontowych jest właściwe przygotowanie powierzchni. Podłoże powinno być czyste, zwarte, nośne, jednorodne, równomiernie chłonne i bez wykwitów. Podłoże silnie chłonne oraz nierównomiernie chłonne należy zagruntować gruntem tynkarskim CEKOL GT-86 KONCENTRAT rozcieńczonym w zależności od chłonności podłoża. Produkt ten ma niebieską barwę, co ułatwia rozpoznanie powierzchni już zagruntowanej. Przed tynkowaniem należy zakończyć wszystkie prace stanu surowego: roboty instalacyjne podtynkowe, zamurować przebiecia i bruzdy, osadzić ościeżnice okienne i drzwiowe.

TYNKOWANIE

Do wytynkowania zagruntowanej ściany wewnątrz budynku można użyć gipsowego tynku maszynowego CEKOL TLG-48. Produkt ten doskonale sprawdza się jako warstwa podkładowa dla gładzi szpachlowych. Przygotowanie i wyprowadzenie powierzchni tynku nie należy do prac skomplikowanych. CEKOL TLG-48 narzuca się za pomocą agregatu tynkarskiego. Ilość wody należy ustalić doświadczalnie w zależności od grubości nakładanej warstwy, rodzaju podłoża i typu agregatu tynkarskiego. Tynk należy natryskiwać na podłoże poziomymi niezachodzącymi na siebie pasami. W pierwszej kolejności narzuca się tynk na stropy, następnie zaś na ściany. CEKOL TLG-48 można również nakładać ręcznie, bez użycia agregatu.



Wyposażony w chwytaki widłowe robot ZD130S paletyzujący worki o wadze 20 i 40 kg

CZAS NA CEKOLOWANIE

Po związaniu i wyschnięciu tynku jego powierzchnię należy zagruntować i można przystąpić do cekolowania, czyli nakładania gładzi szpachlowej. Firma posiada w ofercie gładzie, które można nakładać ręcznie bądź mechanicznie przy pomocy odpowiednich urządzeń, co znacznie przyspiesza pracę. Przed rozpoczęciem prac szpachlarskich zaleca się użycie gruntu głęboko penetrującego CEKOL DL-80. Dzięki zastosowaniu gładzi CEKOL można mieć pewność, że tak wykończone wnętrza osiągnie pożądaną estetykę, ponadto będzie trwałe oraz bezpieczne dla użytkowników.

REMONT BEZ BAŁAGANU

Innowacyjne technologie umożliwiają wykonanie remontu bez uciążliwego pyłu i bałaganu, a to wszystko dzięki obróbce na mokro, podczas której ilość powstającego pyłu zredukowana jest do minimum, a optymalne parametry robocze oraz wytrzymałościowe produktu wciąż pozostają zachowane. Z racji tego, że gładzie CEKOL F-16 Finisz czy CEKOL GS-250 nie wymagają szlifowania, postęp prac remontowych i wykończeniowych jest znacznie przyspieszony. Ma to szczególne znaczenie w przypadku niewielkich remontów, a także gdy lokatorzy nie mają możliwości opuszczenia na ten czas pomieszczeń lub w mieszkaniu przebywają małe dzieci czy osoby uczulone. Powierzchnie są gotowe do pomalowania już w ciągu jednego dnia. CEKOL to idealny sposób na łatwy i szybki remont, dzięki któremu osiągniemy satysfakcjonujące efekty estetyczne.



GWARANCJA JAKOŚCI

Działalność firmy obejmuje wszystkie etapy związane z powstawaniem materiałów: począwszy od badań laboratoryjnych poprzez testy, wdrożenie, produkcję aż po dystrybucję. Przy produkcji materiałów CEKOL stawia przede wszystkim na jakość oferowanych wyrobów, aby były niezawodne, trwałe, a także przyjazne zarówno w trakcie stosowania, jak i w późniejszym użytkowaniu pomieszczeń. W tym celu firma zatrudnia wykwalifikowaną kadrę specjalistów, która ma do dyspozycji doskonale wyposażone laboratorium naukowo-badawcze. Wszystkie etapy produkcji podlegają skrupulatnej kontroli: zarówno surowce oraz składniki, jak i gotowy już produkt. Firma stosuje do produkcji swoich wyrobów tylko komponenty najwyższej klasy. W celu zagwarantowania niezawodności oraz niezachwianej ciągłości produkcji linie produkcyjne są monitorowane oraz cyklicznie kontrolowane.

Produkty marki CEKOL poddawane są długoterminowym kontrolom przez laboratorium centralne. Laboratorium to nadzoruje również laboratoria zakładów produkcyjnych, dzięki czemu proces produkcji jest wielokrotnie poddawany rzetelnej kontroli, co pozwala na utrzymanie stałej, wysokiej jakości wyrobów. Potwierdzeniem dbałości o jakość i niezawodność produktów było wdrożenie w 2004 roku Systemu Zarządzania Jakością ISO 9001.

Z PRECYZJĄ ROBOTA

W firmie CEDAT zainstalowano 5 zrobotyzowanych stanowisk paletyzacyjnych, dzięki którym wydajność linii produkcyjnej – przy jednoczesnym zachowaniu wysokiej jakości

produktu finalnego – została znacznie zwiększona. Precyzja robotów Kawasaki gwarantuje bezpieczeństwo wykonywanych operacji, a znacznie odciążona załoga ma jedynie obowiązek właściwego zasypywania produktów oraz przygotowania palet do wysyłki.

Pierwsze zrobotyzowane stanowiska zostały zainstalowane w centrali firmy w Gdańsku. Jeden z dwóch znajdujących się tam robotów, ZD130S, paletyzuje worki o wadze 20 i 40 kg i jest wyposażony w chwytaki widłowe. Drugi natomiast – Kawasaki FS30N z chwytakiem na podciśnienie – służy do paletyzacji worków 5- i 10-kilogramowych. Z racji tego, że firma CEDAT oferuje bogaty wachlarz wyrobów, z których każdy zachowuje się w worku w inny sposób, robot, w zależności od pobieranego produktu, musi odpowiednio dostosować ustawienia. Dzięki I/F panelowi na Teach Pencie realizowane są przebrojenia, wybór miejsca, od którego robot ma zaczynać układać produkt, a także możliwość podglądu sygnałów wejściowych.

SPOŁECZNIE ZAANGAŻOWANI

CEKOL jest marką, która podejmuje działania niebiznesowe i regularnie angażuje się w działalność społeczną. Nasz Partner wspiera różne organizacje, instytucje i fundacje pomagające osobom szczególnie poszkodowanym przez los oraz potrzebującym, a w szczególności dzieciom.

Firma regularnie wspiera Organizację Pożytku Publicznego z terenu całej Polski, przekazując m.in. materiały budowlane. Działa również lokalnie, dofinansowując i angażując się w działania

dla mieszkańców dzielnicy, w której się znajduje. Przedsiębiorstwo prowadzi działalność edukacyjną dla uczniów szkół budowlanych oraz studentów politechnik, przeprowadzając szkolenia w szkołach oraz zapraszając uczniów na praktyczne pokazy i warsztaty do swojej siedziby. Firma wprowadziła również specjalny program edukacyjny CekolSchool, dzięki któremu uczniowie z całej Polski mogą uczestniczyć w lekcjach on-line.

CEKOL to rozpoznawalna marka w całej Polsce – zarówno przez osoby profesjonalnie zajmujące się remontami oraz wykańczaniem wnętrz, jak i przez klientów indywidualnych. Produkty CEKOL są cenione przez użytkowników, a także wielokrotnie nagradzane i wyróżniane w konkursach branżowych i konsumenckich, co świadczy o sile i profesjonalizmie marki oraz niezawodności wyrobów naszego Partnera. Firma podejmuje wszelkie starania, aby oferowane przez nią produkty były zawsze najwyższej jakości. CEKOL to polskie wyroby, które cieszą się ogromnym zaufaniem już od 26 lat!





HISTORIA WSPÓŁPRACY MIĘDZY FIRMĄ CEDAT SP. Z O.O. A LINDE MH POLSKA

Pierwsze rozmowy dotyczące nabycia wózków Linde firma Cedat Sp. z o.o. rozpoczęła w 1996 roku. Efektem tych kontaktów było nabycie wózka H18, który do tej pory eksploatowany jest w zakładzie w Gdańsku. Przez te wszystkie lata maszyny Linde zostały ocenione przez Klienta jako pojazdy najlepiej odpowiadające wymaganiom aplikacji. Nasz Partner ceni sobie w wózkach Linde przede wszystkim wysoką jakość, ergonomię, precyzyjny system jazdy i podnoszenia, wysoką bezawaryjność i „długowieczność” maszyn. Wśród operatorów dużym uznaniem cieszy się zwłaszcza promowany przez Linde dwupedałowy system zmiany kierunku jazdy, dzięki któremu operator może płynnie sterować funkcjami wózka.

W 2016 roku firma Cedat podjęła decyzję o odświeżeniu i uzupełnieniu posiadanej floty wózków widłowych. Dostarczona przez Linde flota wózków obejmuje:

- 4 wózki T16 serii 1152 – wózki elektryczne sterowane dyszlem dla operatora krocącego przeznaczone do transportu poziomego na produkcji, w magazynie oraz do załadunku i rozładunku samochodów,
- 1 wózek L16 serii 1173 – wózek elektryczny z masztu sterowany dyszlem dla operatora krocącego przeznaczony do obsługi procesów logistycznych na produkcji i w magazynie,

- 1 wózek E12 serii 386 EVO – bardzo zwrotny wózek trójkołowy czołowy z napędem akumulatorowym przeznaczony do obsługi regałów rzędowych oraz do załadunku i rozładunku samochodów,
- 1 wózek E15 serii 386 EVO – bardzo zwrotny wózek trójkołowy czołowy z napędem akumulatorowym przeznaczony do obsługi regałów wjezdnych oraz procesów logistycznych na produkcji i w magazynie,
- 1 wózek H25T serii 392 EVO – wózek czołowy gazowy wyposażony w pełną, ogrzewaną, oryginalną kabinę Linde przeznaczony do prac na placu załadunkowym i do obsługi magazynu.

Satysfakcja firmy Cedat wynika z zastosowanych w wózkach Linde nowoczesnych rozwiązań dopasowanych do indywidualnych potrzeb odbiorcy. Miarą zadowolenia naszego Klienta jest dodatkowo chęć współpracy przy kolejnych projektach.

Dziękujemy za zaufanie!

Opracował: **Tomasz Kołyszko**
Dyrektor Oddziału Pruszcz Gdański
Linde MH Polska



Tomasz Kołodziej, Kierownik ds. Technicznych w firmie CEDAT, oraz Tomasz Kołyszko z Linde MH

Warto od razu ustalić z sobą samym, jakie mam cele i co chcę jako menedżer osiągnąć. To znacząco ułatwi podejmowanie kolejnych kroków.

TRUDNY AWANS WEWNĘTRZNY

– *Mikołaj Pindelski* –
Plany rozwoju pracowników, ścieżki kariery oraz systemy motywacyjne uwzględniające samorealizację często traktują awans jako stosunkowo naturalną drogę osiągania kolejnych szczebli wtajemniczenia w firmie. I oczekiwanie to wyraźnie zaznacza się po obu stronach. Pracodawca w wielu przypadkach zakłada bowiem, że pracownik tego awansu chce i oczekuje, pracownicy natomiast liczą na zapewnienie im takiej możliwości, nawet jeśli w gruncie rzeczy nie są tym do końca zainteresowani.

ROZWÓJ PRACOWNIKA CZY MNIEJSZE ZŁO?

Zatrudnieni stosunkowo kiepsko znoszą rekrutacje kierowników i dyrektorów spoza firmy. Oczywiście niekiedy proces ten jest w zupełności zrozumiały. Gdy zarząd oczekuje głębokich zmian, a może nawet rewolucji, poszukiwanie kogoś z zewnątrz jest w takiej sytuacji wręcz

pożądane. Można wówczas oczekiwać, iż kandydat spoza firmy – niezwiązany przecież emocjonalnie z jej pracownikami – będzie wykazywał większą łatwość w przesuwaniu czy zwalnianiu podwładnych, zmienianiu zakresów ich obowiązków czy podejmowaniu innych niepopularnych decyzji.

Zatrudnianie na wyższych stanowiskach ludzi z wnętrza firmy jest natomiast traktowane jako zapowiedź albo zachowania ciągłości dotychczasowej polityki i strategii, albo zmian ewolucyjnych, powolnych i raczej niewielkich. Sięganie w głąb własnej firmy może okazać się mniej kłopotliwym, tańszym i szybszym sposobem pozyskania kadry kierowniczej. Ponadto wysyłany jest do załogi sygnał, że pracownicy są cenieni, a promocje możliwe – jest się więc o co starać. Zdarza się też, i to wcale nierzadko, że niekoniecznie najlepsi specjaliści w swoich dziedzinach okazują się doskonałymi menedżerami. Po prostu zestaw kompetencji bywa tu różny i bycie przełożonym to zupełnie co innego niż wykonywanie specjalistycznych czynności własnoręcznie.

CO NA TO OTOCZENIE?

Co prawda organizacje spłaszczają swoje struktury, ale oczekiwanie, że za nasz wkład w jej sukces firma się nam odwdzięczy, jest może nie tyle co zasadne, ile dość częste, nawet jeśli tak naprawdę nie bardzo jest jak awansować. Co jednak, gdy do tego dojdzie?

Awans z punktu widzenia promowanego to trochę radość pierwszej chwili – w kolejnych przychodzą już często liczne problemy i rozczarowania, na co niemały wpływ ma otoczenie. Przede wszystkim dotychczasowa koleżanka czy kolega i równorzędny partner staje się przełożonym, co dla nikogo nie jest łatwą sytuacją. Razem nieco bumelowali, znają wspólne patenty na obchodzenie istniejących systemów, obgadali poprzednich menedżerów i zarząd, a przede wszystkim znają swoje słabości, a niekiedy nawet tajemnice rodzinne i obyczajowe. Teraz jednak sytuacja się zmienia i wszystkie te fakty nie są już niewinną wiedzą, która zapewne nigdy nie zostanie wykorzystana. Nowy szef może się skusić, aby użyć jej w celu skuteczniejszego wpływu na nowych

podwładnych, a jeszcze niedawno równorzędnych współpracowników. Ci ostatni nie wiedząc, czy tak się stanie, przyglądają się rozwojowi sytuacji z niepewnością i dystansem zmieszanym z lekkim przerażeniem. Wszystko na zasadzie: zobaczmy, czy nasze najczarniejsze scenariusze faktycznie się wypełnią, czy jednak nowy menedżer okaże się „porządny” i nie będzie chciał tego wykorzystać.

Często dochodzą do tego również kwestie ambicjonalne, czyli nawet ci, którzy pozycją kierowniczą zainteresowani nie byli, zaczynają sobie zadawać pytanie: „a właściwie to dlaczego nie ja?”. Zdarza się także, co zresztą jest nierzadko zalecane, że nie najlepszy specjalista zostaje kierownikiem. Wtedy pytania mnożą się tym bardziej: „dlaczego właśnie ona? Przecież nigdy się wyjątkowo nie wykazywała”. Część może więc uznawać to za wyraz jawnej niesprawiedliwości.

Z drugiej strony powstaje pokusa, aby dotychczasową znajomość przekuć na konkretne profity. Może ze względu na długotrwałe koleżeństwo menedżer mógłby nie zwracać uwagi na pewne niedociągnięcia? Może przydzieliłby podwyżkę, dał kilka dodatkowych dni urlopu i przymknął oko na spóźnienia czy brak realizacji planu? Może warto spytać jego czy ją o to i zastosować techniki szantażu emocjonalnego, np. „myślałem, że przez tyle lat wspólnej pracy staliśmy się przyjaciółmi”?

CO NA TO AWANSOWANY?

Na pewno znalazł się w niekomfortowym położeniu. Może sobie nie zdawać z tego sprawy, ale nagle stał się znacznie bardziej samotny ze swoimi problemami niż miało to miejsce wcześniej. Koleżanki i koledzy owszem, przyglądają się bacznie, ale raczej ze sporą rezerwą i niestety często próżno liczyć na ich wsparcie. Od tej chwili okazuje się, że w tej grze interes przełożonego i pracownika jest inny – jeśli nie znacznie, to przynajmniej w pewnych aspektach. Spójrzmy na taki przykład: pracownik chciałby premię, ale rolę szefa jest osiągać cele przy jak najniższych nakładach. Zatem jeśli miałoby się to odbyć „po koleżeńsku”, to nie powinno się tego robić, a być może nawet premię należy przyznać krytykowanemu dotychczas współpracownikowi, bowiem z perspektywy menedżerskiej jego czy jej denerwujące zachowania mogą być bardzo pożądane (jak np. w zespołach sprzedażowych obnoszenie się ze swoimi doskonałymi wynikami czy wyjątkowe zaangażowanie w pracę kosztem wspólnego imprezowania z pozostałymi).

Nowo awansowany wyraźnie odczuje – jeśli nie od razu, to na pewno za jakiś czas – że stał

się „tamtymi”. Już nie jest koleżanką czy kolegą na dotychczasowych warunkach, zaczął przecież reprezentować potrzeby firmy w stosunku do pracowników. Ci zaś mogą tego nie rozumieć, a wszelkie próby ograniczania ich suwerenności traktować jako szczególnie dotkliwą ingerencję, bo to cios zadany od np. koleżanki, której tak bardzo i przez tyle lat ufali. Świeżo upieczony szef znalazł się właśnie pomiędzy młotem a kowadłem. Z jednej strony pracownicy wymagają pobłażliwości i uznania ich roli dotychczasowych koleżanek i kolegów, z drugiej wyżsi rangą menedżerowie oczekują lepszych wyników, większych i twardszych wymagań, krytycznych ocen, a może nawet zmian i zwolnień. Skierowanie się tylko w jedną stronę będzie skutkowało tym, że albo przełożeni ocenią owego szefa jako słabego i niezdolnego do podejmowania trudnych decyzji, albo pracownicy uznają go

Zdarza się, i to wcale nierzadko, że niekoniecznie najlepsi specjaliści w swoich dziedzinach okazują się doskonałymi menedżerami. Po prostu zestaw kompetencji bywa tu różny i bycie przełożonym to zupełnie co innego niż wykonywanie specjalistycznych czynności własnoręcznie.

za szczerze znienawidzonego drania, któremu ani nie można ufać, ani nie warto się dla niego poświęcać, a pracować będą ze strachu przed karą i w poczuciu wielkiej niesprawiedliwości, która ich dotknęła.

CO ZATEM ROBIĆ?

No cóż, jak to w zarządzaniu – niestety jednej recepty nie ma. Ale z pewnością nie można się dać zwariować. Pewne próby manipulacji będą podejmowane ze wszystkich stron, warto więc od razu ustalić z sobą samym, jakie mam cele i co chcę jako menedżer osiągnąć. To znacząco ułatwi podejmowanie kolejnych kroków.

Konieczne jest także spotkanie z koleżankami i kolegami – od teraz podwładnymi – i skonsultowanie planów, ewentualnie po prostu ich ogłoszenie, jednak ze wskazaniem ról w osiągnięciu wspólnego celu. Warto się także odnieść do swojej sytuacji w związku ze zmieniającą się funkcją oraz podkreślić, że nadal pracujecie razem i w tym względzie nic się nie zmieniło. Twoi pracownicy potrzebują od ciebie wskazania konkretnej drogi i ustalenia jasnych reguł, według których będzie przebiegała współpraca, gdyż mogą oni zwyczajnie

nie wiedzieć, czego się po tobie spodziewać. Uspokój ich w tym względzie, gdyż inaczej nie tylko będą się do ciebie i twoich poleceń odnosić z nieufnością, ale może to też przeszkadzać w efektywnym wykonywaniu zadań. Będą się koncentrować na ustalaniu, czego teraz od nich możesz chcieć albo prowadzić działania obstrukcyjne skierowane personalnie przeciw tobie. Zazwyczaj ich podłożem nie są zagadnienia merytoryczne, a raczej podważanie ciebie jako możliwego menedżera w ogóle. Spraw, by koncentrowali się na pracy. Przypomnij każdemu jego zadania i wskaż wagę jego roli w strukturze firmy. Przejdźcie na stronę grona menedżerskiego to także niebываła okazja do naprawienia tego wszystkiego, co nie działało przy poprzednim kierowniku. Zapewne rozmawialiście o tym nie raz i doskonale wiesz, co należy poprawić.

Niestety ze swoimi problemami jesteś poniekąd sam. Im wyżej w hierarchii, tym bardziej ta samotność staje się dotkliwa. Rozmowy z tobą nie będą już tak luźne i swobodne jak niegdyś, a wszyscy będą milkli lub się rozchodzili, jak tylko się pojawisz. To wyraźny znak tego, że należy już do innego obozu i otoczenie nie traktuje cię jako kolegi z tymi samymi problemami, co reszta. Nie unikaj jednak wspólnych kaw czy rozmów. Jeśli czujesz się z tym nieswojo i masz wrażenie, że nie jesteś już mile widzianym partnerem w przerwach i wspólnych nasiadówkach – zmusz się. Przyłączaj się do rozmowy, pytaj, czasem rzuć żart. Nawet nie wiesz, jak w tej sytuacji jest to istotne.

Jesteś także bacznie obserwowany. Pamiętaj: to, co uchodziło szeregowemu pracownikowi, może nie pasować do menedżera. Zachowuj się tak, jak byś chciał, by zachowywali się twoi podwładni. Jeśli zdarzało ci się czasem wymknąć wcześniej do domu, musisz tego zaprzestać, gdy chcesz, by inni nie postępowali tak samo. Cokolwiek zrobisz, dajesz przyzwolenie pozostałym do robienia tego samego. Dbaj więc o swój nowy wizerunek szefa.

DOKOŃCZENIE NA S. 42





Zrób spotkanie, a być może ustal spotkania cykliczne, np. raz w tygodniu czy w miesiącu, w trakcie których możesz tłumaczyć, co się wydarzyło, gdzie jesteście i dokąd zmierzacie. Opowiedz, co powinno się wydarzyć w czasie do następnego spotkania. Teraz to, co mówisz, ma zupełnie inną wagę. Współpracownicy oczekują oficjalnych komunikatów i w zasadzie wszystko, co im przekazujesz, takim się właśnie staje. Dla otoczenia jesteś bardziej przedstawicielem zarządu niż załogi, uważaj więc na słowa. Jeśli nie chcesz zerwać dobrych relacji z koleżankami i kolegami, musisz zacząć się w tym względzie znacznie bardziej pilnować. Być może przyda ci się kurs menedżerski, w trakcie którego uczulisz się na swoje własne zachowania mogące ewentualnie destrukcyjnie wpłynąć na zespół.

Od tej chwili także zmienia się twój status prawny. Jeśli zdarzało ci się nie panować nad własnymi emocjami, teraz lepiej trzymaj je na wodzy. Koncentruj się na kwestiach merytorycznych i absolutnie unikaj personalnych i osobistych. W krytycznych sytuacjach możesz zostać pozwany przez pracownika nawet za mobbing czy niesłuszne zwolnienie z pracy. W takich okolicznościach przedsiębiorstwa zwykły pozbywać się kłopotliwych menedżerów, bo to przecież także problem dla całej firmy, którą od teraz reprezentujesz.

ZAUWAŻ DOBRE STRONY

Przewaga pozytywnych skutków awansu na przełożonego jest jednak wyraźna. Przede wszystkim zostajesz doceniony, więc już samo to powinno być powodem do dumy i radości. Możesz teraz rozwijać swoje zupełnie nowe kompetencje i talenty związane z inteligencją społeczną i emocjonalną, umiejętnościami

Twoi pracownicy potrzebują od ciebie wskazania konkretnej drogi i ustalenia jasnych reguł, według których będzie przebiegała współpraca, gdyż mogą oni zwyczajnie nie wiedzieć, czego się po tobie spodziewać. Uspokój ich w tym względzie, gdyż inaczej nie tylko będą się do ciebie i twoich poleceń odnosić z nieufnością, ale może to też przeszkadzać w efektywnym wykonywaniu zadań. Spraw, by koncentrowali się na pracy. Przypomnij każdemu jego zadania i wskaż wagę jego roli w strukturze firmy.

pracy z zespołami, tworzeniem struktur czy realizowaniem własnych zamierzeń. Jeśli dobrze to rozegrasz, trudno o lepszy zespół niż złożony z tych, których przecież znasz od lat. Wiesz o wszelkich ograniczeniach i możliwościach, wiesz, kogo przydzielić do jakiego zadania, kto wymaga większej, motywującej kontroli, a kogo ona paraliżuje i czyni niezdolnym do pracy. Można zacząć doceniać tych, którzy dotychczas byli pomijani, wspierać w rozwoju tych, którzy napotykają na merytoryczne ograniczenia, a jednocześnie tworzyć coś własnego. Przyjemnie jest poczuć się odpowiedzialnym za ludzi i wyniki ich pracy – nawet jeśli czasami będzie ci się wydawać, że cię to mocno przytłacza. ■



Opracował:
dr Mikołaj Pindelski

Kierownik podyplomowych studiów Zarządzania Sprzedażą w Szkole Głównej Handlowej.
Konsultant w firmie doradczej, outsourcingu procesów i pośrednictwa pracy IMMOQEE.

Zapraszam Państwa do bezpośredniego kontaktu: mikolaj.pindelski@immoqee.com
www.immoqee.pl



Z okazji nadchodzących

*Świąt
Wielkiej
Nocy*

życzymy Państwu,
aby ten czas napełnił
Wasze serca radością
i nadzieją, a chwile
spędzone w gronie
najbliższych dodawały
otuchy i upływały
w miłym, wiosennym
nastroju.



Życzy zespół
Linde Material Handling Polska

SOLIDEAL RES 550
SERIA MAGNUM

SOLIDEAL RES 660
SERIA XTREME

SOLIDEAL RES 330

**WE
HANDLE
IT**

**NOWA SERIA OPON PEŁNYCH
SOLIDEAL RES**

MAKSYMALNA ŻYWOTNOŚĆ PRZY INTENSYWNYM UŻYTKOWANIU

Stworzone, by sprostać każdemu wyzwaniu z zakresu potrzeb rynku transportu wewnętrznego (Material Handling), takich jak szybsza jazda maszyny, zwiększone możliwości podnoszenia ładunków, czy też zwiększenie efektywności energetycznej (oszczędność baterii trakcyjnych) w celu zapewnienia rozwiązania o najniższych kosztach eksploatacji (LOCS). Odkryj możliwość doboru opon do intensywności użytkowania dla wybranej przez siebie aplikacji na stronie:

maximumlifespan.camso.co

Camso Polska S.A.
ul. Trakt Brzeski 35
05-077 Warszawa
tel. 22 783 35 89-90
biuro@camso.co

camso.co





Certyfikowane Wózki



www.lindebazar.pl

Aktualna oferta on-line certyfikowanych wózków używanych dostępnych od ręki!