



KOCOVERK

Pre Conditioned Air Systems



EKOLOGIA

Dzięki systemom klimatyzacyjnym firmy Kocoverk nie ma potrzeby, aby samoloty na płycie lotniska włączały do celów klimatyzacji pokładowe APU, lub aby posługiwać się w tym celu dużymi, hałaśliwymi i nieekonomicznymi klimatyzatorami napędzanymi silnikami Diesla i montowanymi na ciężarówkach. Samolot typu B-747 zużywa 750!, a B757 około 350 litrów paliwa na godzinę. Dzięki klimatyzatorom Kocoverk koszty te spadają niemal do ZERA! Klimatyzatory Kocoverk są urządzeniami zasilanymi elektrycznie. Zatem ich negatywny wpływ na środowisko jest znikomy.

OBSŁUGA

Klimatyzatory firmy Kocoverk do zabudowy na pomostach (tzw. rękawach) pasażerskich są niezwykle proste w obsłudze. Przy pomocy systemu zdalnego sterowania zamontowanego na wysokości rampy operator może wybierać pomiędzy dostępnymi trybami pracy. Dzięki usytuowaniu klimatyzatora pod pomostem pasażerskim nie istnieje niebezpieczeństwo uszkodzenia czy kolizji z innymi typami sprzętu obsługi naziemnej jak ciągniki bagażowe itp. Ponieważ panel sterowania jest bardzo przejrzysty i zrozumiały urządzenie może być obsługiwane przez niewykwalifikowany personel.

SERWISOWANIE URZĄDZENIA

Klimatyzatory KOCOVERK PCA mają niewiele podzespołów z ruchomymi częściami w porównaniu z modelami napędzanymi silnikami Diesla montowanymi na podwoziach ciężarówek. Oznacza to minimalne nakłady środków i czasu na obsługę techniczną urządzenia. Łożyska silnika i dmuchaw są samosmarujące, co pozwala maksymalnie wydłużyć odstępy pomiędzy przeglądami. Wystarczy przeprowadzenie zwykłego przeglądu raz do roku.

ZALETY

W systemach klimatyzacji KOCOVERK zastosowano algorytmy kalkulacji zużycia energii i sterowniki PLC celem obniżki poboru prądu, sterowania temperaturą i ilością powietrza dostarczanego do wnętrza samolotu.

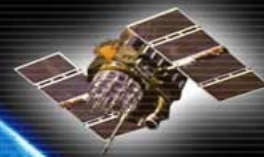
Projekt każdego urządzenia jest dostosowany do lokalnych warunków klimatycznych. Klimatyzatory pomostowe firmy Kocoverk nie posiada mechanicznego przeniesienia napędu nie posiada więc całego szeregu podzespołów niezbędnych w urządzeniach z napędem silnikiem Diesla, co minimalizuje możliwość występowania usterek. Modele ACC są więc klasycznym rozwiązaniem stosowanym w klimatyzacji. Powietrze jest najpierw osuszane, chłodzone i zanim dotrze do kabiny pasażerskiej samolotu jest filtrowane, co zapewnia maksymalny komfort podróży.

MONTAŻ

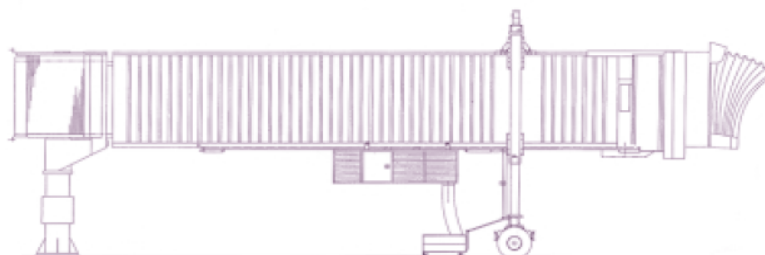
Pomostowe klimatyzatory KOCOVERK są zaprojektowane z myślą o montażu pod pomostem pasażerskim w bezpośredniej bliskości rotundy. Rozwiązanie to idealnie nadaje się do montażu niewielkim kosztem na istniejących rękawach. Urządzenie KOCOVERK PCA nie jest dużą chłodziarką lub urządzeniem klimatyzacyjnym potrzebującym wielu metrów kwadratowych powierzchni wewnątrz terminala i nie ma potrzeby ponoszenia wielkich kosztów kładzenia rur rozprowadzających czynnik chłodzący po całym lotnisku. Wielkość i ciężar urządzenia jest dostosowywany indywidualnie do każdego typu pomostów pasażerskich.

KLIMATYZATOR/PODGRZEWACZ POWIETRZA

Klimatyzatory pomostowe KOCOVERK mogą opcjonalnie być wykorzystywane zarówno jako klimatyzatory jak i podgrzewacze powietrza. Takie rozwiązanie eliminuje potrzebę posiadania osobnego zasilanego silnikiem Diesla podgrzewacza. Oszczędza to miejsce na płycie jak i oszczędza środowisko naturalne nie emitując zanieczyszczeń i hałasu. Rozwiązanie to zapewnia całoroczny komfort pasażerom bez względu na temperaturę panującą na zewnątrz.



KOCOVERK Airport System ACC ALL ELECTRIC PRECONDITIONED AIR UNIT



TECHNOLOGIA

Klimatyzatory KOCOVERK PCA są wyposażone w sprężarki spiralne COPELAND i używają przyjaznych środowisku czynników chłodniczych jak R 407 C i R 134 A. Kombinacja podwójnych skraplaczy i parowników daje gwarancję doskonałych parametrów pracy, niezawodności, bezpieczeństwa i ekonomiki urządzenia. W przypadku gdy jeden z obwodów ulegnie awarii drugi może pracować dostarczając 50 % wydajności.



Użycie zestawów wielo-sprężarkowych obniża koszty operacyjne ponieważ klimatyzator pracuje z wykorzystaniem tylko tylu sprężarek, ile w danym momencie potrzeba, aby dostarczyć powietrze o pożądanej temperaturze.

ZALETY SYSTEMU

- Poprawia warunki pracy
- Oszczędza miejsce na płycie
- Podnosi komfort podróży
- Oszczędza pieniądze
- Zmniejsza zanieczyszczenie powietrza
- Zmniejsza emisję hałasu
- Poprawia zapach powietrza
- Zmniejsza zużycie paliwa
- Nie wymaga częstej obsługi

OPCJE

- Elektryczny moduł podgrzewający powietrze
- Zdalny nadzór pracy urządzenia
- Zmienne tryby prędkości pracy dmuchawy
- Akcesoria: rękawy, złącza itp.

ZESTAWIENIE GŁÓWNYCH DANYCH TECHNICZNYCH

Informacja techniczna dla samolotów klasy C				Informacja techniczna dla samolotów klasy D			
Przepływ powietrza	4000 m ³ /g	Sprężarki (2)	Copeland Ślimakowe	Przepływ powietrza	7500 m ³ /h	Sprężarki (2)	Copeland Podwójny Ślimakowy
Ciśnienie powietrza	5000 Pa	Skraplacze (2)	Aluminium	Ciśnienie powietrza	7500 Pa	Skraplacze (2)	Aluminium
Schładzanie do	5°C	Czynnik chłodniczy	R-407c	Schładzanie do	5°C	Czynnik chłodniczy	R-407c
Zdolność podgrzewania	60 kW (opcja)	Prąd	125 Amp	Zdolność podgrzewania	70 kW (opcja)	Prąd	125 Amp

Informacja techniczna dla samolotów klasy E

Przepływ powietrza	10500 m ³ /h	Sprężarki (2)	Copeland Podwójny Ślimakowy
Ciśnienie powietrza	8500 Pa	Skraplacze (2)	Aluminium
Schładzanie do	5°C	Czynnik chłodniczy	R-134a
Zdolność podgrzewania	120 kW (opcja)	Prąd	250 Amp