



Mercedes-Benz

Warszawa, 08.07.2024 r.

EQV w LS Airport Service: czysty komfort na Lotnisku Chopina

Dwa luksusowe vany Mercedes-Benz EQV wożą pasażerów pozarejsowych lotów na Lotnisku Chopina w Warszawie – tak klienci LS Airport Service, korzystający z usług air taxi lub prywatnych statków powietrznych, pokonują drogę pomiędzy terminalem a samolotem

Przejażdżka z ulokowanego na północnym krańcu Lotniska Chopina Terminala General Aviation, wzdłuż całego Terminala A, aż do LS CARGO Terminal na jego południowym końcu, zabiera nawet ok. 20 minut. Z okien niemal bezszelestnie poruszającego się EQV można w tym czasie oglądać różne czynności, które wchodzą w zakres obsługi handlingowej, jaką LS Airport Service wykonuje dla swojego głównego klienta PLL LOT oraz pozostałych linii operujących z warszawskiego portu lotniczego. Jest na co patrzeć: po przylocie i podczas przygotowania samolotu do kolejnego startu pracownicy należącej do Polskiej Grupy Lotniczej spółki dokonują wszelkich niezbędnych czynności przygotowujących maszynę do dalszej bezpiecznej eksploatacji. Wszystko odbywa się w ściśle określonych procedurach zgodnych z wymogami bezpieczeństwa lotniczego. Obejmuje to m.in. załadunek i rozładunek bagaży, wypychanie i holowanie samolotu, procedury odladania, transport lotniskowy, przewóz pasażerów z terminalu do samolotu i inne niezbędne działania. Dwa Mercedesy EQV, które od początku roku pracują w LS Airport Service, wożą pasażerów lotów pozarejsowych: klientów taksówek powietrznych oraz właścicieli prywatnych samolotów.

Lotnisko – szczególne środowisko pracy

Przejazd wzdłuż całego lotniska uświadamia jeszcze jedną ważną rzecz: intensywność ruchu na płycie, która wymaga od kierowcy niezwyklej czujności. – Statek powietrzny zawsze ma pierwszeństwo, a jest ich tu mnóstwo: jedne kołują po wylądowaniu, inne szykują się do startu – po drodze z Terminala GA do Terminala Cargo przecinamy m.in. dwie drogi kołowania – mówi Piotr Wodzyński, Supervisor FBO- Unit w LS Airport Service, mijając powoli podpięte do rękawów samoloty, przy których uwijają się pracownicy obsługi naziemnej. – Do tego oprócz rejsowych samolotów pasażerskich mamy tu 1. Bazę Lotnictwa Transportowego, bazę Lotniczego Pogotowia Ratunkowego oraz licznych przewoźników świadczących usługi taksówek powietrznych i wreszcie samoloty prywatne. Trzeba naprawdę uważać.

Najważniejsza jest podwójna czerwona linia: tej nie wolno przekraczać nigdy i pod żadnym pozorem – wyjaśnia. – Poruszanie się po płycie lotniska wymaga jednak nie tylko wprawy i doświadczenia, ale specjalnych uprawnień, takiego dodatkowego „prawa jazdy”. Żeby zdobyć takie uprawnienia od PPL, trzeba odbyć szkolenie i zdać egzaminy. U nas w Zespole FBO obecnie mamy 14 osób, które mogą pracować jako kierowcy, przy czym specyfika tego zajęcia obejmuje nie tylko jeżdżenie, ale także różne prace administracyjne związane z obsługą rejsów pozarozkładowych. U nas każdy dzień jest inny i musimy być gotowi na różne nieprzewidziane sytuacje.

Wyjątkowe wymagania – wyjątkowe zalety

Konieczność ciągłego zatrzymywania się i ruszania ujawnia pierwszą z zalet EQV, którą bardzo docenia Piotr Wodzyński. – Taki tryb jazdy umożliwia pełne wykorzystanie potencjału rekuperacji, czyli odzysku energii, sterowanego za pomocą manetek przy kierownicy – mówi. – Naszych kierowców tak wciągnął ten temat, że



konkurowali o to, komu uda się przejechać z Terminala Cargo, gdzie mamy zainstalowaną ładowarkę WallBox, już poza lotniskiem, do terminala General Aviation z jak najniższym zużyciem energii – śmieje się Piotr Wodzyński. – Nasza praca wymaga ładowania EQV zwykle dwa razy w tygodniu, w nocy: pokonujemy dziennie maksymalnie 70 km. Zgodnie z zaleceniem doradców z MB Motors używamy prądu AC, bo nie zależy nam na czasie, a w ten sposób możemy zadbać o żywotność baterii. Nie dopuszczamy też raczej do większego rozładowania akumulatora niż 30%. Ładujemy oba nasze EQV na zmianę: kiedy „srebrny” się naładuje, podpinamy „złotego” – wyjaśnia, nawiązując do kolorów oklejenia dwóch czarnych elektrycznych vanów. Drugi istotny walor, który na lotnisku ma znaczenie, to cichy napęd. Oprócz tego, że nie powiększa poziomu hałasu, ułatwia orientację, bo na płycie stale obecna jest duża liczba różnego rodzaju pojazdów i natężenie ruchu jest ogromne. – Dla mnie to duża pomoc, że w kabinie jest tak cicho, bo mam szansę znacznie więcej usłyszeć z zewnątrz, np. nadjeżdżający pojazd albo jakieś sygnały dźwiękowe – mówi Karolina Potocka, asystentka Supervisora FBO Unit, która czasem także wozi pasażerów. – To po prostu zwiększa bezpieczeństwo. A samo prowadzenie EQV to wielki komfort, można się w pełni skupić na obserwowaniu otoczenia.

Trzeci atut EQV w pracy na lotnisku to możliwość wstępnego ogrzania lub schłodzenia kabiny, ustawiana zdalnie za pomocą aplikacji Mercedes Me. – Zwracamy kierowcom dużą uwagę na korzystanie z tej opcji, bo oszczędza baterię, a przy tym jest bardzo komfortowa dla naszych pasażerów – wyjaśnia Piotr Wodzyński. – W aplikacji można też ustawić konkretną godzinę uruchomienia klimatyzacji, ale w naszej pracy bardziej przydaje się możliwość włączenia jej zdalnie wtedy, kiedy wiadomo, że za kilka minut auto będzie używane. Mimo że część rejsów mamy planowanych z jednodniowym wyprzedzeniem, plany często się zmieniają, a są też loty nieprzewidziane. Czasem załoga chce jeszcze wypić kawę przed lotem i możemy w tym czasie przygotować samochód tak, żeby temperatura w środku była przyjemna.

EQV: konkurencyjny i dopasowany do potrzeb

LS Airport Service testowało w ubiegłym roku EQV przez trzy miesiące – pojazdu użyczył MB Motors, dealer obsługujący firmę. – Test pokazał nam, że to idealne narzędzie do pracy na lotnisku, dlatego zdecydowaliśmy się na zakup dwóch takich samochodów i myślimy o kolejnych, a także o przetestowaniu ich w innych oddziałach spółki: na lotniskach w Katowicach, Krakowie i Gdańsku – wyjaśnia Piotr Wodzyński. – Trzymaliśmy ten zakup w tajemnicy przed konkurencją i kiedy nasze EQV pojawiły się na płycie Lotniska Chopina, zrobiły naprawdę spore wrażenie. Doceniają je też nasi klienci: załogi samolotów i pasażerowie – czasem jest to jeden z powodów rekomendacji naszej firmy do obsługi rejsu. Dla nas wybór EQV to jednocześnie krok w stronę bardziej zrównoważonej dla środowiska działalności. Wybraliśmy wersję ekstradługą w linii wyposażenia AVANTGARDE, dzięki czemu mamy wystarczająco dużo miejsca na bagaże i jednocześnie pasażerowie mają zapewnioną wygodę – EQV może przewieźć siedem osób, ale my dla ich większego komfortu raczej nie przekraczamy liczby czterech pasażerów.

Choć praca na lotnisku nie wymaga długich tras, to EQV jest dość intensywnie eksploatowane. – Na płycie Lotniska Chopina obowiązuje całkowity zakaz ruchu pieszego – mówi Piotr Wodzyński. – Dlatego, choć z zewnątrz to może wyglądać dziwnie, nawet jeśli samolot stoi o 50 m od naszego terminala, musimy pasażerów podwieźć samochodem. Ale nikt raczej nie narzeka – przejażdżka EQV to czysta przyjemność – w sensie dosłownym.

Kontakt dla mediów:

Piotr Seroka, tel. 696 083 200, email: piotr.seroka@mercedes-benz.com

Najważniejsze informacje o Mercedes-Benz Group AG

Mercedes-Benz Group AG to jeden z odnoszących największe sukcesy koncernów motoryzacyjnych na świecie. Grupa obejmująca Mercedes-Benz AG jest jednym z największych oferentów samochodów osobowych luksusowych i klasy premium oraz samochodów dostawczych. Mercedes-Benz Mobility AG oferuje kredyty, leasing, abonamenty samochodowe, wynajem samochodów, zarządzanie flotą, usługi cyfrowe związane z ładowaniem i płatnościami, pośrednictwo w zakresie ubezpieczeń oraz innowacyjne usługi mobilnościowe. Założyciele firmy, Gottlieb Daimler i Carl Benz, przeszli do historii, konstruując w 1886 roku pierwszy samochód. Motywacją i zobowiązaniem dla Mercedes-Benz, jako pioniera motoryzacji, jest kształtowanie przyszłości mobilności w sposób bezpieczny i zgodny z ideą zrównoważonego rozwoju. Firma stawia przy tym na innowacyjne i zielone technologie oraz na bezpieczne, wysokiej jakości pojazdy, które fascynują i zachwycają. Mercedes-Benz nieprzerwanie inwestuje w rozwój wydajnych napędów oraz wyznacza kierunek ku całkowicie

elektrycznej przyszłości: Marka z trójramienną gwiazdą dąży do osiągnięcia celu, jakim jest motoryzacja w pełni elektryczna – wszędzie tam, gdzie pozwolą na to warunki rynkowe. Obierając ten strategiczny cel – przejście od „Electric first” do „Electric only” – Mercedes-Benz przyspiesza transformację prowadzącą do motoryzacji bezemisyjnej i opartej na oprogramowaniu. Ponadto przedsiębiorstwo intensywnie rozwija rozwiązania w zakresie inteligentnej łączności sieciowej swoich pojazdów i autonomicznej jazdy, a także nowe koncepcje mobilności. Odpowiedzialność za społeczeństwo i środowisko naturalne Mercedes-Benz postrzega jako wyzwanie oraz zobowiązanie. Mercedes-Benz oferuje swoje pojazdy i usługi w niemal wszystkich krajach świata, a jego zakłady produkcyjne zlokalizowane są w Europie, Ameryce Północnej i Łacińskiej, Azji oraz Afryce. Oprócz Mercedes-Benz, najcenniejszej na świecie luksusowej marki motoryzacyjnej (źródło: badanie Interbrand, 20.10.2021 r.), oraz Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach, Mercedes EQ i Mercedes me, portfolio marek obejmuje również marki Mercedes-Benz Mobility: Mercedes-Benz Bank, Mercedes-Benz Financial Services i Athlon. Przedsiębiorstwo notowane jest na giełdach we Frankfurcie i Stuttgarcie (skrót giełdowy MBG). W 2020 roku koncern zatrudniał łącznie ok. 288 500 pracowników i sprzedał 2,8 mln pojazdów. Obroty w tym okresie kształtowały się na poziomie 154,3 mld euro, a zysk operacyjny EBIT wyniósł 6,6 mld euro.