

Tak, technologia *EgroCradle*™ już z nami

Pod koniec sierpnia Intercity, jako pierwszy przewoźnik w Europie, oddał do użytku zmodernizowane wagony typu 140A (1. klasa) i 141A (2. klasa) z fotelami, w których zastosowano aktywną technologię *EgroCradle*™ dającą, jak wykazały testy pasażerskie przeprowadzone przez DB Regio, „nieoczekiwane poczucie komfortu”.

Wagony z fotelami tego typu są zestawione od kilku tygodni w pociągi TLK *Dolnoślązak*, TLK *Morcinek*, TLK *Wyspiański* i regularnie kursują na w trasach Wrocław – Kraków i Wrocław – Katowice.

W pracach projektowych nowych rozwiązań foteli komunikacyjnych wykorzystuje się wiedzę i zasady ergonomii. Celem jest takie prowadzenie projektu poprzez korekty układu fotela, aby zapewnić odpowiedni komfort i bezpieczeństwo podróżującym.

Niedocenianie podczas projektowania foteli kolejowych podstawowych zasad ergonomii, wyznaczających:

- wymiary geometryczne fotela,
- kąty nachylenia siedziska i oparcia,
- odpowiednio profilowane krzywizny elementów tapicerki fotela,

poza odczuciem zmęczenia i znużenia podczas podróży, mogą nieść ryzyko występowania dolegliwości bólowych w układzie mięśniowo-szkieletowym okolic lędźwi, szyi czy obręczy barkowej.

Niestety w Europie mamy z tym problem, rzadkością jest podróżowanie w fotelu, który jest wygodny, i w którym się nie „wiercimy”.

Od dawna trwały działania nad wypracowaniem przestrzennego kształtu fotela, który przy właściwie dobranym układzie elastycznym tapicerki byłby pozytywnie oceniany jako wygodne miejsce do „pracy” (czytanie, praca z laptopem), ale też jako miejsce relaksu podczas podróży.

Ograniczenia przestrzeni do zabudowy w wagonach przedziałowych i bezprzedziałowych wymogły wybór koncepcji równoczesnego wykorzystania optymalnej ergonomii postawy osoby siedzącej do realizacji funkcji fotela zarówno w pozycji podstawowej, jak i zrelaksowanej.

W miejsce oddzielnie ustalanych położeń oparcia i siedziska (często powodujących utratę dobrych cech ergonomii), zaproponowano użycie fotela o wypracowanym, optymalnym wyprofilowaniu układu tapicerskiego i ustalonych (fizjologicznych) kątach nachylenia fotela w założonym zakresie: **od pozycji podstawowej do pozycji zrelaksowanej.**

Szczególnym *novum* w tak stworzonej koncepcji konstrukcji foteli jest celowe wykorzystanie dodatkowego układu, reagującego zmianą położenia fotela zależnie od masy i postury pasażera. Wypadkowe umiejscowienie środka ciężkości układu **siedzący pasażer-fotel**, ułatwia pasażerowi wybór optymalnego ułożenia ciała w trakcie podróży.

W ramach tworzenia *Active Technology* dla projektów foteli pasażerskich, konwencjonalne obszary interakcji **pasażer-fotel**, wzbogacono o możliwość dostosowania usadowania podróżnego do jego preferencji, zachowując optimum ergonomii postawy.

Wieloletowe (restrykcyjne) testy eksploatacyjne, prowadzone przez DB Regio, niezbieżnie pokazały, że fotele z systemem *EgroCradle*™ *Active Technology* zwyciężyły ze wszystkimi produktami znajdującymi się na rynku europejskim, tak również głosowała liczna grupa ankietowanych podróżnych.

Problem jest ze wszech miar istotny, ponieważ dzisiejszy pasażer podczas podróży kolejną aż w 95% czasu spędza w pozycji siedzącej. W przypadku odczuwalnego dyskomfortu zdarza nam się nader często zmieniać pozycję w trakcie podróży.

W fotelach, z zastosowaniem – wprowadzonego już w 38 wagonach typu 140A i 141A – nowatorskiego systemu zmiany położenia problem ten zdecydowanie zminimalizowany, ponieważ fotel sam znajduje optymalne ułożenie.

***EgroCradle*™ sam odkryje Twoje oczekiwania podczas podróży, niezależnie czy potrzebujesz skupienia podczas pracy, czy chcesz zwyczajnie odpocząć.**

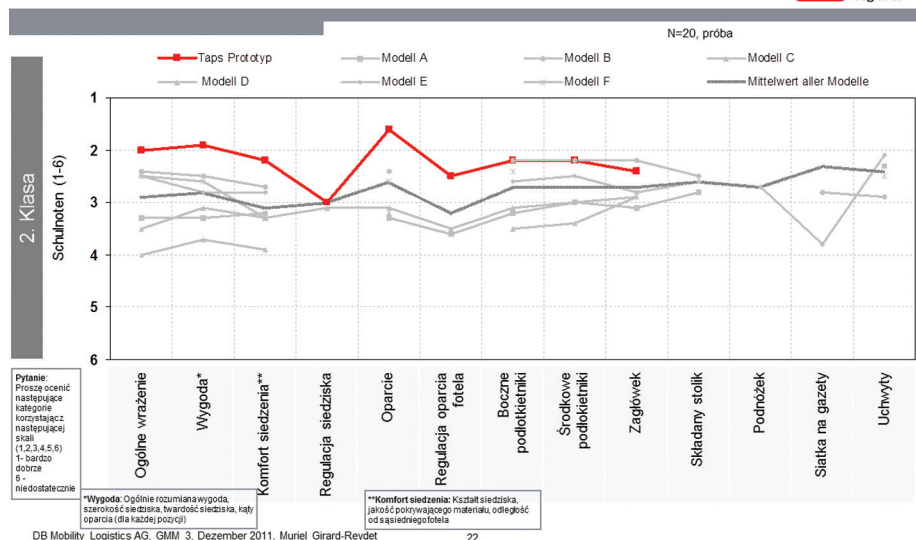


Diagram z wynikami testów DB Regio – komfort i bardzo dobra ergonomia fotela sprawia, że jest on w czołówce