

wiadomości

• N O R M A L I Z A C J A •

PKN

6/2018



- *Przyszłość w transporcie*
- *Inicjatywa na rzecz rzetelnego dziennikarstwa*

6/2018

3 OD REDAKCJI

AKTUALNOŚCI

4 Przyszłość transportu napędzana normami

6 Latające samochody

Z PRAC NORMALIZACYJNYCH

10 Poranek bez kawy...?

14 Armatura przemysłowa

15 KT 33 ds. Metalurgii Proszków

16 Inicjatywa na rzecz rzetelnego dziennikarstwa

17 **ORGANY TECHNICZNE** - maj 2018

20 **WSPOMNIENIE** - Sławomir Białas

„WIADOMOŚCI PKN” to miesięcznik elektroniczny publikowany cyklicznie na stronie internetowej PKN www.pkn.pl od numeru 9/2011.

ZESPÓŁ REDAKCYJNY

Redaktor prowadzący:

Joanna Skalska – tel. 22 556 74 62

Redaktorzy:

Marta Hejduk – tel. 22 556 77 09

Aleksandra Kurzep – tel. 22 556 75 07

Skład:

Oskar Sztajer – tel. 22 556 77 62

Piotr Jotel – tel. 22 556 75 98

REDAKCJA:

00-950 Warszawa, skr. poczt. 411

ul. Świętokrzyska 14

e-mail: redakcja@pkn.pl

WYDAWCA:

Polski Komitet Normalizacyjny, ul. Świętokrzyska 14, 00-050 Warszawa

Materiały publikowane w miesięczniku „Wiadomości PKN” są chronione prawami autorskimi. Ich kopiowanie i rozpowszechnianie (w całości lub części) wymaga zgody wydawcy, a cytowanie powołania się na źródło.

Artykuły publikowane w miesięczniku przedstawiają punkt widzenia Autorów i nie zawsze są tożsame z poglądami wydawcy. Redakcja zastrzega sobie prawo do adiacji tekstów i zmiany tytułów. Materiałów niezamówionych redakcja nie zwraca. Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść ogłoszeń.

W miesięczniku została użyta czcionka Lombard (*Warszawskie kroje*)

© Copyright by Polski Komitet Normalizacyjny

Zdjęcia © Adobe Stock

Okładka © chagpg/Adobe Stock



Szanowni Czytelnicy!

Przepustowość, natężenie ruchu, zanieczyszczenie środowiska to tylko niektóre kwestie, z którymi musi się zmierzyć transport nie tylko w przyszłości. W ostatnich latach organizacje pozarządowe zajmujące się ochroną środowiska, rząd i przemysł przedstawiły wiele argumentów za tym, że zbliża się koniec silnika spalinowego. Według niektórych nadal będziemy mieć samochody, jednak stopniowo będą one zastępowane przez pojazdy bardziej autonomiczne – latające samochody to tylko jedna z możliwości. Bez względu na to, jaki będzie transport w przyszłości to normy będą stanowić jego podstawę techniczną – to w nich można znaleźć wiedzę na temat ładowania pojazdów elektrycznych, bezpieczeństwa cyfrowego, interfejsu czy elektromobilności.

Czy kolejna taksówka, którą zamówisz, będzie dronem czy pojazdem samobieżnym? To się dopiero okaże.

Joanna Skalska



Przyszłość transportu

Transport w Europie odpowiada za jedną czwartą wszystkich emisji zanieczyszczeń powietrza.

Zbliża się jednak punkt zwrotny.

W ostatnich latach organizacje pozarządowe zajmujące się ochroną środowiska, rząd i przemysł przedstawiły wiele argumentów, że zbliża się koniec silnika spalinowego. Na przykład Francja zakazuje sprzedaży wszystkich samochodów z silnikami benzynowymi i wysokoprężnymi do roku 2040, a producenci pojazdów uruchamiają linie produkcyjne, które skupiają się na jednej technologii - elektromobilności.

Transformacja energetyczna poprzez normy - wsparcie ECOS

Normy stanowią podstawę techniczną tego przejścia. Można je postrzegać jako potężne narzędzia na jednolitym rynku, które pomagają zwiększać interoperacyjność milionów urządzeń, zmniejszać ryzyko osieroconych aktywów, uniknąć rozdrobnienia rynku i zagwarantować minimalną funkcjonalność. Europejska Organizacja Normalizacyjna Środowiska (ECOS) jest bardzo zaangażowana w prace CEN i CENELEC oraz ISO i IEC w zakresie opracowywania norm w tej dziedzinie. Obejmuje to wkład w opracowanie norm, które dotyczą nie tylko pojazdów elektrycznych, lecz także inteligentnych urządzeń i inteligentnych liczników w celu wzmocnienia ich zdolności do współdziałania między sobą i wspierania integracji odnawialnych źródeł energii i milionów pojazdów elektrycznych.

napędzana normami

Normy mobilności

Normalizacja pojazdów elektrycznych koncentrowała się w przeszłości na wtyczkach, gniazdach i bezpieczeństwie elektrycznym. Aspekty związane z końcowym stadium procesu, takie jak interfejsy komunikacyjne i integracja systemu zasilania elektrycznego pojazdu, zostały opracowane przede wszystkim jako projekty badawcze i pilotażowe, co doprowadziło do autorskich rozwiązań, które w pewnym stopniu odzwierciedlają obecny stan rynku.

Niedawno zwrócono uwagę na wymagania programistyczne dotyczące inteligentnego ładowania. Na przykład norma, która reguluje komunikację między pojazdem elektrycznym a sprzętem do zasilania pojazdów elektrycznych (ISO/IEC 15118), jest obecnie nowelizowana w celu włączenia zaawansowanych opcji inteligentnego ładowania, takich jak dwukierunkowy transfer mocy i bezprzewodowy transfer mocy. Jest to wspierane przez opublikowanie nowej normy dot. zarządzania infrastrukturą do ładowania pojazdów elektrycznych zaplecza (IEC 63110) oraz normy regulującej komunikację między operatorami usług ładowania i platformami zarządzania usługami stron trzecich w celu umożliwienia pojazdom elektrycznym usług roamingu. Ponadto CEN-CENELEC i ETSI utworzyły Grupę Koordynacyjną ds. *eMobility*, która koordynuje i omawia europejskie działania normalizacyjne związane z elektromobilnością - w szczególności eBus, pojazdy kategorii L oraz oznakowanie paliwa elektrycznego. Prace trwają również w CEN/TC 301 *Road vehicles* i CENELEC/TC 69X *Electrical systems for electric road vehicles*, z którymi współpracują odpowiednio: PKN/KT 17 ds. Pojazdów i Transportu Drogowego i PKN/KT 61 ds. Elektrycznego Wyposażenia Trakcyjnego.

Oprac. na podstawie www.cencenelec.eu
J. S.

LATAJĄCE SAMOCHODY



Catherine Bischofberger

Transport przyszłości na Geneva International Motor Show 2018

Nowe technologie rewolucjonizują sposób, w jaki w najbliższej przyszłości będziemy postrzegać transport. Latające samochody to jedna z możliwości, a wiele norm IEC może pomóc przedsiębiorstwom zaangażowanym w tę branżę.

Korki są nieodłączną częścią życia każdego kierowcy, zwłaszcza w dużych miastach. Dojeżdżanie do pracy często wiąże się z powolną jazdą przez zakorkowane ulice, zderzak w zderzak z innymi samochodami. Nowa technologia pomaga zmienić sposób, w jaki będziemy korzystać z transportu w niedalekiej przyszłości. Niektóre firmy zabezpieczają się na wypadek różnych scenariuszy wydarzeń.

Według niektórych nadal będziemy mieć samochody, jednak stopniowo będą one zastępowane przez pojazdy bardziej autonomiczne; będą nas przewozić w miarę naszych potrzeb, wykorzystując sztuczną inteligencję do odgadywania naszych nastrojów i, trochę jak przyjazne roboty, poznając nasze preferencje, aby dostosować się do naszych wymagań. Według innych nie będziemy już posiadaczami samochodów, zwłaszcza w dużych miastach, gdzie miejsca parkingowe są na wagę złota. Zamiast tego floty pojazdów autonomicznych będą albo wynajmowane, albo rezerwowane w taki sam sposób jak taksówka. Dla jeszcze innej grupy wizjonerów przyszłość transportu będzie wiązać się z pewną formą latania. Czy jest lepszy sposób na uniknięcie tłoku niż możliwość jeżdżenia po drodze przez część podróży, a następnie wzbicie się w powietrze w razie potrzeby?

Mimo że wciąż należy zająć się bardzo ważnymi kwestiami prawnymi, certyfikacją ubezpieczeń i bezpieczeństwa, wiele firm zdecydowało się na zastosowanie technologii umożliwiającej połączenie samochodów i samolotów. Niektóre z tych rozwiązań zaprezentowano podczas Geneva International Motor Show w 2018 roku (GIMS).

Gruszki na wierzbie?

Pop Up to projekt, który został zainicjowany w ubiegłym roku i jest wynikiem pracy trzech różnych firm - niemieckiego giganta motoryzacyjnego, włoskiego projektanta wyposażenia inżynierskiego oraz europejskiego producenta samolotów.

Podczas gdy projekt pozostaje w fazie koncepcyjnej, technologia stojąca za nim znacznie się przesunęła w stosunku do roku ubiegłego. Aerodynamiczna konstrukcja modułu pneumatycznego i kanałów wirnika została udoskonalona, aby poprawić osiągi i zmniejszyć zużycie paliwa w trybie *Cruise*. Funkcjonalny system blokowania i zatraskiwania został zaprojektowany w celu połączenia kapsuły uziemiającej z modułem powietrznym. „Jest to bardzo skomplikowane, ponieważ pojazdy powietrzne i lądowe reagują na zupełnie inną dynamikę działania i bezpieczeństwa”, wyjaśnia jeden z inżynierów zaangażowanych w projekt.

Dużo pracy włożono w to, aby urządzenie było lżejsze; używano materiałowej siatki o wadze pióra. Inżynierowie z GIMS demonstrowali również inteligentny interfejs człowiek-maszyna w kapsule, oparty na rozpoznawaniu twarzy i technologii śledzenia oczu. „To jest drugi rozdział w historii. Pracowaliśmy nad rozwojem osobistego asystenta, z którym będziesz współpracować w kapsule, wykorzystując swój wzrok, by wybrać różne opcje podróży i rozrywki”, wyjaśnia Emanuele Rivella,



inżynier systemowy z Włoch. Według Rivelli, kapsuła naziemna będzie działała jak większość innych autonomicznych pojazdów, wykorzystując technologię czujników, kamer, radaru i LIDAR (wykrywanie i pomiar światła). Będzie również w pełni elektryczna. Sprawdzane są również kwestie związane z ochroną danych. „Badamy technologię kwantową i jej potencjał kryptograficzny” - dodaje Rivella. Zgadza się, że Normy Międzynarodowe, takie jak te opracowane przez IEC, powinny pomóc w kontynuacji pracy nad projektem.

Wiele komitetów technicznych IEC/TC i ich podkomitetów (SC) przygotowuje Normy Międzynarodowe obejmujące elementy tych technologii. Należy do nich przede wszystkim IEC/TC 47 *Semiconductors*, który opracowuje wieloczęściową normę IEC 62969 obejmującą ogólne wymagania dotyczące interfejsów zasilania w czujnikach pojazdów autonomicznych. IEC/TC 100 *Audio, video and multimedia systems and equipment* publikuje normy związane z kamerami (aparatami) cyfrowymi.

W ramach Wspólnego Komitetu Technicznego ISO/IEC JTC 1 *Information technology* działa kilka podkomitetów zajmujących się różnymi technologiami, które są w to zaangażowane. ISO/IEC JTC1/SC 37 zajmuje się biometrią i publikuje serię norm ISO/IEC 19794 z zakresu np. formatu wymiany danych biometrycznych.

ISO/IEC JTC1/SC 38 zajmuje się chmurą obliczeniową, natomiast ISO/IEC JTC1/SC 27 analizuje drażliwe kwestie ochrony danych i cyberbezpieczeństwa. Założony w 2017 roku ISO/IEC JTC1/SC 42 zajmuje się sztuczną inteligencją. IEC/TC 69 *Electric road vehicles and industrial trucks* opracowuje normy dotyczące ładowania pojazdów elektrycznych.

Latający Holender

Holenderska firma prezentowała PAL-V Liberty podczas pokazu w Genewie, twierdząc, że jest to pierwszy produkcyjny model latającego samochodu. „Zanim dotarliśmy do tego etapu, spędziliśmy dziesięć lat, pracując nad rozwojem technologii”,

mówi Carlo Maasbommel, wiceprezes firmy ds. międzynarodowych badań i rozwoju biznesu. Jedną z głównych technicznych przeszkód było stworzenie samochodu, który jest wystarczająco lekki, by latać, a jednocześnie wystarczająco wytrzymały, by jeździć po drogach. „Nad projektem pracuje około 45 inżynierów. Połowa z nich pochodzi z sektora motoryzacyjnego, a druga połowa z branży lotniczej” - dodaje.

Układ napędowy oparty jest na dwóch w pełni certyfikowanych silnikach lotniczych, produkowanych przez jednego z wiodących wytwórców silników lotniczych. Według Maasbommela, nawet jeśli oba silniki zawiodą, urządzenie nadal może lądować za pomocą wirników jak spadochron. W przeciwieństwie do koncepcji *Pop Up*, latający samochód nie jest ani autonomiczny, ani elektryczny. Ma kierowcę i fotel pasażera. „Na początku kierujemy go do służb rządowych, takich jak policja lub strażacy. Mamy już sześćdziesiąt zamówień w naszych księgach”, mówi. PAL-V Liberty ma wejść do służby w 2019 roku, po uzyskaniu wszystkich niezbędnych certyfikatów. Według Maasbommela urządzenie zaprojektowano tak, aby spełniało wymagania prawne większości krajów.

W IEC działa kilka Komitetów Technicznych, których prace są ważne dla branży lotniczej. Jednym z nich jest IEC/TC 107 pracujący nad normami z zakresu zarządzania procesami systemów i sprzętu wykorzystywanego w dziedzinie awioniki. Obejmują one elektronikę wykorzystywaną komercyjnie, prywatnie, a także w celach wojskowych. IEC/TC 97 *Electrical installations for lighting*

and beaconing of aerodromes przygotowuje Normy Międzynarodowe obejmujące systemy dystrybucji energii przystosowane do potrzeb operacyjnych i bezpieczeństwa w lotniczym oświetleniu naziemnym (*aeronautical ground lighting - AGL*).

W ramach IEC/TC 21 *Secondary cells and batteries* działa maintenance team (MT) 60952, która zajmuje się utrzymaniem serii norm IEC 60952 obejmujących akumulatory samolotów. IEC/TC 29 *Electroacoustics* publikuje normy obejmujące pomiary poziomu hałasu. Jedną z nich jest IEC 61265 *Instruments for measurement of aircraft noise*, która określa wymagania dotyczące urządzeń stosowanych do pomiaru dźwięku w celu uzyskania certyfikatu z zakresu hałasu samolotu.

Autonomiczne drony

Całkowicie odmienne podejście polega na tym, że autonomiczne drony staną się latającymi takśówkami. Jest to projekt, który został już przetestowany, szczególnie w Dubaju. Lot próbny odbył się już w zeszłym roku, wykorzystano technologię opracowaną przez chińską firmę.

Wszystkie trzy projekty opierają się na bardzo różnych strategiach i założeniach. Podczas gdy wiele kwestii wciąż musi zostać rozwiązanych. Wyraźnie widzimy, że latanie w celu uniknięcia korków nie jest już tylko pobożnym życzeniem osób dojeżdżających do pracy.

Tłum. I. P.
www.iso.org



Poranek bez kawy...?

Kawa pochodzi z Etiopii. W Europie pojawiła się w XVI wieku.

Od początku wzbudzała kontrowersje. Jedni wychwalali jej pobudzające działanie, inni winili za problemy żołądkowe, zawały serca, osteoporozę i raka. W XVII wieku sprzedawano ją tylko w aptekach, uważając za lek na wiele schorzeń. W Polsce pojawiła się po bitwie pod Wiedniem w 1683 roku.



Przez stulecia kawa stała się jednym z najpopularniejszych napojów na świecie. W Polsce ok. 90% dorosłych obywateli deklaruje picie kawy. Przeciętny Polak wypija jej ok. 95 l rocznie.

Dla 43% Polaków kawa to nieodłączny element każdego poranka. Jak wynika z badań konsumenckich, przeprowadzonych przez SW Research Agencję Badań Rynku i Opinii na zlecenie marki Nespresso Polska, aż 83% badanych parzy poranną kawę w ulubionym kubku czy filiżance, a średnio co trzeci ma swój rytuał picia kawy.

Bez wątplenia picie kawy przynosi wiele korzyści: przewycięża ból głowy, daje zastrzyk energii czy podnosi ciśnienie. Zdecydowana większość badanych konsumentów pije kawę dla jej niepowtarzalnego smaku i aromatu.

Od czego zależy smak kawy? Włosi uważają, że zależy on od ekspresu, wody, ziarna i wprawy baristy.

Jednak zdaniem badaczy ze Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie – smak kawy zależy głównie od sposobu palenia jej jeszcze zielonych ziaren.

Proces ten składa się z trzech etapów:

- suszenia, w czasie którego zawartość wody w ziarnach zostaje zmniejszona do 3%;
- prażenia, kiedy można usłyszeć, jak pod wpływem temperatury ziarna pękają, drugie pęknięcie oznacza koniec prażenia;
- szybkiego schładzania, aby ograniczyć ulatnianie się olejków aromatycznych.

Jeśli ziarna palone są zbyt krótko, smak kawy jest za słaby, a jeśli zbyt długo – bardzo gorzki.

Kawa opuszczając piec, posiada kilkaset związków aromatycznych. Aromatyczne lotne związki chemiczne to inaczej substancje zapachowe oddziałujące na zmysł węchu. To właśnie one odpowiadają za ten niepowtarzalny aromat kawy i świadczą o jej jakości.

Skąd możemy mieć gwarancję, że kawa, która towarzyszy nam w porannych zmaganiach, będzie najwyższej jakości? Z pomocą przychodzą normy powszechnie stosowane.

To dzięki nim możemy mieć pewność, że kawa zanim trafiła na nasz stół, została wypalona we właściwy sposób.

W trakcie palenia kawy zachodzi wiele skomplikowanych procesów, w trakcie których powstają związki lotne, takie jak np. furan. W wyniku badań przeprowadzonych przez Międzynarodową Agencję Badań nad Rakim (IARC) został on zakwalifikowany do grupy 2B, tj. związków przypuszczalnie kancerogennych dla ludzi. W związku z tym oznaczanie furanu w produktach spożywczych jest bardzo ważne. Metody oznaczania tego związku możemy znaleźć w normie PN-EN 16620:2015-06 *Analiza żywności – Oznaczanie furanu w kawie i produktach kawowych w fazie nadpowierzchniowej metodą chromatografii gazowej sprzężonej ze spektrometrią mas (HS GC-MS)*, która jest dostępna w języku polskim.

Dlaczego pijemy kawę?

*Daje
poranny
zastrzyk
energii*

*Ma
wyjątkowy
smak*

*Podnosi
ciśnienie*



Z przyzwyczajenia

*Pobudza
w trakcie
dnia*

*Pomaga
na ból głowy*

Uwzględniono w niej produkty kawowe w postaci ekstraktów rozpyłowych, aglomerowanych lub liofilizowanych. Metodę sprawdzono w badaniach międzylaboratoryjnych za pomocą analizy naturalnie zanieczyszczonych próbek kawy rozpyłowej, kawy liofilizowanej oraz mielonej kawy palonej.

Innym związkiem powstającym w czasie palenia jest akryloamid, który również został zaliczony do związków przypuszczalnie rakotwórczych dla człowieka. Obecnie trwają prace nad normą zawierającą metody oznaczania akryloamidu w kawie i produktach kawowych za pomocą ekstrakcji wodą, oczyszczania za pomocą ekstrakcji do fazy stałej i oznaczania metodą HPLC-MS/MS i GC-MS (prPN-prEN 16987 Artykuły Żywnościowe – Oznaczanie akryloamidu w kawie i produktach kawowych metodą HPLC-MS/MS i GC-MS).

Wymagania, metody badań, warunki przechowywania, pakowania oraz transportu kawy palonej zostały opisane w PN-A-76100:2009 *Kawa palona – Wymagania i metody badań*. Znajdziemy tam szczegółowe kryteria dotyczące barwy, wilgotności oraz smaku i zapachu aromatu. Obejmują one kawę paloną zarówno ziarnistą, jak i mieloną.

Podstawowe terminy dotyczące kawy i jej produktów dostępne są w języku polskim w normie PN-ISO 3509:2007 *Kawa i produkty kawowe – Terminologia*. Opisane są w niej m.in. rodzaje kawy, części owocu kawy (wysuszonego i niewysuszonego), cechy morfologiczne, zanieczyszczenia obce czy wady pochodzące z owocu.

Źródła:

<http://www.focus.pl/artykul/od-czego-zalezy-smak-kawy> [30.03.2018].

<https://biznes.newseria.pl/news/prawie-50-proc-polakow,p1183973698> [28.03.2018].

<https://www.coffeecrossroads.com/coffee-history/origin-of-coffee-kaldi-and-dancing-goats>.

<http://www.portalspozywczy.pl/kawa-herbata/wiadomosci/blisko-50-proc-polakow-nie-wyobraza-sobie-poranka-bez-kawy-wideo,156719.html>.

http://www.poradnikzdrowie.pl/zywienie/co-jesz/akrylamid-w-zywnosci-jak-powstaje-i-jak-dziala-na-organizm_43911.html.

<https://www.coffeedesk.pl/blog/akrylamid-w-kawie/>.

Izabela Chrostowska-Siwiek, praca doktorska pt.: *Związki lotne jako wyróżnik zmian przechowalniczych kawy*, Poznań 2011.

Bolesław Kowalski, Marta Łobacz, Dorota Kowalska, *Furan w żywności*, *Przemysł Spożywczy* 6/2008.

Marta Zadrozna
Sektor Żywności, Rolnictwa i Leśnictwa

Armatura przemysłowa

PKN/KT 210

W czerwcu 2018 r. opublikowano w angielskiej wersji językowej normę [PN-EN 736-1:2018-06 Armatura przemysłowa - Terminologia - Część 1: Definicje typów armatury](#).

Zdefiniowano w niej poszczególne typy armatury w zależności od rozwiązania konstrukcyjnego, w szczególności od ruchu roboczego organu zamykającego względem czynnika przepływającego przez armaturę. W tej klasyfikacji wyróżniono:

- zasuw (ang. *gate valve*) – organ zamykający porusza się liniowo w obrębie siedliska i prostopadle do kierunku przepływu czynnika;
- zawory (ang. *globe valve*) – organ zamykający porusza się liniowo w obrębie siedliska i zgodnie z kierunkiem przepływu czynnika;
- kurki czopowe i kurki kulowe (ang. *plug and ball valve*) organ zamykający obraca się wokół osi prostopadle do kierunku przepływu czynnika, a w pozycji otwarcia czynnik przepływa przez organ zamykający;
- przepustnice i kurki mimośrodowe (ang. *butterfly valve and eccentric plug valve*) – organ zamykający obraca się wokół osi prostopadle do kierunku przepływu czynnika, a w pozycji otwarcia czynnik opływa organ zamykający;
- zawory membranowe (ang. *diaphragm valve*) – kanał przepływowy czynnika zmienia się przez odkształcenie elastycznego organu zamykającego.

W normie podano też podział armatury ze względu na funkcję armatury w obwodzie. W tej klasyfikacji wyróżniono i zdefiniowano:

- armaturę zaporową (ang. *isolating valve*);
- armaturę regulującą (ang. *regulating valve*);
- armaturę sterującą (ang. *control valve*);

- armaturę zabezpieczającą (ang. *safety valve*);
- urządzenie zabezpieczające z płytką bezpieczeństwa (ang. *bursting disc safety valve*);
- armaturę zwrotną (ang. *check valve*);
- armaturę rozdzielającą (ang. *diverting valve*);
- armaturę mieszającą (ang. *mixing valve*);
- odwadniacz (ang. *automatic steam trap*);
- armaturę upustową (ang. *bleed valve*).

Należy zauważyć, że termin i definicja armatury upustowej (ang. *bleed valve*) nie występowały w wycofanej PN-EN 736-1:1998. W wyniku nowelizacji zostały wprowadzone do PN-EN 736-1:2018-06.

Jest to pierwsza część normy PN-EN 736 zawierającej terminologię dla armatury przemysłowej. Trzy części normy PN-EN 736 stanowią całość i wyczerpują zagadnienie.

[PN-EN 736-2:2016-06 Armatura przemysłowa - Terminologia - Część 2: Definicje elementów armatury](#) obejmuje terminy i definicje elementów wchodzących w skład armatury, wspólnych dla więcej niż jednego typu armatury.

[PN-EN 736-3:2008 Armatura przemysłowa - Terminologia - Część 3: Definicje terminów](#) obejmuje terminy i definicje terminów ogólnych, wspólnych dla więcej niż jednego typu armatury; terminy i definicje charakterystyczne dla określonego typu armatury znajdują się w odpowiedniej normie wyrobu. Terminologia podana w tej części jest stosowana do opisu ciśnienia i temperatury, wymiarów, konstrukcji, charakterystyk przepływu, sterowania i badań armatury.

Grażyna Borsińska
Sektor Maszyn i Inżynierii

KT 33

ds. Metalurgii Proszków

Węglik spiekane to materiały narzędziowe wytwarzane z węglików metali, na przykład wolframu, tytanu, rzadziej tantalu, niobu, cyrkonu lub chromu, metodami metalurgii proszkowej. Mają one zastosowanie w wielu gałęziach przemysłu m.in. w przemyśle narzędziowym, wydobywczym, samochodowym, chemicznym, zbrojeniowym, leśnym, a także w medycynie. Przyczyniają się one do wzrostu wydajności wielu procesów technologicznych, zwiększenia trwałości części odpornych na ścieranie oraz narzędzi z nich wykonanych.

28 maja 2018 roku została opublikowana angielska wersja językowa normy [PN-EN ISO 4506:2018-05 Węglik spiekane - Próba ściskania](#). Norma ta jest wprowadzeniem normy EN ISO 4506:2018, która została opracowana przez Komitet Techniczny ISO/TC 119 *Powder metallurgy*. W normie PN-EN ISO 4506:2018-05 określono metodę wyznaczania wytrzymałości i umownej granicy plastyczności węglików spiekanych, poddanych jednoosiowemu obciążeniu ściskającym.

Metoda ta polega na osiowym obciążeniu próbki do badań, która jest umieszczana pomiędzy dwoma blokami oporowymi z węgliku spiekane lub polikrystalicznego diamentu (PCD – ang. *Polycrystalline Diamond*) w temperaturze pokojowej, aż do wystąpienia zamierzonego odkształcenia lub pęknięcia próbki do badań.

Ponadto w PN-EN ISO 4506:2018-05 podano symbole i oznaczenia, stosowaną aparaturę, wymiary próbki do badań, sposób przeprowadzenia pomiaru, przedstawienia wyników oraz informacje, jakie powinien zawierać protokół badania. Norma PN-EN ISO 4506:2018-05 zastąpiła PN-EN 24506:1997.

Została ona wdrożona do zbioru PN dzięki PKN/KT 33 ds. Metalurgii Proszków.

Dorota Koźmin
Sektor Hutnictwa



INICJATYWA

na rzecz rzetelnego dziennikarstwa

AFNOR i DIN (krajowe jednostki normalizacyjne Francji i Niemiec) będące członkami Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego (CEN) rozpoczęły prace nad Porozumieniem Warsztatowym CWA (CEN Workshop Agreement – CWA) mającym na celu opracowanie Zaleceń Rzetelnego Dziennikarstwa (*Journalism Trust Indicators*), aby wspomóc walkę z dezinformacją.

Inicjatywa na rzecz rzetelnego dziennikarstwa – zainaugurowana na początku kwietnia na wspólnej konferencji prasowej „Reporterów bez Granic” Francuskiej Agencji Prasowej (AFP), Europejskiej Unii Nadawców (European Broadcasting Union, EBU) oraz Globalnej Sieci Wydawców (Global Editors Network, GEN) – ma na celu promocję niezależnego dziennikarstwa przy wypracowaniu zestawu zaleceń dotyczących transparentności i zaufania.

Pomysłodawcy uważają, że obecnie istniejące niewiążące zasady etyczne nie wystarczają i potrzebne są dodatkowe środki do lepszego podejmowania decyzji zarówno na poziomie odbiorców, jak i reklamodawców, a także służące poprawie wiarygodności.

W związku z tą inicjatywą CEN zamierza opracować Porozumienie Warsztatowe CWA mające na celu wypracowanie dobrowolnych, wiodących wzorców samoregulacji mediów oraz dobrych praktyk dla tych wszystkich, którzy tworzą treści dziennikarskie, począwszy od indywidualnych blogerów, aż po międzynarodowe grupy mediowe. Liderem projektu ma zostać Claudio Cappon, były dyrektor generalny włoskiego nadawcy radiowo-telewizyjnego RAI.

Informację o pracach nad Porozumieniem Warsztatowym umieszczono na stronie internetowej CEN wraz z otwartym zaproszeniem skierowanym do wszystkich zainteresowanych stron, np. grup mediowych, stowarzyszeń zawodowych i związków zawodowych, podmiotów regulacyjnych, takich jak rady prasowe czy organy regulacyjne, a także platform cyfrowych, reklamodawców i przedstawicieli interesów konsumentów.

Spotkanie inauguracyjne odbyło się 23 maja 2018 r. we Francji.

Tłum. P. M.
www.cencenelec.eu

ORGANY TECHNICZNE

maj 2018

Komitety Techniczne

Nowi Przewodniczący Komitetów Technicznych

W maju Prezes PKN powołał na 4-letnią kadencję do pełnienia funkcji Przewodniczącego:

- w **KT 52 ds. Systemów Alarmowych Włamania i Napadu** dra inż. **Andrzeja Ryczera** reprezentującego Politechnikę Warszawską
- w **KT 102 ds. Podstaw Projektowania Konstrukcji Budowlanych** prof. dra hab. inż. **Henryka Zobla** reprezentującego Politechnikę Warszawską
- w **KT 128 ds. Projektowania i Wykonawstwa Konstrukcji Metalowych i Konstrukcji Zespólnych** dra inż. **Lucjana Ślęczkę** reprezentującego Politechnikę Rzeszowską im. Ignacego Łukasiewicza
- w **KT 273 ds. Mechanicznych Urządzeń Zabezpieczających** mgra inż. **Jerzego Chytlę** reprezentującego Instytut Mechaniki Precyzyjnej
- w **KT 284 ds. Sprzętu, Narzędzi i Urządzeń Medycznych Mechanicznych** Panią **Małgorzatę Mikaszewską-Sokolewicz** reprezentującą Polskie Towarzystwo Anestezjologii i Intensywnej Terapii
- w **KT 310 ds. Systemów Zarządzania Bezpieczeństwem Żywności** mgra **Janusza Olejnika** reprezentującego Silliker Polska Sp. z o.o.

Nowi Zastępcy Przewodniczącego Komitetów Technicznych

W maju Prezes PKN powołał na 4-letnią kadencję do pełnienia funkcji Zastępcy Przewodniczącego:

- w **KT 81 ds. Przekładników i Transformatorów Małej Mocy** mgra inż. **Tadeusza Gładkiego** reprezentującego SIZEL Spółdzielnię Inwalidów Zakład Elementów Indukcyjnych w Skierniewicach
- w **KT 128 ds. Projektowania i Wykonawstwa Konstrukcji Metalowych i Konstrukcji Zespólnych** dr inż. **Wioletę Barcewicz** reprezentującą Politechnikę Warszawską
- w **KT 172 ds. Identyfikacji Osób, Podpisu Elektronicznego, Kart Elektronicznych oraz Powiązanych z nimi Systemów i Działań** mgra **Włodzimierza Chocianowicza** reprezentującego FILSYS Włodzimierz Chocianowicz



Nowi Sekretarze Komitetów Technicznych

W maju Prezes PKN powołał do pełnienia funkcji Sekretarza:

- w **KT 13 ds. Maszyn do Robót Ziemnych i Drogowych oraz Żurawi Samojezdnych** mgra inż. **Konrada Kluska** reprezentującego Instytut Mechanizacji Budownictwa i Górnictwa Skalnego
- w **KT 14 ds. Maszyn i Urządzeń dla Budownictwa, Przemysłu Materiałów Budowlanych oraz Górnictwa Skalnego** mgra inż. **Konrada Kluska** reprezentującego Instytut Mechanizacji Budownictwa i Górnictwa Skalnego
- w **KT 156 ds. Nawozów** dr inż. **Mariolę Nowecką** z Polskiego Komitetu Normalizacyjnego
- w **KT 176 ds. Techniki Wojskowej i Zaopatrzenia** mgra inż. **Sławomira Kłosińskiego** reprezentującego Wojskowe Centrum Normalizacji, Jakości i Kodyfikacji
- w **KT 244 ds. Sprzętu, Środków i Urządzeń Ratowniczo-Gaśniczych** mgra inż. **Michała Chmiela** reprezentującego Centrum Naukowo-Badawcze Ochrony Przeciwpożarowej im. Józefa Tuliszkowskiego - Państwowy Instytut Badawczy
- w **KT 319 ds. Produktów Biobazowych** dr inż. **Mariolę Nowecką** z Polskiego Komitetu Normalizacyjnego

Nowi członkowie Komitetów Technicznych

W maju Prezes PKN powołał na członków KT następujące podmioty:

- **Akademiię Morską w Gdyni** do **KT 60** ds. Energoelektroniki i Przyrządów Półprzewodnikowych
- **Becton Dickinson Polska Sp. z o.o.** do **KT 247** ds. Materiałów Medycznych i Biomateriałów
- **BMZ Poland Sp. z o.o.** do **KT 54** ds. Chemicznych Źródeł Prądu
- **Centrum Naukowo-Badawcze Ochrony Przeciwpożarowej im. Józefa Tuliszkowskiego - Państwowy Instytut Badawczy** do **KT 317** ds. Wentylacji i Klimatyzacji
- **Energo-Moc Wzorcownia Sp. z o.o.** do **KT 71** ds. Elektrycznych Przyrządów Pomiarowych do Pomiaru Wielkości Elektromagnetycznych
- **HEWEA Sp. z o.o.** do **KT 263** ds. Sprzętu do Gromadzenia i Usuwania Odpadów Komunalnych

- **Instytut Chemii Techniki Jądrowej** do **KT 235** ds. Analizy Żywności
- **Polską Unię Ubocznych Produktów Spalania** do **KT 108** ds. Kruszyw i Kamienia Budowlanego, **KT 156** ds. Nawozów, **KT 191** ds. Chemii Gleby, **KT 192** ds. Ogólnych i Fizyki Gleby, **KT 194** ds. Gipsu i Wyrobów z Gipsu, **KT 216** ds. Odpadów i **KT 308** ds. Oceny Uwalniania Substancji Niebezpiecznych z Wyrobów Budowlanych
- **Polskie Stowarzyszenie Laboratoriów Emisyjnych** do **KT 280** ds. Jakości Powietrza
- **SHIMA Kamil Kalinowski** do **KT 22** ds. Odzieżownictwa
- **SIMPTEST Zespół Ośrodków Kwalifikacji Jakości Wyrobów Ośrodek Badań i Certyfikacji Sp. z o.o.** do **KT 128** ds. Projektowania i Wykonawstwa Konstrukcji Metalowych i Konstrukcji Zespolonych
- **Urząd Dozoru Technicznego** do **KT 50** ds. Automatyki i Robotyki Przemysłowej

Odwołania członków Komitetów Technicznych

W maju Prezes PKN odwołał z członka KT:

- **MCX Systems Sp. z o.o.** z **KT 172** ds. Identyfikacji Osób, Podpisu Elektronicznego, Kart Elektronicznych oraz Powiązanych z nimi Systemów i Działań
- **Polską Izbę Handlu Zagranicznego Certyfikacja Sp. z o.o.** z **KT 6** ds. Systemów Zarządzania
- **Polskie Centrum Badań i Certyfikacji SA** z **KT 56** ds. Maszyn Elektrycznych Wirujących oraz Narzędzi Ręcznych i Przenośnych o Napędzie Elektrycznym i **KT 63** ds. Elektrycznego Sprzętu Powszechnego Użytku
- **Polskie Zrzeszenie Wykonawców Fundamentów Specjalnych** z **KT 274** ds. Betonu
- **Stowarzyszenie Elektryków Polskich** z **KT 173** ds. Interfejsów i Budynkowych Systemów Elektronicznych
- **Wojskową Akademię Techniczną im. Jarosława Dąbrowskiego** z **KT 52** ds. Systemów Alarmowych Włamania i Napadu

Komitety Zadaniowe

Nowy Przewodniczący Komitetu Zadaniowego

W maju Prezes PKN powołał na 4-letnią kadencję do pełnienia funkcji Przewodniczącego:

- w KZ 509 ds. Terminologii z Zakresu Technologii Kosmicznych i Satelitarnych dra hab. inż. Marka Moszyńskiego reprezentującego Polską Agencję Kosmiczną

Nowy Sekretarz Komitetu Zadaniowego

W maju Prezes PKN powołał na 4-letnią kadencję do pełnienia funkcji Sekretarza:

- w KZ 505 ds. Procesów Kryminalistycznych mgr inż. Marię Kosewską z Polskiego Komitetu Normalizacyjnego

Odwołania członka Komitetu Zadaniowego

W maju Prezes PKN odwołał z członka KZ

- SKINIAL POLAND Bożena Thomsen z KZ 508 ds. Usług Tatuażu



Szkolenie wprowadza w tematykę ochrony danych oraz przepisów krajowych i unijnych (w tym do zmian wynikających z RODO). Uczestnicy po szkoleniu będą umieli stworzyć i aktualizować dokumentację bezpieczeństwa, przeprowadzać sprawdzenia, przygotowywać sprawozdania, realizować obowiązki informacyjne wobec podmiotów danych, prowadzić rejestry przetwarzania danych, przeprowadzić analizę ryzyka i zagrożeń, a także monitorować incydenty bezpieczeństwa.

Zagadnienia:

- ▷ Przepisy prawa - omówienie
- ▷ Wprowadzenie do podstawowych zagadnień
- ▷ Określanie podstawy legalności przetwarzania danych
- ▷ Realizowanie obowiązków informacyjnych wobec podmiotów danych
- ▷ Identyfikowanie zbiorów danych oraz prowadzenie rejestru
- ▷ Analiza ryzyka i zagrożeń
- ▷ Zasady opracowywania dokumentacji bezpieczeństwa
- ▷ Zarządzanie incydentami
- ▷ Planowanie i przeprowadzanie sprawdzeń ze zgodności przetwarzania danych z przepisami
- ▷ Przygotowywanie sprawozdania ze sprawdzenia i planu sprawdzeń (ćwiczenia)

Miejsce szkolenia:

Polski Komitet Normalizacyjny
ul. Świętokrzyska 14, Warszawa

Cena szkolenia:

520,00 zł netto + 23% VAT/osobę

Więcej szczegółów na stronie wiedza.pkn.pl

Kontakt: szkolenia@pkn.pl; tel. 22 55 67 766

WSPOMNIENIE

Prof. dr hab. inż. Sławomir Białas

Ze smutkiem zawiadamiamy, że w dniu 22 maja 2018 roku odszedł prof. dr hab. inż. Sławomir Białas.

Sławomir Białas urodził się 17.11.1930 r. w Brześciu nad Bugiem w rodzinie nauczycielskiej. Okres wojny i okupacji spędził na terenie województwa lubelskiego, gdzie uczestniczył w tajnym nauczaniu. Szkołę średnią ukończył w 1948 r. w Kluczborku. W latach 1948–1954 studiował na Politechnice Warszawskiej, uzyskując tytuł magistra inżyniera na Wydziale Samochodów i Ciągników (obecnie Wydziale Samochodów i Maszyn Roboczych). Na tym samym wydziale podjął pracę na stanowisku st. asystenta i pracował tam przez ponad 60 lat, obejmując coraz wyższe stanowiska. Ponadto w latach 1960–1961 zatrudniony był w Polskim Komitecie Normalizacyjnym, a w latach 1987–1998 w OBR Narzędzi i Kombinacie VIS.



W 1965 r. uzyskał stopień doktora, rozprawa nt. teorii montażu spawalniczego nadwozi; w roku 1981 – stopień doktora habilitowanego w zakresie technologii maszyn; w 1989 – tytuł profesora nadzwyczajnego, a w 1998 r. – profesora zwyczajnego.

Pełnił również ważne funkcje w organizacji uczelni. Był dwukrotnie prodziekanem, a przez 6 lat dziekanem Wydziału Samochodów i Maszyn Roboczych. Wykładał wiele przedmiotów technologicznych. Po przejściu na emeryturę (2001 r.) nadal czynnie uczestniczył w dydaktyce i badaniach naukowych, a także w organizacji uczelni.

Profesor Sławomir Białas był wybitnym specjalistą w zakresie technologii maszyn, ze szczególnym uwzględnieniem teorii dokładności geometrycznej części i zespołów maszyn, specyfikacji geometrii wyrobów oraz metrologii wielkości geometrycznych. Autor kilku książek, kilkudziesięciu artykułów i referatów z tych dziedzin. Twórca zespołu naukowego (o wiodącej w kraju roli) pracującego w dziedzinie specyfikacji geometrii wyrobów.

Profesor Sławomir Białas od ponad 50 lat brał aktywny udział w normalizacji.

W końcu lat 50. XX w. uczestniczył w Komisji Gwintów i Komisji Narzędzi. W latach 70. brał czynny udział w branżowej komisji normalizacyjnej przemysłu narzędziowego (przy kombinacie VIS), a w latach 80. był jej przewodniczącym. Przez dwie kadencje (1994–2000) był członkiem Polskiego Komitetu Normalizacyjnego, reprezentującym branżę mechaniczną. Profesor Białas był również wieloletnim (1996–2007) przewodniczącym Rady Programowej miesięcznika „Normalizacja”. W latach 1996–2000 kierował stałym zespołem opiniującym sprawy sporne przed rozstrzygnięciem przez PKN.

Od 1994 r. był Przewodniczącym Normalizacyjnej Komisji Problemowej (obecnie Komitetu Technicznego) nr 48 ds. Podstaw Budowy Maszyn oraz reprezentantem Politechniki Warszawskiej w KT nr 206 ds. Obrabiarek i Narzędzi Skrawających do Metali oraz Oprzyrządowania Przedmiotowego i Narzędziowego.

Aktywny uczestnik normalizacji międzynarodowej - ISO/TC 213 Specyfikacje wymiarowe i geometryczne oraz weryfikacja wyrobów, ekspert w kilku grupach roboczych. W latach 1997-1999 aktywny członek grupy doradczej ISO/TC 213/AG 3 Wymiarowanie i tolerowanie wektorowe. W 2003 r. inicjator i współorganizator posiedzenia ISO/TC 213 w Warszawie.

Profesor był wyróżniony kilkoma odznaczeniami m.in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski. Uzyskał dwie nagrody indywidualne III st. Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego za działalność dydaktyczną. Był również wyróżniany licznymi nagrodami Rektora Politechniki Warszawskiej. Natomiast w 2016 r. został uhonorowany przez Prezesa PKN nagrodą PKN – KOMPAS NORMALIZACJI.

Do ostatnich dni swego życia brał czynny udział w pracach normalizacyjnych, a także udział w opracowywaniu polskich wersji językowych norm. Cechowała Go niezwykła pracowitość i odpowiedzialność. Pełniąc funkcję Przewodniczącego KT nr 48, wykazał się skuteczną i jednocześnie bezkonfliktową współpracą z reprezentantami komitetu i osobami opracowującymi normy.

Profesor był jednocześnie człowiekiem o wielkiej kulturze osobistej i szerokiej wiedzy ogólnej. Pełen humoru i pogodnego usposobienia, a także gotowości wspierania inicjatyw naukowych, badawczych i normalizacyjnych. Współpracownicy darzyli Go sympatią i szacunkiem.

Profesor Sławomir Białas pozostanie na zawsze w naszej pamięci jako wspaniały człowiek, wybitny naukowiec, jednocześnie prawdziwy dżentelmen, pełen taktu, życzliwości i uprzejmości.

Współpracownicy z Polskiego Komitetu Normalizacyjnego