

spirit

KOWBOJE Z KOPALNI WAPIENIA

Górnictwo w środkowo-
wschodnich Stanach

WYLUZOWANI OPERATORZY

Szkolenie na przyszłość

MISTRZOSTWA ŚWIATA
W PIŁCE NOŻNEJ

Volvo CE przy piłce



ZAPROJEKTOWANE Z MYŚLĄ O KOPANIU



WIDEO

Koparki EC380E i EC480E od Volvo Construction Equipment zbudowano z myślą o dostarczeniu wyjątkowej mocy kopania oraz sił zrywających, gwarantujących optymalną produktywność. Wyposażono je w silniki Volvo zgodne z normą Tier 4 Final/Stage IV oraz wyjątkowy tryb ECO Volvo, dzięki którym zużycie paliwa jest niższe o 9% przy zachowaniu pełnych osiągnięć. Modele EC380E i EC480E Volvo: to maszyny przeznaczone do eksploatacji w najtrudniejszych warunkach.

www.volvoce.com

Volvo Construction Equipment



http://opn.to/a/SP_EXC-E_A

WITAMY



WITAJCIE W ŚWIECIE VOLVO


Każdego lata klienci i dealerzy z całego globu zjeżdżają do Eskilstuna w Szwecji – domu Volvo Construction Equipment. Celem tej globalnej imprezy – Dni Volvo – jest nie tylko demonstrowanie naszej bogatej oferty produktów i rozwiązań, ale również dzielenie się naszą pasją dla branży.

O ile w tym roku skupimy się głównie na premierach związanych z technologią silników Stage IV – artykuł na jej temat znajdziecie na stronie 24 tego numeru – goście będą też mogli przetestować rozmaite maszyny z naszej oferty albo po prostu wygodnie się rozsiąść i oglądać imponujące demonstracje maszyn – gwóźdź programu imprezy.

Wśród wystawianych produktów znajdzie się najnowsze dzieło naszych projektantów: koparka koncepcyjna GaiaX. Jest to przyszłościowa, w pełni elektryczna koparka kompaktowa, którą po raz pierwszy zaprezentowaliśmy publicznie w tym roku. Dla p.o. Dyrektora Projektowego Sidney'a Levy'ego – wywiad z nim możecie przeczytać w sekcji „Ludzie” na stronie 6 – maszyna ta jest źródłem największej dumy, odkąd dołączył do Volvo CE.

Dni Volvo dają naszym gościom szansę nie tylko spojrzeć w przyszłość, ale i zagłębić się w 180-letnią historię pionierstwa i innowacyjności Volvo CE za sprawą wizyty w Munktel Museum. Pośród sprawnych modeli pozyskanych przez muzeum znajduje się równiarka samojezdna z lat 30. ubiegłego wieku, o której piszemy na stronie 36.

Oferujemy też możliwość odwiedzenia innych obiektów Volvo na terenie Szwecji, w tym zakładu produkcji wozideł przegubowych w Braås, który opisaliśmy w artykule na stronie 38 poświęconym „Wyzwaniu klimatycznemu dla budownictwa” – inicjatywie Volvo mającej na celu stymulowanie branży budowlanej do większego zaangażowania w problematykę ochrony środowiska.

Dni Volvo to prawdziwa gratka dla klientów i wspaniała okazja, aby zobaczyć maszyny Volvo w akcji, dowiedzieć się więcej na temat naszych usług i poznać naszych ekspertów. Magazyn, który trzymacie w rękach, jest odzwierciedleniem świata Volvo CE. Więcej materiałów w postaci filmów i zdjęć znajdziecie za pomocą darmowej aplikacji *Spirit* i na stronie internetowej magazynu. 



THORSTEN POSZWA
Global Director
External Communications
Volvo Construction Equipment SA

spirit
ONLINE

www.volvospiritmagazine.com



Spirit - Volvo Construction
Equipment Magazine



@VolvoCEGlobal



GlobalVolvoCE



Magazyn Volvo Spirit

Główne zdjęcia: © Image Photo Professional

W TYM WYDANIU

3 LIST POWITALNY

Dni Volvo na horyzoncie

6 LUDZIE

Poznajcie Sidney'a Levy'ego, p.o. Dyrektora Projektowego Volvo CE

16 STANY ZJEDNOCZONE

Recykling odpadów w Nowym Jorku

20 BRAZYLIA

Renowacja stadionu przed finałem mistrzostw świata w piłce nożnej

24 NOWA TECHNOLOGIA

Testy i weryfikacja silników wysokoprężnych Volvo CE zgodnych z normą Tier 4 Final/Stage IV

28 SZKOLENIA OPERATORÓW

Symulatory szkoleniowe dla przyszłych operatorów maszyn budowlanych

32 CHINY

Nowy obiekt Volvo CE: centrum badawczo-rozwojowe Jinan Technology Center

36 LEKCJA HISTORII

Ewolucja równiarki samojezdnej

38 ZMIANA KLIMATU

Volvo CE przedstawia nową inicjatywę ekologiczną

42 ZAMBIA

Koparka hydrauliczna Volvo przeżywa drugą młodość

44 VOLVO OCEAN RACE

Żeńska załoga podejmuje wyzwanie

49 KĄCIK OPERATORA

Zawody „Operator Idol” w Chinach

NA OKŁADCE

Zdjęcie operatora Briana Lesliego i jego Volvo A40D
© Charles Cherney

10 STANY ZJEDNOCZONE

Wozidła przegubowe pomagają w wydobyciu wapienia w środkowo-wschodniej Ameryce



20



16



44



32

MAGAZYN SPIRIT VOLVO CE
Czerwiec/Lipiec/Sierpień 2014 WYDANIE NUMER: 51

WYDAWCA: **Volvo Construction Equipment SA**
REDAKTOR NACZELNY: **Thorsten Poszwa**
KOORDYNATOR DZIAŁU REDAKCJI: **Krista Walsh**

PRODUKCJA REDAKCYJNA I PROJEKT: **CMDR sprl**
www.cmdrcoms.com

AUTORZY ARTYKUŁÓW: **John Bayliss; Julia Brandon; Carol Cassidy; Chi-an Chang; Sam Cowie; Jorgen Försrup; Nigel Griffiths; Patricia Kelly; Tony Lawrence; Bo Liljestrand; Håkan Ripell**
AUTORZY ZDJĘĆ: **Jennifer Barteluk; Dan Bigelow; Charles Cherney; Natalie Hill; Lianne Milton; Juha Roininen; Steve Skinner; Rick Tomlinson**



Korespondencję prosimy przysyłać na adres Volvo Spirit Magazine, Volvo Construction Equipment, Hunderenveld 10, 1082 Bruksela, Belgia lub e-mailem na adres volvo.spirit@volvo.com.

Wszelkie prawa zastrzeżone. Zabrania się powielania, transmisji lub przechowywania w systemach archiwizacji jakiegokolwiek części niniejszej publikacji (tekstu, danych lub materiałów graficznych) w jakiegokolwiek formie lub w jakikolwiek sposób bez uzyskania pisemnej zgody firmy Volvo CE. Volvo Construction Equipment nie musi podzielać poglądów wyrażonych w artykułach opublikowanych w niniejszym wydaniu ani nie odpowiada za prawdziwość zamieszczonych w nich informacji. Cztery wydania w roku - wydrukowano na papierze przyjaznym dla środowiska.



Zdjęcia: Jennifer Barteluk

WARTOŚĆ DODANA PROJEKTU

P.o. Dyrektora Projektowego Volvo Sidney Levy tworzy maszyny przyjazne dla użytkownika i oferujące klientom wysoką wartość

autor: Patricia Kelly

Jako dziecko, Sidney Levy marzył o karierze projektanta samochodów. Jak mówi, już od 12 roku życia było to jego jedynym pragnieniem. Mimo braku umiejętności rysowniczych – „w wieku 20 lat rysowałem jak czterolatek” – Levy spędził 10 lat projektując samochody. Dwa lata temu dołączył do Volvo jako jeden z głównych projektantów i od tego momentu zajmuje się sprzętem budowlanym. Niedawny awans na p.o. dyrektora projektowego wysunął go na czoło całego działu projektowego.

Levy stawiał swoje pierwsze kroki w branży motoryzacyjnej podczas sześciomiesięcznego stażu w niemieckim Oplu, gdzie pracował pod Dyrektorem Projektowym Martinem Smithem (obecnie dyrektor wykonawczy działu projektowego Ford Europe). Jego kariera projektanta samochodów rozpoczęła się w podupadłym dzisiaj mieście Detroit w Stanach Zjednoczonych, gdzie jako konsultant dla małego studio projektowego współpracującego z Fordem, General Motors i Chryslerem pracował nad projektami nowych Cadillaców GM.

Levy został zaproszony do współtworzenia słynnego samochodu koncepcyjnego EcoJet skonstruowanego przez GM. Przy projekcie pracował także amerykański komik, gospodarz talk show i zapalony kolekcjoner samochodów, Jay Leno. Napędzany silnikiem ze śmigłowca EcoJet został zaprojektowany pod kątem paliwa biodiesel. Jak mówi Levy, telefon z propozycją przeprowadzki do Kalifornii odebrał w poniedziałek. „W czwartek byłem już na miejscu”, dodaje. „Nie było się nad czym zastanawiać”.

Levy urodził się we francuskim Strasburgu, co daje mu podwójne obywatelstwo szwajcarsko-francuskie. Po ukończeniu szkoły średniej opuścił dom i przeprowadził się do USA, aby kontynuować naukę. Po czteromiesięcznej przygodzie w Nowym Jorku, jako osiemnastolatek przeprowadził się do Kalifornii, gdzie uczęszczał do college'u Santa Monica, a następnie do Art Center College of Design w Pasadenie. W wieku 30 lat Levy otrzymał tytuł naukowy MBA od wiodącej szkoły biznesu IMD w szwajcarskiej Lozannie.

Jako osoba zawsze poszukująca wyzwań (jak sam mawia), na krótko zmienił kierunek rozwoju zawodowego, aby zaangażować się w stworzenie dwóch dobrze prosperujących francuskich firm niezwiązanych z samochodami, z których jedna produkuje materiały jednorazowego użytku, takie jak baterie, elektrody i żel do USG dla francuskich kardiologów, a druga świadczy usługi okulistyczne dla osób z zaburzeniami ruchowymi.

ZNÓW W DRODZE

Branża motoryzacyjna w końcu zdołała ponownie zwabić Levy'ego. W pogoni za karierą kolejno przeprowadzał się do Paryża, Frankfurtu, Monachium i Berlina, aby pracować dla Opla, a później BMW, gdzie pomagał w wykańczaniu elektrycznego samochodu koncepcyjnego i3. Kolejny rok spędził w Volkswagenu, nim wreszcie trafił do Volvo CE.

Mieszcząc się w szwedzkim Göteborgu, który, jak sam twierdzi, „łączy wszystkie zalety niewielkiej wioski z możliwościami

dużego miasta”, firma Volvo przyciągnęła trzydziestosiedmioletniego Levy'ego bogatą ofertą maszyn oraz tym, że poważnie traktuje projektowanie i okazuje swoim projektantom szacunek.

„Maszyny Volvo zaimponowały mi niezmiennie wysoką jakością i lepszym wyglądem w porównaniu z markami konkurencyjnymi”, mówi. „To była okazja, żeby nie tylko projektować piękne pojazdy, ale i rozwiązania przyszłości”.

„Jednym z moich największych osiągnięć dla Volvo jest stworzenie solidnej serii maszyn drogowych, które powstały dzięki doskonałej współpracy między zespołem projektowym a naszymi partnerami technologicznymi”, przyznaje Levy.

Wysiłki włożone w projektowanie nowego wozidła zaprezentowanego podczas →



Wywiad z Sidneyem Levym nagrany dla użytkowników aplikacji Spirit App



VOLVO ROZUMIE WARTOŚĆ DODANĄ PROJEKTU I MA DLA NIEGO SZACUNEK

Sidney Levy
przy koparce
konceptyjnej GaiaX

tegorocznych targów ConExpo były ukierunkowane na bardziej intuicyjną i wygodną obsługę maszyny oraz lepsze dopracowanie całej konstrukcji. Dopieszczony został również projekt zaprezentowanej na ConExpo koparki Volvo EC380E – świeżo upieczonego laureata prestiżowej nagrody Red Dot. Koparka, jak twierdzi Levy, ma nowy, bardziej intuicyjny interfejs człowiek-maszyna (HMI). „Ma bardzo precyzyjny wygląd i tak też się ją prowadzi”, dodaje.

W GENACH

„Naprawdę chcemy mieć pewność, że nasze maszyny podobnie wyglądają, podobnie się zachowują i wszystkie mają w sobie DNA Volvo”, mówi. „Chcemy nie tylko, żeby zachwycały designem i

osiągami, ale żeby wyglądały i zachowywały się jak maszyny Volvo. W ten sposób każdy będzie mógł bez najmniejszych trudności przejść się z jednej maszyny na drugą”.

Praca projektantów Volvo nie ogranicza się bynajmniej do samych maszyn: oferta produktowa obejmuje dwustronną kurtkę roboczą i wyjątkowo popularny plecak – oba produkty zdobyły w tym roku nagrodę Red Dot. Dział projektowy tworzy też programy komputerowe dla maszyn i jest zaangażowany w reagowanie na potrzeby klientów oraz uwzględnianie tych potrzeb w strategii Volvo CE.

Dział Levy'ego otrzymuje wsparcie z licznych źródeł. „Podstawowy zespół może liczyć na dużo wsparcia – nigdy nie pracujemy nad projektem sami”, mówi. „Nasi inżynierowie doradzają nam w doborze technologii i jej zastosowaniu. Pracujemy też z



Tegoroczne dzieła projektantów
Volvo CE wyróżnione nagrodą Red Dot



ekspertami w dziedzinie projektowania wspomaganego komputerowo (CAD)”, wyjaśnia. „Nasi eksperci ds. produktów doskonale znają potrzeby klienta. Staramy się rozumieć możliwości platformy produktowej i wiedzieć, jakie produkty są ważne dla rynku. Integracja technologii pozwala nam idealnie dobierać produkty do odbiorców. Chcemy skupiać się na oferowaniu klientom doskonałej wartości”.

Jak mówi Levy, jego największą dotychczasową dumą jest koparka koncepcyjna GaiaX, w pełni elektryczna kompaktowa koparka przyszłości, która zadebiutowała na targach ConExpo.

„To projekt z przesłaniem, a także nasza odpowiedź na wszystkie problemy branży”, twierdzi. „Konstrukcja jest prosta. Gwarantuje dużą niezawodność i łatwe rozwiązywanie problemów, a operatorowi zapewnia wydajność pracy i bezpieczeństwo”.

Mimo że konstrukcja GaiaX nie jest skomplikowana, interfejs HMI to bardzo zaawansowany system. Większość funkcji można realizować zdalnie przy użyciu tabletu z technologią rozszerzonej rzeczywistości. Główną korzyścią takiego rozwiązania jest obsługa maszyny przez tylko jedną osobę. Operator może kopać, jednocześnie obserwując swoje otoczenie. Zdalna obsługa umożliwia też korzystanie z maszyny w potencjalnie niebezpiecznych sytuacjach, podczas gdy operator znajduje się w bezpiecznej odległości.

Maszyna nie jest jeszcze dostępna, ale posiadacze tabletów mogą już teraz pobrać aplikację GaiaX App, aby przyjrzeć

się jej funkcjom i spróbować sił w sterowaniu wysięgnikiem i ramieniem.

„W przyszłości planujemy projektować znacznie więcej maszyn wybiegających w przyszłość o nawet 20 czy 30 lat, wykorzystujących mnóstwo najnowszych technologii i znacząco ułatwiających operatorom obsługę”.

Podstawowe wartości Volvo – jakość, bezpieczeństwo i dbałość o środowisko – pozostaną niezmiennie kluczowym komponentem procesu projektowania. „Aby chronić środowisko naturalne, staramy się używać materiałów ekologicznych – albo biodegradowalnych albo nadających się do recyklingu”, wyjaśnia Levy. „Tworzymy trwale i precyzyjne maszyny wykorzystujące wiele aktywnych i pasywnych funkcji bezpieczeństwa pozwalających ludziom unikać niebezpiecznych sytuacji”.

Spodziewana data wprowadzenia koparki GaiaX do użytku to rok 2030. Levy zdradza nam, że na horyzoncie jest wiele

jeszcze bardziej innowacyjnych funkcji HMI, które mogą znacznie wcześniej trafić do nowych maszyn Volvo.

„Volvo rozumie wartość dodaną projektu i ma dla niego szacunek”, mówi Levy. „Firma poważnie traktuje swoich projektantów. Razem z koleżankami i kolegami po fachu chcę w przyszłości dalej opracowywać innowacyjne produkty, które zapewnią Volvo pozycję preferowanego partnera przedsiębiorców z branży budowlanej”.

Pobierz darmową aplikację, aby obejrzeć wywiad z Sidneyem Levym przeprowadzony dla magazynu Spirit

KOWBOJE Z KOPALNI WAPIENIA

W samym sercu środkowo-wschodnich Stanów Zjednoczonych flota pojazdów przegubowych Volvo nie tylko pomaga w przewozie wysokiej jakości wapienia, ale też wspiera zrównoważone działania Lafarge North America →

autor: Chi-an Chang





VOLVO A40D TO NAJLEPSZA MASZYNA DO PRACY W KOPALNIACH PODZIEMNYCH



Wozidła przegubowe Volvo pomagają oszczędzać paliwo

Lafarge North America jest największym w Ameryce Północnej zdywersyfikowanym dostawcą materiałów budowlanych. Spółka należy do Grupy Lafarge rozpoznawanej globalnie za sprawą jej przyjaznych dla środowiska cementowni, wytwórni betonu, kamieniołomów i kopalni kruszywa.

W jednej ze swoich kopalni kruszywa, zlokalizowanej w miejscowości South Elgin w stanie Illinois, firma korzysta z czterech wozideł przegubowych Volvo A40D, dzięki którym oszczędza paliwo i ogranicza oddziaływanie prowadzonych pod ziemią prac na środowisko naturalne.

Ważące 68 270 kg wozidło A40D o ładowności 37 000 kg jest napędzane dwunastolitrowym silnikiem o mocy 313 kW (426 KM) i elektronicznie sterowaną, w pełni automatyczną przekładnią planetarną z sześcioma biegami do przodu i dwoma wstecznymi. Maszyna jest zdolna do przewozu najtwardszych i najcięższych bloków z kopalni do miejsca obróbki i przesiewu.

„W przeszłości nasze pojazdy ciężarowe pochłaniały od 34 do 37 litrów paliwa na roboczogodzinę. Tymczasem wozidła przegubowe Volvo zużywają około 30 litrów paliwa na roboczogodzinę”, mówi Ahmed Hamadi, kierownik operacji w Midwest Aggregates, Lafarge US.

Obecnie Lafarge US prowadzi wydobywanie 469 000 m² materiału z kopalni Fox River, której rezerwa wapienia powinna wystarczyć

na kolejnych 60 lat. W szczytowym sezonie letnim każdego dnia przewożone jest nawet 11 000 kg wapienia.

WODOODPORNE TYTANY PRACY

Głęboka na 91 m kopalnia Fox River przypomina podziemne miasto, gdzie półki wyrobiska tworzą drogi wystarczająco szerokie dla wozideł Volvo. Jak tłumaczy Hamadi, przy 15-17% nachyleniu zjazdu do kopalni potrzebne są wozidła, które zachowują się stabilnie na stromych zboczach i dysponują mocą wystarczającą do podjazdu z pełnym obciążeniem – każdego dnia i w każdą pogodę.

„Maszyny Volvo są elastyczne – jeśli skrzynia ładunkowa się przechyli, kabina nie powinna oderwać się od podłoża”, wyjaśnia Hamadi. „Moim zdaniem Volvo A40D to obecnie najlepsza maszyna do pracy w kopalniach podziemnych, a to za sprawą jej elastyczności, niezawodności i paliwooszczędności”.

Jak mówi Hamadi, zarządca Fox River i innych podziemnych kopalni Lafarge US na obszarze Środkowego Wschodu, w każdym z obiektów wykorzystywane są maszyny Volvo.

Hamadi dodaje: „Intensywnie eksploatujemy te maszyny. Lubimy wozidła Volvo, ponieważ są prawdziwymi tytanami pracy. Poradzą sobie z najcięższym zadaniem”. →



Wydobyty wapień pokonuje niecałe 40 km, zanim dotrze do miejsca docelowego

Lafarge US wymienia flotę maszyn obsługujących kopalnię Fox River co dwa lata, aby stale podnosić jakość, utrzymywać niski poziom emisji spalin i redukować zawartość cząstek stałych w spalinach silników wysokoprężnych.

„Na ogół staramy się, żeby flota pod ziemią była nowocześniejsza od tej na powierzchni. To pozwala nam korzystać z najnowszych technologii i dbać o czystość powietrza”, mówi Sean Hawley, Wiceprezes i Dyrektor Generalny Midwest Aggregates, Lafarge US.

BLISKO DOMU

Innym sposobem stosowanym przez Grupę Lafarge w celu ograniczenia emisji gazów cieplarnianych jest ograniczanie działań do zasięgu lokalnego. Przykładowo droga przewozu wapienia wydobywanego w kopalni Fox River wynosi mniej niż 40 km.

Jak wyjaśnia Joëlle Lipski-Rockwood, Dyrektor ds. Komunikacji w Lafarge US, „nasz wyrób pomaga wykonawcom spełniać narzucone przez Departament transportu i dróg płatnych stanu Illinois wymogi w zakresie docelowych zawartości materiałów z odzysku”. „Ponieważ jakość skał z kopalni Fox River jest tak wysoka, wykonawcy mogą pozwolić sobie


na większe domieszki materiałów z odzysku w mieszankach asfaltowych. To z kolei przekłada się na niższe koszty dla podatników, jak również korzyści dla środowiska naturalnego”.

Wapień z kopalni posłużył też przy naprawie kilku największych dróg płatnych w Illinois, w tym biegnącego przez Środkowy Wschód fragmentu drogi międzystanowej nr 90 – najdłuższej autostrady w Stanach Zjednoczonych. Ta mierząca aż 4990 km droga rozciąga się od jednego wybrzeża kraju do drugiego i łączy Boston na wschodzie z Seattle na zachodzie.

LUBIMY WOZIDŁA VOLVO, PONIEWAŻ SĄ PRAWDZIWYMI TYTANAMI PRACY. PORADZĄ SOBIE Z NAJCIEŻSZYM ZADANIEM

NAJLEPSI W SWOJEJ KLASIE

W roku 2013 Grupa Lafarge i Grupa Volvo były członkami programu „Climate Savers” Światowego Funduszu na rzecz Przyrody (WWF). Obie grupy zobowiązały się w ten sposób do bycia najlepszymi pod względem redukcji emisji gazów cieplarnianych. Jak

wynika z danych WWF z maja 2012 r., od inauguracji Climate Savers w roku 1999 przedsiębiorstwa należące do programu zdołały ograniczyć emisję dwutlenku węgla (CO₂) o ponad 100 milionów ton. To mniej więcej dwukrotne roczne emisje CO₂ Szwajcarii. 



A40D zużywa około 30 litrów paliwa na godzinę pracy

PIĘKNA BĘSTIA

Ładowarka kołowa Volvo CE obsługuje
gigantyczny zakład recyklingu →

autor: Carol Cassidy



Ładowarka kołowa Volvo L150G
pomaga nowojorczykom w recyklingu

Zdjęcia: Dan Bigelow

Już na pierwszy rzut oka nowojorczyki mogą się przekonać, że ich nowy zakład recyklingu zapowiada odejście od składowisk odpadów plastikowych, metalowych i szklanych.

Wybitni architekci, znani z projektów galerii sztuki czy obiektów kulturalnych, zaprojektowali zakład w ramach wspólnej inicjatywy miasta Nowy Jork i Sims Municipal Recycling – firmy należącej do Sims Metal Management, największego na świecie przedsiębiorstwa zajmującego się recyklingiem metali i elektroniki.

Z bliska doskonale widać, że zakład spełnia nadrzędną rolę w kontekście budowania świadomości ekologicznej – jest wykonany ze stali z odzysku, wykorzystuje energię słoneczną i ma swój własny samowystarczalny system gospodarowania wodami opadowymi. Lokalizacja u brzegu rzeki zapewnia dostęp barkom, co odciąża drogi miejskie z ruchu samochodów ciężarowych (ponad 400 000 przejeżdżanych kilometrów), redukuje zużycie paliwa, ogranicza powstawanie korków na drogach, zmniejsza zanieczyszczenie spalinami i hałasem z silników Diesla, a jednocześnie poprawia jakość powietrza i gwarantuje ciszę i spokój.

MILOWY KROK

Thomas Outerbridge jest Dyrektorem Generalnym Sims Municipal Recycling. „W krajach europejskich, które wyprzedzają nas w problematyce odzysku o całe dekady, zapewne można znaleźć również imponujące zakłady recyklingu”, mówi Outerbridge. „Jednak dla Nowego Jorku to prawdziwy milowy krok w dziedzinie rozmiarów, skali i jakości”.



Thomas Outerbridge,
Dyrektor Generalny Sims
Municipal Recycling

SUKCES CAŁEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA ZALEŻY OD UDZIAŁU SPOŁECZEŃSTWA

Moce przerobowe tego obiektu są ogromne. Każdego miesiąca jest w stanie przyjąć około 20 000 ton metalu, szkła i plastiku, co czyni go największym w Stanach centrum sortowania tego typu odpadów.

Zbudowanie zakładu zajęło dziesięć lat i kosztowało 110 milionów dolarów (80 milionów euro). Volvo CE uczestniczyło w projekcie już od wczesnego etapu.

„Mamy bardzo dobre relacje z Sims. Nasza współpraca zaczęła się prawie siedem lat temu, kiedy firma Sims postanowiła ujednoczyć flotę maszyn w ponad 130 lokalizacjach na terenie Stanów Zjednoczonych”, mówi Pat Reilly, Dyrektor ds. Klientów Ogólnokrajowych w Volvo CE. „Skorzystali z naszych usług już na starcie budowy obiektu w Nowym Jorku. Pomogliśmy im podjąć decyzję o wybraniu mniejszej maszyny niż wstępnie planowali. Zaoszczędzili w ten sposób na paliwie i kosztach eksploatacyjnych”.

RECYKLING ZACZYNA SIĘ W DOMU

Sims i władze miasta liczą, że nowy zakład zachęci nowojorczyków do zainicjowania łańcucha recyklingu we własnych kuchniach. „Mamy nadzieję, że mieszkańcy żywo zainteresują się recyklingiem”, mówi Outerbridge. „Sukces całego przedsięwzięcia zależy od udziału społeczeństwa”.

Jak szacuje Outerbridge, na chwilę obecną tylko 50% populacji stosuje się do obowiązujących w Nowym Jorku przepisów, zgodnie z którymi każdy mieszkaniec musi segregować odpady domowe i wrzucać puste opakowania metalowe, plastikowe oraz szklane do oddzielnego worka lub kosza ustawianego przy drodze.

Kiedy tylko samochody ciężarowe i barki dostarczą zmieszane odpady do strefy rozładunku, na miejscu pojawia się gotowa do pracy ładowarka kołowa Volvo L150G.

„Odpady przeznaczone do odzysku są zwożone 24 godziny na dobę przez sześć lub siedem dni w tygodniu”, mówi Outerbridge. „Ładowarka zrzuca odpady na sterty lub układa w wysokie stosy i dogląda porządku, zapewniając wolną przestrzeń dla ruchu samochodów ciężarowych i innych maszyn”.

Ładowarka kołowa dostarcza szkło, metal i plastik do systemu sortującego z szybkością 70 ton na godzinę. Outerbridge dodaje: „Ładowarka kołowa nieprzerwanie zasila nasz system przetwarzania odpadów. To właśnie od niej zależy wydajność całego systemu”.

Gigantyczne, zawile wnętrza systemu roboczego są tak fascynujące, że Sims zaprasza do zakładu dzieci, aby mogły przyglądać się wszystkiemu ze specjalnych platform obserwacyjnych.

MASZYNA DO ZARABIANIA

Specjalne maszyny rozpoznają i sortują materiały według rozmiarów, kształtu, właściwości magnetycznych i innych parametrów przy użyciu wibracji, metody grawitacyjnej, magnesów i reflektorów światła. Jak twierdzi Outerbridge, „cały ten sprzęt ma za zadanie odbierać materiał spychany przez ładowarkę kołową do systemu i przetwarzać go na kilkanaście różnych wyrobów przeznaczonych na sprzedaż”.

Sortowanie jest jak alchemia – zamienia odpady w złoto. Przykładowo aluminiowe puszki z odzysku są wiązane w beły ciężarze 680 kg. Można je sprzedawać po 1000 dolarów (730 euro) za sztukę.



Pat Reilly z Volvo CE odwiedza Sims
Municipal Recycling w Nowym Jorku

DLA VOLVO ŚWIADOMOŚĆ EKOLOGICZNA JEST JEDNĄ Z TRZECH PODSTAWOWYCH WARTOŚCI, ZARAZ OBOK JAKOŚCI I BEZPIECZEŃSTWA

Maszyny Volvo CE przyczyniają się do realizowania misji Sims, jak również do wypełniania bardziej dalekosiężnych celów ekologicznych. „Przepisy miasta zobowiązują nas do przestrzegania bardzo surowych standardów czystości powietrza”, mówi Outerbridge. „Nowe maszyny Volvo pozwalają nam zachować zgodność z tymi wymogami”.

„Dla Volvo świadomość ekologiczna jest jedną z trzech podstawowych wartości, zaraz obok jakości i bezpieczeństwa”, potwierdza Reilly. „Te trzy wartości mają kluczowe znaczenie dla każdego naszego produktu i wszystkich naszych wysiłków związanych z zaspokajaniem potrzeb klienta”.

Outerbridge spodziewa się, że maszyny Volvo CE pomogą Sims wykonać krok w przyszłość. Jak mówi, „na przestrzeni kolejnych kilku miesięcy będziemy odbierać coraz więcej makulatury z miasta. Ładowarka kołowa odegra kluczową rolę w przenoszeniu tej nadwyżki”.

„Zapewniliśmy Sims, że chcemy już trwale z nimi współpracować”, mówi Reilly. „Prowadzą działalność w sposób bardzo odpowiedzialny i są wzorem dla całej branży. Za pośrednictwem naszych dealerów chcemy zapewniać Sims odpowiedni sprzęt i odpowiednie wsparcie, tak aby mogli rozwijać swoją działalność”.

Jak mówi Outerbridge, Sims planuje wykorzystać sukces odniesiony w Nowym Jorku. „Wierzmy, że to, czego dokonaliśmy tutaj, upoważnia nas do konkurowania o kontrakty w innych miastach. To będzie nasz następny krok”.

Odwiedź stronę www.volvospiritmagazine.com i obejrzyj reportaż filmowy do tego artykułu

Finalowy mecz tegorocznych mistrzostw świata w piłce nożnej odbędzie się na stadionie Maracanã w brazylijskim Rio de Janeiro.

VOLVO CE NA CZELE STAWKI

Mundial 2014 rozpocznie się już wkrótce, w związku z czym wszystkie oczy są skierowane na Brazylię, a w szczególności jej byłą stolicę – tropikalne Rio de Janeiro. To tam mieści się słynny stadion Maracanã niedawno odnowiony z okazji planowanego turnieju →

autor: Sam Cowie



Stadion Maracanã to druga największa atrakcja turystyczna Rio



Prac nad stadionem Maracanã doglądał Silvio Vilarim Ramos Junior, Kierownik ds. Sprzętu w miejscowym oddziale Odebrecht

W tym roku Brazylijczycy będą trzymali kciuki w nadziei, że futbolowa historia nie zatoczy koła. Stadion Maracanã – lub Estádio Jornalista Mário Filho, jak brzmi jego pełna nazwa – został wybudowany w roku 1950, kiedy to Brazylia była gospodarzem mundialu. Przegrana drużyny narodowej na stadionie Maracanã w meczu finałowym przeciwko Urugwajowi 1-2 przeszła do historii futbolu jako jedna z najbardziej dramatycznych i gorzkich porażek.

Podczas tegorocznych zawodów stadion po raz kolejny znajdzie się w świetle reflektorów. To właśnie na nim odbędzie się siedem meczów, w tym najważniejszy – finałowe spotkanie zaplanowane na 13 lipca.

W ramach przygotowań do turnieju przeprowadzono poważne prace modernizacyjne na stadionie, aby doprowadzić go do stanu zgodnego z wymogami FIFA. Przetarg na renowację stadionu Maracanã wygrał brazylijski gigant branży budowlanej, firma Odebrecht, której największe projekty to m.in. Port lotniczy Miami oraz kalifornijska tama Seven Oaks.

Odebrecht pracuje na ciężkich maszynach Volvo już od siedmiu lat, od kiedy Volvo Construction Equipment otworzyło swój pierwszy zakład produkcyjny w Brazylii. Renowację stadionu

nadzorował Silvio Vilarim Ramos Junior, Kierownik ds. Sprzętu w oddziale Odebrecht w Rio. W pracach brało udział łącznie siedem pojazdów Volvo – sześć koparek Volvo EC210B i jedna ładowarka Volvo MC90 z napędem ślizgowym.

NASZYM NAJWIĘKSZYM WYZWANIEM BYŁO ZACHOWANIE KULTOWEJ FASADY

STRATEGIA KORZYSTNA DLA KAŻDEGO

Kiedy zapytaliśmy go, co wyróżnia Volvo na tle innych producentów ciężkich maszyn, Ramos odpowiedział: „Korzystne ceny, niezawodność, wysoka wydajność, dobra dostępność części i małe zużycie paliwa przekładające się na niższe koszty eksploatacyjne, a przez to większą konkurencyjność”.

Niegdyś największy stadion na świecie, mogący pomieścić aż 200 000 kibiców, Maracanã ma dziś znacznie mniejszą

pojemność, ale wciąż pozostaje największym w kraju obiektem futbolowym.

Podczas renowacji stadionu nie ingerowano w jego oryginalny rozkład, ale wyburzono dolny pierścień foteli i wybudowano nowy, oferujący lepszy widok. Dobudowano też więcej ramp, co pozwala na ewakuowanie ludzi ze stadionu w ciągu ośmiu minut, i wymieniono fotele.

„Maszyny Volvo odgrywały kluczową rolę przede wszystkim przy usuwaniu gruzu i foteli. Koparki EC210B były doskonałymi narzędziami do tych prac”, mówi Ramos.

Nad stadionem wybudowano też nowy dach wyposażony w system wykorzystania wody deszczowej. Fasada, wpisana na listę narodowego dziedzictwa historii i sztuki, pozostała niezmieniona.

„W trakcie prac nad stadionem Maracanã naszym największym wyzwaniem było zachowanie kultowej fasady”, wyjaśnia Ramos. „W rezultacie potrzebowaliśmy maszyn zdolnych do podnoszenia ciężkiego sprzętu i materiałów”.

Jako druga, zaraz po Pomniku Chrystusa Odkupiciela, najbardziej popularna atrakcja turystyczna Rio, stadion Maracanã dalej przyjmował miłośników piłki nożnej z całego świata, nawet mimo trwającej renowacji. Goście mogli przyglądać się pracom z

wybudowanej specjalnie na tę okazję szklanej wieży – „Torre de Vidro” – a dodatkowo mogli zabrać ze sobą jako pamiątkę fragment starego stadionu.

Ponieważ realizacja projektu pochłonęła znaczną kwotę z budżetu (1 miliard reali, czyli 430 milionów dolarów amerykańskich lub 310 milionów euro), zrównoważoność projektu

była poddawana surowym i częstym kontrolom. Jak mówi Ramos, aby zagwarantować maksymalną zrównoważoność, firma Odebrecht pracowała zgodnie z wytycznymi LEED (wiodące projekty na rzecz oszczędności energii i ochrony środowiska).

PRZY PIŁCE

„Byliśmy w stanie wykorzystać dużą część odpadów powstałych w trakcie renowacji przy nowej budowie, oszczędzając surowce naturalne i energię, a co za tym idzie, zmniejszając koszty”, kontynuuje.

Otwarcie nowego stadionu Maracanã odbyło się przy okazji towarzyskiego meczu Anglia – Brazylia przed Pucharem Konfederacji w czerwcu 2013 r. Ramos jest przekonany, że bez Volvo CE sukces renowacji nie byłby możliwy.

„Na placu budowy zawsze pojawiają się problemy. Maszyny się psują – tego nie da się uniknąć. Jeśli sprzęt Volvo wymaga naprawy lub wymiany, wszystko odbywa się szybko i łatwo, tak aby klient nie tracił czasu. To doskonale dowodzi dbałości o klienta i zapewnia Volvo doskonałą renomę wśród nabywców i operatorów na rynku ciężkiego sprzętu”. ▣

MASZYNY VOLVO ODGRYWAŁY KLUCZOWĄ ROLĘ PRZY USUWANIU GRUZU I FOTELI

KOŃCOWE ODLICZANIE

Przez ostatnich kilka lat zespół przydzielony do projektu silników Tier 4 Final w zakresie pojemnościowym 11-16 litrów przeprowadzał testy weryfikacyjne w ekstremalnych warunkach

autor: Tony Lawrence

Główny project manager inicjatywy Tier 4 Final/Stage IV Volvo CE, Jan Guthammar, przez cztery lata nadzorował testy i weryfikacje najnowszych silników i maszyn Volvo, zanim zostały zaprezentowane podczas ConExpo 2014. Mając do dyspozycji zespół specjalnie dobranych ekspertów, pracował w tajemnicy nad wysoko zaawansowanymi technologiami.

Nowe wozy przegubowe, ładowarki kołowe i koparki Volvo CE wyposażone w silniki zgodne z wymogami normy emisji spalin Tier 4 Final, zostały przetestowane do granic możliwości – od czterdziestostopniowego mrozu daleko na północy Szwecji, w rejonie koła podbiegunowego, przez pięćdziesięciostopniowe upały w Hiszpanii, aż po Alpy francuskie na wysokości 3500 m n.p.m.

PRZYGODA

„To było gigantyczne przedsięwzięcie logistyczne”, mówi Guthammar, kierownik segmentu silników Tier 4f o pojemności 11 – 16 l. „Zespół podróżował po całym świecie z naszymi prototypami i w towarzystwie grupy wyspecjalizowanych inżynierów, co już samo w sobie było przygodą”.

„Zaplanowanie każdej ekspedycji trwało około czterech miesięcy, a samo przeprowadzenie mniej więcej miesiąc, przy czym liczyła się każda minuta. Dzięki rotacji zespołów mogliśmy

pracować nawet przez 16 godzin dziennie, siedem dni w tygodniu. Aby zweryfikować wydajność silnika i maszyny, w skrajnie niekorzystnych warunkach przetestowaliśmy wszystko, co mogliśmy – aż po ostatnią śrubkę”.

Silniki wysokoprężne Volvo CE D4, D6, D8, D11, D13 i D16 zgodne z normą Tier 4 Final/Stage IV odznaczają się 5% wzrostem paliwooszczędności w porównaniu z poprzednimi modelami oraz redukcją kosztów eksploatacyjnych. Silniki wykorzystują technologię selektywnej redukcji katalitycznej (SCR), aby zmieścić się w mniejszym o 80% limicie tlenku azotu (NOx). Systemy SCR stosują wtrysk wodnego roztworu mocznika (DEF w USA) lub AdBlue® (Europa) do gazów spalinowych, aby przekształcić NOx w niegroźny azot i wodę. Technologia SCR jest stosowana w samochodach ciężarowych Volvo już od 2005 r. Volvo CE wykorzystało swoje obszerne doświadczenie przedsiębiorstwa grupy Volvo, a także miliony godzin testów w prawdziwych warunkach, jakim poddawana była technologia. Przeprojektowany, w pełni automatyczny filtr cząstek stałych (DPF) ogranicza zanieczyszczenie cząstkami bez przerywania pracy maszyny czy obniżania produktywności lub wydajności. Regularna pasywna regeneracja przy niskich temperaturach spalin ma na celu utlenienie cząstek. Co pewien czas cząstki są też spalane w wysokich temperaturach. Żaden z tych procesów nie wymaga →



Jan Guthammar

Zdjęcia: Steve Skinner



Testy były prowadzone w ekstremalnych warunkach pogodowych

udziału operatora, a opinie klientów testujących nowe maszyny są wyjątkowo pozytywne.

„Wyprodukowanie bardziej ekologicznego silnika i zamontowanie go w naszych maszynach już samo w sobie było ogromnym wyzwaniem, jednak dla nas najważniejsze było przekroczenie tych wymogów i skupienie się na paliwooszczędności, mocy silnika, łatwości serwisowania i wydajności maszyny”, wyjaśnia Guthammar.

EKSTREMALNE WARUNKI

Pod względami inwestycyjnymi Tier 4 Final reprezentuje największe przedsięwzięcie projektowe, jakie firma dotychczas przeprowadzała.

Który z etapów był najtrudniejszy? „Alpy”, bez zawahania odpowiada Guthammar – wyjątkowo doświadczony inżynier, który pracował dla IBM, General Electric i Bombardier. Zespół dotarł na wysokość 2200 m, zatrzymał się w odosobnionych chatkach używanych zwykle przez pracowników branży narciarskiej, a następnie przejechał na wysokość ponad 3000 m jednopasmową drogą. W przypadku wozidła A40 oznacza to, że z obu stron zostaje tylko 30 cm przestrzeni. Kiedy padał śnieg, widoczność malała do kilku metrów.

„Jednak te warunki zacieśniły więzi wewnątrz zespołu specjalistów ze Szwecji, Niemiec, Korei, Stanów Zjednoczonych i Ameryki Południowej. Członkowie ekipy stali się sobie bardzo bliscy”.

Cała ekspedycja była prowadzona w tajemnicy, z dala od ciekawskich spojrzeń i obiektywów kamer, jak wyjaśnia Guthammar.

Proces weryfikacji, jak dodaje, okazał się „bezcenny” i zakończył wielkim sukcesem. Ekipie udało się zidentyfikować kilka problemów, a i nie obyło się bez miłych niespodzianek: „W większości przypadków rezultaty były nawet lepsze, niż się spodziewaliśmy”.

„Silniki i maszyny przeszły ponad 100 000 godzin testów na stołach warsztatowych, w komorach klimatycznych i obiektach testowych, a mimo to dowiedzieliśmy się o nich wiele nowego, kiedy w ekstremalnych warunkach wjeżdżaliśmy pod bardzo strome zbocza z pełnym obciążeniem i w najbardziej niekorzystnej pogodzie. Za każdym razem, kiedy silniki radziły sobie lepiej niż przewidywaliśmy albo okazywały się bardziej paliwooszczędne w



Szczegółowa ilustracja Volvo D16

W SKRAJNIE NIEKORZYSTNYCH WARUNKACH PRZETESTOWALIŚMY WSZYSTKO, CO MOGLIŚMY – AŻ PO OSTATNIĄ ŚRUBKĘ

porównaniu z prognozami, sprawiało nam to dużą radość. Pod tym względem takie ekspedycje są bezcenne”.

Można by się spodziewać, że teraz Guthammar wreszcie odpocznie, wyjedzie na narty czy rozegra kilka partii golfa. Nic z tych rzeczy. „Przyszła czas na najważniejszy etap – premierę maszyn. Teraz liczy się tylko to. Wszystko, czego dokonaliśmy dotychczas, teraz nabierze sensu. Jeszcze nie czas na odpoczynek”.

CHODZI O COŚ WIĘCEJ NIŻ DROGĘ.
CHODZI O UDANĄ I TERMINOWĄ
REALIZACJĘ PROJEKTU.

KONTRAKTY
SERWISOWE



Dzięki kontraktom serwisowym możesz nie tylko eksploatować kamieniołomy czy budować drogi, mając zapewnioną maksymalną dyspozycyjność maszyn, dostęp do specjalistycznej wiedzy i zwiększoną wydajność, lecz także wpływać na rozwój infrastruktury w miasteczkach, dużych miastach i krajach w dowolnym miejscu na świecie przy pełnym.

Dowiedz się więcej na stronie www.volvoce.com.



Instruktorzy Phil Sporne i Joshua Bennett wewnątrz pierwszego na świecie wirtualnego placu budowy opracowanego przez Civil Contractors Federation z Adelaide w Australii



Szkolenie na symulatorach Odebrecht w Brazylii

WYLUZOWANI OPERATORZY

Nowa generacja symulatorów ma ogromny wpływ na rozwój operatorów sprzętu budowlanego XXI wieku. Poprzez optymalizację procesu szkolenia operatorów rozmaitych ciężkich maszyn symulatory minimalizują nie tylko problemy związane z BHP, ale również niekorzystne oddziaływanie na środowisko naturalne

autor: John Bayliss

Zaawansowane symulatory szkoleniowe Volvo opracowane przy współpracy ze szwedzką firmą Oryx Simulations wykorzystują połączenie trójwymiarowej grafiki z elektrycznie sterowaną ruchomą platformą. Symulatory Volvo, których zadaniem jest tworzenie realistycznych warunków szkoleniowych, wykorzystują rzeczywiste dane z koparek, ładowarek kołowych, wozideł przegubowych lub sprzętu wyburzeniowego.

Zastosowanie symulatorów w szkoleniu zapewnia korzyści, które od dawna kojarzymy z lotnictwem: mniejsze ryzyko dla niedoświadczonych pracowników, niższe koszty i lepsze wykorzystanie czasu szkolenia. Kolejną zaletą jest fakt, że maszyny, zamiast do sesji szkoleniowych, wykorzystywane są do zarabiania pieniędzy.

Z korzyści tych zdaje sobie sprawę Abraham Acosta, instruktor ekooperatorów w środkowoamerykańskim zakładzie produkcji sprzętu i urządzeń Comercial de Motores w Panamie. „Nieważne, jak wiele zastosowano czujników, systemów czy technologii. Nasi klienci i tak nie będą w stanie maksymalnie wykorzystać swoich maszyn, dopóki nie nauczą się ich obsługiwać. Właśnie dlatego szkolimy ich na symulatorach”.

PLAN GRY

Gry wideo stają się coraz większą częścią naszego życia codziennego. Pod wieloma względami symulatory można postrzegać jako rozszerzenie tego dobrze znanego środowiska rozrywki. To z kolei

sprawia, że kursantom łatwiej jest zapoznać się z obsługą sprzętu budowlanego, zanim zasiądą za sterami prawdziwej maszyny w potencjalnie niebezpiecznych warunkach.

Kursanci są przenieszeni do wirtualnego otoczenia, gdzie bez żadnego ryzyka dla siebie, ciężkiego sprzętu lub otoczenia mogą uczyć się na własnych błędach. Zintegrowane narzędzie oceniające monitoruje rozwój umiejętności operatora.

Symulatory dostępne są w wielu rozmiarach i skalach. Pojedyncze, autonomiczne jednostki składające się z ekranu HD i ruchomej platformy pozwalają obserwować i odczuwać działania operatora. Urządzenia można przewozić między różnymi centrami szkoleniowymi, gdzie kursanci z rozmaitych firm i regionów spotykają się i wspólnie rozwijają swoje umiejętności. Dzięki temu szkolenia są prowadzone bez potrzeby przerywania produkcji lub budowy, a miejsce rozstawienia autonomicznej jednostki można zmienić, jeśli tylko zajdzie taka potrzeba.

PRZENOŚNE

W Europie, gdzie sieci drogowe, kolejowe i szlaki lotnicze są rozbudowane, łatwość transportu czyni symulator naprawdę elastycznym narzędziem. Tymczasem w Brazylii, największym państwie Ameryki Południowej, wyzwania logistyczne i znaczne odległości między centrami zmusiły firmy do rozwinięcia koncepcji przenośności. Tracbel SA ma czterdziestopięcioletnie →



Kursanci na symulatorach Volvo w Civil Contractors Federation w Australii Południowej



Kierownik szkoleniowy Odebrecht, Edivaldo Freitas



Prezes Tracbel Group, Luiz Gustavo R. de Magalhães Pereira



Phil Sutherland, Prezes Civil Contractors Federation, Australia Południowa



Kursanci szkoleni w ramach brazylijskiego projektu *Projeto Profissionalizar*

doświadczenie w dostarczaniu sprzętu dla budownictwa, rolnictwa i leśnictwa w Brazylii. Firma zamontowała jednostki szkoleniowe Volvo CE na przyczepach, co pozwala holować je po całym kraju.

Wewnątrz przebudowanej przyczepy operator zasiada w kabinie przypominającej wnętrze prawdziwej maszyny i obserwuje prace na wyświetlaczu LED 140 cm. Zgodnie z zapewnieniami firmy dwunastoosobową grupę nieposiadającą żadnego wcześniejszego doświadczenia w pracy z maszynami można w ciągu 100 dni przygotować do egzaminu certyfikacyjnego. Jak mówi prezes Tracbel, Luiz Gustavo R. de Magalhães Pereira: „Nasze zaawansowane symulatory Volvo oferują szkolenia tak realistyczne, że można je porównać do kursu odbywanego na prawdziwej maszynie”.

KORZYŚCI FINANSOWE

Odebrecht, kolejna firma działająca w Brazylii (patrz strona 20), ma bogate doświadczenie w pracy przy rozmaitych dużych projektach infrastrukturalnych dla kraju, takich jak drogi, koleje

czy lotniska, w związku z czym nie są jej obce gigantyczne place budowy. Firma przeprowadziła analizę korzyści finansowych, aby porównać symulatory z tradycyjnymi szkoleniami na prawdziwych maszynach. Jak szacuje kierownik szkoleniowy Odebrecht, Edivaldo Freitas, na przestrzeni 100 godzin zużycie paliwa spada o 10%, produktywność rośnie o 5%, a całkowite koszty szkolenia maleją o zadziwiające 62% – nie wspominając już o korzyściach dla zdrowia i bezpieczeństwa pracowników oraz środowiska naturalnego.

Volvo Construction Equipment od dawna wspiera nie tylko interesy swoich klientów oraz interesariuszy, ale również całe społeczności w miejscach, gdzie prowadzi działalność. Najlepszym tego przykładem jest Brazylii, gdzie Volvo CE zapewnia finansowe wsparcie dla projektu szkoleniowego *Projeto Profissionalizar*.

Projekt *Projeto Profissionalizar* powstał 13 lat temu, a jego celem jest zapewnienie bezpłatnych kursów zawodowych dla młodych ludzi z uboższych okolic. Wszystko zaczęło się w stanie Minas Gerais. Jak dotąd projekt pomógł już ponad 450 kursantom. Od roku 2014 szkolenia odbywają się także na symulatorach ładowarek kołowych i koparek Volvo.

W Australii Południowej, gdzie firmy budowlane borykają się z podobnymi wyzwaniami, jak te z Brazylii, dualne podejście do kursów łączy przenośność maszyn z zaletami centrum szkoleniowego. Organizacja Civil Contractors Federation (CCF) stworzyła centrum doskonalenia zawodowego w obiekcie o powierzchni 4000 m² zlokalizowanym w odległości zaledwie 5 km od centralnej dzielnicy handlowej Adelaide i 10 minut jazdy od miejskiego lotniska.

WIRTUALNA RZECZYWISTOŚĆ

W centrum mieści się pierwszy na świecie wirtualny plac budowy oraz flota mobilnych jednostek szkoleniowych. Kluczowym elementem obiektu jest bogaty asortyment symulatorów ciężkich maszyn Volvo, w tym kilka jednostek oferujących ruch w czterech kierunkach i dwa symulatory oferujące ruch w sześciu kierunkach. CCF oferuje ponad 20 krótkich kursów oraz uznawane w całym kraju praktyki zawodowe. Każdego roku w centrum szkolenych jest nawet 20 000 kursantów.

Jak mówi Phil Sutherland, Prezes CCF, centrum w Adelaide specjalizuje się w oferowaniu najnowocześniejszych systemów edukacyjnych i szkoleniowych tysiącom operatorów lub osób chcących rozwijać swoje podstawowe umiejętności. „Symulatory dały nam przewagę nad wszystkimi innymi dostawcami usług szkoleniowych. Na całym świecie marka Volvo jest kojarzona z jakością – takie też są nasze symulatory Volvo”.

Duże zalety szkoleń symulatorowych są uznawane globalnie, a partnerstwo Volvo CE i Oryx stwarza okazję do umocnienia obecności w tym segmencie rynkowym. Jak zapewnia Phil Sutherland: „Szkolenie na symulatorach oferuje wiele korzyści. Minimalizuje ryzyko i koszty związane ze szkoleniem przy użyciu prawdziwych maszyn. Kursanci, którzy odpowiednio dobrze posługują się symulatorami, mogą

przebrać się na prawdziwe maszyny, aby ukończyć szkolenie. Jesteśmy bardzo zadowoleni z partnerstwa z Volvo”.

**BEZ ŻADNEGO RYZYKA
DLA SIEBIE, CIĘŻKIEGO
SPRZĘTU LUB OTOCZENIA;
MOGĄ UCZYĆ SIĘ NA
WŁASNYCH BŁĘDACH**

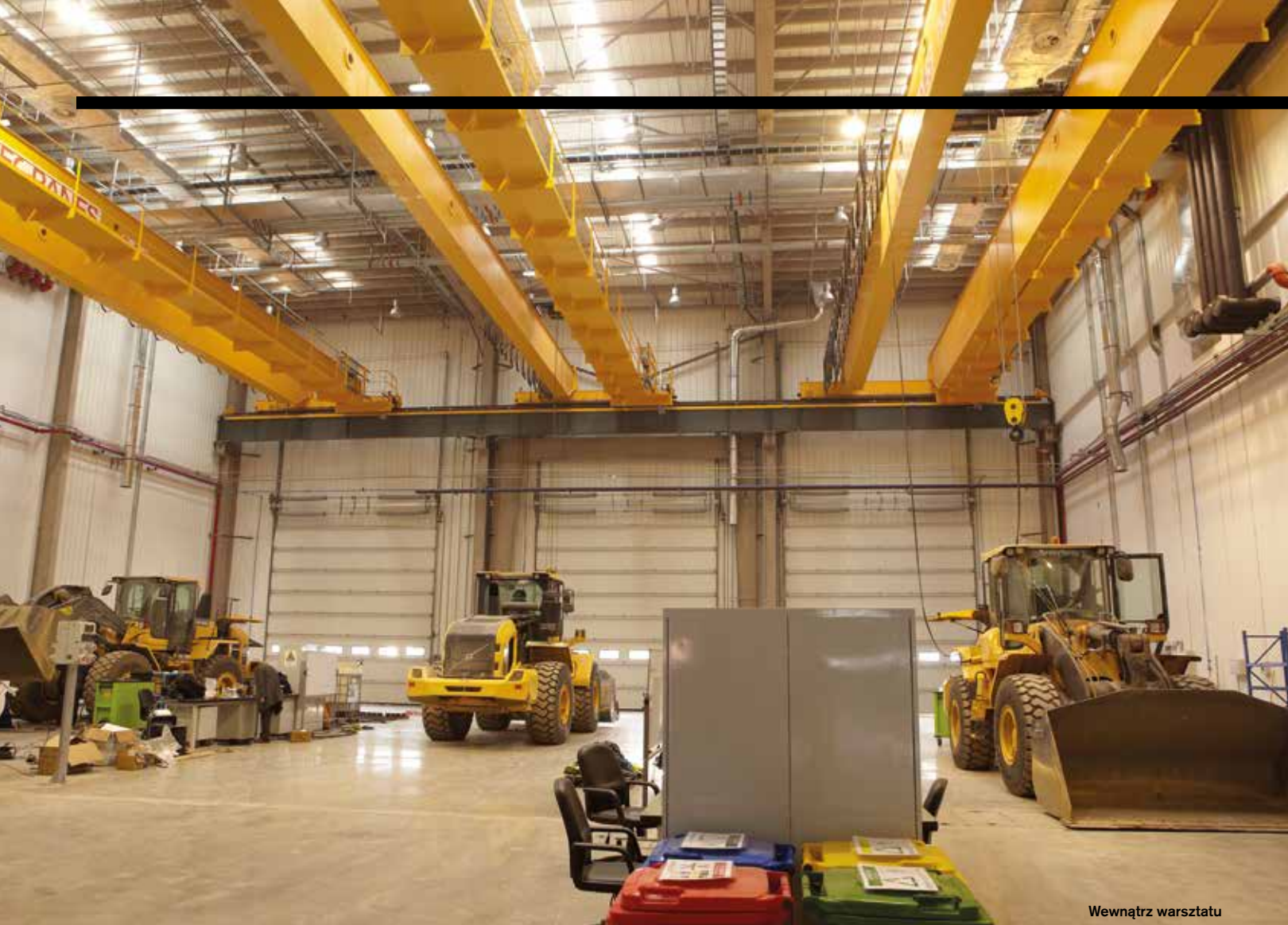
Odwiedź www.volvospiritmagazine.com, aby zobaczyć materiały filmowe na temat symulatorów Volvo



Widok z lotu ptaka na Jinan Technology Center

SIŁA NAPĘDOWA ROZWOJU

Inwestycje Volvo dowodzą zaangażowania
w rozwój rynków wschodzących →



Wewnątrz warsztatu



Wejście



Recepcja



Personel gimnastykujący się przed pracą



Anders P. Larsson z Volvo CE

Nowe centrum badawczo-rozwojowe w Jinan w prowincji Shangdong na wschodzie Chin odzwierciedla długofalowe zaangażowanie Volvo CE w rozwój chińskiej branży budowlanej. Inwestycja w wysokości 270 milionów szwedzkich koron (41,8 milionów dolarów/30,3 milionów euro) w zajmujące 50 000 m² centrum szkoleniowe Jinan Technology Center jest centralnym punktem strategii rozwoju sektora produktów i komponentów na rynki wschodzące, które odpowiadają za ponad połowę globalnej sprzedaży Volvo CE. Największym i najważniejszym spośród tych rynków są Chiny.

Jinan Center pozwoli Volvo CE opracowywać maszyny dostosowane specjalnie do potrzeb tego nowego rynku i dostarczać je klientom szybciej niż dotychczas – to duża przewaga na dzisiejszym, wyjątkowo konkurencyjnym rynku globalnym.

„Zdajemy sobie sprawę, jak ważne są operacje projektowo-produkcyjne w krajach, gdzie użytkowane są maszyny Volvo. Pozwala nam to lepiej zrozumieć klienta i jego potrzeby, a także czerpać korzyści z umiejętności lokalnych inżynierów”, wyjaśnia Mats Sköldbberg, Prezes Volvo CE Technology w Chinach. „Jinan Technology Center ma kluczowe znaczenie nie tylko dla Volvo CE w Chinach, ale i reszty naszego globalnego rynku”.

ZORIENTOWANE NA RYNEK

Miejscowość Jinan, znajdująca się w odległości 350 km od Pekinu, jest zagłębiem inżynieryjno-projektowym. Mieszczące



się tu duże uniwersytety i szkoły techniczne są cennym źródłem utalentowanych inżynierów dla Volvo CE. Samo centrum w Jinan może pochwalić się torem badawczym, biurami projektowymi i dwoma budynkami badawczymi z warsztatami montażu konstrukcji i wydajności sprzętu.

Jeszcze przed ukończeniem budowy Jinan Center inżynierowie pracujący w tymczasowej lokalizacji odnieśli sukces, opracowując ładowarkę kołową L105 – pierwszą maszynę marki Volvo stworzoną specjalnie na potrzeby rynków wschodzących. Maszyna została opracowana w 25 miesięcy, a jej premiera miała miejsce w roku 2012.

Centrum oferuje duże możliwości w zakresie opracowywania produktów i przyszłych projektów, w tym koparek, ładowarek kołowych oraz produktów drogowych i użytkowych przeznaczonych specjalnie na rynki wschodzące. Inżynierowie z Jinan projektują też i rozwijają najnowsze wersje maszyn Volvo obecnych już na tych rynkach.


„Otwarcie centrum technologicznego w Chinach ma dla Volvo CE niezwykle duże znaczenie w kontekście osiągnięcia

planowanego rozwoju”, wyjaśnia Anders P. Larsson, Wiceprezes Pionu Technologicznego Volvo CE. „Jinan Technology Center pomoże nam w globalnym poszerzaniu i rozwijaniu portfolio produktów Volvo CE.

ZDAJEMY SOBIE SPRAWĘ, JAK WAŻNE SĄ OPERACJE PROJEKTOWO-PRODUKCYJNE W KRAJACH, GDZIE UŻYTKOWANE SĄ MASZYNY VOLVO

GLOBALNA SIĘĆ

Volvo CE obecnie zatrudnia w centrum ponad 160 pracowników. Są częścią znacznie większego zespołu – sieci setek inżynierów w 11 zakładach Volvo w różnych częściach świata pracujących nad nowymi maszynami i przyszłymi technologiami, które zapewnią sprzętowi budowlanemu Volvo maksymalną paliwooszczędność, produktywność i bezpieczeństwo eksploatacyjne.

Jinan Technology Center jest obecnie jednym z największych obiektów badawczo-rozwojowych Volvo, a liczba pracowników centrum ma jeszcze wzrosnąć – obiekt może pomieścić do 450 pracowników. Centrum jest ważnym ogniwem w strategii stworzenia globalnej sieci obiektów inżynieryjno-projektowych. 



Równiarki samojezdne rozwijały się po II wojnie światowej

RÓWNIARKI SAMOJEZDNE POCZYNIŁY ZNACZNE POSTĘPY

Infrastruktura po obu stronach Atlantyku rozwinęła się, a razem z nią pojawiło się zapotrzebowanie na maszyny do budowy dróg

RÓWNIARKI SAMOJEZDNE BYŁY ORYGINALNIE BUDOWANE NA BAZIE SILNIKÓW CIĄGNIKOWYCH

American Road Champion, pierwsza w Stanach Zjednoczonych napędzana kołami równiarka, została skonstruowana przez rodzinne przedsiębiorstwo Pennock według własnego patentu w roku 1875. Firma, przemianowana później na The American Road Machinery Company, założyła przedsiębiorstwo zależne w Goderich w Kanadzie w roku 1892. W roku 1977 nazwa przedsiębiorstwa została zmieniona na Champion Road Machinery. W tym samym roku firma została przejęta przez Volvo. Pierwsza równiarka samojezdna Champion powstała w roku 1928 i była wyposażona w kryte miejsce dla operatora.

Po drugiej stronie Atlantyku inżynierowie ze Szwecji wprowadzili pierwszą równiarkę samojezdną w roku 1923, co wynikało z pilnej potrzeby przystosowania infrastruktury do rosnącej liczby samochodów po I wojnie światowej. Prekursor Volvo CE, Munktell, doszedł do wniosku, że znacznie wydajniejszą maszyną byłaby równiarka napędzana silnikiem spalinowym wewnętrznego spalania.

Tak jak w przypadku wszystkich wczesnych maszyn budowlanych Munktella, równiarki samojezdne były oryginalnie konstruowane na bazie silników ciągnikowych. Pierwsza równiarka samojezdna – model 24 – weszła na rynek w roku 1923. Jej układ napędowy był identyczny jak ten w trzecim modelu ciągnika Munktella – Type 22 – wprowadzonym na rynek kilka lat wcześniej, w roku 1921. Wążąca 5 ton maszyna (dla porównania współczesna wersja waży aż 17 470 kg) była napędzana dwucylindrowym, dwusuwowym silnikiem średnioprężnym o mocy 22 KM.

NAJLEPSZE W SWOJEJ KLASIE

Model 24 był pierwszą równiarką samojezdną produkcji szwedzkiej. Dostawy maszyny zaczęły się w roku 1924, chociaż sama równiarka została po raz pierwszy zaprezentowana podczas szwedzkiego zgromadzenia rolniczego w Göteborgu w roku 1923, kiedy to zdobyła honorowe wyróżnienie królewskie. Model 24 pracował na szwedzkich drogach aż do lat pięćdziesiątych XX wieku.

Wystawiany w Munktell Museum w Eskilstuna model 24, numer seryjny 5579, został wyprodukowany 31 marca 1930 r. Maszyna została sprzedana do zajezdni sprzętu drogowego w szwedzkim Kälarne w Jämtland. Równiarka wyruszyła w drogę do nowego właściciela w dniu 7 maja 1931 r. Muzeum pozyskało równiarkę w roku 1986 od byłego dyrektora muzeum Svena Arnegårda i jego kolegi, którzy przejechali maszyną ponad 100 km do jej nowego domu.

W latach 1932 – 1944 model 24 zastąpiono modelami 30 i C1, w których wprowadzono hydraulicznie/mechanicznie sterowane lemieszce.

We wczesnych latach pięćdziesiątych XX wieku szwedzka królewska rada ds. dróg publicznych i konstrukcji nawodnych ogłosiła przetarg na równiarki samojezdne, do którego zaprosiła różnych producentów. Do tego czasu Munktell zdążył już połączyć się z przedsiębiorstwem Bolinder, dlatego wszystkie maszyny były oparte na jednostce zaprojektowanej i produkowanej przez Bolinder-Munktell.

ROZWÓJ RÓWNIARKI

W roku 1950 przedsiębiorstwo zostało przejęte przez AB Volvo, co wiązało się ze zmianą marki produktów na BM-Volvo. W 1973 r. firma zmieniła swoją nazwę na Volvo BM AB, a markę produktów na Volvo BM. Wprowadzony w roku 1954 model VHK 55 wyposażony w przekładnię mechaniczną był pierwszą równiarką samojezdną w swojej serii. Na rynku pojawiały się kolejne modele mechanicznych równiarek samojezdných, zanim w roku 1965 opracowano słynną maszynę VHK 115. Kolejnym modelem był VHK 310 – pierwsza równiarka z hydrauliczną przekładnią i



Volvo G946C podczas targów ConExpo 2014



Volvo przejęło Champion Road Machinery w roku 1997

skrzynią biegów Powershift – a po nim VHK 312 z roku 1970. Ostatnia generacja równiarek Volvo BM, seria Volvo BM 3200–3700, była produkowana w latach 1977–82. W tym okresie firma Champion Road Machinery również zdołała rozwinąć swoje linie produktowe i poszerzyć zasięg rynkowy. Dzięki kilku pionierskim rozwiązaniom i patentom, firma wspięła się na drugą pozycję na rynku globalnym i przed końcem lat 90. ubiegłego wieku prowadziła działalność w ponad 100 krajach.

W roku 1958 wprowadzono hydrauliczne obrotnice, a w roku 1989 opatentowany materiał Duramide zwiększający trwałość kluczowych komponentów maszyn. W roku 1999 firma wprowadziła w modelach AWD tryb powolnej jazdy precyzyjnej, a dla większego bezpieczeństwa krzyżowy układ hamulcowy.

Volvo zaprezentowało jedenastobiegową skrzynię biegów w roku 2006 przy okazji premiery równiarek z serii 900. Najnowszy model – ciężka równiarka samojezdna G946C – jest wyposażony w potężny silnik zgodny z normą Tier 4 Final/Stage IV. Maszyna oferuje to, o czym przez ostatnie stulecie pionierzy branży maszyn budowlanych mogli tylko marzyć – niebywałą wydajność i precyzję pracy. 🏗️



Zakład produkcji wozideł przegubowych w Braås na południu Szwecji polega w całości na odnawialnych źródłach energii



Mieszczący się w Braås w Szwecji i zajmujący powierzchnię 45 000 m² zakład produkcyjny Volvo CE jest całkowicie neutralny pod względem emisji dwutlenku węgla



Prezes Volvo CE
Martin Weissburg

WYZWANIE DLA BRANŻY BUDOWLANEJ

Nowa inicjatywa ekologiczna nada pęd
problematyce zrównoważoności

autor: Tony Lawrence

Mając za sobą najbardziej ambitny, wyczerpujący i dalekosiężny projekt ekologiczny w swojej historii – przebudowę całego portfolio silników i maszyn pod kątem zgodności z nową europejską i amerykańską normą emisji spalin Tier 4 – Volvo CE skupia swoje wysiłki na problematyce ochrony środowiska w branży budowlanej.

Jako wiodący orędownik zrównoważonego rozwoju, Volvo chce publicznie promować swoją nową inicjatywę, „Wyzwanie klimatyczne dla budownictwa”, aby ożywić dyskurs na tematy związane z ochroną środowiska.

„Od wielu lat z powodzeniem pracujemy nad redukcją emisji spalin poprzez własne wewnętrzne inicjatywy. Nie możemy jednak zmagać się z problemami klimatycznymi w pojedynkę”, mówi Prezes Volvo CE, Martin Weissburg.

„Chcemy pomóc środowiskom ekologicznym branży wykonać kolejny krok”, mówi Niklas Nillroth, Wiceprezes ds. Zarządzania Podstawowymi Wartościami i Korporacyjnej Odpowiedzialności Społecznej. „Zgadza się. Chcemy rozwijać dyskurs. Jednak prawdziwym celem jest współpraca z innymi interesariuszami, naszymi klientami, klientami naszych klientów i naszymi własnymi dostawcami, aby słowa zamieniać w czyny. Rzeczą oczywistą jest, że razem możemy dokonać więcej”.

W planach jest organizacja szczytu w roku 2015 – wstępnie w szwedzkim Göteborgu – podczas którego zainteresowane organizacje i organy, w tym rządy i środowiska akademickie, spotkają się, aby debatować nad przyszłymi wspólnymi projektami i inicjatywami. W trakcie szczytu przedstawione zostaną wyniki zleconych badań, które już teraz są omawiane na konkretnych zgromadzeniach badawczych organizowanych przez Volvo CE i grupę zaproszonych partnerów.

„Dbałość o środowisko jest jedną z naszych trzech podstawowych wartości, zaraz obok jakości i bezpieczeństwa”, mówi Nillroth.

„Stanowi podwaliny naszej tożsamości i naszych dążeń. Przykładowo nasi projektanci i inżynierowie zawsze dążą do najwyższej na rynku wydajności i paliwooszczędności, aby ograniczyć w ten sposób oddziaływanie naszych maszyn na środowisko naturalne. Z tego samego powodu nasz sprzęt jest konstruowany w co najmniej 95% z materiałów nadających się do odzysku”.

„Teraz jednak chcemy wykroczyć poza nasze własne możliwości i doświadczenie i pracować z przedstawicielami całego łańcucha dostaw, zaczynając od wydobycia materiałów w kopalniach, a kończąc na budownictwie i drogownictwie”.

„Wierzmy, że możemy zapoczątkować poważne zmiany – w szczególności na poziomie relacji między organizacjami, tak aby różne firmy mogły przeorganizować sposób, w jaki ze sobą współpracują”.

Inicjatywa „Wyzwanie klimatyczne dla budownictwa” nie powinna się ograniczać tylko do technologii czy procesów, ale także obejmować nowe zachowania i metody pracy, dodaje Nillroth. „Oznaczałoby to z jednej strony analizowanie różnych zrównoważonych modeli prowadzenia działalności, a z drugiej strategię samodzielnego funkcjonowania i współpracowania z innymi podmiotami”.

DOBRE POMYSŁY

Takie inicjatywy mogłyby obejmować projekty podobne do organizowanego przez Volvo CE programu ekooperatorów, w ramach którego kierowcy maszyn budowlanych osiągają nawet 20% oszczędność paliwa dzięki specjalistycznym szkoleniom.

Dziś wiele dużych firm, między innymi międzynarodowa grupa budowlana Skanska czy gigant produkcji materiałów budowlanych Lafarge, podzielają podejście Volvo. Zrównoważoność jest uzasadniona zarówno z ekologicznego, jak i komercyjnego →



Zakład w Braås korzysta z energii wiatrowej, wodnej i paliw roślinnych

CHCEMY POMÓC ŚRODOWISKOM EKOLOGICZNYM BRANŻY WYKONAĆ KOLEJNY KROK



Niklas Nillroth z Volvo CE

punktu widzenia, w szczególności gdy lokalne władze obwarowują kontrakty na budowę infrastruktury czy świadczenie usług surowymi wymogami ekologicznymi.

Idea Wyzwania, zapoczątkowana przez Volvo CE, stała się źródłem dużego zainteresowania Volvo Group jako całością. Na bieżąco formułowane są konkretne plany promowania inicjatywy przed ewentualnym szczytem w roku 2015 – na przykład przedpremiery podczas zebrań organizacji branżowych i uniwersytetów badawczych, a nawet pit-stopów na trasie regat Volvo Ocean Race, które rozpoczną się w październiku.

Volvo Group ma długą historię podejmowania podobnych inicjatyw – pierwsza firmowa polityka ochrony środowiska została sformułowana w roku 1972, kiedy ówczesny Prezes i Dyrektor Generalny Pehr G. Gyllenhammar podsumował zaangażowanie firmy słowami: „Jesteśmy częścią problemu, ale też częścią rozwiązania”.

AMBITNA TEMATYKA

Na przestrzeni kilku lat Volvo opracowało trójfunkcyjny reaktor katalityczny z sondą Lambda, zapoczątkując w ten sposób nowy trend. Od roku 1990 prestiżowa nagroda Volvo Environmental Prize była już trzykrotnie przyznawana laureatom nagrody Nobla, a w roku 2011 Volvo zostało wpisane na listę Dow Jones Sustainability World Index jako jedna z najbardziej zrównoważonych firm na świecie.

W roku 2012 Volvo CE jako pierwszy producent sprzętu budowlanego przystąpiło do programu Climate Savers Światowego

Funduszu na rzecz Przyrody (WWF), podpisując się w ten sposób pod najbardziej ambitną inicjatywą redukcji emisji dwutlenku węgla, jaką kiedykolwiek podejmowano w branży.

W ramach tego projektu Volvo CE i Volvo Group zobowiązały się do redukcji emisji CO₂ z zakładów produkcyjnych o 12% w stosunku do poziomu z roku 2008. Pod koniec roku 2013 ogłoszono, że zajmujący powierzchnię 45 000 m² zakład produkcji wozideł przegubowych Volvo w miejscowości Braås na południu Szwecji stał się neutralny pod względem emisji dwutlenku węgla i polega w całości na odnawialnych źródłach energii, takich jak energia wiatrowa, wodna i paliwa roślinne.

„Był to niezwykle ważny krok w kontekście zrównoważoności oraz inicjatyw ekologicznych – to pierwszy taki zakład w branży”, mówi Nillroth.

„Jeśli przyjrzeć się „Wyzwaniu klimatycznemu dla budownictwa” jako całości, łatwo przekonać się o dużym potencjale tej inicjatywy. Wyzwanie będzie wyjątkowo trudnym projektem z uwagi na jego szeroki zasięg i mnóstwo zaangażowanych interesariuszy – od klientów i dostawców aż po europejskie środowiska akademickie oraz rządy państw i władze lokalne.

„Najważniejsze będzie, aby skupić się na działaniach, a nie teorii. Chcemy zapoczątkować zmiany dzięki badaniom. Z wyzwaniem musimy zmierzyć się wszyscy. Jesteśmy tylko gospodarzami, ale też chętnie podejmiemy przywództwo, ponieważ chcemy, aby ta inicjatywa stała się ważną i integralną częścią Volvo CE w przyszłości”. ☐

Zdjęcie Martin Weisburg: © Juha Roininen



WYGRAJ DESIGNERSKĄ KURTKĘ

Nie przegap szansy, aby wygrać dwustronną kurtkę Volvo CE wyróżnioną nagrodą Red Dot. Rozdajemy 3 takich kurtek naszym czytelnikom. Pobierz aplikację *Spirit* na iPada i wypatruj szczegółów konkursu. Zwycięzcy zostaną wyłonieni na drodze losowania

Data zakończenia: 31 lipca 2014 r



PORUSZYĆ NIEBO I ZIEMIĘ

Dzięki otrzymanej przez zambijskie centrum szkoleniowe używanej koparce Volvo EC290BLC uczniowie mogą wreszcie mieć nadzieję na znacznie lepszą przyszłość

autor: John Bayliss



Koparka po ponownym zmontowaniu



Zakonnice z centrum Jacaranda

PRZEWIEZIENIE MASZINY Z POŁUDNIOWO-WSCHODNIEJ AZJI DO AFRYKI BYŁO PIERWSZYM Z WIELU WYZWAŃ

W roku 1996 grupa zakonnice ze Zgromadzenia Sióstr Franciszkanek Misjonarek udała się do Zambii, aby zaoferować swoją pomoc w edukowaniu ludności i w walce z HIV/AIDS oraz innymi chorobami. Przez kolejne dziesięciolecia siostry podejmowały coraz ambitniejsze projekty, aby wreszcie otworzyć na powierzchni 200 hektarów centrum szkoleń rolniczych Jacaranda Farm Agricultural Training Centre zlokalizowane w odległości około godzinnej jazdy od drugiego, co do wielkości, miasta Zambii – Kitwe.

Uczniowie pochodzą z najbardziej potrzebujących rodzin – zwykle z obszarów wiejskich. Ci, którzy zostaną przyjęci do centrum, spędzą tam dwa lata, rozwijając najbardziej podstawowe umiejętności rolnicze. Absolwenci będą mieli lepsze szanse na rynku pracy, co z kolei może w znacznym stopniu pomóc zapewnić ich rodzinom samowystarczalność.

Tereny otaczające centrum Jacaranda doskonale nadają się pod uprawę. Niestety ziemie te są w większości gęsto zalesione i pełne mrowisk. Ręczne oczyszczanie terenu, jak odbywało się to dotychczas, jest wyjątkowo ciężką i wymagającą pracą. To wszystko ma się jednak zmienić.

CHOJNOŚĆ DARZYŃCÓW

Zdobywanie środków na uprawę roli i gospodarowanie zasobami farmy jest nieustannym wyzwaniem. Teraz, dzięki wsparciu księdza diecezjalnego z Korei Południowej, centrum Jacaranda weszło w posiadanie koparki Volvo EC290BLC. Ojciec Hwang Changyong zebrał datki na zakup urządzenia wiedząc, jak bardzo przydatne będzie dla uczniów i zakonnice z Zambii.

Przewiezienie maszyny z południowo-wschodniej Azji do Afryki było pierwszym z szeregu wyzwań. Ciężar roboczy koparki wynosi niemal 29 000 kg. Po zdemontowaniu komponenty maszyny zostały wysłane w dwóch oddzielnych, długich na 20 m kontenerach, które dotarły do Zambii w dwutygodniowych odstępach.

Następnie przyszła kolej na zmontowanie EC290BLC i sprawdzenie stanu technicznego. Ojciec Hwang zebrał kolejne datki na wysłanie do centrum Jacaranda ekipy trzech inżynierów z Korei Południowej. Z lokalną pomocą ekipa w trzy dni doprowadziła koparkę do stanu używalności.

Po wielu latach ciężkich ręcznych prac koparka Volvo umożliwiła wprowadzenie radykalnych zmian w centrum. Jak mówi Dyrektorka centrum, siostra Emmanuella Kim, o ile marzenia jej i innych sióstr franciszkanek pozostają takie same, centrum może teraz mierzyć znacznie wyżej. „Teren zostanie dobrze zagospodarowany – w planach jest szkoła, kurnik, chlew i kilka upraw”. Siostra Kim mówi, że dzięki koparce podarowanej centrum Jacaranda „młodzież może wreszcie mieć nadzieję na lepszą przyszłość”. ☞

NA RÓWNYCH ZASADACH

W regatach Volvo Ocean Race 2014-15 wystartuje w całości żeńska załoga →

autor: Julia Brandon

JESTEŚMY PRZEDĘ WSZYSTKIM DRUŻYNĄ SPORTOWĄ, A DOPIERO POTEM KOBIECAMI



Team SCA podczas zasłużonej przerwy od treningów na Lanzarote

Regaty Volvo Ocean Race są najtrudniejszym sprawdzianem umiejętności żeglarskich. Podczas trwających aż dziewięć miesięcy zawodów siedem zespołów zmierzy się w dziewięcioetapowym wyścigu dookoła świata. Średni czas trwania etapu wynosi 20 dni, a przystanki mogą trwać od 18 do zaledwie 6 dni.

Licząca łącznie 38 739 mil (76 745 km) trasa jest niezwykle trudna i wymaga niebywałej siły i wytrzymałości. Nic więc dziwnego, że tak dużym zainteresowaniem w mediach cieszy się żeńska załoga Team SCA.

Nadchodzące wyzwanie jest źródłem wielu emocji dla drużyny, w skład której wchodzi żeglarki z Ameryki, Wielkiej Brytanii, Australii, Szwajcarii i Holandii. „Team SCA nie jest podrzędnym projektem, a w pełni profesjonalnym przedsięwzięciem z wielki potencjałem”, mówi członkini załogi, Carolijn Brouwer – olimpijka i znakomita żeglarka z doświadczeniem na jachtach wielokadłubowych, a doświadczona uczestniczka Volvo Ocean Race, Abby Ehler, dodaje: „Nie ma żadnych wymówek: mamy wszystkie narzędzia oraz wsparcie [niezbędne], by spełnić oczekiwania”.

STWORZONE DLA KOBIEC

Team SCA nie jest pierwszą w całości żeńską załogą startującą w Volvo Ocean Race – ten zaszczyt należy do drużyny Team Maiden z regat 1988-89. Tegoroczna załoga jest jednak pierwszą stworzoną

z myślą o konkuroowaniu z ekipami męskimi na równych zasadach. Przedsięwzięcie nie jest ani żadnym kuriozum ani chwytem marketingowym. Przesłanie, jakie niesie decyzja o utworzeniu tego zespołu, to równouprawnienie kobiet.

SCA jest wiodącą globalną firmą zajmującą się opracowywaniem i produkcją ekologicznych artykułów do higieny osobistej i

wyrobów dla leśnictwa. Osiemdziesiąt procent klientów SCA to kobiety, a dzięki swoim produktom do codziennego użytku firma wspiera równouprawnienie kobiet i ich pełne uczestnictwo w życiu społecznym. Istnieje więc niekwestionowana zależność między celami sponsora a potrzebami żeglarstwa kobiet, jak mówi Victoria Low, Dyrektor ds. Komunikacji dla Team SCA.

„Minęło 12 lat odkąd poprzednia żeńska załoga startowała w regatach, przez co między mężczyznami i kobietami powstała gigantyczna luka w

doświadczeniu. Potrzebujemy tej edycji Volvo Ocean Race, żeby nadążyć za standardami żeglarskimi. Nasza tegoroczna załoga jest więc niezwykle ważna zarówno dla żeglarstwa kobiet, jak i perspektyw marki SCA”.

„Nasz cel to stać się najlepszą, w całości żeńską załogą w historii tych regat”, dodaje. „Bardzo zdecydowanie pokazujemy też, że jesteśmy profesjonalną załogą żeglarską, która przy okazji w całości składa się z kobiet. Jesteśmy przede wszystkim drużyną sportową, a dopiero potem kobietami”.

SCA POŚWIĘCA PRZYGOTOWANIA FIZYCZNE RÓWNIĘŻ NA ROZWIJANIE SZYBKOŚCI REAKCJI NA NAGŁĄ POTRZEBĘ MANEWROWANIA OGROMNYM CIĘŻAREM

Oczywiście, równouprawnienie nie zmieni nigdy faktu, że mężczyźni zazwyczaj mają fizyczną przewagę nad kobietami. Męskie ekipy nie tylko mają większą siłę zespołową, ale i razem ważą więcej, a to właśnie ciężar stabilizuje łódź.

WYRÓWNYWANIE SZANS

W tym roku, aby wyrównać szanse między wszystkimi załogami, wprowadzono nową regulę, zgodnie z którą załogi w całości żeńskie mogą składać się z 11 żeglarzek, podczas gdy ekipy męskie wciąż obowiązują limit 8 żeglarzy.

„To doskonała okazja dla żeglarstwa kobiet, jak również właściwy moment, żeby zmienić regulamin regat Volvo Ocean Race”, mówi Sam Davies, doświadczona żeglarka z Wielkiej Brytanii. „Wysoki poziom szkoleniowców oraz ekipy technicznej pomoże nam szybciej nadrobić zaległości. Z całego serca wierzę, że mamy możliwość dokonania czegoś naprawdę wielkiego w tych zawodach”.

Także nowy projekt łodzi Volvo Ocean 65 lepiej wyrównuje szanse między załogami.

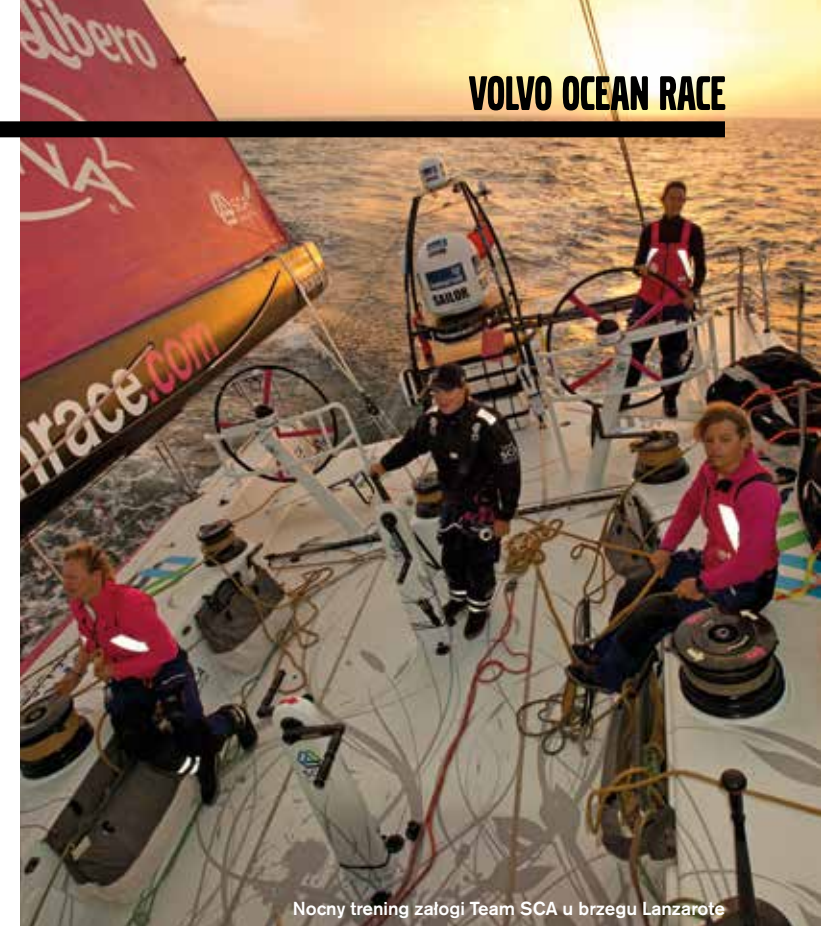
Łódź została zaprojektowana z myślą o bezpieczeństwie i stabilności, a skuteczność załogi zależy teraz od sumy umiejętności jej poszczególnych członków. Nie zmienia to jednak faktu, że łódź jest trzytonową konstrukcją, która musi przemieszczać się błyskawicznie. Tak więc poza treningami siłowymi i rozwijaniem niezbędnych umiejętności żeglarskich, Team SCA poświęca przygotowania fizyczne również na rozwijanie szybkości reakcji na nagłą potrzebę manewrowania ogromnym ciężarem.

„To bardzo wyczerpujące pod względem psychicznym i fizycznym, a załogi męskie mają większe doświadczenie”, przyznaje Low. „Doświadczenie żeglarzek z Team SCA jest różne – niektóre startowały już w Volvo Ocean Race 2001-2002, inne na igrzyskach olimpijskich – ale załoga jako całość potrzebuje różnorodnych umiejętności”.

Mogąc polegać tylko na sobie, międzynarodowa załoga żeglarska potrzebuje przedstawicieli różnych profesji, w tym lekarza, inżyniera, meteorologa, stratega, nawigatora, taktyka itp. „Na etapie rekrutacji staramy się stworzyć optymalny zespół obejmujący wszystkie zestawy umiejętności. Załoga musi umieć rozmontować kabestan w warunkach napierającej fali albo opuścić i pozszywać grot w środku nocy”, dodaje Low.

PRZYGOTOWANIA NA PIEKŁO

Do marca tego roku załoga zdołała już pokonać 10 000 mil (około 16 093 km) w ramach pięciodobowego treningu. Każdego dnia



Nocny trening załogi Team SCA u brzegu Lanzarote

NA HORYZONCIE SĄ CAŁE MIESIĄCE WYCZERPUJĄCYCH ZAWODÓW

przez sześć dni w tygodniu żeglarki zrywają się z łóżek już o 6:30, gotowe na trening siłowy przed siedmiodzinny żegluga. Trwające od 48 do 72 godzin przybrzeżne sesje treningowe pozwalają im przeciwstawić system czteroosobowej wachty – cztery godziny warty i cztery odpoczynku. Przechodzą też szkolenie transatlantyckie oddające warunki prawdziwych regat.

Jak twierdzi Low, podczas treningów skupiają się nie tyle na umiejętnościach żeglarskich czy pracy zespołowej, co na „przygotowaniu się na

czekające je piekło”. W październiku, kiedy regaty wystartują z Alicante w Hiszpanii, załogi będą miały w perspektywie całe miesiące wyczerpania fizycznego, nieznosną pogodę oraz nawigowanie przez jeden z największych kanałów portowych na świecie, a to za sprawą pit-stopu w Hadze. Mimo tego załogi są wyraźnie podekscytowane czekającymi je wyzwaniami.

Amerkanka Sally Barkow, uczestniczka Olimpiady w Pekinie w 2008 r. i zwyciężczyni plebiscytu na żeglarkę jachtową roku „Roxel Yachtswoman of the Year” w roku 2005, mówi: „Możliwość uczestniczenia w regatach dookoła globu jest wielkim wyróżnieniem. W naszej naturze leży nieustanne podnoszenie poprzeczki, ponieważ wiemy, że nasze możliwości nie mają granic”.

Mimo że Amerykanka sama nie będzie uczestniczyła w zawodach, Low podziela jej entuzjazm. „To będzie mój piąty start w Volvo Ocean Race, a trzeci w żeńskiej załodze. Jestem bardzo dumna z ambicji pozostałych żeglarzek i cieszę się, że mogę należeć do tak wspaniałego zespołu. Cała drużyna ciężko pracowała na tę okazję. Jeśli uda nam się zmotywować inne kobiety do działania, będzie to oznaczało, że zrealizowałyśmy nasz cel”.

Odwiedź www.volvospiritmagazine.com, żeby zobaczyć więcej zdjęć związanych z tym artykułem

POKAŻ KIM JESTEŚ

Odkryj Identity Collection



KĄCIK OPERATORA

Feng Yi zajął drugie miejsce w zawodach Operator Idol



CHIŃSKIE ZAWODY OKAZAŁY SIĘ STRZAŁEM W DZIESIĄTKĘ

Tysiące operatorów koparek z całej Chin wezmą udział w Operator Idol 2014, ogólnokrajowym konkursie na ekooperatora organizowanym przez Volvo CE →

autor: Nigel Griffiths



Wygraj najnowszy plecak Identity!

Aby zapoznać się z regulaminem konkursu, odwiedź identity.volvomercandise.com. Na stronie znajdziesz informacje na temat najnowszej kolekcji Volvo Construction Equipment

VOLVOMERCHANDISE.COM

Volvo Merchandise Corporation



Organizowany od roku 2011 Operator Idol jest pierwszym tego typu konkursem w Chinach i największą na świecie imprezą szkoleniową poświęconą paliwooszczędności. Zawody, skierowane do ponad miliona operatorów koparek z obszaru Chin, nie tylko zachęcają do paliwooszczędnej jazdy, ale są także doskonałą okazją do promowania marki Volvo CE i jej podstawowych wartości: jakości, bezpieczeństwa i dbałości o środowisko. „Dzisiejszym marzeniem jest zadbanie o przyszłość środowiska naturalnego. To właśnie my, wykorzystując różne kreatywne podejścia, zapoczątkowaliśmy ideę paliwooszczędności w Chinach”, wyjaśnia April Li, Wiceprezes ds. Marketingu w Volvo CE na region chiński.

Z uwagi na ogromny potencjał konkursu w sferze uczestnictwa, rozgłosu i świadomości marki Volvo CE, firma postanowiła przedłużyć zawody na kolejne trzy lata. Tegoroczny finał zaplanowano na listopad.

Odbývająca się w różnych lokalizacjach, organizowana wspólnie przez firmę Volvo CE, jej dealerów i China Construction Machinery Association (CCMA) impreza otrzymuje także wsparcie ze strony chińskiego Departamentu Ochrony i Wykorzystania Zasobów Naturalnych oraz Ministerstwa Gospodarki i Technologii Informatycznych. W organizacji konkursu uczestniczy 1000 osób pracujących za kulisami.

KRAJOWY ZASIĘG

Na przestrzeni trzech lat zawody zdołały przyciągnąć 410 000 uczestników – to 40% krajowych operatorów koparek. Liczba osób zainteresowanych udziałem w zawodach rośnie z roku na rok.

Ubiegłoroczne wydanie konkursu trwało ponad sześć miesięcy i odbywało się we wszystkich częściach Chin – rundy wstępne zorganizowano w 30 prowincjach i regionach, a finał w Szanghaju. O trzy najwyższe miejsca w konkursie Operator Idol, każde nagrodzone rocznym bezpłatnym użytkowaniem koparki Volvo, walczyły 24 osoby.

W tym roku organizatorzy planują rozszerzenie szkoleń z zakresu paliwooszczędności i chcą zaoferować bardziej urozmaicone nagrody.

Rozgłos towarzyszący zawodom w roku 2013 był imponujący – ponad 3500 relacji w mediach i 100 milionów wizyt na stronie internetowej Operator Idol. Projekt przyciągnął 150 000 fanów na Weibo, chińskim odpowiedniku Facebooka i Twittera, i został powszechnie doceniony przez operatorów, dealerów, przedstawicieli branży i społeczeństwo.

Niekwestionowany zwycięzca, Liu Fang Jie, po raz drugi uczestniczył w zawodach Operator Idol: „Chciałbym podziękować Volvo za pomoc w zrealizowaniu mojego marzenia posiadania własnej koparki po prawie 10 latach w branży”, powiedział.

Zdobywca drugiego miejsca, Feng Yi, tak skomentował imprezę: „Te zawody pozwoliły mi lepiej skupić się na ochronie środowiska. Teraz uczę się wielu nowych koncepcji i umiejętności przydatnych



Od lewej: Qi Jun, Prezes CCMA; zdobywca drugiego miejsca, Feng Yi; zwycięzca, Liu Fang Jie; zdobywca trzeciego miejsca, Gong Xue Feng; Lawrence Luo, Prezes Volvo CE na region chiński

do paliwooszczędnej jazdy”. Jak dodaje: „Teraz, kiedy mam moją własną koparkę, mogę zastosować zdobytą tu wiedzę w prawdziwych warunkach. Będę też starał się wpływać na inne osoby w moim otoczeniu”.

UTALENTOWANI OPERATORZY

Na przestrzeni lat zawody pozwoliły wyszkolić tysiące młodych operatorów, którzy dziś posługują się umiejętnościami paliwooszczędnej jazdy. W ramach programu wszyscy zarejestrowani operatorzy mają dostęp do szkoleń online i offline z zakresu paliwooszczędnej jazdy, a uczestnicy konkursu otrzymują certyfikat po ukończeniu kursu.

W rundzie finałowej operatorzy zmagają się z szeregiem wyzwań symulujących rzeczywiste warunki robocze i muszą wykazać się elastycznością oraz umiejętnościami paliwooszczędnej jazdy.

„Operatorzy uczestniczący w konkursie są bardzo młodzi, ale reprezentują przyszłą siłę branży”, wyjaśnia Jennifer He, Dyrektor ds. Marketingu i Komunikacji w Volvo CE na region chiński. „Zawody okazały się doskonałym sposobem szybkiego nawiązywania kontaktów z tysiącami operatorów i przekazywania im wiedzy na temat paliwooszczędności”, dodaje.

„Impreza stała się ważnym łączem między Volvo CE a operatorami – pomoże nam w komunikacji i pozwoli zwiększyć świadomość marki i produktów Volvo CE. Kontakty nawiązane w okresie trwania projektu pozwoliły nam stworzyć gigantyczną bazę ponad 200 000 operatorów. Kontakty te będą w przyszłości bardzo korzystne, ponieważ operatorzy w Chinach często mają wpływ na decyzje zakupowe swoich pracodawców”. ☐

OPERATORZY UCZESTNICZĄCY W KONKURSIE SĄ BARDZO MŁODZI, ALE REPREZENTUJĄ PRZYSZŁĄ SIŁĘ BRANŻY

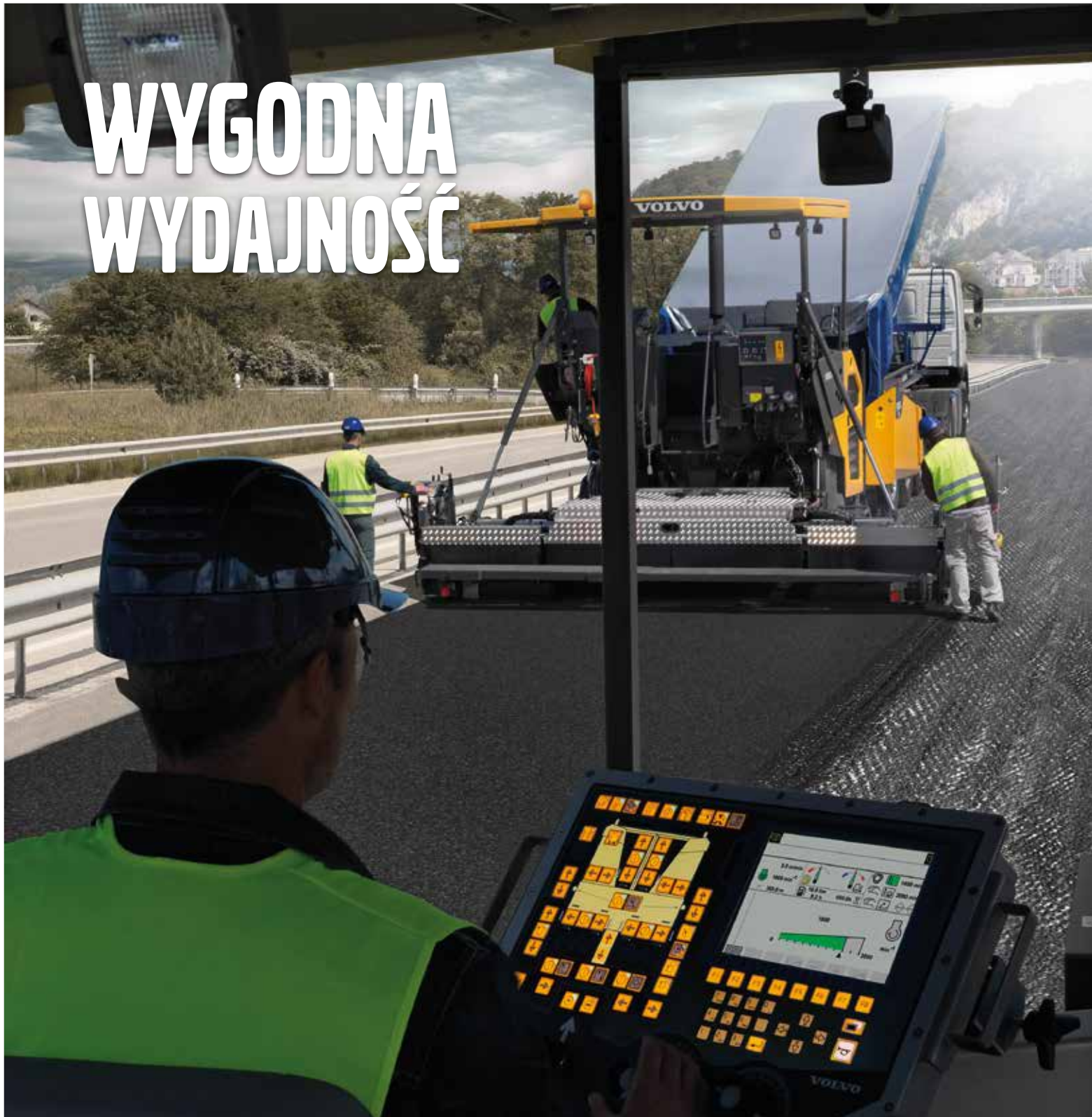
CZYTAJ ZA DARMO NA IPADZIE



Magazyn Spirit wraz z dodatkowymi zdjęciami i materiałami filmowymi jest dostępny bezpłatnie na iPada: pobierz *Spirit* ze sklepu z aplikacjami już teraz – program jest całkowicie darmowy



WYGODNA WYDAJNOŚĆ



WIDEO

Spraw, aby Twoje prace nawierzchniowe stały się prostsze, osiągając jednocześnie wyższy poziom wydajności i rentowności. Zaawansowana technologia oferowana przez nasze rozścielacze ABG da Ci kontrolę nad całym procesem układania nawierzchni na wyciągnięcie ręki. Optymalny przebieg prac nawierzchniowych można osiągnąć bez wysiłku dzięki naszemu elektronicznemu układowi sterowania rozścielaniem o nazwie EPM II, który stanowi rozwiązanie wiodące w branży oraz naszej bezkonkurencyjnej gamie sprawdzonych w praktyce stołów. Abyś mógł uzyskać pełne korzyści, jakie niesie z sobą wykonanie najwyższej jakości dywanika asfaltowego, pokażemy Ci, jak to osiągnąć w krótszym czasie, oszczędzając przy tym pieniądze.

www.volvoce.com

http://opn.to/a/SP_PAT-C_A

Volvo Construction Equipment

