

spirit

ПОКОРИТЕЛИ ИЗВЕСТНЯКОВЫХ ШАХТ

Горное дело на
Среднем Западе США

ПЕРВОКЛАССНЫЕ ОПЕРАТОРЫ
Подготовка к будущему

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО ФУТБОЛУ
Volvo CE перехватывает инициативу

СОЗДАНЫ ДЛЯ ЗЕМЛЕРОЙНЫХ РАБОТ



ПРИГЛАШАЕМ В ГОСТИ

Каждое лето мы приглашаем наших клиентов и дилеров со всего мира в шведский город Эскильстуна — резиденцию Volvo Construction Equipment. Мы проводим это международное мероприятие, известное как «Дни Volvo» (Volvo Days), не только для того, чтобы продемонстрировать гостям обширный ассортимент нашей продукции и решений, но и чтобы сказать им, что мы в Volvo CE рады сотрудничеству с ними.

В этом году основное внимание будет уделено выпускаемым новинкам, связанным с технологией двигателей Stage IV, — им посвящена статья на стр. 24. При этом гости смогут протестировать широкий спектр наших машин или просто понаблюдать в непринужденной обстановке за впечатляющей презентацией в рамках одного из событий данного мероприятия.

Среди представляемой техники будет новейшее достижение проектировщиков Volvo — концепт-экскаватор GaiaX — полностью электрическая компактная машина будущего, которая впервые была показана публике в начале этого года. Сидни Леви, исполняющий обязанности руководителя отдела дизайна, интервью с которым представлено на стр. 6 в рубрике «Кратчайший путь к успеху», говорит, что он очень гордится этой машиной, созданной после его прихода в компанию Volvo CE.

«Дни Volvo» позволяют нашим гостям не только приоткрыть завесу будущего, но и окунуться в прошлое, посетив музей Munktell, экспонаты которого отражают 180-летнюю историю новаторства и технического прогресса Volvo CE. Среди действующих моделей, собранных музеем, представлен самоходный грейдер 1930 года, о котором рассказывается на стр. 36.

Кроме того, гости смогут посетить другие площадки Volvo в Швеции, включая завод по производству сочлененных самосвалов в Браасе, которому уделено особое внимание в статье на стр. 38, посвященной инициативе Volvo Construction Climate Challenge по продвижению плана действий, снижающих влияние строительной отрасли на окружающую среду.

«Дни Volvo» — это ценный опыт для клиентов и превосходная возможность увидеть машины Volvo в действии, узнать об услугах Volvo и получить рекомендации специалистов компании. О нашей жизни в компании Volvo CE рассказывается не только на страницах журнала, но и в дополнительных материалах: видеороликах и многочисленных фотографиях, доступных в бесплатном приложении *Spirit* и на веб-сайте журнала. 



ТОРСТЕН ПОШВА
Директор
по внешним связям
Volvo Construction Equipment

spirit В ИНТЕРНЕТЕ

www.volvospiritmagazine.com



Spirit — Volvo Construction
Equipment Magazine



@VolvoCEGlobal



GlobalVolvoCE



Volvo Spirit Magazine

Фото предоставлены: © Image Photo Professional



ВИДЕО

Экскаваторы EC380E и EC480E от компании Volvo Construction Equipment обладают выдающимися землеройными и буровыми характеристиками, обеспечивающими оптимальную производительность. Эти машины, оборудованные двигателями Volvo с поддержкой технологии Tier 4 Final/Stage IV и уникальным режимом ECO, сочетают рост топливной экономичности на 9% и высокие эксплуатационные показатели. Volvo EC380E и EC480E — надежные, высокопрочные, производительные машины.

www.volvoce.com



Volvo Construction Equipment

В ЭТОМ ВЫПУСКЕ

3 ВСТУПИТЕЛЬНОЕ СЛОВО

«Дни Volvo» не за горами

6 КРАТЧАЙШИЙ ПУТЬ К УСПЕХУ

Разговор с Сидни Леви, исполняющим обязанности руководителя отдела дизайна Volvo CE

16 США

Переработка отходов в Нью-Йорке

20 БРАЗИЛИЯ

Реконструкция стадиона для финала чемпионата мира по футболу

24 НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

Тестирование и проверка дизельных двигателей Volvo CE, совместимых со стандартом Tier 4 Final/Stage IV

28 ОБУЧЕНИЕ ОПЕРАТОРОВ

Использование тренажеров для обучения операторов строительной техники

32 КИТАЙ

Технологический центр в г. Цзинань — специализированная научно-проектная площадка Volvo CE

36 УРОКИ ИСТОРИИ

Эволюция самоходных грейдеров

38 ВЛИЯНИЕ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ

Volvo CE представляет новую инициативу по защите окружающей среды

42 ЗАМБИЯ

Гидравлический экскаватор Volvo возвращает надежды на лучшую жизнь

44 VOLVO OCEAN RACE

Женская команда принимает вызов

49 УГОЛОК ОПЕРАТОРА

Китайское состязание операторов Operator Idol

НА ОБЛОЖКЕ

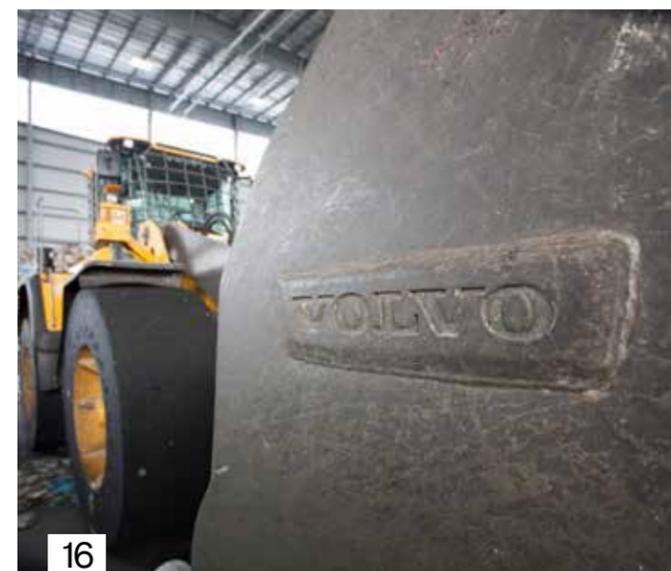
Оператор Брайан Лесли и его самосвал Volvo A40D
© Чарльз Черни

10 США

Сочлененные самосвалы Volvo работают на добыче известняка на Среднем Западе США



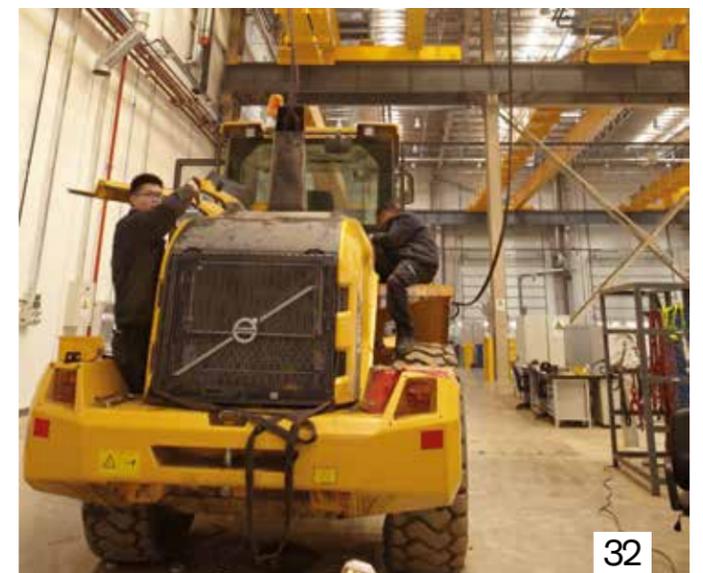
20



16



44



32

ЖУРНАЛ VOLVO CE SPIRIT

Июнь/Июль/Август 2014 НОМЕР ВЫПУСКА: 51

ИЗДАТЕЛЬ: Volvo Construction Equipment SA

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР: Торстен Пошва

ПОМОЩНИК РЕДАКТОРА: Криста Уолш

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДГОТОВКА И ДИЗАЙН: CMDR sprl
www.cmdrcoms.com

В ПОДГОТОВКЕ ВЫПУСКА УЧАСТВОВАЛИ: Джон Бэйлис, Джулия Брэндон, Кэрол Кэссиди, Чан Чжан, Сэм Коуи, Йорген Фёрсруп, Найджел Гриффитс, Патрисия Келли, Тони Лоуренс, Бо Лийестранд, Хокан Рипель. ФОТОГРАФЫ: Дженифер Бартлюк, Дэн Бигелоу, Чарльз Черни, Натали Хилл, Лиззи Милтон, Юха Ройнинен, Стив Скиннер, Рик Томлинсон.



Редакционный материал принимается по адресу: Volvo Spirit Magazine, Volvo Construction Equipment, Hunderenveld 10, 1082 Brussels, Belgium (Бельгия) или по электронной почте volvo.spirit@volvo.com.

Все права защищены. Никакая часть этого издания (текст, данные, изображения) не может быть воспроизведена, сохранена в системе анализа данных или передана в какой бы то ни было форме и какими бы то ни было средствами без предварительного письменного разрешения Volvo CE. Volvo Construction Equipment может не разделять взгляды, изложенные в статьях журнала и не отвечает за точность опубликованных в нём сведений. Число выпусков в год — четыре. Отпечатано на бумаге, произведённой с соблюдением всех требований к защите окружающей среды.



Фото: Дженнифер Бартлюк

ПРОЕКТИРОВАНИЕ НОВЫХ ПРЕИМУЩЕСТВ

И. о. руководителя отдела дизайна Volvo Сидни Леви акцентирует внимание на удобных в работе машинах и создании неоспоримых преимуществ для клиентов

Текст: Патрисия Келли

Когда Сидни Леви был подростком, он мечтал стать автомобильным дизайнером. Он вспоминает, что с 12 лет стремился только к этому. Несмотря на отсутствие навыков рисования — «в двадцать лет я рисовал как четырехлетний ребенок» — Леви на протяжении 10 лет занимался проектированием автомобилей прежде, чем два года назад, после перехода в компанию Volvo в качестве одного из ведущих дизайнеров, стать специалистом по строительной технике. Недавно он был назначен на должность исполняющего обязанности руководителя бюроотдела дизайна и сейчас контролирует всю его работу.

Первый практический опыт Леви приобрел благодаря полугодовой стажировке в компании Opel в Германии, где он работал под началом руководителя отдела дизайна Мартина Смита, который теперь является исполнительным директором в европейском подразделении компании Ford. Карьера Леви в качестве автомобильного дизайнера началась в США, в Детройте — некогда процветающем городе автомобилестроителей, где он работал консультантом в небольшой проектной студии, среди клиентов которой были компании Ford, General Motors и Chrysler. Леви принимал участие в работе над дизайном автомобилей GM Cadillac.

Затем он получил предложение поработать над удостоенным наград концепт-каром EсоJet, созданным компанией GM в сотрудничестве с американским комедийным актером и телеведущим Джейм Лено, заядлым коллекционером автомобилей. EсоJet был оснащен вертолетным двигателем и работал на биодизельном топливе. Леви вспоминает, что получил приглашение переехать в Калифорнию и присоединиться к проекту в понедельник. «В четверг я уже был там, — рассказывает он. — Это оказалось не сложно».

После окончания средней школы Леви покинул свой родной город Страсбург во Франции, в котором он родился и который дал ему швейцарско-французское гражданство, и направился в США для продолжения образования. После четырехмесячного пребывания в

Нью-Йорке в возрасте 18 лет он переехал в Калифорнию, где обучался в колледже Санта-Моники, а затем в колледже дизайна Art Center College of Design в Пасадене. В 30 лет Леви получил степень магистра в сфере делового администрирования в Международном институте управленческого развития в Лозанне (Швейцария).

По его словам, стремление решать новые интересные задачи привело к тому, что он на некоторое время сменил вид деятельности и принял участие в создании двух успешных французских компаний, не связанных с автомобилестроением: одна выпускала для французских кардиологических учреждений товары разового применения такие, как батареи, электроды и гели для ультразвуковых приборов, а вторая предоставляла офтальмологические услуги для людей с ограниченной подвижностью.

СНОВА НА КОЛЕСАХ

Со временем автомобилестроение опять привлекло к себе внимание Леви, и он, живя в Париже, Франкфурте, Мюнхене и Берлине, работал в компании Opel, а затем в BMW, где с его помощью концептуальный электромобиль i3 приобрел окончательный вид. Прежде чем прийти в компанию Volvo SE, он еще год проработал в компании Volkswagen.

Сейчас Леви 37 лет. Он живет в шведском городе Гётеборге, у которого, как он считает, есть «все преимущества маленькой деревни с возможностями большого города». Леви признается, что что его буквально покорила широчайший ассортимент машин Volvo, а также серьезный подход компании к дизайну и признание роли дизайнеров.

«Volvo проектирует машины, которые в большей степени унифицированы и лучше смотрятся по сравнению с другими марками, — отмечает Леви. — Я понял, что могу здесь не просто придумывать нечто красивое, но и создавать решения будущего».

«На данный момент одно из моих главных достижений в компании Volvo — создание в высшей степени унифицированной линейки дорожной

техники. И это стало возможным благодаря по-настоящему плодотворному сотрудничеству между командой дизайнеров и нашими технологическими партнерами», — признается Леви.

Он рассказывает, что усилия дизайнеров при разработке нового самосвала, представленного в начале этого года на выставке ConExpo, были направлены на обеспечение «более понятной и удобной» работы, а также на создание «более привлекательного внешнего вида». Изящный дизайн экскаватора EC380E, который также был анонсирован на ConExpo, недавно получил награду престижной премии Red Dot Design Award. По словам Леви, этот экскаватор имеет новый и более понятный интерфейс рабочего места оператора (ЧМИ). «Он действительно аккуратно выглядит и на нем приятно работать», — добавляет Леви. →



Интервью Сидни Леви для журнала Spirit



В VOLVO ПОНИМАЮТ РОЛЬ ПРОЕКТИРОВАНИЯ В ДОСТИЖЕНИИ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ПРЕИМУЩЕСТВ И УЧИТЫВАЮТ МНЕНИЕ КОНСТРУКТОРОВ

Сидни Леви
с концепт-экскаватором GaiaX

ХОРОШАЯ НАСЛЕДСТВЕННОСТЬ

«Мы очень хотим верить, что создаем класс машин, которые с точки зрения внешнего вида и эргономики продолжают родословную техники Volvo и наследуют ее ДНК, — говорит Леви. — Мы стремимся создавать машины, которые не только выглядят и работают лучше, но и имеют общие черты, характерные для техники Volvo, чтобы можно было пересесть из одной машины в другую и не почувствовать разницы в ощущениях».

Деятельность дизайнеров Volvo не ограничивается лишь машинами. Ассортимент продукции включает в себя двусторонние рабочие жилеты и хорошо продаваемые рюкзаки — оба изделия также получили награду Red Dot. Кроме того, в ходе разработки программного обеспечения,

которое поставляется с машинами, отдел дизайна также должен учитывать потребности и запросы клиентов и помогать компании Volvo CE найти оптимальные возможности для их удовлетворения.

Подразделение, которым руководит Леви, получает всестороннюю помощь. «У рабочей группы есть ощутимая поддержка — мы никогда не остаемся один на один с проектом, — отмечает Леви. — Инженеры компании консультируют нас о том, какую технологию лучше задействовать и как ее использовать. Также мы сотрудничаем со специалистами по автоматизированному проектированию. Наши эксперты по продукции четко понимают, что нужно клиентам. Мы также стараемся понять, что лежит в основе того или иного изделия и какая продукция востребована на рынке. Благодаря внедрению нужной технологии мы можем предоставить нашей целевой аудитории



Дизайнерские решения Volvo CE, получившие в этом году награды премии Red Dot.



продукцию, которая лучше всего отвечает их потребностям. Мы усиленно работаем над созданием ценных преимуществ для клиентов».

На данный момент, как утверждает Леви, основным предметом его гордости является концепт-экскаватор GaiaX — полностью электрическая компактная машина будущего, впервые представленная на выставке ConExpo.

«Эта машина — действительно новое слово в области дизайна строительной техники, и к тому же она отвечает всем требованиям отрасли, — добавляет он. — Ее простая конструкция не требует частого обслуживания, и ее легко ремонтировать. И кроме того, она дает огромные преимущества для оператора с точки зрения эффективности и безопасности работы».

Несмотря на простоту конструкции самой машины GaiaX, интерфейс рабочего места оператора оснащен множеством полезных функций. Большинство задач можно выполнить удаленно с планшета компьютера, используя технологии дополненной реальности. Основное преимущество такого подхода состоит в том, что для работы с машиной нужен только один человек. Оператор может управлять процессом копания и в то же время наблюдать за происходящим вокруг. Дистанционное управление позволяет также использовать машину в потенциально опасных ситуациях благодаря тому, что оператор может находиться в защищенном месте на безопасном расстоянии.

Эта машина еще не поступила в продажу, но обладатели планшетов могут заглянуть в будущее и загрузить приложение GaiaX App для изучения ее функций и возможностей работы со стрелой и манипулятором.

«В дальнейшем мы намереемся спроектировать целый ряд машин, опережающих свое время на 20 или 30 лет, в которых будут применены многочисленные новые технологии и обеспечены оптимальные для работы оператора».

В будущем, как и сейчас, главные ценности Volvo — качество, безопасность и забота об экологии — останутся основными факторами при проектировании. «С учетом заботы об окружающей среде, мы стараемся применять безопасные материалы, которые не наносят ущерб экологии, — либо биоразлагаемые, либо пригодные для вторичной переработки, — объясняет Леви. — Мы создаем надежные и высокоточные машины, оснащенные множеством активных и пассивных функций защиты, чтобы люди не попадали в опасные ситуации».

Рассказывая об экскаваторе GaiaX, выпуск которого ожидается в 2030 году, Леви также намекнул, что в интерфейсе оператора планируется использовать еще больше инновационных функций и что эти функции могут появиться на новых моделях машин Volvo гораздо раньше.

«в компании Volvo понимают роль дизайна в получении дополнительных преимуществ и ценят мнение дизайнеров, — говорит Леви. — Компания с большим уважением относится к дизайнерам. И мои коллеги, и я полны оптимизма и готовы предложить в будущем много инновационных решений, которые позволят компании Volvo оставаться наилучшим партнером для строительных организаций».

МЫ СТАРАЕМСЯ ПРИМЕНЯТЬ БЕЗОПАСНЫЕ МАТЕРИАЛЫ, КОТОРЫЕ НЕ НАНОСЯТ УЩЕРБ ЭКОЛОГИИ, — ЛИБО БИОРАЗЛАГАЕМЫЕ, ЛИБО ПРИГОДНЫЕ ДЛЯ ВТОРИЧНОЙ ПЕРЕРАБОТКИ

Скачайте бесплатное приложение, чтобы просмотреть интервью Сидни Леви для журнала Spirit

ПОКОРИТЕЛИ ИЗВЕСТНЯКОВЫХ ШАХТ

В США, в самом центре Среднего Запада, сочлененные самосвалы Volvo помогают не только добывать качественный известняк, но и поддерживать усилия североамериканского подразделения компании Lafarge по охране окружающей среды →

Текст: Чан Чжан





VOLVO A40D — ЭТО ОПТИМАЛЬНАЯ МАШИНА ДЛЯ ПОДЗЕМНЫХ ВЫРАБОТОК



Сочлененные самосвалы Volvo помогают экономить топливо

Североамериканское подразделение компании Lafarge является крупнейшим многоотраслевым поставщиком строительных материалов в этом регионе и входит в группу компаний Lafarge Group, хорошо известную во всем мире своим бережным отношением к окружающей среде при эксплуатации цементных заводов и производстве бетона, а также при разработке карьеров и шахт.

На одном из таких карьеров в Саут-Элджине (штат Иллинойс) компания использует четыре сочлененных самосвала Volvo A40D, что позволяет ей экономить топливо и снижать влияние подземных работ на экологию.

Модель A40D грузоподъемностью 37 тонн и рабочим весом 68,27 тонны оснащена 12-литровым двигателем мощностью 313 кВт (426 л. с.) и полностью автоматической планетарной коробкой передач с шестью передними и двумя задними передачами и электронным управлением. Самосвал способен вывезти из карьера к месту переработки и сортировки самый грубый, жесткий и тяжелый известняк.

«Раньше наши грузовики расходовали 34-37 литров топлива за час работы, а сочлененные самосвалы Volvo потребляют около 30 литров за то же время», — рассказывает Ахмед Хамади, начальник производства подразделения Midwest Aggregates, Lafarge US.

В настоящее время компания Lafarge US ведет на карьере Фокс Ривер разработку площадью 469 тыс. кв. метров. Запасов известняка здесь хватит примерно на 60 лет. Во время напряженных летних

сезонов отсюда ежедневно вывозится и доставляется в места назначения до 11 тонн известняка.

ВСЕПОГОДНЫЕ РАБОЧИЕ ЛОШАДКИ

Горные выработки карьера Фокс Ривер глубиной 91 метр похожи на подземный город, где разрабатываемые проходы достаточно широки, чтобы самосвалы Volvo могли заезжать по ним на площадку и покидать ее. Хамади объясняет, что дороги, ведущие в выработку, имеют уклон 15-17 % и поэтому важно, чтобы самосвалы ежедневно и независимо от погоды сохраняли устойчивость на крутых участках и имели мощность, достаточную для подъема при полной загрузке.

«Машины Volvo имеют гибкую конструкцию — если кузов самосвала опрокидывается, кабина, как правило, сохраняет вертикальное положение, — продолжает Хамади. — Я считаю, что на сегодняшний день самосвалы Volvo A40D — это оптимальная техника для подземных выработок благодаря их маневренности и надежности, а также экономии топлива».

Хамади, который руководит карьером Фокс Ривер и другими подземными выработками Lafarge US на Среднем Западе, отмечает, что на всех этих площадках работают машины Volvo.

«Мы усиленно эксплуатируем технику, и самосвалы Volvo нам нравятся, поскольку эти рабочие лошадки прекрасно справляются с нагрузкой», — добавляет он. →



Пункт назначения добытого известняка находится на расстоянии не более 40 км

Раз в два года компания Lafarge US производит на карьере Фокс Ривер замену машинного парка, заботясь о качестве воздуха и поддерживая на низком уровне выброс выхлопных газов и твердых частиц при сжигании дизельного топлива.

«Как правило, под землей мы стараемся использовать более новые машины, чем на поверхности, чтобы благодаря современным технологиям улучшить качество воздуха», — рассказывает Шон Хоули, вице-президент и генеральный директор подразделения Midwest Aggregates, Lafarge US.

РЯДОМ С ДОМОМ

Корпорация Lafarge Group также снижает выбросы парниковых газов за счет сотрудничества с местными компаниями. Например, пункт назначения известняка, добытого на карьере Фокс Ривер, находится на расстоянии не более 40 километров.

«Также наша продукция помогает подрядчикам работать в соответствии с нормативами Министерства транспорта штата Иллинойс применительно к повторно используемым материалам, — поясняет Жозель Липски-Роквуд, директор по информационной поддержке компании Lafarge US. — Благодаря высокому качеству породы, добываемой в карьере Фокс

Ривер, подрядчики могут добавлять в асфальтовую смесь больше переработанных материалов — благодаря этому уменьшается объем нефтепродуктов, вводимых в смесь, что приносит пользу экологии и снижает нагрузку на налогоплательщиков».

Известняк из этих карьеров также применялся при реконструкции ряда основных автомагистралей в Иллинойсе, включая пролегающий по Среднему Западу участок национальной трассы 90 — самой длинной автодороги в США. Она соединяет два побережья от Бостона на востоке до Сиэтла на западе и имеет протяженность 4990 км.

ЛУЧШИЕ В СВОЕМ КЛАССЕ

В 2013 году компании Lafarge Group и Volvo Group приняли участие в программе Climate Savers Всемирного фонда дикой природы (WWF) и взяли на себя обязательства стать лучшими в своем классе по снижению выбросов парниковых газов. Данные WWF, полученные в мае 2012 года,

показывают, что с момента начала программы в 1999 году компании, участвующие в программе Climate Savers, сократили выбросы углекислого газа (CO₂) более чем на 100 млн. тонн. Этот объем примерно два раза выше текущего годового показателя Швейцарии по выбросам CO₂. 

**НАМ НРАВЯТСЯ
САМОСВАЛЫ VOLVO,
ПОТОМУ ЧТО ЭТИ
РАБОЧИЕ ЛОШАДКИ
ПРЕКРАСНО
СПРАВЛЯЮТСЯ
С НАГРУЗКОЙ**



A40D потребляет около 30 литров топлива за час работы

КРАСОТА — ЧУДОВИЩНАЯ СИЛА

Колесные погрузчики Volvo CE непрерывно и без усталости наполняют современную систему переработки отходов →

Текст: Кэрол Кэссиди

Колесный погрузчик Volvo L150G помогает жителям Нью-Йорка в утилизации мусора

Фото: Дэн Бигелоу

С первого взгляда очевидно, что новый мусороперерабатывающий завод в Нью-Йорке совсем не похож на те свалки, которые раньше использовались для сбора выбрасываемого в городе пластика, металла и стекла.

Этот завод был спроектирован известными архитекторами — создателями художественных галерей и культурных объектов — в рамках партнерского проекта администрации Нью-Йорка и компании Sims Municipal Recycling, которая принадлежит корпорации Sims Metal Management — крупнейшему в мире концерну по переработке металлов и электронных компонентов.

Более близкое знакомство с заводом показывает, что в его работе всесторонне учтены вопросы экологии, например, используются стальные конструкции из переработанных материалов, солнечная энергия и независимая система регулировки уровня дождевого стока. Близость реки обеспечивает доступ к заводу барж, что позволяет снять с городских улиц нагрузку свыше 400 тыс. автомобиле-километров, сократить расход топлива и потерю времени в пробках, а также снизить объем вредных выбросов и устранить шум от работы дизельных двигателей. Это способствует очищению воздуха и поддержанию тишины и покоя.

КАЧЕСТВЕННЫЙ СКАЧОК

Томас Аутбридж является генеральным директором компании Sims Municipal Recycling. «В Европе есть несколько столь же масштабных и тщательно продуманных комплексов по переработке мусора. Но в Европе, в отличие от нас, этим вопросом занимаются уже лет двадцать», — отмечает Аутбридж. — А для Нью-Йорка это огромный прорыв в отношении объемов, масштаба и качества».

Однако за этой красотой скрывается ненасытное чудовище. Оно

может ежемесячно поглощать примерно 20 тыс. тонн металла, стекла и пластика, что делает его крупнейшей сортировочной площадкой такого рода в США.

Создание этого завода заняло десять лет и потребовало в общей сложности 110 млн. долларов. Компания Volvo CE практически с самого начала принимала участие в проекте.

«У нас сложились по-настоящему тесные отношения с компанией Sims. Они начались почти семь лет назад, когда Sims потребовалось унифицировать машины на более чем 130 рабочих площадках в Северной Америке», — рассказывает Пэт Рэйли, директор департамента по национальным счетам компании Volvo CE. — Они обратились к нам за помощью, когда перед ними встала задача по улучшению жизнедеятельности Нью-Йорка. Мы посоветовали использовать машины немного меньшего размера, чем планировалось. Благодаря этому можно сэкономить топливо и сократить эксплуатационные расходы».

ОТ УЧАСТИЯ ГОРОЖАН ЗАВИСИТ УСПЕХ ВСЕГО ПРОЕКТА ПО ПЕРЕРАБОТКЕ

ПЕРЕРАБОТКА МУСОРА НАЧИНАЕТСЯ ДОМА

Компания Sims и администрация города делают ставку на то, что этот новый высокотехнологичный мусороперерабатывающий завод воодушевит жителей Нью-Йорка принять участие в самом начале цикла утилизации отходов, не выходя из своей кухни. «Мы надеемся, что это поможет вызвать интерес общества к проблеме переработки отходов», — продолжает Аутбридж. — От участия горожан зависит успех всего проекта по переработке».

Аутбридж оценивает текущую степень вовлеченности населения как 50 %. При этом всем жителям Нью-Йорка предписано разделять домашний мусор и класть пустые металлические, пластиковые и стеклянные емкости в отдельный пакет, ведро или уличный мусорный бак.

Затем смешанные отходы доставляются грузовиками и баржами на так называемую «площадку выгрузки», где колесный погрузчик Volvo L150G их собирает и перемещает.

«Отходы поступают круглосуточно шесть или семь дней в неделю», — говорит Аутбридж. — Колесный погрузчик собирает материал в большие кучи и поддерживает их размер таким образом, чтобы оставалось рабочее пространство для маневрирования грузовиков и прочей техники».

Колесный погрузчик загружает в сортировочную систему стекло, металл и пластик с интенсивностью до 70 тонн в час. Аутбридж продолжает: «Задача колесного погрузчика заключается в том, чтобы постоянно наполнять систему переработки. От этого зависит производительность всей системы».

Гигантское и замысловатое содержимое функционирующей системы настолько впечатляет, что компания Sims приглашает школьников посмотреть на нее со специально оборудованных смотровых площадок.

ДЕНЕЖНЫЙ СТАНОК

Автоматика определяет и сортирует материалы по размеру, форме, магнитным свойствам и другим параметрам с помощью вибрации, силы притяжения, а также специальных магнитов и светоотражателей. По словам Аутбриджа, вся эта техника предназначена для того, чтобы принимать материал, который загружается в систему колесным погрузчиком, и разделять его на десятки различных сырьевых продуктов, пользующихся спросом.

Сортировка — это магическое превращение мусора в деньги. Например, извлеченные для повторного использования алюминиевые банки пакуются в большие брикеты весом по 680 кг. Такой брикет можно продать примерно за 1000 долларов.

ЗАБОТА ОБ ЭКОЛОГИИ ВХОДИТ В ЧИСЛО ОСНОВНЫХ ЦЕННОСТЕЙ КОМПАНИИ VOLVO НАРЯДУ С КАЧЕСТВОМ И БЕЗОПАСНОСТЬЮ

Машины Volvo CE помогают компании Sims утилизировать отходы и при этом решать широкий спектр задач по защите окружающей среды. «Городские нормативные акты требуют от нас, подрядчиков, соблюдения очень жестких стандартов в отношении качества воздуха», — говорит Аутбридж. — Новые машины Volvo позволяют нам соответствовать этим требованиям».

«Забота об экологии входит в число трех основных ценностей компании Volvo наряду с качеством и безопасностью», — заявляет говорит Рэйли. — Эти ценности лежат в основе каждого производимого нами изделия, и мы не пренебрегаем ни одной из них при обслуживании наших клиентов».

Аутбридж надеется, что машины Volvo CE помогут компании Sims уверенно идти в будущее. Он отмечает: «В течение нескольких следующих месяцев мы будем получать все больше и больше бумажных отходов с городских улиц, и колесные погрузчики — это важная техническая составляющая, которая позволит нам справиться с дополнительной нагрузкой».

«Мы заявили компании Sims, что хотим навсегда остаться их партнерами», — шутит Рэйли. Они с готовностью реализуют новые подходы к работе и перспективны как отраслевой партнер. Мы надеемся помочь компании Sims в развитии ее бизнеса за счет поставки надежной техники и предоставления качественной поддержки через наших дилеров».

По словам Аутбриджа компания Sims рассчитывает развиваться дальше с учетом успешного опыта в Нью-Йорке. «Мы считаем, что уровень проделанной здесь работы позволяет нам претендовать на получение муниципальных контрактов в других регионах. И мы этого добьемся».

Видео-версию данной статьи см. на веб-сайте www.volvospiritmagazine.com



Томас Аутбридж, генеральный директор компании Sims Municipal Recycling



Пэт Рэйли из компании Volvo CE во время посещения завода Sims Municipal Recycling в Нью-Йорке

Финал Чемпионата мира 2014
 пройдет на бразильском стадионе
 «Маракана» в Рио-де-Жанейро

VOLVO SE ИГРАЕТ НА ОПЕРЕЖЕНИЕ

С приближением Чемпионата мира по футболу ФИФА 2014 внимание всех болельщиков приковано к Бразилии — особенно к ее бывшей столице, городу Рио-де-Жанейро, в котором находится недавно реконструированный легендарный стадион «Маракана» →

Сэм Коуи



Стадион «Маракана» является второй по популярности достопримечательностью Рио



Сильвио Виларим Рамос младший, менеджер по оборудованию отделения Odebrecht в Рио, следил за работами на стадионе «Маракана»

В этом году бразильцы будут надеяться на то, что в футболе история не повторяется. Стадион «Маракана» (официальное название стадиона — «Стадион журналиста Марио Филью») был построен в 1950 году, когда Бразилия в последний раз принимала чемпионат мира по футболу. Именно на этом поле произошел один из самых драматичных и горьких моментов в истории игры — в финальном матче хозяева проиграли Уругваю со счетом 2:1.

Во время ЧМ-2014 стадион снова окажется в центре всеобщего внимания. Здесь будет проходить семь игр чемпионата — больше чем на любой другой арене — в том числе финал 13 июля. При подготовке к соревнованиям был проделан серьезный объем работ по модернизации стадиона и приведению его в соответствие со стандартами ФИФА. Тендер на реконструкцию стадиона выиграл бразильский строительный гигант Odebrecht, на счету которого такие значительные достижения, как строительство Международного аэропорта Майами и плотины Seven Oaks Dam в Калифорнии.

На протяжении последних семи лет, с момента открытия первого завода Volvo Construction Equipment в Бразилии, Odebrecht использует тяжелую технику Volvo. Контроль за реконструкцией стадиона осуществлял Сильвио Виларим Рамос младший, менеджер по оборудованию отделения Odebrecht в Рио. В работах было

задействовано в общей сложности семь машин Volvo — шесть экскаваторов Volvo EC210B и один минипогрузчик Volvo MC90.

БЕСПРОИГРЫШНАЯ СТРАТЕГИЯ

На вопрос о том, что отличает Volvo от других марок тяжелой техники, Рамос отвечает: «Конкурентоспособная цена, надежность, высокая производительность, хорошая техническая готовность и низкий расход топлива, которые снижают ваши затраты и потому повышают вашу конкурентоспособность».

Когда-то «Маракана» был самым большим в мире стадионом и вмещал до 200 000 зрителей. Сейчас его вместимость значительно уменьшилась, но он по-прежнему остается крупнейшей футбольной ареной в стране.

В процессе реконструкции было демонтировано нижнее кольцо мест, возведено новое кольцо с лучшим обзором, построены дополнительные пандусы, так что эвакуацию всего стадиона теперь можно провести за восемь минут, и заменены все сидячие места, однако стадион сохранил свой оригинальный облик.

«Машины Volvo оказались особенно полезны при уборке мусора и разборке сидячих мест. Экскаваторы EC210B отлично подошли для этой работы», — говорит Рамос.

САМЫМ ВАЖНЫМ БЫЛО СОХРАНИТЬ ЛЕГЕНДАРНЫЙ ФАСАД СТАДИОНА

Стадион был также оснащен новой крышей со встроенной системой сбора дождевой воды. Фасад стадиона, входящий в список Института национального исторического и художественного наследия, остался нетронутым.

«При работе над "Мараканой" самым важным было сохранить легендарный фасад стадиона, — поясняет Рамос. — В результате нам потребовались мощные машины для подъема оборудования и материалов».

Стадион «Маракана» является второй по популярности достопримечательностью Рио после статуи Христа-Искупителя и продолжал принимать футбольных болельщиков со всего мира даже во время реконструкции. Посетители могли наблюдать за ходом работ из стеклянной башни Torre de Vidro, которая была построена специально для этой цели, и даже забрать с собой кусочек старого стадиона в качестве сувенира.

С учетом значительного количества бюджетных средств, потраченных на работы по реконструкции (1 млрд бразильских реалов/430 млн долл. США/310 млн евро), предметом пристального внимания стала экологичность проекта. По словам Рамоса, для обеспечения максимальной экологичности компания Odebrecht

вела работу в соответствии со стандартом LEED (Руководство по энергетическому и экологическому проектированию).

БЫСТРАЯ РЕАКЦИЯ

«При строительстве было использовано большое количество ранее демонтированных материалов, что обеспечило экономию природных ресурсов и энергии и, следовательно, снизило затраты», — поясняет он.

Новый стадион «Маракана» открыл свои двери в июне 2013 года для проведения товарищеского матча между Англией и Бразилией в преддверии Кубка конфедераций. Рамос уверен, что компания Volvo CE сыграла большую роль в успехе реконструкции.

«На объекте у нас возникали проблемы. Машины ломались — это неизбежно. Но при сотрудничестве с Volvo ремонт или замена выполняются быстро и без проблем, так что мы не теряем время. Компания в первую очередь учитывает интересы заказчиков. Это объясняет уважение пользователей и операторов к бренду Volvo на рынке тяжелой техники». 🇧🇷

МАШИНЫ VOLVO ОКАЗАЛИ НЕОЦЕНИМУЮ ПОМОЩЬ ПРИ УБОРКЕ МУСОРА И РАЗБОРКЕ СИДЯЧИХ МЕСТ

ОБРАТНЫЙ ОТСЧЕТ

На протяжении последних нескольких лет проектная группа, которая занимается разработкой 11-16-литровых двигателей стандарта Tier 4 Final, проводила проверочные испытания новых двигателей в экстремальных условиях

Тони Лоренс

Прежде чем новые двигатели и машины были представлены на выставке ConExpo 2014, они четыре года проходили тестирование, которое контролировал главный руководитель проекта Volvo CE по разработке двигателей стандарта Tier 4 Final/Stage IV Ян Гутхаммар. Для работы с передовыми технологиями была создана специальная команда экспертов, и все действия велись в режиме секретности.

Новые сочлененные самосвалы, колесные погрузчики и экскаваторы Volvo CE, оснащенные двигателями, которые соответствуют стандарту Tier 4 Final по уровню выбросов, прошли максимально жесткие испытания — при температуре -40 °C недалеко от Полярного круга на крайнем севере Швеции, в условиях изнуряющей 50-градусной жары в Испании и на высоте 3500 м над уровнем моря во Французских Альпах.

ПРИКЛЮЧЕНИЕ

«Это стало серьезным испытанием в плане логистики, — говорит Гутхаммар, который возглавляет разработку платформы 11–16-литровых двигателей стандарта Tier 4 Final. — Проектная группа путешествовала по всему миру вместе с квалифицированными инженерами и прототипами наших двигателей, что уже само по себе было приключением.

На планирование каждой экспедиции уходило около четырех месяцев, и еще месяц уходило на ее проведение — при этом на счету

была каждая минута. Члены команды сменяли друг друга, чтобы мы могли работать до 16 часов в день, семь дней в неделю. Для проверки работы двигателей и машин мы протестировали все, что могли, вплоть до последнего винтика, в самых жестких условиях».

Дизельные двигатели Volvo CE D4, D6, D8, D11, D13 и D16, соответствующие нормативам Tier 4 Final/Stage IV, повышают эффективность использования топлива на 5 % по сравнению с предыдущими моделями, а также снижают общие эксплуатационные расходы. Двигатели оснащены технологией избирательного каталитического восстановления (SCR), которая позволяет соблюсти требование о сокращении количества оксида азота (NOx) на 80 %. SCR впрыскивает в поток выхлопных газов реагент-восстановитель (DEF в США или AdBlue® в Европе) для преобразования NOx в азот и CO₂. Компания Volvo Trucks использует технологию SCR с 2005 года. Volvo CE опирается на обширный опыт Volvo Group и миллионы часов тестирования в реальных условиях, через которые уже прошла данная технология. Модернизированный, полностью автоматический дизельный сажевый фильтр (DPF) уменьшает количество твердых частиц, не прерывая работу машины и не снижая ее производительности. Для окисления твердых частиц используется регулярная пассивная регенерация фильтра при низких температурах отработавших газов. Изредка выполняется сброс регенерации для сжигания твердых частиц при высокой температуре. Ни один из →

Ян Гутхаммар

Фото: Стив Скиннер



Испытания проводились в экстремальных погодных условиях

процессов не требует вмешательства оператора, и заказчики, которые уже испытали новые машины, отлично о них отзываются.

«Создание более экологичного двигателя и его установка на наших машинах — уже само по себе является непростой задачей, но еще важнее для нас было выйти за эти рамки и сосредоточиться на повышении эффективности использования топлива, мощности двигателя, удобства обслуживания и производительности машин», — объясняет Гутхаммар.

ЭКСТРЕМАЛЬНЫЕ УСЛОВИЯ

С точки зрения инвестиций проект Tier 4 Final представляет собой самый крупный проект по разработке, который был когда-либо реализован компанией.

Так какой же этап был самым трудным? «Альпы», — без колебаний отвечает Гутхаммар — опытный инженер, который работал с IBM, General Electric и Bombardier. Команде пришлось жить на высоте 2200 м в уединенных домах, которые обычно используются работниками горнолыжной отрасли. В процессе испытаний приходилось подниматься на высоту 3000 м по однополосной дороге на самосвале A40, с каждой стороны которого до края дороги оставалось по 30 см. Когда шел снег, видимость снижалась до нескольких метров.

«Однако это объединило членов нашей команды, которая состояла из специалистов со всего мира: из Швеции и Германии, Кореи, США и Южной Америки. Они стали очень сплоченным коллективом.

И все работы проводились тайно, в стремлении держаться подальше от любопытных глаз и объективов камер», — объясняет Гутхаммар.

По его мнению, испытания стали бесценным и крайне успешным опытом, выявили определенные проблемы, а также преподнесли несколько приятных сюрпризов: «В большинстве случаев все оказывалось даже лучше, чем мы прогнозировали.

Двигатели и машины тестировались на производственных стендах, в климатических камерах и на испытательных полигонах в течение более чем 100 000 часов, но в экстремальных ситуациях, когда едешь по очень крутому склону с полной загрузкой в тяжелейших погодных условиях, может случиться всякое. И если оказывается, что двигатели



Volvo D-16 в деталях

МЫ ПРОТЕСТИРОВАЛИ ВСЕ, ЧТО МОГЛИ, ВПЛОТЬ ДО ПОСЛЕДНЕГО ВИНТИКА, В САМЫХ ЖЕСТКИХ УСЛОВИЯХ

справились с задачей лучше, чем ожидалось, или имеют большую топливную эффективность, чем прогнозировали разработчики, испытываешь огромную радость. В этом отношении подобные экспедиции просто бесценны.

Казалось бы, теперь можно взять отпуск, чтобы покататься на лыжах или поиграть в гольф. Но Гутхаммар не согласен. «Запуск машин — это самый важный этап. Только он имеет значение. Этот этап придает смысл всему, что мы делали раньше. И отдыхать сейчас не время». ☑



Сервисные контракты не только обеспечивают максимальную эксплуатационную готовность машин на разработке карьеров и строительстве дорог, экспертную поддержку и повышенную производительность, но и позволяют положительно влиять на инфраструктуру мелких, крупных городов и стран в любой точке мира за счет комплексной поддержки регионального дилера Volvo. Узнайте больше на www.volvoce.com





Инструкторы Фил Спорн и Джошуа Беннет внутри первой в мире виртуальной стройплощадки, разработанной Civil Contractors Federation, в Аделаиде, Австралия



Обучение на тренажере при участии Odebrecht в Бразилии

ПЕРВОКЛАССНЫЕ ОПЕРАТОРЫ

Новое поколение тренажеров имеет огромное значение для обучения операторов строительной техники 21-го века. Тренажеры оптимизируют процесс обучения операторов работе с целым рядом тяжелой техники, сводя к минимуму не только риски для здоровья и безопасности, но и неблагоприятное воздействие на окружающую среду

Джон Бэйлис

Передовые тренажеры Volvo были разработаны в сотрудничестве со шведской компанией Orvu Simulations и сочетают в себе улучшенную трехмерную графику и шестистепенную подвижную платформу с электрическим управлением. Поскольку упор делается на предоставление стажерам реалистичного опыта, в тренажерах Volvo используются фактические данные от рабочих экскаваторов, колесных погрузчиков, сочлененных самосвалов или машин для демонтажа сооружений в зависимости от необходимой программы подготовки.

Использование тренажеров при обучении предоставляет ряд преимуществ, которые долгое время используются в авиационной промышленности: более низкие риски для неопытного персонала, экономия, более эффективное обучение, а также высвобождение машин для оплачиваемой работы, а не учебных занятий.

Эти преимущества очевидны для Абрахама Акосты, инструктора из панамской компании Comercial de Motores, которая занимается поставками технологического оборудования. «Неважно, сколько у машины датчиков, систем и технологий. Наши заказчики не смогут получить от них максимальную отдачу, если не знают, как их использовать. Поэтому мы обучаем их на тренажерах».

ПЛАН ИГРЫ

Заметное место в повседневной жизни занимают видеоигры, и во многих отношениях тренажеры можно рассматривать как продолжение

этой знакомой и увлекательной среды. Так стажерам проще привыкнуть к управлению строительной техникой перед переходом к эксплуатации реальных машин в потенциально опасных условиях.

Стажеры погружаются в моделируемую среду и учатся на своих ошибках без вреда для своего здоровья, тяжелой техники и окружающей среды. Встроенный инструмент оценки отслеживает развитие навыков оператора.

Тренажеры варьируются по размеру и масштабу. Отдельные автономные модули, содержащие экран высокой четкости и подвижную платформу, позволяют операторам физически почувствовать свои действия.

Тренажеры можно перевозить в другие учебные центры, чтобы на них могли работать стажеры из других компаний и регионов. Таким образом обучение можно организовать без прерывания производственного процесса на строительной площадке, а свободное перемещение автономных модулей позволяет удовлетворять потребности в обучении на местах.

МОБИЛЬНОСТЬ

В Европе с ее обширными сетями автомобильного, железнодорожного и воздушного сообщения не возникает проблем с транспортировкой, что делает тренажеры гибким инструментом обучения. Однако в Бразилии, которая является крупнейшей страной Южной Америки, проблемы логистики и большие расстояния между центрами вывели концепцию мобильности на новый уровень. Компания Tracbel SA занимается поставками оборудования для строительной, сельскохозяйственной и →



Стажеры учатся на тренажерах Volvo, Федерация подрядчиков гражданского строительства, Южная Австралия



Учащиеся на учебном предприятии Projeto Profissionalizar в Бразилии



Эдивалдо Фрейтас, менеджер по обучению, Odebrecht



Генеральный директор Tracbel Group, Луис Густаво Р. де Магалхаес Перейра



Фил Сатерленд, генеральный директор, Федерация подрядчиков гражданского строительства, Южная Австралия

лесной промышленности в Бразилии уже 45 лет. Компания установила тренажеры Volvo CE в прицепы, которые можно легко перевозить по всей стране.

В переоборудованном прицепе оператор сидит в кабине, которая похожа на кабину реальной машины, и следит за ходом работы на светодиодном экране с диагональю 140 см. По утверждению компании, группу из 12 стажеров, не имеющих опыта работы с оборудованием, можно обучить до уровня получения сертификата за 100 часов. Генеральный директор Tracbel, Луис Густаво Р. де Магалхаес Перейра, говорит: «Наши передовые тренажеры Volvo обеспечивают настолько реалистичное обучение, что оно сопоставимо с обучением на настоящих машинах».

ЭКОНОМИЯ

Еще одна бразильская компания Odebrecht (см. стр. 20) имеет обширный опыт работы с крупными инфраструктурными проектами по всей стране, включая автомобильную, железнодорожную и авиационную отрасли, и огромные

строительные площадки. Компания провела анализ затрат и выгод, сравнив обучение на тренажерах с традиционным обучением на реальном оборудовании. По оценкам Эдивалдо Фрейтаса, менеджера по обучению из Odebrecht, за 100-часовой период расход топлива снижается на 10 %, производительность увеличивается на 5 %, а общие затраты на обучение сокращаются на целых 62 % — не говоря уже о безопасности, экологичности и отсутствии риска для здоровья. На протяжении многих лет компания Volvo Construction Equipment поддерживает интересы не только своих заказчиков и акционеров, но и местных жителей в регионах, где она ведет свою деятельность. Нигде это не проявляется так наглядно, как в Бразилии, где Volvo CE оказывает финансовую поддержку учебному предприятию *Projeto Profissionalizar*.

Вот уже 13 лет предприятие проводит бесплатные курсы обучения по широкому кругу профессий для молодежи из малообеспеченных семей. Предприятие было основано в бразильском штате Минас-Жерайс и с момента создания помогло обучить более 450 человек. Начиная с

2014 года, учащиеся обучаются на тренажерах колесного погрузчика и экскаватора Volvo.

Строительные компании в Южной Австралии сталкиваются с теми же проблемами логистики, что и в Бразилии, и используют двойной подход к обучению, который сочетает мобильные и стационарные учебные центры. Федерация подрядчиков гражданского строительства (CCF) организовала центр повышения квалификации площадью 4000 м², расположенный в 5 км от центрального делового района Аделаиды и в 10 минутах езды от аэропорта города.

ВИРТУАЛЬНАЯ РЕАЛЬНОСТЬ

В центре находится первая в мире виртуальная строительная площадка и целый парк мобильных учебных тренажеров. Основу парка составляет полный набор тренажеров тяжелой техники Volvo, включая несколько модулей с четырьмя степенями свободы и два тренажера с шестью степенями свободы. CCF предлагает более 20 краткосрочных курсов и программ стажировки, которые признаны на государственном уровне, а количество слушателей достигает 20 000 человек в год.

По словам Фила Сатерленда, генерального директора CCF, центр в Аделаиде ориентирован на предоставление доступа к самым современным образовательным и обучающим системам и обслуживает тысячи стажеров и операторов, которые хотят повысить свою квалификацию. «Благодаря тренажерам мы получили преимущество над остальными поставщиками образовательных услуг. Марка Volvo является всемирно признанным знаком качества, и наши тренажеры Volvo соответствуют этому ожиданию».

Многочисленные преимущества обучения на тренажерах признаны во всем мире, и партнерские отношения между Volvo CE и Oghux дают возможность усилить присутствие в этом сегменте рынка. Как утверждает Фил Сатерленд: «Обучение на тренажерах дает массу преимуществ. Оно сводит к минимуму риски и затраты, связанные с обучением в реальной обстановке. В достаточной степени овладев навыками на тренажерах, наши учащиеся продолжают обучение на настоящей технике и на реальных объектах. Мы очень довольны сотрудничеством с Volvo».

ОБУЧЕНИЕ МОЖНО ОРГАНИЗОВАТЬ БЕЗ ПРЕРЫВАНИЯ ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ПРОЦЕССА НА ДЕЙСТВУЮЩИХ СТРОИТЕЛЬНЫХ ПЛОЩАДКАХ

ОНИ УЧАТСЯ НА СВОИХ ОШИБКАХ БЕЗ ВРЕДА ДЛЯ СВОЕГО ЗДОРОВЬЯ, ТЯЖЕЛОЙ ТЕХНИКИ И ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

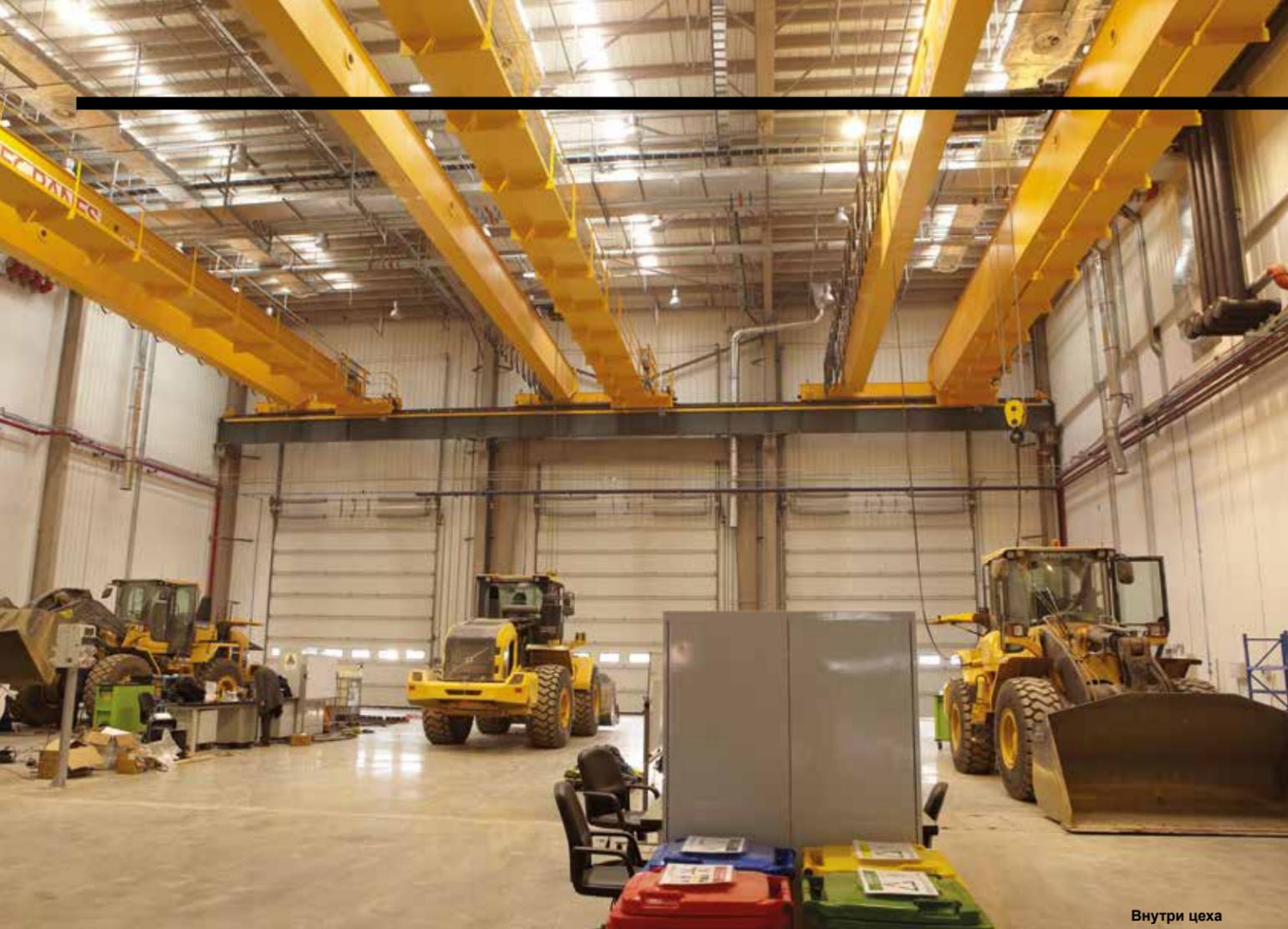
Ссылки на видеоролики по тренажерам Volvo см. на веб-сайте www.volvospiritmagazine.com.



ДВИЖУЩАЯ СИЛА РОСТА

Инвестиции Volvo демонстрируют ориентацию на развивающиеся рынки

Новый специализированный центр НИОКР Volvo SE в городе Цзинань, который находится в провинции Шаньдун на востоке Китая, подтверждает наличие долгосрочных планов по сотрудничеству с компаниями китайской строительной отрасли. Компания Volvo инвестировала 270 млн шведских крон →



Внутри цеха



Вход



Холл



Разминка сотрудников



Андерс П. Ларссон из Volvo CE

(41,8 млн долл. США/30,3 млн евро) в Технологический центр в Цзинане площадью 50 000 м². Это ключевой элемент в деятельности компании по разработке продуктов и компонентов для заказчиков на развивающихся рынках, на долю которых приходится более половины мирового бизнеса Volvo CE. Китай является крупнейшим из этих рынков и считается самым важным.

Центр в Цзинане позволит Volvo CE производить машины, разработанные специально для нужд этого нового рынка, и быстрее доставлять их заказчикам, что является значительным преимуществом на современном высоко конкурентном мировом рынке.

«Мы в Volvo знаем, что крайне важно иметь конструкторские и производственные мощности в тех странах, где используются наши машины. Такой подход обеспечивает более глубокое понимание наших заказчиков и их потребностей, а также позволяет воспользоваться местными инженерными кадрами, — поясняет Мэтс Скельдберг, президент китайского подразделения Volvo CE Technology. — Технологический центр в Цзинане имеет важнейшее значение для успеха не только китайского подразделения Volvo CE, но и для остальных подразделений нашего международного предприятия».

ОРИЕНТАЦИЯ НА РЫНОК

Город Цзинань, расположенный в 350 км от Пекина, является крупным центром распространения инженерно-технических знаний.



В городе действует несколько крупных университетов и технических колледжей, которые являются ценным источником инженерных кадров для Volvo CE. Технологический центр в Цзинане имеет собственную испытательную трассу, конструкторские бюро и два корпуса для проведения испытаний с цехами для сборки компонентов и прототипов, а также зоны для тестирования оборудования и оценки его рабочих характеристик.

До завершения строительства Центра в Цзинане инженеры работали на временном объекте, где им удалось достичь первых положительных результатов. Они разработали колесный погрузчик L105 — первую машину марки Volvo, которая будет производиться специально для развивающихся рынков. На разработку машины ушло 25 месяцев, и в конце 2012 года она поступила в продажу.

Центр рассчитан на широкий спектр разрабатываемых продуктов и перспективных проектов, включая экскаваторы, колесные погрузчики, а также машины для дорожных и коммунальных служб, которые проектируются специально для развивающихся рынков. Кроме того, инженеры в Цзинане занимаются проектированием и разработкой новейших версий существующих машин Volvo для этих рынков.

КРАЙНЕ ВАЖНО ИМЕТЬ КОНСТРУКТОРСКИЕ И ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ МОЩНОСТИ В ТЕХ СТРАНАХ, ГДЕ ИСПОЛЗУЮТСЯ НАШИ МАШИНЫ

«Открытие технологического центра в Китае играет важную роль для достижения амбициозных целей по дальнейшему развитию Volvo CE, — поясняет Андерс П. Ларссон, исполнительный вице-президент по технологиям Volvo CE. — Технологический центр в Цзинане поможет расширить и усовершенствовать ассортимент продукции Volvo CE по всему миру».

ГЛОБАЛЬНАЯ СЕТЬ

В настоящее время в Центре работает более 160 сотрудников Volvo CE. Они являются частью гораздо более многочисленной команды, которая объединяет сотни инженеров на 11 объектах Volvo в разных частях мира. Единая сеть инженеров занимается разработкой новых машин и технологий будущего, которые обеспечат максимальную топливную экономичность, производительность и безопасность строительной техники Volvo.

В настоящий момент Технологический центр в Цзинане является одним из крупнейших научно-исследовательских учреждений Volvo, и численность персонала будет увеличиваться

со временем — в Центре можно разместить до 450 сотрудников. Он также является важной частью планов компании по организации глобальной сети центров проектирования. ☑



ИЗНАЧАЛЬНО САМОХОДНЫЕ ГРЕЙДЕРЫ СОЗДАВАЛИСЬ НА ОСНОВЕ СИЛОВОЙ УСТАНОВКИ ОТ ТРАКТОРА

Самоходные грейдеры начали развиваться после Первой мировой войны

САМОХОДНЫЕ ГРЕЙДЕРЫ ПРОШЛИ ДОЛГИЙ ПУТЬ

По мере того как развивалась инфраструктура по обе стороны Атлантики, развивалась и потребность в машинах для строительства дорог

Первый грейдер на конной тяге в США — American Road Champion — был создан семейным предприятием Penпок по собственной запатентованной технологии в 1875 году. В 1892 году компания была преобразована в The American Road Machinery Company с дочерней компанией в канадском городе Годерих. В 1977 году компания изменила свое имя на Champion Road Machinery и, наконец, в 1997 году была приобретена компанией Volvo. Первый самоходный грейдер Champion был выпущен в 1928 году и имел закрытую сверху кабину оператора.

По другую сторону Атлантики первый самоходный грейдер был представлен шведскими инженерами в 1923 году. Его появление было

обусловлено насущной необходимостью улучшения транспортной инфраструктуры после Первой мировой войны, поскольку существовавшая инфраструктура не справлялась с растущим числом автомобилей. Компания Munktell — предшественник Volvo — пришла к выводу, что более эффективным будет грейдер с двигателем внутреннего сгорания.

Как и все более ранние модели строительной техники, самоходные грейдеры Munktell изначально создавались на основе силовой установки от трактора. Первый самоходный грейдер, получивший название «Модель 24», был выпущен в 1923 году. Его трансмиссия была идентична трансмиссии третьей модели тракторов Munktell («Тип 22»), которая увидела свет двумя годами ранее — в 1921 году. Машина весом 5000 кг — сравните с современным монстром весом 17 470 кг — была оснащена двухцилиндровым двухтактным калоризаторным двигателем мощностью 22 л. с.

ЛУЧШИЙ В СВОЕМ КЛАССЕ

Грейдер модели 24 стал первым дорожным грейдером, созданным в Швеции. Грейдер был впервые представлен общественности в 1923 году на Шведском сельскохозяйственном собрании, где он получил почетный королевский приз, однако поставки грейдера начались только в 1924 году. Модели 24 можно было увидеть на шведских дорогах вплоть до конца 1950-х годов.

Грейдер модели 24 с серийным номером 5579, выставленный в музее Volvo Munktell в Эскильстуне, был выпущен 31 марта 1930 года. Он был продан управлению по обслуживанию дорог города Кяларне в шведской провинции Емтланд и был отправлен своему владельцу 7 мая 1931 года. В музей грейдер попал в 1986 году благодаря усилиям бывшего директора музея Свена Арнегорда и его коллеги, которые доставили грейдер в выставочный зал, проехав на нем более 100 км.

В период с 1932 по 1944 годы вслед за моделью 24 были представлены модели 30 и С1, в которых были впервые использованы ножи с гидравлическим/механическим управлением.

В начале 1950-х годов Королевский совет Швеции по дорогам общего пользования и гидротехническим сооружениям организовал несколько тендеров для закупки самоходных грейдеров ряда производителей. К тому моменту компания Munktell объединилась с компанией Bolinder, и совет поставил условие, что в основе всех машин должен лежать агрегат, разработанный и изготовленный компанией Bolinder-Munktell.

ЭВОЛЮЦИЯ ГРЕЙДЕРОВ

В 1950 году компания была приобретена компанией AB Volvo, и продукция стала выпускаться под маркой BM-Volvo. В 1973 году компания изменила свое имя на Volvo BM AB, а марку продукции — на Volvo BM. Первым самоходным грейдером новой серии стал грейдер VHK 55, выпущенный в 1954 году и оснащенный механической коробкой передач. Впоследствии было выпущено несколько моделей самоходных грейдеров с МКП, в том числе знаменитая модель VHK 115, производившаяся вплоть до 1965 года. Затем появился грейдер VHK 310, ставший первым грейдером с гидравлической трансмиссией и коробкой передач Powershift, а в 1970 году свет увидел VHK 312.

Последним поколением грейдеров Volvo BM стала серия Volvo BM 3200-3700, которая выпускалась с 1977 по 1982 год. За



Volvo G946C на выставке ConExpo 2014



Volvo приобрела компанию Champion Road Machinery в 1997 году

это время компания Champion Road Machinery также увеличила ассортимент выпускаемой продукции и охват рынка. Создав несколько инновационных продуктов и получив несколько патентов, компания стала второй в мировом масштабе и к концу 1990-х годов была представлена более чем в 100 странах мира.

В 1958 году был внедрен поворотный круг с гидравлическим приводом, а в 1989 году началось использование запатентованного материала Duramide, призванного продлить срок службы основных деталей машины. В 1999 году компания представила на полноприводных моделях «ползучий» режим с уравнительными тормозными контурами для повышения безопасности.

В 2006 году Volvo представила грейдеры серии 900, в которых была впервые использована 11-скоростная коробка передач. Новейшей моделью грейдера является самоходный грейдер G946C для тяжелых условий эксплуатации. Грейдер оснащен мощным двигателем стандарта Tier 4 Final/Stage IV и обеспечивает максимальную производительность и точность — качества, о которых производители строительной техники прошлого века могли только мечтать. 🏗️



Завод по производству сочлененных самосвалов в Браесе на юге Швеции использует только возобновляемые источники энергии



Завод Volvo CE площадью 45 000 м² с нулевым балансом выбросов углерода в Браесе, Швеция



Президент Volvo CE Мартин Вайсберг

ВЫЗОВ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

Новая экологическая инициатива призвана дать толчок решению назревшего вопроса экологической ответственности

Тони Лоренс

Недавно компания Volvo CE завершила реализацию своего самого амбициозного, всеобъемлющего и масштабного экологического проекта, произведя успешную модернизацию всего ассортимента двигателей и машин в соответствии с новым стандартом Tier 4, который устанавливает ограничения на уровень выбросов в Европе и США. Тем самым компания усилила давление на строительную отрасль, вынудив ее приступить к решению давно назревшего вопроса защиты окружающей среды.

Являясь одним из лидеров в области экологической безопасности, компания выступила с новой инициативой — Construction Climate Challenge — в попытке продвинуть решение этого вопроса.

«На протяжении многих лет мы работаем над сокращением выбросов, реализуя внутренние инициативы, и добились значительных успехов. Однако мы не можем самостоятельно решить все проблемы, связанные с изменением климата», — говорит президент Volvo CE Мартин Вайсберг.

«Мы хотим вывести решение проблемы на следующий уровень», — поясняет Никлас Ниллрот, вице-президент по управлению основными ценностями и по вопросам корпоративной социальной ответственности. — Да, мы хотим расширить обсуждение, но реальная цель заключается в сотрудничестве с другими заинтересованными сторонами, нашими заказчиками, заказчиками наших заказчиков и нашими поставщиками для воплощения слов в дела. Совершенно очевидно, что мы сможем достичь большего, если будем действовать сообща».

В 2015 году компания собирается провести встречу, которая, по предварительным расчетам, должна состояться в шведском городе Гетеборг. В этой встрече примут участие различные заинтересованные организации и лица, включая представителей власти и ученых, которые сосредоточатся на обсуждении будущих общих проектов и инициатив. Кроме того, на предполагаемой встрече будет представлен ряд заказных обзоров и исследований, которые уже обсуждались на специализированных мероприятиях для разработчиков, проведенных Volvo CE и рядом приглашенных партнеров.

«Забота об окружающей среде является одной из трех основных ценностей нашей компании, наряду с качеством и безопасностью», — рассказывает Ниллрот. — Она составляет основу нашего существования. Например, наши конструкторы и инженеры всегда стараются добиться лучшей в отрасли производительности и топливной экономичности, чтобы уменьшить воздействие наших машин на окружающую среду. По этой же причине наше оборудование подлежит вторичной переработке по крайней мере на 95 %.

Но мы хотим выйти за пределы наших собственных возможностей и опыта, чтобы работать со всеми звеньями цепочки поставок, начиная с добычи материалов из карьеров и заканчивая строительством зданий и прокладкой дорог.

Мы верим, что сможем добиться реальных изменений, особенно на границах нашей организации, стимулируя реорганизацию взаимодействия различных компаний».

«Инициатива Construction Climate Challenge не будет ограничиваться только технологическими аспектами или процессами создания продуктов. Она будет стимулировать использование новых методов ведения дел», — добавляет Ниллрот. — Это будет означать изучение других, экологически безопасных моделей ведения бизнеса, с одной стороны, и отдельных способов работы и взаимодействия, с другой стороны».

ОСМЫСЛЕНИЕ

К потенциальным новым предложениям можно отнести такие проекты, как собственная система обучения эко-операторов Volvo CE, благодаря которой водители строительной техники после посещения специальных курсов смогли добиться 20 % экономии топлива.

В наши дни многие крупные компании, такие как многонациональная строительная группа Skanska и гигант по производству строительных материалов Lafarge, используют аналогичные подходы. Экологическая ответственность имеет смысл как с природоохранной, так и с коммерческой точки зрения, особенно с учетом того, что местные органы власти все чаще →



Для энергоснабжения на заводе в Браасе используется ветровая энергия, биомасса и гидроэнергия

МЫ ХОТИМ ВЫВЕСТИ РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМЫ НА СЛЕДУЮЩИЙ УРОВЕНЬ



Никлас Ниллрот из Volvo CE

предъявляют экологические требования при заключении договоров на строительство объектов инфраструктуры или на обслуживание.

Идея Construction Climate Challenge, озвученная Volvo CE, вызвала большой интерес в остальных подразделениях Volvo Group. Продолжается разработка конкретных планов по продвижению идеи в преддверии встречи в 2015 году, например, проведение небольших предварительных презентаций на заседаниях промышленных ассоциаций и исследовательских университетов и даже на остановках регаты Volvo Ocean Race, которая снимается с якоря в октябре.

Volvo Group имеет долгую историю внедрения упреждающих инициатив — первые положения экологической политики компании были сформулированы в 1972 году, когда президент и генеральный директор Пер Г. Гилленхаммер обозначил направление развития компании, сказав: «Мы — часть проблемы, но мы также и часть ее решения».

АМБИЦИОЗНАЯ ПРОГРАММА

В течение нескольких последующих лет Volvo разработала трехкомпонентный катализический нейтрализатор с управлением от кислородного датчика, и тенденция была задана окончательно. В 1990 году была учреждена Экологическая премия Volvo, в ряды получателей которой вошли три Нобелевских лауреата, а в 2011 году компания Volvo была названа одной из самых экологичных компаний согласно мировому индексу устойчивого развития Доу-Джонса.

В 2012 году компания Volvo CE первой среди производителей строительной техники присоединилась к программе Climate Savers

Всемирного фонда дикой природы (WWF), взяв на себя самые амбициозные обязательства по сокращению выбросов углерода, когда-либо проводившемуся в отрасли.

В рамках этой программы Volvo CE и Volvo Group обязуются снизить объем выбросов углекислого газа (CO₂) своих предприятий на 12 % по сравнению с уровнем 2008 года. В конце 2013 года было объявлено о том, что завод Volvo CE по производству сочлененных самосвалов в Браасе на юге Швеции площадью 45 000 м² стал работать с нулевым балансом выбросов углерода, используя только возобновляемые источники энергии, такие как ветер, биомасса и гидроэнергия.

«Для нас это стало важнейшим событием с точки зрения инициатив в сфере устойчивого развития и охраны окружающей среды. Это первый в отрасли объект такого рода, — говорит Ниллрот. —

Инициатива Construction Climate Challenge предлагает множество хороших идей, которые стоит воплотить в жизнь. Особую сложность вызывает тот факт, что проект затрагивает обширную область с большим количеством заинтересованных сторон: от заказчиков и поставщиков до научного сообщества по всей Европе, а также национальных и местных органов управления.

Важнее всего в этой ситуации сосредоточиться на действиях, а не на теории. Мы хотим инициировать изменения путем научных исследований. Эта задача касается всех. Мы просто выступаем в качестве принимающей стороны, но с радостью отдадим ведущую роль другим организациям, и хотим, чтобы эта инициатива стала важной и неотъемлемой частью работы Volvo CE в будущем».

фото Мартина Вайсберга: © Юха Ройнинен



ПОЛУЧИТЕ ДИЗАЙНЕРСКИЙ ЖИЛЕТ

У вас есть шанс получить один из двусторонних рабочих жилетов Volvo CE, удостоенных награды Red Dot. Мы дарим своим читателям 3 жилетов. Загрузите приложение *Spirit* для iPad, чтобы узнать условия участия. Победители будут выбраны случайным образом

Дата окончания: 31 июля 2014 года



СВОИМИ СИЛАМИ И С БОЖЬЕЙ ПОМОЩЬЮ

После того как сельскохозяйственный учебный центр в Замбии получил пожертвование в виде подержанного экскаватора Volvo EC290BLC, учащиеся могут надеяться на лучшее будущее

Джон Бэйлис



Собранный экскаватор



Монахини в центре Jacaranda Farm

ПЕРВОЙ ИЗ ЧЕРЕДЫ СЛОЖНОСТЕЙ СТАЛА ТРАНСПОРТИРОВКА МАШИНЫ ИЗ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ АЗИИ В АФРИКУ

В 1996 году группа монахинь из Францисканского миссионерского ордена отправилась в Замбию, чтобы помогать в обучении местного населения и борьбе с ВИЧ-СПИД и другими заболеваниями. В последующие годы монахини расширили свою деятельность, со временем открыв сельскохозяйственный учебный центр Jacaranda Farm площадью 200 гектаров примерно в часе езды от второго по величине города Замбии — Китве.

В центре обучаются дети из самых нуждающихся семей — как правило, из сельских общин. Пройдя первоначальный отбор, они в течение двух лет получают разнообразные мелкие сельскохозяйственные навыки. У выпускников больше возможностей для трудоустройства, и они, в свою очередь, могут помочь своим семьям встать на ноги.

Территории вокруг Jacaranda имеют большой потенциал для развития сельского хозяйства. К сожалению, значительная часть земель покрыта густым лесом и усеяна муравейниками. Расчистка земель с использованием ручных инструментов, применявшаяся ранее, — это чрезвычайно тяжелый и очень трудоемкий процесс. Но скоро все изменится.

ОПИРАЯСЬ НА ПОЖЕРТВОВАНИЯ

Сбор средств для развития фермы и ее ресурсов является постоянной проблемой. Но благодаря поддержке епархиального священника из Южной Кореи центр Jacaranda Farm стал счастливым обладателем подержанного экскаватора Volvo EC290BLC. Отец Хван Чханъён организовал сбор средств для покупки машины, понимая, насколько полезной она будет в Замбии и какую помощь окажет учащимся и монахиням.

Первой из череды сложностей стала транспортировка машины из Юго-Восточной Азии в Африку. Эксплуатационная масса экскаватора составляет почти 29 000 кг. Экскаватор был разобран на составные части и отправлен в двух отдельных контейнерах длиной 20 м, которые прибыли в Замбию с интервалом в две недели.

Затем необходимо было собрать EC290BLC и убедиться, что он находится в рабочем состоянии. Отец Хван привлек дополнительные средства для отправки в Jacaranda Farm трех инженеров из Южной Кореи. Чтобы вернуть экскаватор в строй, им потребовалось три дня и помощь местных жителей.

Долгие годы вся работа на земле выполнялась вручную, а теперь экскаватор Volvo вносит в жизнь фермы ряд радикальных изменений. Сестра Эмануэлла Ким, директор центра, говорит, что, хотя ее мечты и мечты других сестер-францисканок остались неизменными, их горизонты значительно расширились. «Мы откроем школу, построим птицеферму и свинарник и начнем выращивать несколько зерновых культур, так что этот район ждут значительные улучшения». Сестра Ким говорит, что благодаря подаренному экскаватору и расширению возможностей Jacaranda Farm, «молодежь сможет мечтать о лучшем будущем». ☒



НА РОВНОМ КИЛЕ

В кругосветной регате Volvo Ocean Race 2014-2015 года участвует полностью женская команда →

Джулия Брэндон

В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ МЫ СПОРТИВНАЯ КОМАНДА И ТОЛЬКО ВО ВТОРУЮ — ЖЕНСКАЯ



Team SCA во время заслуженного отдыха от обучения на Лансароте

Регата Volvo Ocean Race является самым трудным испытанием среди всех океанских гонок. В этом году на протяжении девяти напряженных месяцев семь команд будут соревноваться в прохождении девяти этапов кругосветной гонки. В среднем каждый этап занимает около 20 дней, а остановки между этапами могут продолжаться от 6 до 18 дней.

Командам предстоит преодолеть в общей сложности 38 739 миль (76 745 км), так что дойти до финиша будет совсем не просто, и необходимыми условиями для этого являются сила и выносливость. Не удивительно, что полностью женская команда Team SCA вызвала у СМИ такой интерес.

Интернациональную команду, которая объединяет яхтсменок из США, Великобритании, Австралии, Швейцарии и Голландии, переполняют эмоции по поводу предстоящего испытания. «Team SCA — это не второсортный проект, а первоклассная профессиональная команда с большим потенциалом», — говорит одна из участниц Кэролин Брауэр, которая имеет богатый опыт плавания на многокорпусных судах и принимала участие в Олимпийских играх. Опытная участница Volvo Ocean Race Эбби Элер добавляет: «Нам не нужны поблажки: у нас есть все необходимые инструменты и поддержка для достижения цели».

ФИЗИЧЕСКАЯ ПОДГОТОВКА ВКЛЮЧАЕТ ОТРАБОТКУ БЫСТРОГО ПЕРЕМЕЩЕНИЯ БОЛЬШОГО КОЛИЧЕСТВА ТЯЖЕЛЫХ ПРЕДМЕТОВ

СПЕЦИАЛЬНО ДЛЯ ЖЕНЩИН

Team SCA — не первая полностью женская команда на Volvo Ocean Race. Звание первоходца в этом вопросе принадлежит команде Team Maiden, которая принимала участие в регате 1988–89 годов. Однако

Team SCA станет первой женской командой, которая будет соревноваться на одном уровне с мужчинами. Это не какой-то рекламный ход или трюк. В основе этого решения лежит искреннее стремление компании к расширению прав и возможностей женщин.

SCA является ведущим мировым поставщиком средств личной гигиены и изделий из древесины, которая разрабатывает и производит свои товары в соответствии с принципами устойчивого развития. Восемьдесят процентов потребителей компании составляют женщины, и посредством своих продуктов компания поддерживает расширение возможностей и право женщин в полной мере участвовать в жизни общества. Так что, по словам Виктории

Лоу, директора по связям с общественностью Team SCA, цели компании-спонсора и потребности женского парусного спорта тесно связаны.

«Прошло 12 лет с тех пор, как в гонке последний раз участвовала женская команда, и существует огромный разрыв в уровне опыта

между женщинами и мужчинами. Мы используем регату Volvo Ocean Race, чтобы понять, что требуется для развития женского парусного спорта, поэтому новая женская команда имеет большое значение как с точки зрения развития парусного спорта, так и с точки зрения бренда SCA».

«Наша цель — стать лучшей полностью женской командой в истории гонки, — добавляет она. — Но мы также хотим доказать, что являемся профессиональной парусной командой. Просто так сложилось, что она полностью состоит из женщин. В первую очередь мы спортивная команда и только во вторую — женская».

Разумеется, никакая поддержка не может изменить того факта, что мужчины, как правило, имеют физическое превосходство над женщинами. Мужская команда не только является более сильной, но и имеет больший общий вес, и этот вес стабилизирует яхту.

СОХРАНЕНИЕ РАВНОВЕСИЯ

Чтобы уравнивать шансы соревнующихся, в этом году было введено новое правило: полностью женские команды могут включать 11 членов экипажа, а в мужских командах по-прежнему остается восемь человек.

«Это отличная возможность для женского парусного спорта, и сейчас, когда меняются правила Volvo Ocean Race, самое время ею воспользоваться, — говорит Сэм Дэвис, опытная яхтсменка-одиночка из Великобритании. — Опытные тренеры и технический персонал помогут ускорить наше обучение, и я действительно считаю, что у нас есть все шансы достичь в следующей гонке поразительных результатов».

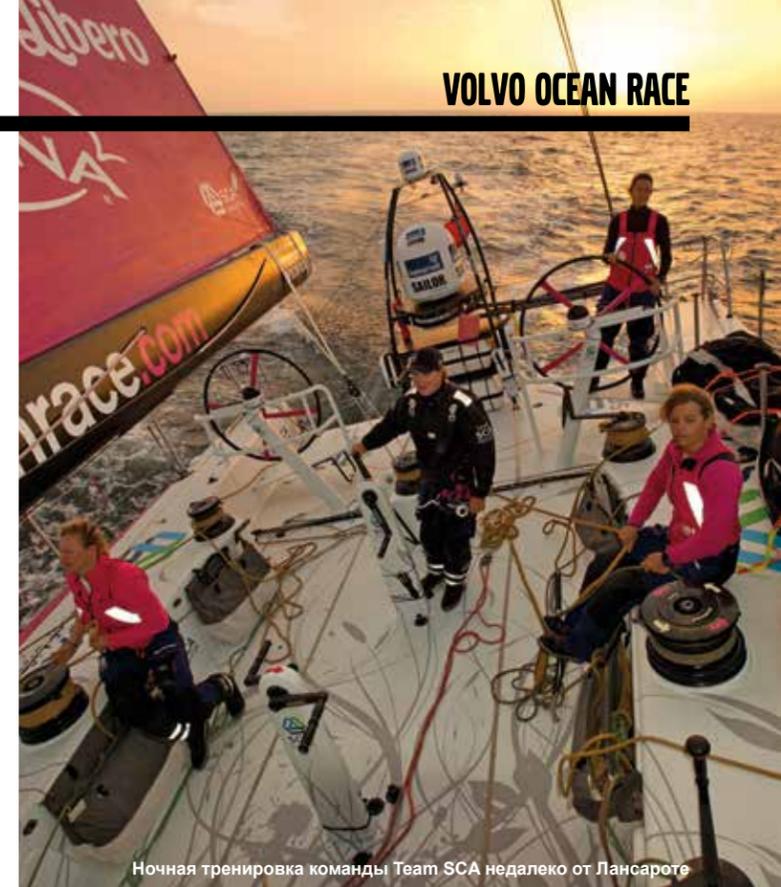
Возможности всех команд уравнивает также и новая конструкция лодки Volvo Ocean 65, которая ориентирована на обеспечение безопасности и устойчивости. Успех теперь определяется профессионализмом каждого члена экипажа. Но при этом не стоит забывать, что на борту имеется примерно три тонны груза, который нужно будет быстро перемещать с места на место. Так что помимо развития силы и очевидных навыков, необходимых для эффективного управления яхтой, физическая подготовка Team SCA включает отработку быстрого перемещения большого количества тяжелых предметов.

«Это изнурительно в моральном и физическом смысле. У мужских команд в этом плане больше опыта, — признает Лоу. — В Team SCA собрались участницы с разным опытом: некоторые принимали участие в гонках Volvo Ocean в 2001–2002 годах, а некоторые — в Олимпийских играх. Но команде нужны специалисты с различными навыками».

Во время регаты интернациональный экипаж может полагаться только на себя, так что в него должны входить представители широкого круга профессий, включая врача, инженера, метеоролога, стратега, штурмана, тактика и т. д. «При наборе команды мы постарались охватить все знания и умения, чтобы участницы знали, как демонтировать лебедку во время шторма или как в ночное время спустить главный парус, поставить заплатку и вернуть все на место», — добавляет Лоу.

ПОДГОТОВКА К АДУ

К марту этого года команда преодолела за пять недель подготовки 10 000 миль (около 16 093 км). Их обычный распорядок включает



Ночная тренировка команды Team SCA недалеко от Лансароте

ИХ ЖДЕТ НЕСКОЛЬКО МЕСЯЦЕВ ТЯЖЕЛЫХ ФИЗИЧЕСКИХ НАГРУЗОК

подъем в 6:30, посещение тренажерного зала и семь часов плавания под парусом. И так шесть дней в неделю. Они проводят по 2–3 суток в море, отрабатывая систему дежурств, при которой вахту несут четыре человека в режиме четыре через четыре часа. И они также проходят подготовку в условиях реального трансатлантического перехода, которые повторяют условия будущего состязания.

По словам Лоу упор делается не столько на развитие навыков управления яхтой или командной работы, сколько на «подготовку к тому аду, который может их ждать».

Регата стартует в октябре из испанского города Аликанте. Участников ждут месяцы тяжелых физических нагрузок и невыносимых погодных условий, а также проход по одному из крупнейших судоходных каналов мира, благодаря недавно анонсированной новой остановке в Гааге. Но несмотря на все трудности, команда буквально переполнена энтузиазмом по поводу предстоящих испытаний.

Одна из участниц команды, американка Салли Баркоу, выступала за сборную США на Олимпийских играх в Пекине в 2008 году и получила награду Rolex как яхтсменка года в 2005 году. Она говорит: «Участие в кругосветной гонке — это невероятная возможность. Мы все настойчиво стремимся к поставленной цели и уверены, что наши шансы на успех практически ничем не ограничены».

И хотя Лоу не будет участвовать в гонке лично, она разделяет энтузиазм яхтсменки: «Это будет моя пятая регата Volvo Ocean Race и третий опыт работы с женской командой. Я горжусь тем, какую задачу они перед собой поставили, и рада быть частью команды, которая придерживается настоящего спортивного подхода. Команда приложила все силы к тому, чтобы попасть на гонку, и если в конце концов это вдохновит других женщин раздвинуть границы своих возможностей, то мы достигнем своей цели».

Видеоролики и дополнительные фотографии к этой статье см. на веб-сайте www.volvospiritmagazine.com.

ВЫДЕЛЯЙСЯ

Открой для себя коллекцию Identity



Выиграй новый фирменный рюкзак Identity!

Условия участия опубликованы на веб-сайте identity.volvomercandise.com, где представлена вся новая коллекция Volvo Construction Equipment

VOLVOMERCHANDISE.COM

Volvo Merchandise Corporation



УГОЛОК ОПЕРАТОРА

Фэн Ли, участник конкурса Operator Idol, занявший второе место.



УСПЕХ ВСЕКИТАЙСКОГО КОНКУРСА

Тысячи операторов экскаваторов со всего Китая хотят состязаться в конкурсе Operator Idol 2014 — общенациональном соревновании Volvo CE на звание лучшего «эко-оператора» →

Текст: Найджел Гриффитс

Задача нашего времени — это забота об экологии. И мы едва ли не первыми в Китае начали решать задачу по экономии топлива за счет внедрения массы творческих подходов», — поясняет Эйприл Ли, вице-президент по маркетингу китайского подразделения компании Volvo CE.

Мероприятие вызвало значительный резонанс, привлекло огромное число участников и внимание общественности, а также способствовало повышению узнаваемости бренда Volvo CE, поэтому было решено продлить проведение состязания еще на три года и организовать проведение финала 2014 года в ноябре.

Конкурс, проводимый в разных регионах страны и организованный компанией Volvo CE и ее дилерами совместно с Китайской ассоциацией строительной техники (ССМА), также поддерживается Департаментом по сохранению и утилизации ресурсов и Министерством промышленности и информационных технологий Китая. В подготовке и проведении конкурса задействовано более 1000 человек.

ОБЩЕНАЦИОНАЛЬНОЕ СОРЕВНОВАНИЕ

За три года конкурс привлек к себе внимание 410 тыс. претендентов — 40 % от общего количества операторов экскаваторов в стране. Число участников этого инновационного состязания растет с каждым годом.

Мероприятие 2013 года охватило все области Китая и длилось больше полугода с учетом отборочных этапов в 30 провинциях и регионах, а также финала в Шанхае, где 24 оператора состязались за три высших титула национального конкурса Operator Idol. Призом для победителей стало право безвозмездного использования экскаватора Volvo в течение одного года.

В этом году организаторы планируют расширить программу обучения методам топливосбережения, а также увеличить количество призов.

Конкурс 2013 года привлек внимание широкой общественности — свыше 3500 репортажей в прессе и 100 млн уникальных посещений на веб-сайте Operator Idol. Проект собрал 150 тыс. поклонников на веб-портале Weibo, китайском аналоге Facebook и Twitter, а также приобрел широкую известность среди операторов, дилеров, представителей промышленности и общественности.

Безоговорочный победитель Лю Фан Цзе участвовал в соревновании Operator Idol уже второй раз: «Я хочу поблагодарить компанию Volvo за помощь в осуществлении моей мечты — получить, наконец, свой собственный экскаватор после 10 лет работы в этой отрасли».

Занявший второе место Фэн Ли отметил: «Благодаря опыту, полученному в этом состязании, я могу эффективнее решать задачи по защите окружающей среды. К тому же, я узнал много новых идей и приобрел навыки топливосберегающего вождения. Сейчас, когда у меня



Слева на право: Ци Жунь (председатель ССМА), Фэн Ли (2-е место), победитель Лю Фан Цзе, Гун Сюэ Фэн (3-е место), Лоуренс Ло (президент китайского подразделения Volvo CE)

есть свой экскаватор, я применю в работе все полученные здесь навыки и знания и постараюсь передать их своим коллегам».

УМЕЛЫЕ ОПЕРАТОРЫ

За годы своего существования конкурс подготовил тысячи молодых операторов, которые теперь могут на практике применять методы топливосберегающего вождения. В программу конкурса входит специализированный курс дистанционной и очной подготовки по топливосберегающему вождению, который предоставляется всем зарегистрированным операторам. После завершения курса участники получают соответствующий сертификат.

В финале операторам предлагается ряд сложных задач, моделирующих реальные рабочие условия, для решения которых нужно проявить изобретательность и продемонстрировать свои навыки по топливосберегающему вождению.

«Все операторы, принимающие участие в этом состязании, очень молоды. Однако от них зависит

будущее отрасли, — поясняет Дженнифер Хи, директор по маркетингу и коммуникациям китайского подразделения Volvo CE. — Соревнование предоставило нам прекрасную возможность быстро наладить контакт с тысячами операторов и передать им знания и навыки «эко-оператора».

Теперь между Volvo CE и операторами построен надежный мост, который поможет нам взаимодействовать и предоставлять более подробную информацию о компании Volvo CE и ее продукции. Связи, установленные в ходе реализации проекта, помогли нам сформировать огромную базу данных, которая насчитывает свыше 200 тыс. операторов. Такие контакты позволят получить большую выгоду в будущем, поскольку китайские операторы часто оказывают влияние на своих работодателей в вопросах выбора покупаемой техники». ☐

ЭЛЕКТРОННАЯ ВЕРСИЯ SPIRIT



Читайте наш журнал бесплатно на iPad и просматривайте многочисленные фотографии и видеоролики. Для этого достаточно загрузить приложение *Spirit* из App Store совершенно бесплатно



ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ С КОМФОРТОМ



ВИДЕО

Переходите на новый уровень асфальтоукладки, упрощая технологические операции и повышая производительность. С ультрасовременными технологиями, используемыми в наших асфальтоукладчиках АВG, весь процесс укладки асфальта находится под вашим контролем. Оптимальная эффективность операций легко достигается за счет лидирующей в своем классе электронной системы управления асфальтоукладчиком ЕРМ II, а также уникальной линейки отлично зарекомендовавших себя на рынке разравнивающих брусков. Чтобы вы смогли в полной мере ощутить высокое качество итогового покрытия, мы покажем, как оно создается за меньшее время с большей выгодой для вас.

www.volvoce.com

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

Volvo Construction Equipment

