

spirit

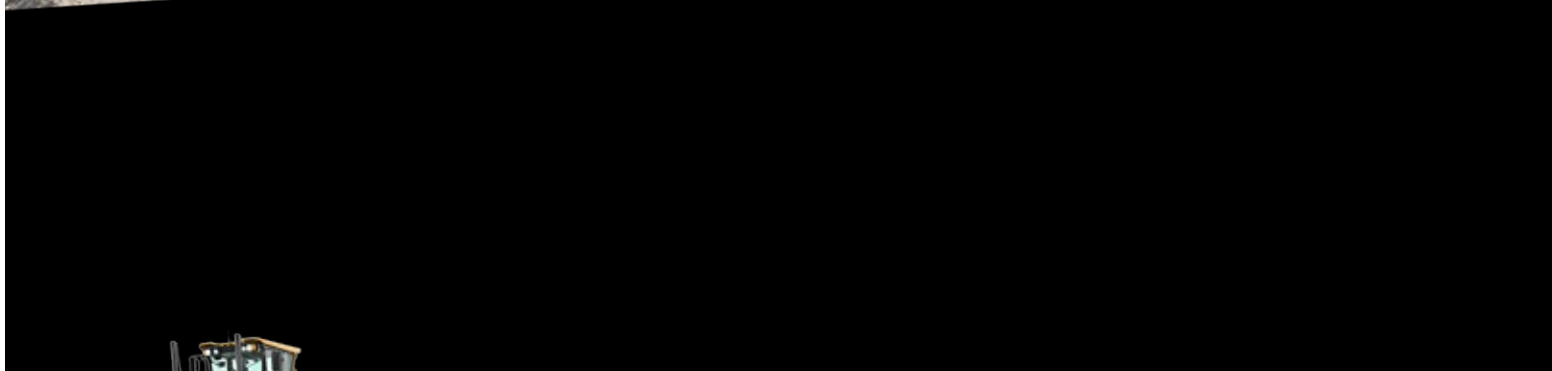
**ZGODNIE
Z ZASADAMI**
Polityka zgodności
Volvo CE

**GOTOWI
DO STARTU**
Nowe lotnisko
w Australii

**KOMPLETNA
DEMOLKA**

**Volvo EC480DL
w Amsterdamie**

PRECYZJA DZIAŁANIA



Równiarka samojezdna G946C firmy Volvo Construction Equipment zapewnia precyzyjną kontrolę we wszystkich obszarach zastosowania, począwszy od wyrównywania powierzchni, poprzez przemieszczanie mas ziemnych, a skończywszy na odśnieżaniu. Równiarka ta została wyposażona w unikatową 11-stopniową skrzynię biegów Volvo, co umożliwia dostosowanie przełożenia i prędkości do każdego zadania. Model G946C został skonstruowany w sposób pozwalający osiągnąć optymalne osiągi i wydajność nawet w najtrudniejszych warunkach, dzięki czemu stanowi stabilne rozwiązanie do ciężkich robót. Równiarka samojezdna Volvo G946C – zaprojektowana z myślą o precyzji.

www.volvoce.com



WIDEO http://opn.to/a/SP_GRA-C_A

Volvo Construction Equipment



WITAMY



Nowy Volvo CE Road Institute w Brazylii



W świecie Volvo ludzie są tak samo ważni, jak maszyny

Za sterami naszych maszyn zasiadają ludzie, dlatego Volvo CE traktuje priorytetowo kwestie szkoleń i bezpieczeństwa. Na stronie 36 znajdziecie artykuł poświęcony roli bezpieczeństwa w historii naszej firmy. Nowo otwarty instytut Volvo CE Road Institute w Brazylii – obiekt siostrzany zlokalizowanej w USA i obchodzącej w tym roku 50 rocznicę placówki o tej samej nazwie – będzie zaspokajał potrzeby szkoleniowe operatorów maszyn. Pochodzący z całego obszaru Ameryki Łacińskiej kursanci będą się uczyli metod wydajnego, bezpiecznego i ekonomicznego eksploatacji maszyn Volvo gwarantujących najwyższą jakość układanych nawierzchni drogowych. Artykuł na temat instytutu znajdziecie na stronie 20.

W tym wydaniu naszego cyklicznego wywiadu Ludzie (strona 6) radczyni prawna i specjalistka ds. zgodności z przepisami – Zoi Sazaklidou – opowiada o polityce zgodności z przepisami obowiązującej w Volvo CE. Również te wytyczne zostały opracowane z myślą o interesach ludzi, ich spokoju i komforcie pracy.

Tymczasem 4 października nieustraszeni żeglarze wystartują w regatach Volvo Ocean Race dookoła świata. W duchu tej ważnej imprezy sportowej znaleźć można wyraźne odbicie „Volvo Way”. Tak jak Volvo CE we wszystkie swoje działania wpaja energię, pasję i szacunek do drugiego człowieka, tak i żeglarze muszą wykazać się tymi samymi walorami podczas trwających aż dziewięć miesięcy – całą wieczność w kategoriach sportowych – regat. Wszystkich zainteresowanych tymi niesamowitymi zawodami odsyłamy do naszej regularnej relacji na stronie 42. Jak zawsze zebraliśmy ze wszystkich zakątków świata najciekawsze historie o Volvo CE, pracownikach i maszynach. Na stronie internetowej *Spirit* oraz w bezpłatnej aplikacji *Spirit* App znajdziecie też dodatkowe materiały filmowe i zdjęcia. 📺



THORSTEN POSZWA
Global Director
External Communications
Volvo Construction Equipment SA

Thorsten Poszwa

spirit
ONLINE

www.volvospiritmagazine.com



Spirit - Volvo Construction Equipment Magazine



@VolvoCEGlobal



GlobalVolvoCE



Volvo Spirit Magazine

Główne zdjęcie: © Guadalupe F. Presas/Prata Gelatina; zdjęcie Thorstena Poszwy © Image Photo Professional

W TYM WYDANIU

3 LIST POWITALNY

W świecie Volvo ludzie są tak samo ważni, jak maszyny

6 LUDZIE

Rozmawiamy z Zoi Sazaklidou, radczyni prawną i specjalistką ds. zgodności z przepisami w Volvo CE

10 AUSTRALIA

Przeglądamy się budowie portu lotniczego dla drugiego największego miasta śródlądowego Australii

16 NORWEGIA

Budowa najdłuższego na świecie podmorskiego tunelu drogowego

20 BRAZYLIA

Nowa placówka szkoleniowa Volvo CE Road Institute pierwszym takim przedsięwzięciem w Ameryce Łacińskiej

22 CHINY

Otwarte w Szanghaju centrum regeneracji części czerpie z ponad 70-letniego doświadczenia Volvo CE

26 BRYTYJSKIE TERYTORIA ZAMORSKIE

Ogromna flota maszyn Volvo CE pomaga połączyć jedną z najbardziej odizolowanych wysp na świecie z cywilizacją

32 STANY ZJEDNOCZONE

Jak magazyn *Spirit* trafia w ręce czytelników z Ameryki Północnej i Meksyku

34 STANY ZJEDNOCZONE

Nowe centrum obsługi klienta Volvo CE w Shippensburg w stanie Pensylwania

36 LEKCJA HISTORII

Bezpieczeństwo w grupie Volvo na przestrzeni wieków

40 CHINY

Jak przekształcić złom z maszyn Volvo w dzieła sztuki

42 VOLVO OCEAN RACE

Startuje koronna impreza świata żeglarskiego

NA OKŁADCE

Holandia: Peter Cnossen (z lewej), Sales Manager dystrybutora Volvo CE Kuiken Construction Equipment na placu robót w towarzystwie Roberta Eerensa z Eerens Demolition © Juha Roininen

47 KĄCIK OPERATORA

Wyburzanie po amsterdamsku



16



32



22



26

MAGAZYN SPIRIT VOLVO CE

Wrzesień/październik/listopad 2014 NUMER: 52

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: **Julia Brandon; Wenming Dai; Chloe Doyle; Patricia Kelly; Tony Lawrence; Andrew McMillen; Steve Skinner; Cathy Smith; Stephanie Anderson Witmer**
 AUTORZY ZDJĘĆ: **Silvio Aurichio; David Ball; Gorm K. Gaare; Darrin Henry; Natalie Hill; Heinz-Joachim Petrus; Guadalupe F. Presas; Juha Roininen; Sean Simmers; Olho de Vidro; Henry Zhang**



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.

VOLVO GRA WEDŁUG ZASAD

Prawniczka Volvo CE tłumaczy, jak polityka zgodności z przepisami ułatwia wykonywanie pracy

autor: Patricia Kelly

Zoi Sazaklidou należy do trzyosobowego zespołu prawników Volvo CE pracującego w belgijskiej Brukseli i wspierającego kolegów i koleżanki w innych oddziałach firmy. Jako radczyni prawna i specjalistka Volvo CE ds. zgodności z przepisami, często spotyka się z błędnym interpretowaniem firmowej polityki zgodności z przepisami. Jak wyjaśnia, „nasza praca nie polega na tworzeniu zakazów. Wręcz przeciwnie. Naszym celem jest dopilnowanie, żeby wszyscy mogli robić to, co powinni, ale w sposób bezpieczny”.

Pochodząca z Grecji Zoi Sazaklidou twierdzi, że pracownicy firmy wcale nie muszą robić mniej, żeby pracować bezpiecznie. „Jeśli stosują się do przepisów, czytają regulaminy i korzystają z porad specjalisty ds. zgodności oraz radcy prawnego, zwykle mogą pracować tak, jak chcą, nie narażając przy tym swojego bezpieczeństwa i spełniając wymogi formalne”, mówi, po czym dodaje, że według niej warto jest ułatwiać ludziom zachowanie zgodności z przepisami.

„Brak pewności, czy podejmowane działania są zasadne, może być stresujący. Z kolei możliwość zasięgnięcia porady specjalisty ds. zgodności lub radcy prawnego łagodzi ten stres. Pracownik powinien być kreatywny i koncentrować się na wykonywanej pracy zamiast martwić się, czy podejmuje właściwe decyzje”.

KONTAKT Z LUDŹMI

Zoi Sazaklidou opuściła swój dom rodzinny w Werii na północy Grecji w wieku 18 lat i wyjechała na studia do Londynu. „Zawsze wydawało mi się, że wrócę, jednak tak się nie stało”, mówi, po

czym dodaje, że przy każdej sposobności odwiedza rodziców w Grecji. Po ukończeniu studiów politologicznych rozpoczęła studia prawnicze. „Moi dziadkowie byli farmerami, a ojciec jest lekarzem”, wyjaśnia. „Wiedziałam, że medycyna nie jest dla mnie i że zawsze będę się zajmowała dziedzinami bardziej teoretycznymi, dlatego zainteresowałam się prawem”.

Jedenaście lat temu, spędziwszy drugie tyle w Londynie, zainteresowała się europejskim prawem konkurencji. Po odbyciu stażu w Brukseli w Komisji Europejskiej rozpoczęła pracę w prywatnej kancelarii prawnej, zanim dołączyła do załogi Volvo CE. Bardzo podoba jej się różnorodność, jaką w porównaniu z prywatną kancelarią oferuje praca dla Volvo.

„W obecnej pracy lepiej wykorzystuję moje umiejętności”, mówi. „Mam lepszy kontakt z ludźmi. Nie spędzam czasu wyłącznie pogrążona w dokumentach, jak to zwykle ma miejsce w prywatnej kancelarii. Tutaj przez cały czas pracuję z ludźmi – pomagam im, nie firmom, a to zupełnie inna sytuacja”.

ŚPIEWAĆ KAŻDY MOŻE

Jak mówi Zoi Sazaklidou, do podjęcia pracy w Volvo zachęcił ją fakt, że jedną z cech, których firma szukała u kandydata, była uczciwość. „Nigdy wcześniej nie usłyszałam tych słów podczas rozmowy kwalifikacyjnej, dlatego z początku uznałam je za mydlenie oczu. Dziś jednak wiem, że etos i kultura firmy Volvo są dla jej pracowników bardzo ważne – ważniejsze nawet od korzyści materialnych”.

W swojej pracy, poza zgodnością z przepisami, zajmuje się →

**CELEM NIE JEST TWORZENIE
ZAKAZÓW. WRĘCZ PRZECIWNIE**



W wolnym czasie Zoi Szaklίδou śpiewa w zespole Fildisi

również kwestią odpowiedzialności społecznej Volvo CE. Jak twierdzi, wszyscy pracownicy, nie tylko kierownictwo, „traktują odpowiedzialność społeczną poważnie”.

Podjęcie pracy dla Volvo oznaczało, że zostanie w Brukseli: „Żyje się tu łatwo – można być cudzoziemcem, a i tak czuć się komfortowo”, mówi. Po kilku latach postanowiła, że chce się nauczyć gry na instrumencie muzycznym. Ponieważ jednak odkryła u siebie zdolności wokalne, zaczęła śpiewać w zespole grającym „rembetiko” – grecką muzykę, która z początku była „muzyką ulicy”, ale z biegiem lat ewoluowała, tak jak blues, flamenco, fado czy tango w innych kulturach. Tematem pieśni są realia życia, zarówno te wesołe, jak i smutne.

„Kocham tę muzykę”, mówi. „Wychowywałam się na niej, więc jest mi bardzo bliska. Słucham jej całe życie”.

Razem z zespołem Fildisi występuje podczas rozmaitych imprez charytatywnych, w szczególności na rzecz zaopatrywania ofiar greckiego kryzysu w podstawowe produkty, takie jak żywność i leki.

„Każdy z nas ma swoją pracę, dlatego czasem trudno jest się spotkać na próbę, ale radzimy sobie całkiem niezłe i powoli zdobywamy sławę, dobrze się przy tym bawiąc”.

Jej rola w Volvo ma zasięg globalny i obejmuje wspieranie sprzedaży oraz zaopatrzenia. W swojej pracy ma do czynienia z różnymi kwestiami prawnymi, takimi jak umowy dystrybucyjne, spory sądowe, wspieranie nabywców towaru

podczas negocjowania umów czy wyjaśnianie zmian prawnych. „Odkąd dołączyłam do Volvo, poszerzyłam swoje horyzonty”, mówi. „Ponieważ moim miejscem pracy jest Bruksela, dotychczas skupiałam się tylko na Europie. Tymczasem teraz mam do czynienia z Chinami, Indonezją, Brazylią itd.”.

Kontynuuje: „jak już wspominałam, moim zadaniem jest wspieranie ludzi nieznaną sobie na prawo, kiedy napotykają problemy natury prawnej. Od czasu do czasu, rzecz jasna, muszę komuś powiedzieć, że coś jest niemożliwe i w

tych sytuacjach najlepiej jest wyjaśnić przyczynę. Zawsze staram się znaleźć nowy sposób zrobienia tej samej rzeczy lub osiągnięcia podobnych rezultatów. Myślę, że większość jest mi wdzięczna i docenia moje wsparcie”. ☒

ODKĄD DOŁĄCZYŁAM DO VOLVO, POSZERZYŁAM SWOJE HORYZONTY

Odwiedź stronę internetową *Spirit* lub skorzystaj z aplikacji *Spirit App*, aby obejrzeć wywiad

GOTOWI DO STARTU

Drugie największe miasto śródlądowe Australii niebawem otworzy swój własny port lotniczy. W pracach budowlanych ważną rolę odegra Volvo CE →

autor: Andrew McMillen

Zdjęcia: David Ball





Do przewiezienia jest dziesięć milionów ton ziemi i kamienia

Wybudowanie portu lotniczego „od zera” jest samo w sobie gigantycznym projektem, gdy zaś uwzględnimy bardzo krótki termin realizacji, skala przedsięwzięcia nabiera niewiarygodnych rozmiarów. „Od momentu rozpoczęcia prac do lądowania pierwszego samolotu minie 18 miesięcy”, mówi z pełnym przekonaniem Denis Wagner, dyrektor generalny mieszczącej się w Toowoomba firmy Wagners.

Brisbane West Wellcamp, budowane w odległości 17 km na zachód od Toowoomba we wschodnioaustralijskim stanie Queensland, będzie pierwszym w kraju portem lotniczym wybudowanym całkowicie od podstaw od czasu lotniska Tullamarine w Melbourne ukończonego ponad 45 lat temu. „Maszyny budowlane są w tym projekcie bardzo ważne”, mówi Denis Wagner. „Budujemy pas startowy o długości 2,87 km, dlatego musimy mieć absolutną pewność, że nasze maszyny są niezawodne i bardzo wydajne”.

CIĘŻKIE PRACE BUDOWLANE

Ważnym elementem tej układanki są maszyny Volvo CE, na których Denis Wagner nauczył się polegać podczas realizowania dużych projektów budowlanych. „Korzystamy z wielu maszyn Volvo ze średniej kategorii wagowej – do 50 ton”, mówi 51-letni

dyrektor generalny. „Dobrze nam służą. Są niezawodne, wygodne w obsłudze i paliwooszczędne. Grają pierwsze skrzypce w naszym przedsięwzięciu. Pracujemy 24 godziny na dobę, siedem dni w tygodniu, w systemie zmian 12-godzinnych”.

„Wszystkie materiały budowlane wykorzystywane w projekcie pochodzą z placu budowy. Aby uzyskać beton i asfalt, sami kruszymy żwir i kruszywo. Gdybyśmy mieli sprowadzać cały ten materiał spoza placu budowy, nasze ciężarówki musiałyby wykonać 350 000 kursów w obie strony. Z finansowego punktu widzenia byłoby to znacznie gorszej sytuacji, gdyby materiał nie był dostępny na miejscu”.

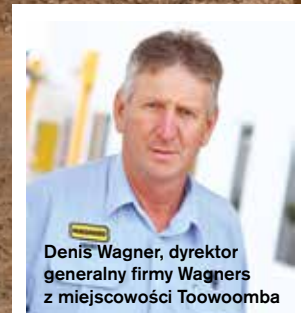
Zanim rozpoczęto budowę lotniska kategorii E zdolnego do przyjmowania samolotów klasy 747, czyli słynnych Jumbo-Jetów, zajmujące powierzchnię 2000 hektarów grunty służyły do wypasania bydła. Pod koniec maja, patrząc z wysokiego wzniesienia, w oddali można jeszcze dostrzec rolniczy charakter tego obszaru: za na wpół wybudowanym terminalem, pod czystym błękitnym niebem, wesoło wypasają się dziesiątki sztuk bydła.

W tle jednak nieustannie krzątają się ludzie i maszyny. Nieopodal, za dwiema jamami, z których wysadzane, wydobywane i wywożone są kamienie, znajduje się imponujący, szeroki na 45 m pas startowy, który na mniej więcej jednej czwartej długości gotowy jest do przykrycia nawierzchnią →



**BRISBANE WEST WELLCAMP BĘDZIE PIERWSZYM
W AUSTRALII PUBLICZNYM PORTEM LOTNICZYM
WYBUDOWANYM BEZ WSPARCIA RZĄDOWEGO**

Prace są prowadzone 24 godziny na dobę, 7 dni w tygodniu



Denis Wagner, dyrektor generalny firmy Wagners z miejscowości Toowoomba



Maszyny Volvo pracują codziennie

bitumiczną. W samym środku nieruchomości znajduje się betonownia, która, zgodnie z przewidywaniami, wyprodukuje 26 000 m³ materiału na potrzeby budowy.

PIONIERSKIE PRZEDSIĘWZIĘCIE

„Cały beton wykorzystany do budowy nawierzchni jezdnej lotniska zostanie przygotowany przy użyciu naszego własnego produktu Earth Friendly Concrete, w skrócie EFC”, mówi Denis Wagner. „To beton bez dodatku cementu. Będzie to pierwsze lotnisko na świecie budowane z wykorzystaniem EFC. Zastosowanie naszego produktu pozwoli zmniejszyć emisję dwutlenku węgla aż o 6600 ton”.

Również Volvo CE odegra rolę w tym innowacyjnym przedsięwzięciu: „Nasza ładowarka kołowa Volvo L90F porcuje całe EFC i przewozi do betonowni”, wyjaśnia Denis Wagner. Na placu budowy każdego dnia pracują też inne maszyny Volvo, między innymi 46-tonowe koparki, ładowarki kołowe od serii L90 do L220 oraz wozidła przegubowe A40F.

Lotnisko Brisbane West Wellcamp, którego budowa jest prywatnie finansowana przez firmę Wagners kwotą ponad 100 mln AUD (czyli 94 mln USD lub 69 mln EUR), będzie pierwszym w Australii publicznym portem lotniczym, który powstanie bez pieniędzy rządowych. Firma została założona w 1989 roku przez czterech braci Wagnerów oraz ich ojca, Henry'ego, w mieście Toowoomba liczącym 165 000 mieszkańców i będącym tym samym drugim, co do wielkości populacji, miastem śródlądowym Australii. Dziś spółka, której siedziba wciąż mieści się w Toowoomba, 130 km na zachód od Brisbane, stolicy stanu Queensland, zajmuje się głównie materiałami budowlanymi oraz usługami wydobywczymi. Wagners zatrudnia 850 osób na całym świecie i ma na swoim koncie projekty zrealizowane w Rosji, na Bliskim Wschodzie oraz wyspach Oceanu Spokojnego.

„Lotnisko Brisbane West Wellcamp będzie obsługiwało pasażerów z Toowoomba i Darling Downs”, mówi Denis Wagner. „Strefa, z której będą pochodzili potencjalni klienci lotniska, liczy 334 000 mieszkańców. Spodziewamy się, że liczba pasażerów korzystających z lotniska szybko osiągnie 500 000 rocznie. W promieniu 3 km od portu lotniczego znajduje się tylko 13

domów, więc wpływ przedsięwzięcia na społeczność lokalną będzie minimalny”.

Obok lotniska stanie Wellcamp Business Park, gdzie powstaną komercyjne przestrzenie biurowe, obiekty handlowe, hotele i zakłady produkcyjne.

Od 150-osobowej załogi Wagners cięższej na placu budowy pracują tylko maszyny. Niedawno minął rok od rozpoczęcia budowy, a ponieważ narzucony przez firmę termin ukończenia robót wynosi 18 miesięcy, port lotniczy Brisbane West Wellcamp wkrótce będzie gotowy do przyjmowania samolotów. Zgodnie z szacunkami przed końcem maja przetransportowano już sześć z 10 milionów ton ziemi i kamieni, a każdy kolejny dzień pracy przybliży Wagners do oficjalnego otwarcia terminalu w ostatnim kwartale 2014 roku. ☒



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.



ŚWIATŁO NA KOŃCU TUNELU

Maszyny Volvo pracują przy budowie najdłuższego na świecie podmorskiego tunelu drogowego ze Stavanger do Solbakk →

autor: Chloe Doyle

Przez lata mieszkańcy 50 000 odosobnionych wysp znajdujących się przy długiej i strzępiastej linii brzegowej Norwegii korzystali z promów dla uniknięcia długich podróży między wyspami. Dziś norweska administracja dróg publicznych ma jednak rozwiązanie, dzięki któremu kosztowne i czasochłonne kursy promami przejdą do historii. Na zlecenie administracji ma powstać bowiem podmorski tunel Solbakk (będący częścią projektu Ryfast) łączący Stavanger na południowo-wschodnim wybrzeżu z Solbakk na południowym wybrzeżu okręgu Rogaland.

Stavanger, czwarte największe miasto w kraju, liczące 170 000 mieszkańców, przeżywa boom ekonomiczny, co zawdzięcza swojej roli jako centrum przybrzeżnego przemysłu olejowego i gazowego Norwegii. Za sprawą tunelu Ryfast promy kursujące ze Stavanger do Tau z czasem przestaną być potrzebne.

Para równoległych, długich na 14 km tuneli – każdy z dwoma pasami w przeciwnych kierunkach – osiągnie w najniższym punkcie głębokość niemal 300 m pod poziomem morza. Projekt, którego wartość szacuje się na 5 mld NOK, czyli ponad 610 mln EUR, będzie finansowany z opłat przejazdowych oraz budżetu lokalnej administracji. W 2019 r., kiedy tunel zostanie oficjalnie otwarty, przewiduje się ruch rządu 4000 pojazdów dziennie, a do 2035 r. liczba ta ma wzrosnąć do 8000.

NAJTRUDNIEJSZY ETAP

Wykonanie pierwszego i zarazem najdłuższego odcinka projektu zlecono firmie Marti IAV Solbakk DA należącej do grupy Marti, prywatnej, rodzinnej spółki założonej w 1922 r. Firma odpowiada za budowę 8 km tuneli ciągnących się od Solbakk, przy czym w ramach pierwszego etapu wydrążono już 1200 m metodą wiertniczo-strzałową. Spółka, mająca siedzibę w Moosseedorf w Szwajcarii, zatrudnia 4000 osób na całym świecie, a podczas najintensywniejszych etapów budowy tunelu na placu robót znajdzie się ok. 200 jej pracowników.

Firma Marti prowadzi prace wiertniczo-strzałowe przez sześć dni w tygodniu, 10 godzin dziennie, stosując przy tym tradycyjną mieszankę materiałów wybuchowych. Usunięte w ten sposób skały są przewożone na odcinku maks. 500 m od czoła tunelu do kruszarki. Wydobyte odstrzelonej skały trwa całodobowo i jak oszacowano, na potrzeby projektu usunięte zostanie 1,3 mld ton kamienia.

Wśród ok. 20 ciężkich maszyn obecnych na placu robót znalazło się pięć ładowarek kołowych Volvo L250G, dwie koparki o małym promieniu obrotu z serii ECR235DL i ECR88, a także jedna koparka kołowa EW180D – wszystkie maszyny są nowe, a zakupiono je w sierpniu i wrześniu 2013 r. Połączony z kruszarką przenośnik taśmowy firmy Marti transportuje odstrzeloną skałę z tuneli na pobliskie wybrzeże, gdzie materiał ten posłuży do zasypywania.

„Skała, którą wydobywamy, jest wyjątkowo twarda, co jest normalne w Norwegii”, mówi André Pas, project manager w firmie Marti. „Maszyny Volvo są wyjątkowo trwałe i jak dotąd nie mieliśmy z nimi żadnych problemów, mimo że eksploatujemy je prawie codziennie i przez wiele godzin. Warunki w tunelach są bardzo niekorzystne dla wszystkich maszyn, ale Volvo to renomowana marka. Ciężki sprzęt jest w naszym przedsięwzięciu bardzo ważny, dlatego regularnie przeprowadzamy konserwację i serwisowanie, aby zapewnić maksymalną wydajność roboczą”.

„Jesteśmy zależni od ładowarek kołowych Volvo”, mówi Ulrik Benthin, kierownik warsztatu. „Nasze ładowarki kołowe L250G zostały przystosowane do warunków panujących w tunelu. Są wyposażone w dodatkowe zabezpieczenia, takie jak silniejsze szyby i więcej światła. Mimo że nawierzchnia jest tu bardzo twarda, podczas jazdy skała i gruz są praktycznie niewyczuwalne pod kołami ładowarki. Dla operatorów, którzy spędzają w maszynach wiele godzin każdego dnia, jazda jest bardzo komfortowa. Jedna z ładowarek kołowych przepracowała już ponad 2000 godzin od września ubiegłego roku. Także koparki zostały wyposażone w dodatkowe zabezpieczenia, m.in. dodatkowe światła i osłony szyb oraz silowników.

CIĄGŁOŚĆ PRACY

„Maszyny Volvo funkcjonują bez zarzutu, a do zalet producenta należy krótki czas, w jakim dostarcza części zamienne”, mówi Andreas Jakobitsch, menadżer warsztatu. „Nie możemy sobie pozwolić na przestoje w pracy maszyn, ponieważ to właśnie od nich zależy terminowa realizacja projektu. Wszelkie niezbędne naprawy wykonujemy na miejscu w naszym warsztacie”.

Przy tak ambitnym i wymagającym projekcie najważniejsze jest bezpieczeństwo, co widać na obszarze całego placu budowy.


Przykładowo, w razie wybuchu pożaru lub oberwania się skały, pracownicy mogą się zamknąć w ognioszczelnej kabinie z zapasem tlenu.

„Maszyny pochodzą od norweskiego dystrybutora Volvo – Volvo Maskin AS – ale firma Marti wykorzystuje sprzęt Volvo także w projektach realizowanych w innych częściach świata”, wyjaśnia Ove Folkvord, Area Manager Volvo CE w Rogaland. „Bezpieczeństwo jest dla firmy bardzo ważne, dlatego niektóre maszyny zostały zmodyfikowane i wzmocnione na

potrzeby pracy w tunelu. Regularnie odwiedzamy plac robót, aby upewnić się, że wszystkie maszyny są całkowicie sprawne i maksymalnie wydajne”.

WIZJA

Etap 2 projektu – tunel Hundvåg – osiągnie długość 5,5 km i znajdzie się na głębokości 95 m pod poziomem morza. Po otwarciu ten odcinek tunelu będzie obsługiwał 10 000 samochodów dziennie, a liczba ta wzrośnie do 25 000 w 2035 roku. Z kolei ostatni etap projektu – etap 6 – zakłada m.in. wybudowanie dróg ułatwiających dostęp do tuneli oraz wykorzystanie odstrzelonej skały do powiększenia linii brzegowej pod nowy parking i dworzec autobusowy. Firma posiada nawet łódź – MS Marti – umożliwiającą przeprowadzanie przybrzeżnych inspekcji prac. Grupa ma 88 spółek zależnych działających w Szwajcarii, Niemczech, Hiszpanii, Austrii, Norwegii, Słowacji, Chile, Ukrainie, Rosji, Indiach i Chinach. Specjalizuje się w dużych projektach drążenia tuneli i zrealizowała wiele takich przedsięwzięć na całym świecie.

Tunel Ryfast jest gigantycznym przedsięwzięciem, niemniej stanowi tylko część projektu reorganizacji norweskiej infrastruktury drogowej. Krajowa administracja dróg publicznych planuje wybudować drugi podmorski tunel łączący Tungeneset z Arsvågen. Prace rozpoczną się w 2015 r., a przewidywana data ukończenia to 2022 r. 



Podmorskie połączenie drogowe będzie się składało z dwóch tuneli



Ove Folkvord z Volvo CE (z lewej) i Ulrik Benthin, kierownik warsztatu Marti



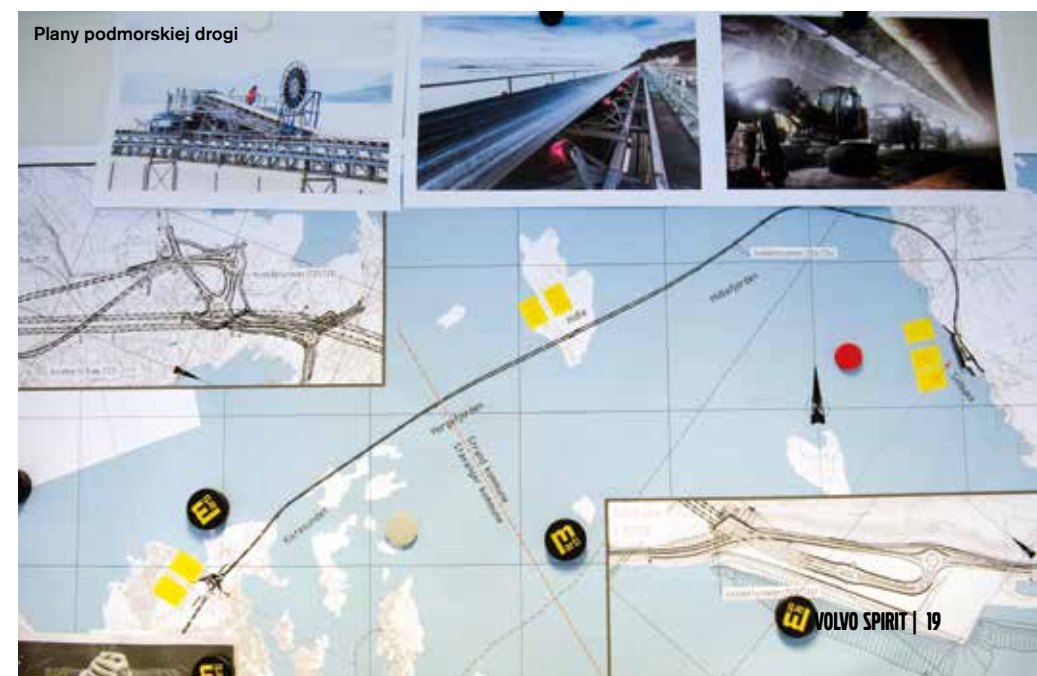
Koparki o małym promieniu obrotu przy pracy



Andreas Jakobitsch, menadżer warsztatu Marti



André Pas, project manager w Marti



Plany podmorskiej drogi



Posiadanie maszyny Volvo nie jest wymogiem – zapisać się może każdy



Reakcja jest pozytywna

SZKOLENIA TO DOSKONAŁY SPOSÓB, ABY ROZWINĄĆ UMIEJĘTNOŚCI PERSONELU, ZMOTYWOWAĆ GO I ZACHĘCIĆ DO POZOSTANIA W FIRMIE



Bablito Cardoso, przewodniczący działu Road Machinery Division Volvo CE na Amerykę Łacińską

SAME KORZYŚCI

Nowy Volvo Road Institute to droga do sukcesu

autor: Tony Lawrence

Ludzie często mawiają, że coś jest sytuacją „korzystną dla obu stron”. Tymczasem Bablito Cardoso, przewodniczący działu Road Machinery Division Volvo CE na Amerykę Łacińską, odnosi się do otwartego niedawno w Brazylii instytutu szkoleniowego Volvo CE Road Institute jako sytuacji „korzystnej dla wszystkich”.

„Nowy obiekt będzie szkolił operatorów i kadrę kierowniczą”, mówi. „Kursanci nauczą się, jak budować lepsze drogi, co oznacza korzyści także dla posiadaczy pojazdów. Skorzysta też Volvo CE, ponieważ wszyscy przekonują się, do czego zdolne są nasze nowoczesne maszyny drogowe”.

Centrum, otwarte niedawno w południowobrazylijskiej miejscowości Kurytyba, pozwoli wyszkolić operatorów i załogi w zakresie wydajnego, ekonomicznego i bezpiecznego eksploatacji najnowocześniejszych maszyn do budowy wysokiej jakości nawierzchni drogowych. Instytut jest obiektem siostrzanym zlokalizowanej w USA i obchodzącej w tym roku swoją 50. rocznicę placówki Volvo CE Road Institute.

Bablito Cardoso, inżynier mechanik z ponad 12-letnim doświadczeniem w pracy z ciężkim sprzętem budowlanym i drogowym na terenie Ameryki Łacińskiej, Europy, Afryki i Bliskiego Wschodu, dodaje: „Road Institute odegra kluczową

rolę we wdrażaniu i rozwijaniu opracowanej przez Volvo CE długofalowej strategii wykorzystania maszyn drogowych”.

„Przedsięwzięcie jest podobne do tego w USA. Będziemy czerpać z ich doświadczenia, ale też dostosujemy nasze podejście do potrzeb rynku Ameryki Łacińskiej, który pod pewnymi względami jest bardzo odmienny”.

NAJLEPSZE PRAKTYKI

Podstawowym założeniem projektu realizowanego w Kurytybie jest nauczanie najlepszych praktyk i zasad z zakresu układania i utwardzania nawierzchni. Niektórzy pracodawcy, chcąc zaoszczędzić czas, oczekują od operatorów, że ci będą się uczyli na placu budowy. „My jednak wierzymy we właściwe podejście od samego początku”, mówi Bablito Cardoso.

Początki amerykańskiego Road Institute, który oferuje szkolenia w Chambersburg w stanie Pensylwania oraz w Phoenix w Arizonie, sięgają 1965 r., kiedy to wiodący producent sprzętu drogowego, Blaw-Knox, przygotował program szkoleniowy w odpowiedzi na ekspansję sektora budowy dróg w Ameryce Północnej.

Brazylia, mająca największą gospodarkę wśród krajów

Ameryki Łacińskiej, to doskonała baza dla drugiego takiego obiektu. Drogami przewożone jest ok. dwóch trzecich towaru transportowanego w Brazylii. Projekty infrastrukturalne są zasilane miliardami dolarów z budżetu państwa oraz inwestycji prywatnych. Całość gospodarki Ameryki Łacińskiej w ostatnich latach dynamicznie się rozwija.

W PRAWDZIWYCH WARUNKACH

Reakcje na nowy instytut, w którym prowadzone będą również kursy obsługi walców i równiarek samojezdnych, są entuzjastyczne. Obiekt przyciąga zainteresowanych z obszaru całej Ameryki Łacińskiej. W obecnych, coraz bardziej konkurencyjnych warunkach rynkowych te szkolenia są dla pracodawców doskonałym sposobem, aby rozwinąć umiejętności personelu, zmotywować go i zachęcić do pozostania w firmie.

Instytut zapewnia dostęp do rozległego obszaru szkoleniowego, gdzie kursanci uczą się obsługi sprzętu do budowy dróg. Szereg specjalnych torów umożliwia naukę regulowania, obsługi i kontrolowania typowych maszyn, takich jak równiarki samojezdne, walce wibracyjne czy zagęszczarki.

„Jesteśmy szczególnie dumni z obszaru symulacji utwardzania i układania nawierzchni – jest wyjątkowy”, mówi Luiz Vieira, szef działu Competence Development Volvo CE na Amerykę Łacińską, który w Volvo pracuje od sześciu lat. „Zajmuje obszar 9000 m² z całkowitej powierzchni 10 000 m² obiektu. Kursanci obsługują nasze rozścielacze w warunkach naśladujących prawdziwe place budowy. Obszar zabudowano w taki sposób, aby w możliwie największym stopniu przypominał prawdziwą drogę z licznymi zakrętami i wzniesieniami. Podczas szkoleń wykorzystuje się mokry piasek, który idealnie naśladuje właściwości asfaltu. Piasek jest materiałem łatwym do wykorzystania i sprzątnięcia po skończeniu zajęć”, mówi Luiz Vieira.

„Zaczęliśmy od oferowania pięciu różnych sesji szkoleniowych i seminariów obejmujących takie zagadnienia, jak obsługa i metody stosowania rozścielaczy, równiarek oraz walców do asfaltu i gruntu, najlepsze praktyki w zakresie budowy dróg czy podstawy konserwacji rozścielacza”.

GRUNTOWNE PRZYGOTOWANIE

Szkolenia, łączące teorię z praktyką, obejmują też opcje oferowane przez rozścielacze kołowe i gąsienicowe, różne rodzaje mieszanek i gęstości utwardzanego materiału, różne stoły czy technologie wibracyjne i ubijające.

W praktyce układanie dróg to niewdzięczna praca. Mieszanki rozgrzewane do temperatury 95-150°C mają krótką trwałość, dlatego kluczem do sukcesu są: dobra dyscyplina pracy, niezawodność maszyn i konserwacja. Jeśli rozścielacz się psuje, odczuwa to cała załoga – tak operatorzy walców, jak i ciężarówek dostawczych.

Wiele osób zaskakuje ogrom oferowanej wiedzy i zastosowanej technologii. Dziwi ich też fakt, że posiadanie maszyny Volvo nie jest wymogiem. „Zapisać się może każdy”, mówi Bablito Cardoso.

„Naszym zamysłem jest ułatwienie klientom wykonywania pracy. Mimo że omawiane techniki sprawdzają się w przypadku każdej maszyny, chcemy pomagać posiadaczom sprzętu drogowego Volvo maksymalnie go wykorzystać. Nasze wysokiej jakości maszyny są naszpikowane prostą, a zarazem bardzo zaawansowaną technologią gwarantującą perfekcyjne wykonanie pracy. Chcemy, aby firma Volvo i jej dział Road Division stały się bliższe klientowi – w ten sposób zyskują wszyscy”.

Odwiedź stronę internetową *Spirit* lub skorzystaj z aplikacji *Spirit App*, aby obejrzeć materiał filmowy do tego artykułu



**CENTRUM WYKORZYSTUJE
NAJNOWOCZĘSNIJSZE
TECHNOLOGIE NA KAŻDYM
ETAPIE PRODUKCJI**



REGENERACJA CZĘŚCI

Otwarte w Szanghaju centrum regeneracji części czerpie z ponad 70-letniego doświadczenia Volvo CE →

autor: Wenming Dai

zdjęcia: Henry Zhang





**POPYT NA PRZYJAZNE
DLA ŚRODOWISKA
ROZWIĄZANIA, TAKIE
JAK REGENERACJA,
STALE ROŚNIE**

Bob Yoo, Operations Manager (z lewej) i Alexander Pajari, Center Director, z pracownikami warsztatu

Regeneracja to proces przywracania produktów do stanu identycznego, jak produkt nowy. Minimalizuje zużycie surowców i spowalnia wyczerpywanie zasobów minerałów. Mając na uwadze dbałość o środowisko oraz obniżanie kosztów, ludzie coraz chętniej stosują recykling, ponowne wykorzystanie i wydajne gospodarowanie ograniczonymi zasobami.

Volvo CE uważa, że takie podejście powinno na stałe zagościć w branży budowlanej – świadczy o tym program regeneracji części Volvo, prawdopodobnie najbardziej zasobooszczędna inicjatywa firmy, oferująca klientom bogaty wachlarz odnowionych podzespołów.

Dla Volvo CE regeneracja części to więcej niż tylko recykling i ponowne wykorzystanie: proces zaczyna się już na etapie projektowania komponentów i obejmuje ich cały cykl życia.

Komponenty maszyn, których okres eksploatacyjny dobiegł końca, są regenerowane przy użyciu wysokiej jakości oryginalnych części Volvo. Produktem końcowym są komponenty nie odbiegające pod względem wykonania od nowych, odznaczające się gwarantowaną przez Volvo jakością i bezawaryjnością, długim okresem eksploatacyjnym oraz niskimi kosztami posiadania i operacyjnymi.

WALKA Z TRADYCJĄ

Regeneracja jest metodą uznawaną od dziesięcioleci w Europie i Ameryce Północnej, gdzie odpowiada za nawet 20% dochodów dystrybutorów. W Chinach jest to jednak koncepcja nieznaną. Kiedy psuje się silnik, normalną praktyką jest oddanie go do naprawy lub nawet wyminięcie – pierwsza opcja może skutkować zawodnością, a druga zbyt kosztowną inwestycją w stosunku do wartości maszyny.

„Rynek jest wystarczająco duży, ale świadomość wśród klientów jest jeszcze za mała”, mówi Alexander Pajari, Product Support

Director, Volvo CE China. „W przeciwieństwie do innych branż skupiamy się nie tylko na produktach i cenach, ale i na zmianie podejścia klientów”, mówi.

Dla chińskiego klienta „zregenerowany” brzmi jak „po naprawie” albo „z recyklingu”. Z kolei dla tych Chińczyków, którym tradycyjnie zależy na pozycji społecznej czy prestiżu, wszystko, co pochodzi „z drugiej ręki” lub jest „używane”, jest podejrzane. Oferta silnika zregenerowanego, która jest tańsza w porównaniu z naprawą, budzi wśród klientów wątpliwości, czy taki produkt rzeczywiście dorównuje jakością nowemu.

„Nawet dystrybutorzy patrzą z niedowierzaniem na cenę – wydają się im po prostu zbyt niskie, żeby były prawdziwe”, mówi Alexander Pajari, dyrektor centrum i koordynator jego budowy.

Zajmujący powierzchnię 2000 m² kompleks wybudowany przez Alexandra Pajari’ego i współpracowników, w tym Boba Yoo, Operations Manager, mieści się w Jinqiao, podmiejskiej strefie przemysłowej Szanghaju będącej siedzibą wielu największych producentów samochodów i gigantów branży IT.

Obiekt, otwarty we wrześniu 2013 r., jest pierwszym centrum regeneracji części wybudowanym w Chinach przez Volvo. Przedsięwzięcie zrealizowane wspólnie przez firmy grupy Volvo zapewnia chińskimi klientom Volvo Construction Equipment, Volvo Trucks, Volvo Buses i Volvo Penta atestowane regenerowane części spełniające takie same normy jakościowe, jak nowe części, a jednocześnie dostępne w znacznie niższych cenach.

PRESTIŻOWA NAGRODA

Mające niecały rok centrum, którego wybudowanie i otwarcie trwało ponad 18 miesięcy, otrzymało nagrodę China’s Most Potential Remanufacturer podczas szczytu International Remanufacturing Summit w maju 2014 r. Obecnie, na etapie

próbny, z centrum współpracuje pięciu dystrybutorów, natomiast przed końcem roku liczba ta wzrośnie do 36 dystrybutorów z całego obszaru Chin. Obecnie kwestiami priorytetowymi dla Boba Yoo i Alexandra Pajari’ego są: przeszkolenie dystrybutorów, techników i pracowników oraz zatrudnienie nowego personelu.

Warsztat jest czysty i uporządkowany i dysponuje ogromnym zapasem podzespołów silników starannie rozlokowanych na półkach. Taki stan ciszy i spokoju nie utrzyma się jednak długo. „Spodziewam się, że wkrótce zrobi się tu znacznie hałaśliwiej”, mówi Alexander Pajari. W planach jest również powiększenie warsztatu, a nawet wybudowanie nowego obiektu, jeśli działalność będzie prosperowała zgodnie z przewidywaniami.

Aby zagwarantować, że jakość zregenerowanych produktów dorównuje nowym, centrum wykorzystuje najnowocześniejsze urządzenia na każdym etapie produkcji. Zregenerowane produkty

są tańsze, ale równocześnie objęte taką samą gwarancją, jak nowe. W porównaniu z nowymi produktami są dostarczane szybciej, co dla klienta oznacza krótszy czas oczekiwania.

W procesie regenerowania części Volvo CE ponownie wykorzystuje średnio 85% materiałów i obniża zużycie energii o 80% w porównaniu z produkcją nowych części.

Wraz z rozwijającą się w Chinach świadomością ekologiczną rośnie zapotrzebowanie na przyjazne dla środowiska alternatywy, takie jak regeneracja. Alexander Pajari wierzy, że Volvo CE ma przewagę nad potencjalną konkurencją, ponieważ szanghajski zakład regeneracji części czerpie z bogatego doświadczenia Volvo i jest wspierany przez globalną sieć centrów regeneracji części Volvo.

Podczas gdy, jak sam twierdzi, „zasiewa w Chinach ziarno”, marzenie Boba Yoo ma bardziej konkretny kształt: „Mam nadzieję, że w ciągu najbliższych pięciu lat świadomość ekologiczna i recykling rozwiną się w całym Chinach”. ☐

EWOLUCJA REGENERACJI CZĘŚCI W VOLVO CE

Rozpoczęty w 1992 r. program regeneracji części Volvo CE rozgałęził się na trzy portfolio: części regenerowane fabrycznie, części do starszych maszyn i usługi wymiany. Program usług wymiany zachęca klientów to wymienienia pełnego filtra cząstek stałych na fabrycznie wyczyszczony, zregenerowany filtr DPF od Volvo CE. Pełny filtr jest wysyłany do centralnego ośrodka regeneracji części Volvo, gdzie po dokładnym czyszczeniu do 95–98% oryginalnej pojemności zostaje zamówiony przez innego klienta – tak zachodzi cykl regeneracji.

Usługa fabrycznej regeneracji części umożliwia klientom nabywanie zregenerowanych komponentów, takich jak silniki, turbosprężarki, przekładnie i przekładnie główne do wału korbowego czy pompy hydrauliczne. Kiedy część trafia do centrum Volvo, jest całkowicie demontowana, sprawdzana i czyszczona przy użyciu zaawansowanych urządzeń i procesów. Wszystkie uszkodzone lub nadmiernie zużyte podzespoły są zastępowane oryginalnymi elementami Volvo. Część jest ponownie składana i testowana według najsurowszych firmowych standardów jakości, po czym jest malowana, aby jej wykończenie ochronne odpowiadało częściom fabrycznie nowym.

SAMI ŚWIĘCI

Wyspa Świętej Heleny jest jednym z najodleglejszych i najbardziej odizolowanych zakątków świata, a mimo to obecnie gości ogromną flotę maszyn budowlanych Volvo →



Zdjęcia: Darrin Henry



Maszyny muszą pracować bezpiecznie w trudnych warunkach

Mająca powierzchnię 122 km², znajdująca się na środku południowej części Oceanu Spokojnego wulkaniczna Wyspa Świętej Heleny jest prawdopodobnie najlepiej znana jako miejsce zesłań – przede wszystkim Napoleona Bonaparte po jego porażce w bitwie pod Waterloo w 1815 roku.

Wyspa, odkryta po raz pierwszy przez Portugalczyków w 1502 roku, była przez wieki ważnym przystankiem na trasie okrętów żeglujących z Azji i Afryki Południowej do Europy. W 1657 roku Oliver Cromwell oddał wyspę pod zarządzanie Brytyjskiej Kompanii Wschodnioindyjskiej, a w następnym roku wyspa została ufortyfikowana i skolonizowana. Dziś jest to drugie najstarsze brytyjskie terytorium zamorskie – zaraz po Bermudach.

Obecnie jedynym połączeniem między populacją 4255 mieszkańców wyspy zwanych „świętymi”, a światem zewnętrznym, jest kursujący co miesiąc stary brytyjski statek pocztowy *RMS St Helena* przypluwający z Afryki Południowej.

Ta sytuacja ma się jednak zmienić. Na wyspie ma powstać komercyjne lotnisko zdolne do przyjmowania Airbusów A320 i Boeingów 737–800, jak również 757–200. Lot inauguracyjny jest zaplanowany na luty 2016 roku. Projekt, finansowany przez rząd brytyjski w dwóch etapach – projektowo-budowlany i operacyjny – osiągnie wartość 250 mln GBP (czyli 307 mln EUR lub 418 mln USD). W ramach pierwszego etapu inwestycji powstanie lotnisko z infrastrukturą pomocniczą, →



Jedna z 65 maszyn Volvo na wyspie



Pierwszą maszyną, która wjechała na Wyspę Świętej Heleny, była równiarka samojezdna Volvo G940B. Zdjęcie: St Helena Airport Project



Ciężar robót ziemnych spoczywa w dużej mierze na maszynach Volvo

w tym 14-kilometrowe połączenie drogowe ze stolicą – Jamestown. Będzie to kręta droga wznosząca się na wysokość ponad 500 m na odcinku pierwszych pięciu km – prawdziwe wyzwanie dla inżynierów. Drugi etap projektu obejmie obsługę lotniska przez okres 10 lat.

VOLVOLAND

Przetarg wygrała firma Basil Read, gigant budowlany z Afryki Południowej. W lutym 2012 roku jej wążący 1530 ton płaskopokładowy towarowiec *NP Glory 4* o małej głębokości zanurzenia zacumował przy tymczasowym pirsie w zatoce Rupert's Bay. Pierwszą w historii maszyną, która wjechała na Wyspę Świętej Heleny bez pomocy żurawia była równiarka samojezdna Volvo G940B, a po niej koparka gąsienicowa Volvo EC700C-Series oraz wozidła przegubowe Volvo.

Customer Support Manager w Volvo CE, Leif Waad, mówi: „Biorąc pod uwagę unikalny ekosystem Wyspy Świętej Heleny, a także wpływ projektu na jej mieszkańców i tereny, oczywistym było, że sprzęt musi być wysokiej jakości – zdolny do bezpiecznej pracy w trudnych warunkach, a jednocześnie przyjazny dla środowiska. Wiedzieliśmy, że ten projekt będzie idealnym wyzwaniem dla Volvo CE”.

Jak mówi Jimmy Johnston, dyrektor projektu w firmie Basil Read: „Od przyjazdu pierwszej równiarki samojezdnej Volvo w 2012 roku dostarczyliśmy na wyspę kolejnych 100 maszyn budowlanych, z czego 65 to maszyny Volvo – koparki gąsienicowe EC700C, wozidła przegubowe A40F-FS i A30E, koparki kołowe EW140C, walce DD24 i SD200DX, koparki gąsienicowe EC380 i EC480, jedna ładowarka z napędem ślizgowym MC115C i, oczywiście, równiarki samojezdne G940B”.

Aby wesprzeć Basil Read i zagwarantować maksymalnie

wydajną pracę wszystkich maszyn floty, Babcock, dystrybutor Volvo CE na Afrykę Południową, zorganizował pod okiem specjalisty Volvo CE transport operatorów i personelu technicznego na wyspę.

Prawdopodobnie największym przedsięwzięciem w skali całego projektu będzie zasypanie wąwozu Dry Gut Gorge około ośmioma milionami metrów sześciennych odstrzelonej skały, do wysokości ponad 100 m i na długości ok 750 m. „Musimy zasypać ten wąwóz, aby móc wybudować pas startowy”, mówi Jimmy Johnston. „Trwający dwa lata proces zasypywania wąwozu zostanie zakończony we wrześniu tego roku”.

Dużą rolę w prowadzonych robotach ziemnych odgrywają maszyny Volvo. „Teraz, kiedy mamy już za sobą znaczną część prac, mogę powiedzieć, że maszyny Volvo są niezawodne, paliwooszczędne i wydajne”, przyznaje Jimmy Johnston.

WIEDZIELIŚMY, ŻE TEN PROJEKT BĘDZIE IDEALNYM WYZWANIEM DLA VOLVO CE

NOWE NABRZEŻE W ZATOCE

Władze Wyspy Świętej Heleny oraz brytyjskie ministerstwo rozwoju międzynarodowego zleciły firmie Basil Read także zaprojektowanie i wybudowanie stałego nabrzeża w zatoce Rupert's Bay, które po raz pierwszy w historii wyspy umożliwi statkom wygodne cumowanie. Również i w tym, drugorzędnym projekcie wykorzystywane są maszyny Volvo.

Prace nad budową długiego na 1950 m pasa startowego, drogi do kołowania oraz płyty lotniska już się zaczęły, a ich przewidywany termin ukończenia to luty 2016 r. „Również budowa terminalu o powierzchni 3500 m² oraz połączonej wieży kontroli lotów i lotniskowej straży pożarnej przebiega planowo”, potwierdza Jimmy Johnston.

Projekt jest dla mieszkańców wyspy doskonałą okazją do zdobywania nowych umiejętności i doświadczenia. „W pracach, obok naszego zagranicznego personelu, uczestniczy około 340

mieszkańców. W wielu przypadkach są to całe rodziny”, mówi Jimmy Johnston.

Deon de Jager, dyrektor Basil Read ds. działalności na wyspie, mówi, że pracownicy firmy całkowicie zintegrowali się ze społecznością. „Sam zostałem mianowany prezesem lokalnego klubu golfowego, zaś nasi pracownicy uczestniczą we wszystkich meczach krykieta lub piłki nożnej, zawodach wędkarskich, wycieczkach, zawodach strzeleckich czy motocrossowych organizowanych na wyspie”, mówi.

Lokalna społeczność od samego początku stara się ugościć personel Basil Read i ułatwić mu integrację. Ponieważ w projekcie budowy lotniska uczestniczy ok. 340 mieszkańców wyspy, stopa bezrobocia spadła do zera.

ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO

Partnerzy budowlani doskonale zdają sobie sprawę z oddziaływania realizowanych projektów na środowisko naturalne. Jak mówi Jimmy Johnston: „Zanim zaczęły się prace, wdrożono duży projekt ochrony środowiska oraz plan zarządzania ekologicznego obejmujący problemy związane z fauną, florą i dziedzictwem narodowym”.

Basil Read wspiera także realizację czteroletniego programu ograniczania wpływu na krajobraz i środowisko naturalne mającego na celu przywracanie naturalnych siedlisk i kontrolowanie zmian krajobrazu w związku z budową portu lotniczego i działaniami infrastrukturalnymi.

W przypadku tak małej wyspy z tak bogatą historią pojawiają się także kwestie dziedzictwa narodowego, np. zabytkowe fortyfikacje, domy czy pozostałości rurociągu i instalacji do odsalania wody wybudowanych przez więźniów obozu jenieckiego w czasach wojen burskich. „Prace na wyspie są prowadzone z poszanowaniem dla środowiska naturalnego i zabytków kultury. Mamy nadzieję, że nowe lotnisko ułatwi mieszkańcom pokonywanie trudności społeczno-ekonomicznych i wzmocni budżet dochodami z turystyki”, podsumowuje Jimmy Johnston. ☒



Jimmy Johnston, dyrektor projektu w firmie Basil Read



Deon de Jager, dyrektor Basil Read ds. działalności na wyspie





WYJĄTKOWI PARTNERZY

Nie brakuje rąk do pracy przy dystrybucji magazynu Volvo *Spirit* w Stanach Zjednoczonych, Kanadzie i Meksyku

autor: Stephanie Anderson Witmer

Zdjęcia: Sean Simmers

Nikt z Was z pewnością nie słyszał nigdy o Occupational Services, Inc (OSI) z Pensylwanii, a tymczasem odbiorcami usług tej organizacji są czytelnicy magazynu *Spirit*, w Ameryce Północnej i Meksyku.

Od 1957 roku działająca w hrabstwach Franklin i Fulton organizacja OSI zapewnia miejsca pracy osobom niepełnosprawnym fizycznie i umysłowo lub cierpiącym na choroby psychiczne. Z usług tej prywatnej organizacji non profit korzystają rozmaite firmy – duże i małe, globalne i lokalne – szukające pracowników do kopertowania rachunków za media, drukowania wizytówek czy umieszczania etykiet na puszkach z farbą. OSI zajmuje się także produkcją własnych wyrobów, takich jak drewniane młotki do rozłupywania pancerzy krabów czy kompresy żelowe. OSI zleca całość sortowania, pakowania i produkcji swoim 145 pracownikom, a zarazem „klientom”.

„Nasi pracownicy chcą być produktywnymi członkami społeczeństwa, w czym pomagają im projekty, takie jak ten”, mówi kierownik produkcji OSI, Jeremy Waechter. „Osoby te posiadają liczne talenty i umiejętności, a praca jest dla nich źródłem wielkiej dumy, co doskonale odzwierciedla ich zaangażowanie, jakość pracy i troska o szczegóły. Nasze produkty mówią same za siebie”.

OSI pakuje i rozprowadza 12 000 kopii magazynu *Spirit* dostarczanych w dużych stosach opakowanych folią kurczliwą

i załadowanych na palety. Magazyny są rozpakowywane, a następnie rozdzielane między dziewięć centrów pracy. Zadaniem pracowników jest przygotowanie około 3000 paczek z magazynami, zaczynając od pojedynczego numeru dla niezależnego dystrybutora, a kończąc na pudłach wypełnionych setkami kopii. Paczki są następnie zaklejane i ważone, po czym odbiera je poczta, która dostarcza magazyny do odbiorców na całym świecie.

Nie pierwszy raz Volvo CE współpracuje z OSI. Na przykład półtora roku temu firma Volvo podarowała organizacji OSI prasę do belowania i płyn hydrauliczny, które umożliwiły uruchomienie usługi recyklingu.

Organizacja OSI jest wyłącznym dystrybutorem magazynu Volvo *Spirit* na Amerykę Północną, co umożliwia jej pracownikom pracowanie nad zdolnościami motorycznymi i poznawanie procesów wieloetapowych. Co więcej, współpraca z Volvo pozwala nagłośnić działalność i misję organizacji oraz zwrócić uwagę na jej pracowników.

„Nasi pracownicy mają możliwości wykraczające poza oczekiwania społeczeństwa”, mówi dyrektor wykonawczy OSI, Linda Mayo. „Właśnie dlatego cieszymy się, mogąc pracować dla globalnych przedsiębiorstw, takich jak Volvo CE, które wierzą w naszych pracowników”.

Odwiedź www.osinc.org, aby dowiedzieć się więcej na temat OSI



ZAWSZE DO USŁUG

Północnoamerykańskie centrum obsługi klienta
Volvo CE to więcej niż tylko nowy budynek

autor: Stephanie Anderson Witmer

zdjęcia: Sean Simmers

W deszczowy czwecowy poranek centrum obsługi klienta Volvo CE w miejscowości Shippensburg w stanie Pensylwania wypełnia się hałasem pracujących elektronarzędzi i uderzeń młotów. Na tydzień przed wielkim otwarciem obiektu ekipy budowlane wciąż ciężko pracują, ale Marty Breedlove, Customer Center Manager, jest całkowicie spokojny. Pracownik Volvo z dwudziestoletnim stażem wyjaśnia, że wyjątkowo surowa pensylwańska zima opóźniła o miesiąc roboty budowlane. Jednak pomimo tych utrudnień mężczyzna roztacza wokół siebie aurę spokoju: „Skończymy zgodnie z planem”, mówi, kiwając głową i uśmiechając się.

Obiekt będzie się składał z centrum obsługi klienta zajmującego powierzchnię 1860 m² oraz 16-hektarowego placu demonstracyjnego. Jak mówi Marty Breedlove, obiekt będzie się różnił od innych podobnych centrów Volvo CE w Ameryce Północnej i Środkowej. Cała nasza działalność będzie ukierunkowana na zapewnianie bezpośredniej obsługi dystrybutorów i klientów.

W centrum obsługi klienta będzie się mieściło audytorium przeznaczone do organizowania zebrań i szkoleń, sala posiedzeń dla VIP-ów, sklep z upominkami Volvo CE i innymi produktami, a także niewielka sala muzealna poświęcona historii i osiągnięciom Volvo CE. Na zewnątrz klienci i dystrybutorzy będą mogli rozmawiać z ekspertami Volvo, nawiązywać kontakty, oglądać pokazy czy relaksować się na patio.

Specjalny plac demonstracyjny przeznaczony do jazd próbnych

będzie symulował warunki prawdziwego placu robót, w czym pomogą liczne doły wypełnione błotem oraz wielkie hałdy kamieni, żwiru i piasku. Długa na 2,8 km droga dookoła obiektu pozwoli klientom na przykład własnoręcznie załadować i przetransportować żwir ładowarką kołową.

„Na placu demonstracyjnym klienci będą mogli sprawdzić możliwości naszych maszyn, dokładnie tak jak robią to na co dzień”, mówi Marty Breedlove. „Plac demonstracyjny umożliwi przetestowanie dowolnej maszyny w ofercie Volvo”.

Centrum obsługi klienta jest częścią wartej 100 mln USD (73,4 mln EUR) inwestycji ogłoszonej przez firmę Volvo CE w 2011 roku i potwierdzającej jej zainteresowanie długotrwałą współpracą z rynkiem północnoamerykańskim. Centrum jest zlokalizowane nieopodal dwóch pozostałych etapów projektu: zakładu produkcyjnego i biura sprzedaży na Amerykę Północną, które trzy lata temu zostało przeniesione z Asheville w Karolinie Północnej. Bliskie sąsiedztwo tych trzech obiektów jest wyjątkowo korzystne dla klientów, mówi Thomas Caster, Vice President, Sales Support.

Jak wyjaśnia, nowe centrum obsługi klienta to znacznie więcej niż tylko nowy budynek. Obiekt wyraża chęć świadczenia przez Volvo niepowtarzalnej i w pełni satysfakcjonującej obsługi klienta. „Centrum jest ważnym elementem większej wizji”, mówi. „Klienci mogą odwiedzić zakład produkcyjny, porozmawiać z ekspertami, zwiedzić muzeum, a na koniec odbyć jazdę próbną na placu. To ważny element naszej oferty”.

NIEPOWTARZALNA I W PEŁNI SATYSFAKJONUJĄCA OBSŁUGA



Wykańczanie centrum obsługi klienta



Thomas Caster, Volvo CE Vice President, Sales Support

BEZPIECZEŃSTWO PONAD WSZYSTKO

Bezpieczeństwo jest tak samo istotnym elementem obecnej i przyszłej działalności Volvo, jakim było w przeszłości

autor: Tony Lawrence

Bezpieczeństwo, obok jakości i dbałości o środowisko, jest jedną z trzech podstawowych wartości grupy Volvo. Już od dwóch stuleci jest głęboko osadzone w filozofii firmy. Pod względem priorytetowego traktowania bezpieczeństwa Volvo CE od dawna wiodzie prym wśród firm z branży budowlanej.

„Bezpieczeństwo jest niezwykle ważne dla naszego sposobu myślenia i postępowania”, mówi Niklas Nillroth, Vice President Core Value Management and Corporate Social Responsibility. „Nasi klienci chcą zapewnić swojemu personelowi bezpieczne warunki pracy, dlatego szukają renomowanej firmy. Naszym celem jest zmniejszenie liczby wypadków do zera. Nie zdołaliśmy jeszcze sprostać temu wyzwaniu, ale już samo ograniczenie częstotliwości wypadków oznacza rzadsze i krótsze przestoje oraz mniej ludzkiego cierpienia”.

Najstarsze firmowe eksponaty trzymane w Munktel Museum w szwedzkiej miejscowości Eskilstuna – wśród nich pierwszy szwedzki traktor z 1913 roku oraz pierwsza ładowarka kołowa Volvo z 1954 roku – wyglądają ubogo w porównaniu z dzisiejszymi maszynami. Powodem są nieustanne ulepszenia, jakie Volvo wprowadza w dziedzinie bezpieczeństwa.

„Doskonale wiemy, że nasze produkty same nie zapobiegą wypadkom, niezależnie od tego, jak bardzo są bezpieczne. Wypadki i tak będą się zdarzać z powodu błędów człowieka czy warunków, w jakich eksploatowane są produkty”, mówi Niklas Nillroth. „Staramy się ograniczać ryzyko na wiele różnych sposobów. Jednym z nich jest zapewnianie użytkownikom naszych produktów odpowiednich informacji. Inny sposób to współpraca z podmiotami zajmującymi się budową bezpieczniejszych dróg i systemów transportu”.

LIDERZY BRANŻY

Jedne z najważniejszych wydarzeń w historii firmy miały miejsce w 1972 roku, jak twierdzi Leif Anväg z Munktel Museum. To wtedy „firma wprowadziła kabiny z atestem ROPS i FOPS

(konstrukcja chroniąca operatora w razie przewrócenia maszyny i konstrukcja chroniąca przed spadającymi przedmiotami)”.

Dziś nikogo nie dziwi wyposażenie kabiny w rozwiązania ułatwiające dostęp, podnoszące komfort i ergonomię, w systemy klimatyzacji i regulacji parametrów – czyli innymi słowy sprawienie, że jazda 40-tonowym wozidłem przegubowym staje się prostsza niż prowadzenie większości samochodów osobowych. Lepsze warunki pracy oznaczają, że operator jest bardziej produktywny i wypoczęty, a dzięki temu pracuje bezpieczniej. Jednak w 1991 roku, wraz z wprowadzeniem na rynek rozwiązania Care Cab, Volvo CE po raz kolejny wysunęło się na czoło konkurencji.

Zachowanie pozycji lidera wciąż jest naszym najważniejszym priorytetem. Na przykład w latach 2003-2006 Volvo CE opracowało swój strategiczny plan bezpieczeństwa, a następnie przygotowało inicjatywę „Be Number One for Safety”. To z kolei skłoniło radę ds. bezpieczeństwa do rozpoczęcia kampanii „Safety for You”, która uplasowała się w czołówce konkursu European Excellence Awards w 2007 roku.

OJCOWIE INNOWACJI

Assar Gabrielsson i Gustaf Larson, wizjonerzy i założyciele marki samochodowej Volvo, już w 1927 roku głosili, że „najważniejszą zasadą projektowania jest i zawsze będzie bezpieczeństwo”.

Przez lata Volvo projektowało wiele nowych rozwiązań w myśl tej maksymy. Klasycznym przykładem, przyjętym nie tylko w samej grupie Volvo, ale i na całym świecie, jest trzypunktowy pas bezpieczeństwa opracowany w 1959 roku przez szwedzkiego inżyniera Nilsa Bohlina pracującego wówczas na stanowisku inżyniera bezpieczeństwa w Volvo.

Prawie sto lat wcześniej Johan Theofron Munktel, którego przedsiębiorstwo założone w 1832 roku dało podwaliny pod dzisiejsze Volvo Construction Equipment, zademonstrował szacunek dla idei bezpieczeństwa operatorów, maszyn i →



Assar Gabrielsson i Gustaf Larson

1959: Inżynier Volvo, Nils Bohlin, wynalazł trzypunktowe pasy bezpieczeństwa

**NAJWAŻNIEJSZĄ ZASADĄ
PROJEKTOWANIA JEST
I ZAWSZE BĘDZIE
BEZPIECZEŃSTWO**



miejsc pracy, kiedy przekonał swój personel, aby ten zastąpił wysokoprocentowe napoje alkoholowe – preferowany trunk w tamtych czasach – piwem o małej zawartości alkoholu. Oczywiście, dziś spożywanie jakiegokolwiek alkoholu podczas obsługi maszyn jest surowo zabronione.

TRÓJKĄT BEZPIECZEŃSTWA


Dziś Volvo CE kładzie nacisk nie tylko na innowacje mechaniczne, ale i zachowanie operatora – poprzez wiodące w branży programy szkoleniowe – oraz schematy i projekty placów robót.

Razem te trzy elementy tworzą tzw. trójkąt bezpieczeństwa. „Kładziemy nacisk na trójkąt bezpieczeństwa maszyn, ludzi i miejsc pracy. Trójkąt ten jest wpisany w okrąg reprezentujący naszą kulturę bezpieczeństwa”, mówi Niklas Nillroth.

Zabezpieczenia nie muszą być zaawansowanymi rozwiązaniami

technologicznymi. Technologia ma swoje zastosowania: pozwala operatorom zdalnie sterować mocowaniami osprzętu, sprawdzać czujniki zbliżeniowe, korzystać z hamulców dwuobiegowych czy kamer cofania. Także systemy telematyczne i rozwiązanie CareTrack, w połączeniu z układem diagnostycznym maszyny Volvo, zapewniają cenne dane ułatwiające konserwację i zwiększające wydajność oraz bezpieczeństwo.

Jednak jedną z najczęstszych przyczyn wypadków na placu budowy jest poślizgnięcie i upadek z maszyny – stąd tak wiele uwagi poświęconej powierzchniom przeciwpoślizgowym. Stopnie przeciwpoślizgowe, poręcze, a nawet kąt drabinek kabiny odgrywają istotną rolę w zapobieganiu wypadkom i urazom. Skuteczne okazały się również

odpowiednio niskie punkty serwisowe, które dodatkowo zmniejszają prawdopodobieństwo zaniedbania przeglądów technicznych. 

**LEPSZE WARUNKI
PRACY OZNACZAJĄ, ŻE
OPERATOR JEST BARDZIEJ
PRODUKTYWNY I
WYPOCZĘTY, A DZIĘKI TEMU
PRACUJE BEZPIECZNIEJ**

WYGRAJ PLECAK VOLVO CE IDENTITY



Do wygrania jest ograniczona liczba plecaków Volvo CE wyróżnionych nagrodą Red Dot – trzy z nich trafią do czytelników magazynu *Spirit*

Zwycięzcy zostaną wyłonieni na drodze losowania

Data zakończenia:
30 listopada 2014

Pobierz aplikację *Spirit* na iPada, aby dowiedzieć się więcej



UKRYTY SKARB

Innowacyjna kampania Volvo CE zorganizowana przy współpracy z China Resource Recycling Association zachęca do przekształcania złomu z maszyn Volvo w dzieła sztuki, a przez to do odkrywania nowych sposobów ochrony środowiska. W artykule przedstawiamy prace czterech finalistów konkursu Trash to Treasure (skarby z odpadów), czyli kampanii Volvo CE promującej upcykling jako nurt w sztuce

autor: Wenming Dai

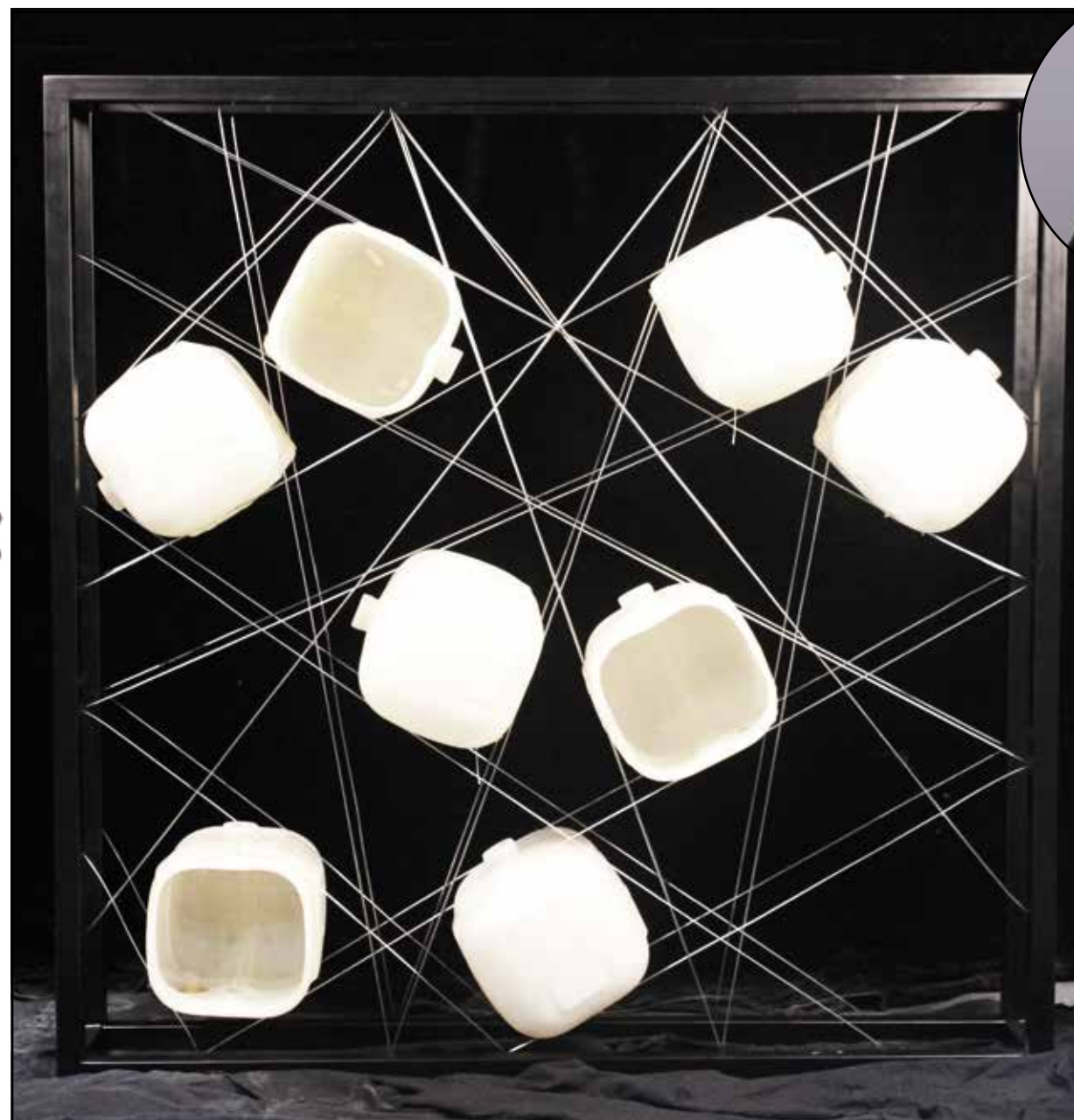


KONIK MORSKI

Minghui Chen, 29-letni dyrektor artystyczny w szanghajskej agencji reklamowej, majsterkował przy częściach zamiennych już jako mały chłopiec dorastający w prowincji Hunan w środkowych Chinach. „Mojej rodziny nie było stać na LEGO, dlatego w dzieciństwie bawiłem się częściami zamiennymi”, mówi.

Czerpiąc inspirację między innymi z faktu, że rok 2014 jest w Chinach rokiem konia, autor dał upust swojej kreatywności, tworząc z płytek ciemnych hamulca trzymetrową instalację zatytułowaną „konik morski”.

„Zaprojektowanie i stworzenie prawdziwego dzieła sztuki bardzo się różni od animacji 3D na MacBooku”, mówi. „Musisz nie tylko czuć metalowe części, ale i rozważyć każdy najdrobniejszy szczegół, taki jak efekty świetlne”, wyjaśnia.



REGAŁ

Zwycięzca konkursu na dzieło sztuki wykonane ze złomu spędzi miesiąc w dziale projektowym Volvo CE w szwedzkim Göteborgu. Studentka czwartego roku na najbardziej prestiżowej uczelni artystycznej w Chinach, Centralnej Akademii Sztuk Pięknych, Xitian Si, po ukończeniu studiów w lipcu chce kontynuować naukę w Europie.

Zwyciężczyni miesięcznego stażu u boku projektantów Volvo CE ma nadzieję, że w Szwecji zasmakuje prawdziwej pracy zespołowej.

„Przez całe studia byłam zdana sama na siebie, dlatego z niecierpliwością czekam na wspólną pracę z bardziej doświadczonymi projektantami”, mówi 25-letnia Xitian.

Jak mówi, chce wreszcie poznać „prawdziwe wzornictwo przemysłowe” na potrzeby produkcji masowej, zamiast zwykłego „projektowania koncepcyjnego dla własnej satysfakcji”.

Zwycięska praca Xitian, „regał”, odrzuca stereotypowy kanciasty kształt jednostronnych półek. Jest prostsza, lżejsza i ciekawsza, a przy tym nie mniej funkcjonalna. Wykonana jest ze zużytych zbiorników rozprężnych, stalowych rur i drutu. Z jej pomocą artystka dowodzi, że dobry zamysł i odrobina wysiłku mogą nie tylko tchnąć w odpady nowe życie, ale i przekształcić je w dzieło sztuki.

Rama powstała z surowych, czarnych stalowych rur. Przestrzeń wewnętrzna została podzielona stalowym drutem na liczne romboidalne kształty. Nie ma też żadnych szuflad – przedmioty umieszczone są w nieregularnie rozmieszczonych zbiornikach rozprężnych skierowanych to w górę, to w dół.

Jak twierdzi autorka pracy, jej lekki i prześwitujący regał może również posłużyć jako ruchome przepierzenie lub ścianka działowa.

„Pionowe i poziome kształty są nudne – chciałam stworzyć coś dynamicznego i nieco buntowniczego”, mówi.



PAS

Wen Yuan, tłumaczka dla japońskiej firmy logistycznej w Szanghaju, w wolnych chwilach oddaje się swojej pasji rysowniczej. Jest też autorką popularnej książki uczącej dzieci rysunku. Konkurs Trash to Treasure był dla niej okazją, aby po raz pierwszy w życiu zastąpić ołówki i pędzle metalowymi częściami. Przez cały miesiąc spędzała weekendy w towarzystwie metalurgów w zakładowym warsztacie, zanim wreszcie stworzyła ze złomu elegancki, częściowo pozłacany pas.

„Modne dodatki kojarzą się z elegancją i pięknem. Części metalowe – nie”, mówi 33-letnia artystka. „Postanowiłam więc połączyć cechy jednego z drugim, aby wyrazić nowe spojrzenie na piękno”.



POROŻE

Sisi Ni, absolwentka Sun Yat-sen University ze specjalizacją w zarządzaniu w turystyce, oraz Lvbing Wang, absolwent China University of Mining Technology, oboje w wieku 23 lat, wspólnie przygotowali pracę „lustrzane poroże” zainspirowane jeleniami, które „odzwierciedlają siłę, ruch i delikatność”. Wykorzystany do wykonania oprawy lustra złom z maszyn Volvo CE zyskał cieplejszy i spokojniejszy kolor różowego złota. Patrząc w lustro, widzimy siebie jako jelenia, co odzwierciedla współzależność między człowiekiem a naturą.



NAJWIĘKSZE WYZWANIE

Żadne inne zawody sportowe nie są nawet po części tak długie, wyczerpujące, ekscytujące ani niebezpieczne jak regaty Volvo Ocean Race, które rozpoczną się 4 października →

autor: Julia Brandon





Malowanie nowego jachtu Volvo Ocean 65 załogi Team Dongfeng

„Kiedy startowałem po raz pierwszy, już po pierwszym etapie zwolnił mi naszego kapitana, a mimo to zdołałem ukończyć zawody na drugim miejscu”, mówi weteran Volvo Ocean Race, Richard Mason. „Udział w Volvo Ocean Race wymaga umiejętności radzenia sobie w najgorszych warunkach. Musisz umieć wychodzić zwycięsko z przegranej sytuacji. Każdy, kto w tym roku startuje po raz pierwszy, powinien zapamiętać te dwie zasady: po pierwsze, skoncentruj się na pracy zespołowej – od tego zależy powodzenie załogi – a po drugie, nigdy, przenigdy nie odpuszczaj”.

Trwające aż dziewięć miesięcy regaty Volvo Ocean Race są najdłuższym wyścigiem jachtów na świecie – bez nagrody pieniężnej dla zwycięskiej załogi. Drużyny będą żeglować między 11 portami – zawody zaczynają się w Alicante w Hiszpanii, a kończą w szwedzkim Göteborgu. Cała trasa ma długość 38 739 mil morskich. Są to najważniejsze na świecie okołozemskie regaty jachtowe. Podczas szeregu postojów fani będą mogli zobaczyć jachty z bliska, a także obejrzeć spektakularny wyścig przybrzeżny.

Regaty Volvo Ocean Race są dla świata żeglarskiego tym, czym Mount Everest dla alpinizmu. Udział w tej imprezie to zaszczyt i wyróżnienie, dla których załogi są gotowe przekraczać granice swoich możliwości. Wyścig przyciąga miliony fanów, a telewizyjne relacje śledzi ponad 1,3 mld widzów na całym świecie.

Niektóre zespoły zaczynają treningi nawet na dwa lata przed startem. Na pokładzie jachtu uczestnicy pracują ze sobą przez osiem godzin dziennie, dzieląc tę samą przestrzeń mieszkalną, jadalną i sypialną. Nerwy załogi są wystawione na ciężką próbę, w szczególności w obliczu niedoboru snu, dlatego wyścig kończą tylko najbardziej zdeterminowani i żądni sukcesu.



Od lewej strony: eksperci Volvo Ocean Race: Richard Mason, Phil Harmer, Chris Nicholson i Emerson Smith (Farr Yachts) pracujący przy nowym monotypie Volvo Ocean 65

CIĘŻKA PRÓBA

„Podczas zawodów poznajesz załogę lepiej niż własną rodzinę”, mówi Australijczyk Richard Mason wspierający biorącą udział w regatach 2014/15, w całości żeńską załogę Team SCA. Ten wyjątkowo doświadczony żeglarz będzie zawiadywał przybrzeżną obsługą techniczną projektu.

„Podczas zawodów z każdego wychodzi to, co najlepsze i to, co najgorsze. Musisz nauczyć się rozpoznawać te najlepsze i najgorsze momenty. Zrozumienie tego aspektu jest kluczem do skutecznego zarządzania załogą”.

W swojej 16-letniej zawodowej karierze Richard Mason startował w prawie wszystkich najważniejszych imprezach żeglarskich.

„Żeglarz może przygotowywać się na każdą możliwą ewentualność podczas zawodów, ale musi też zrozumieć wszystkie aspekty funkcjonowania łodzi, w tym także wymogi inżynierskie i mechaniczne, a do tego musi być sprawny fizycznie. Najlepsza załoga to taka, która jest prawdziwą mieszaniną osobowości. Możesz mieć na pokładzie najlepszych



żeglarzy świata, a i tak przegrać. Potrzebujesz drużyny zróżnicowanej – dziwaka, stoika sprawdzającego się w trudnych sytuacjach, spryciarza i służbisty – wtedy razem będziecie naprawdę silni”.

Richard Mason startował w Volvo Ocean Race aż cztery razy – ostatni raz jako kapitan wachtowy i kapitan jachtu w załodze Team Sanya w regatach 2011/12. Od tego czasu wprowadzono wiele zmian – między innymi po raz pierwszy regaty zawitają do amerykańskiej mekki żeglarskiej – Newport w stanie Rhode Island. Dodano też nowy pit-stop w holenderskiej Hadze.

„Harmonogram imprezy stał się bardziej napięty. Stopniowo regaty stają się coraz bardziej komercyjnym i profesjonalnym przedsięwzięciem”, mówi żeglarz. „Najwięcej zmian wprowadzono chyba do harmonogramu. Załogi będą się ścigać także w portach, dlatego przed rozpoczęciem każdego etapu spędzą na żegludze trzy do czterech dni”.

„Pостоje są teraz krótsze, co oznacza mniej czasu dla mediów, rodziny i obowiązków technicznych... będzie ciężko”.

NIESTRASZENI ŻEGLARZE

Pierwsze regaty Volvo Ocean Race zostały zorganizowane w roku 1973. Pomysłodawcami byli Guy Pearce i Anthony Churchill, których z kolei zainspirowała wygrana Robina Knox-Johnstona w 1969 r. w regatach The Sunday Times Golden Globe Race – pierwszym na świecie wyścigu jednoosobowych jachtów non-stop dookoła świata.

Stu sześćdziesięciu siedmiu żądnych przygód żeglarzy wyruszyło na pokładzie 17 jednostek, bez skomplikowanych przyrządów nawigacyjnych, za to z solidnym zapasem świeżego prowiantu i wina. Zawijali do różnych portów i zmagali się z żywiołem, podążając śladami XIX-wiecznych żaglowców. Mimo trzech wypadków śmiertelnych pierwsze regaty Volvo Ocean Race okazały się ogromnym sukcesem. Tak zrodziły się

zawody, których uczestnicy po dziś dzień rzucają wyzwanie nieprzewidywalnemu żywiołowi.

Od tamtych wydarzeń format imprezy znacząco się zmienił – przede wszystkim z okazji regat 2014/15 wprowadzono monotyp Volvo Ocean 65. Dzięki tej superszybkiej i zaawansowanej jednostce po raz pierwszy w historii wyrównane zostaną szanse między wszystkimi załogami, również tymi mniej doświadczonymi lub późno dołączającymi do zawodów. Dodatkowym atutem jachtu są mniejsze możliwości rozbudowy, a przez to ograniczenie

kosztów ponoszonych przez załogi – osiągi będą w większym stopniu zależały od umiejętności żeglarzy niż od technologii.

W tym roku na pokładzie jachtów znajdą się też reporterzy. Celem jest uchwycenie nieznanego dotychczas codziennego życia załóg, a przez to przybliżenie realiów regat widzom.

WYŚCIG KOŃCZA TYLKO NAJBARDZIEJ ZDETERMINOWANI I ŻĄDNI SUKCESU

PEŁNA GOTOWOŚĆ

Zarówno załogi, jak i organizator regat –

Volvo – przygotowali plany awaryjne na wypadek każdej ewentualności. Każda drużyna będzie miała na pokładzie dwóch lub trzech żeglarzy przeszkolonych w udzielaniu pierwszej pomocy, a pozycje jachtów będą całodobowo śledzone. W razie jakichkolwiek trudności czy też zachorowania lub wypadku jednego z członków załogi znajdujący się na pokładzie telefon umożliwi zasięgnięcie porady lekarza.

„W tym roku wystartują najlepiej przygotowane zespoły w historii imprezy”, mówi Richard Mason, „niemniej wyścig nigdy nie przebiega zgodnie z przewidywaniami”. Start w regatach dostarcza niezapomnianych wrażeń. Każde opłynięcie przylądka Horn to wielkie osiągnięcie – ale trzeba być przygotowanym na wszystko”. ☐

Odwiedź stronę internetową *Spirit* i skorzystaj z aplikacji, aby obejrzeć materiał filmowy do tego artykułu



HEAVYWEIGHT

**+ power
FUNCTIONS**



42030
Nowa, odjazdowa zdalnie sterowana ładowarka kołowa Volvo L350F
zbudowana z ponad 1600 klocków LEGO Technic.
LEGO.com/technic

Go Build It

WSZYSTKO LEGNIE W GRUZACH...

...pod naporem koparki
Volvo EC480DL →

autor: Cathy Smith



Sstarszy mężczyzna przygląda się pracom wyburzeniowym w De Banne na przedmieściach Amsterdamu. Mimo odrobiny nostalgii na widok lokalnego centrum handlowego obracającego się w proch mężczyzna przyznaje, że pracująca koparka go fascynuje.

Widok jest imponujący – wążca 50 ton maszyna chwyci stalowy pręt w gigantyczne kleszcze i wyszarpuje go z betonowego bloku, jakby wsysała nitkę spaghetti.

Za sterami Volvo EC480DL zasiada 21-letni Pim Weinands. Obsługi ciężkich maszyn budowlanych nauczył się w wieku zaledwie 16 lat, jeszcze zanim zasiadł za kierownicą swojego pierwszego samochodu. „Te maszyny są niesamowite, a ich obsługa to prawdziwe wyzwanie. Pomyślałem sobie, że skoro można zarabiać obsługując ciężki sprzęt, to jest to zajęcie dla mnie”.

Na placu rozbiórki centrum handlowego w De Banne pracuje od sześciu tygodni. Główna konstrukcja została już wyburzona. Teraz przyszedł czas na kruszenie fundamentów zajmującego 8500 m² obiektu – oddzielanie metalu, betonu i przewodów elektrycznych przeznaczonych do recyklingu.

ZAUFANIE

Mimo że nigdy wcześniej nie zasiadał za sterami takiego kolosa, odkąd opanował obsługę EC480DL, Weinands stał się wielkim

fanem koparki. „Maszyna uważnie mnie słucha. Reaguje dokładnie jak chcę. Wystarczy klika prób, aby dobrze poznać jej możliwości i zacząć jej ufać”.

W okolicy otwarto już nowe centrum handlowe dla mieszkańców północnego Amsterdamu, a stary obiekt jest wyburzany, aby zwolnić miejsce pod nową szkołę podstawową.

Weinands pracuje dla Roberta Eerensa, którego firma rozbiórkowa, Eerens Sloopwerken z siedzibą w Assen daleko na północy Holandii, została zakontraktowana w celu przyspieszenia realizacji projektu. Prace zaczęła koparka EC460HR z długim ramieniem, a ukończy je koparka o normalnym wysięgu.

Robert Eerens dostrzega podobieństwo między sobą, a Pimem Weinandsem. Jak mówi, obaj są „ulepieni z tej samej gliny”. On również zaczął przyuczać się do fachu operatora w wieku 16 lat, chociaż jego zainteresowanie pracami wyburzeniowymi zaczęło się znacznie wcześniej.

„Już w szkole podstawowej szalałem na punkcie wyburzania. Zawsze, kiedy w mojej okolicy prowadzono rozbiórkę, zjawiałem się na miejscu. Sprzęt wyburzeniowy interesował mnie bardziej od szkoły”.

Robert Eerens, podobnie jak Weinands, jest fanem maszyn Volvo, w szczególności modelu EC480DL, chociaż dziś patrzy na nie przede wszystkim jako biznesmen. „Maszyna doskonale się nadaje do burzenia fundamentów. Jest bardzo →



Operator Pim Weinands w kabinie



Operator Pim Weinands zmienia osprzęt koparki EC480DL

**TERAZ, KIEDY HOLENDERSKA
GOSPODARKA OFICJALNIE
ZAŻEGNAŁA KRYZYS, POPYT ROŚNIE**

Koparka EC480DL z Pimem Weinandsem za sterami



Robert Eerens z firmy Eerens Demolition

potężna, ale zużywa mniej paliwa w porównaniu z maszynami konkurencyjnymi”.

Dystrybutorem, który zaopatrzył Roberta Eerensa we wszystkie sześć maszyn Volvo, jest Kuiken Construction Equipment Netherlands z siedzibą w Emmeloord na północny-wschód od Amsterdamu. Jak mówi kierownik sprzedaży Peter Cnossen, wraz z zażegnaniem kryzysu gospodarczego w Holandii popyt zaczyna rosnąć, a nie wszyscy klienci szykujący się do inwestycji szukają najtańszych ofert.

„Jeśli rzeczywiście decydują się na zakup, chcą maszyn najwyższej klasy. Klienci są bardzo wyczuleni na kwestie zużycia paliwa, kosztów eksploatacyjnych i całkowitego kosztu utrzymania koparki. „Holendrzy są też bardzo wymagający”, dodaje. „Chcą maszyn uniwersalnych – takich, które nadają się do robót ziemnych, wyburzania i prac recyklingowych”

CZYSTE KONTO

EC480DL zaspokaja wszystkie te potrzeby. W ciągu zaledwie kilku minut Weinands odłącza chwytak od wysięgnika i zastępuje go 5,5-tonową kruszarką, dzięki której rozdrabnia beton na drobne fragmenty. Później na placu pojawi się kruszarka odpadów, która jeszcze bardziej rozdrobni gruz – tym razem na czterocentymetrowe kamyki. Cały beton z tego projektu – łącznie 15 000 ton – zostanie wywieziony do recyklingu, po czym, już jako podkład, trafi na place budowy dróg.

Holandia zajmuje pierwsze miejsce w Europie pod względem recyklingu odpadów porozbiórkowych i pobudowlanych. Jak mówi Peter Cnossen, klienci są bardzo proekologiczni, co wpływa na ich decyzje dotyczące zakupu sprzętu budowlanego. Volvo CE, jak wyjaśnia, ma w Holandii opinię firmy „czystej i ekologicznej”. Klientom imponują niskoemisyjne silniki Stage IIIB montowane w najnowszych modelach maszyn.

Z kolei Weinands, manewrujący koparką wśród zgłiszczy centrum handlowego z lat 60., jest szczęśliwy, że już na tak wczesnym etapie kariery miał okazję zasiąść za sterami gigantycznej maszyny. Przewidywany okres eksploatacyjny maszyn pokroju EC480DL wynosi ok. 10 000 godzin, a ponieważ ta koparka przepracowała dopiero 200 godzin, ma przed sobą jeszcze długie życie. To może być początek wspólniejszej przyjaźni. ☺

Odwiedź stronę internetową *Spirit* lub skorzystaj z aplikacji *Spirit App*, aby obejrzeć materiał filmowy do tego artykułu

WSZYSTKO CZEGO POTRZEBUJESZ



Strona internetowa *Spirit* zawiera najświeższe wiadomości oraz informacje o Volvo CE, w tym materiały filmowe dotyczące magazynu...

www.volvospiritmagazine.com



...lub pobierz bezpłatną aplikację *Spirit* i zobacz, jak nasz magazyn ożywa



VOLVO
OCEAN
RACE
ROUND THE WORLD

ZWYCIĘŻĄ TYLKO NAJWYTRWALSI

Regaty Volvo Ocean Race to jedne z najcięższych zawodów sportowych na świecie. Z okazji ich startu postanowiliśmy sprawdzić granice własnych możliwości. Na każdym przystanku trasy Volvo Ocean Race podejmiemy się nowego wyzwania za sterami naszych maszyn. Nie tylko żeglarze lubią mocne wrażenia. Śledź przebieg wyścigu dookoła świata na stronie volvoceanrace.volvoce.com

Volvo Construction Equipment

