

spirit

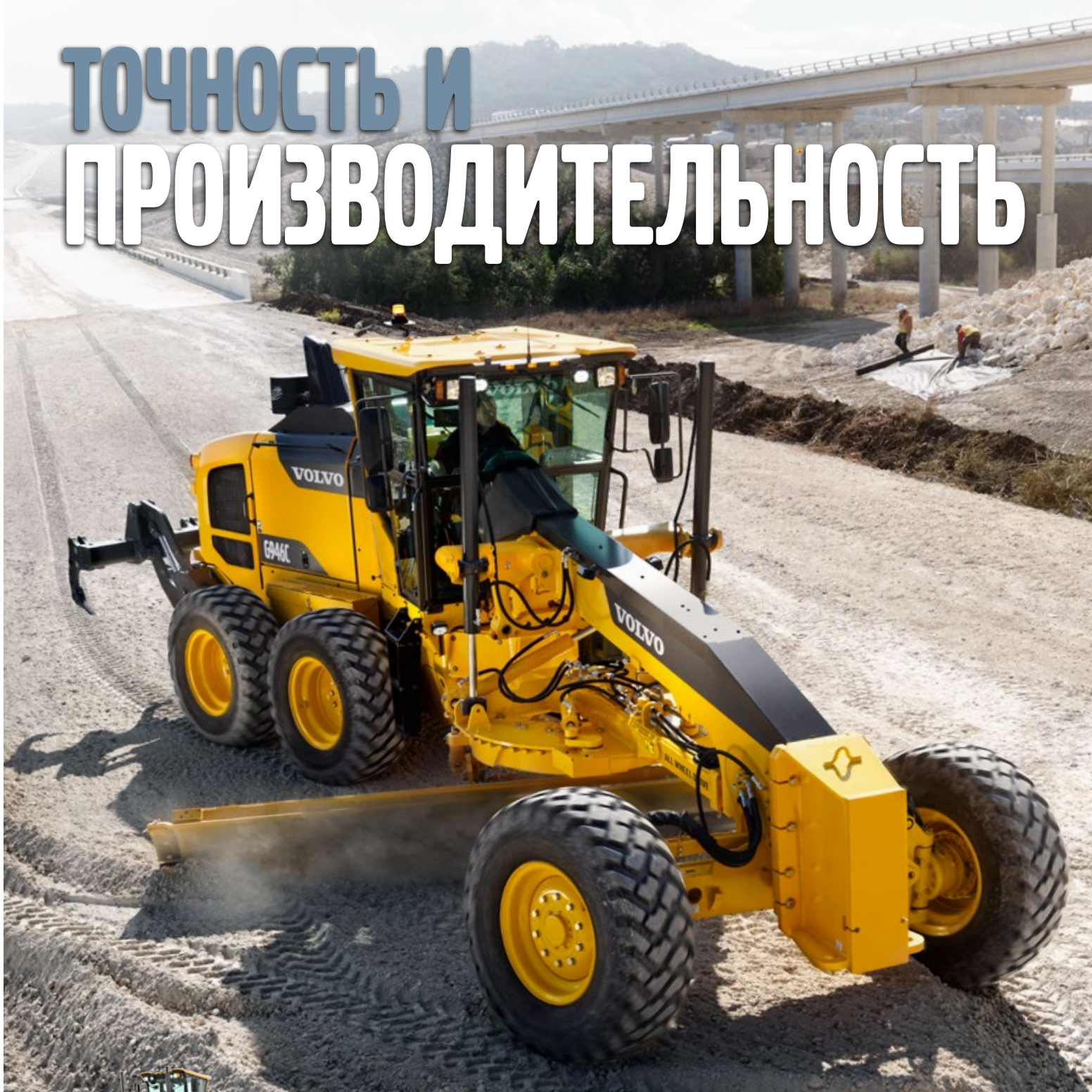
**В ГАРМОНИИ
С VOLVO**
Нормативный
контроль
Volvo CE

**ВЗЛЕТ
РАЗРЕШЕН**
Новый аэропорт
в Австралии

**СНОС И
ДЕМОНТАЖ**

в Амстердаме
с помощью
Volvo EC480DL

ТОЧНОСТЬ И ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ



Автогрейдер G946C от Volvo Construction Equipment демонстрирует точность управления во всех областях использования, будь то планировка грунта, землеройные работы или расчистка снега. Уникальная 11-скоростная коробка передач Volvo позволяет этому автогрейдеру выполнять любую задачу с нужной скоростью. Мощная, сбалансированная платформа G946C обеспечивает высокую эксплуатационную готовность и исключительную производительность даже в самых суровых условиях. Автогрейдер Volvo G946C - точность и производительность.

www.volvoce.com



ВИДЕО http://open.to/a/SP_GRA-C_A

Volvo Construction Equipment



ВСТУПИТЕЛЬНОЕ СЛОВО



Новый дорожный институт Volvo CE в Бразилии



Volvo Construction Equipment — забота о людях не меньше, чем о машинах

Нашими машинами управляют люди, и это ставит перед компанией Volvo CE первостепенные и крайне важные задачи: обеспечить обучение и создать безопасные условия работы. О многолетних традициях и подходах к обеспечению безопасности в нашей компании читайте в статье на стр. 36. Открытие в Бразилии нового дорожного института Volvo CE, который аналогичен учебному подразделению в США, отмечающему в этом году полувековой юбилей, вызвало у людей живой отклик. Этот институт, о котором рассказано на стр. 20, позволит обслуживать клиентов со всей Латинской Америки. В его задачи входит обучение операторов и технического персонала методам эффективной, безопасной и экономичной работы с нашими первоклассными машинами в ходе строительства высококачественных дорог.

В рамках постоянной рубрики *Spirit* «Кратчайший путь к успеху» читайте на стр. 6 интервью с юристом и специалистом отдела нормативного контроля Volvo CE Зои Сазаклиду — она рассказывает о политике нашей компании в сфере надзора за нормативно-правовым соответствием. Благодаря этим корпоративным правилам соблюдаются интересы людей и обеспечивается их спокойствие и благополучие.

А еще мы перенесемся в мир романтики вместе с отважными яхтсменами, которые примут участие в кругосветной регате Volvo Ocean Race, стартующей 4 октября. Философия этой гонки имеет четкие параллели с тем, что мы называем принципом «путь Volvo». В Volvo CE мы на всех уровнях с оптимизмом, увлеченностью и взаимным уважением объединяем наши усилия, словно яхтсмены, которые должны слаженно работать в море целых девять месяцев — вечно по спортивным меркам. Окунитесь в это невероятное событие благодаря нашей очередной статье об этой гонке на стр. 42. И, по традиции, журнал *Spirit* предлагает рассказы о компании Volvo CE, ее людях и машинах, работающих в разных уголках мира, а также предоставляет дополнительные видеорепортажи и фотоматериалы, которые можно посмотреть на страницах веб-сайта *Spirit* или при помощи одноименного бесплатного приложения. [X]



ТОРСТЕН ПОШВА
Директор
по внешним связям
Volvo Construction Equipment

spirit
ONLINE

www.volvospiritmagazine.com



Spirit — Volvo Construction Equipment Magazine



@VolvoCEGlobal



GlobalVolvoCE



Volvo Spirit Magazine

Фото предоставлены: © Гвидальде Ф. Пресас/Prata Gelatina; © Image Photo Professional (портрет Торстена Пошвы)

В ЭТОМ ВЫПУСКЕ

3 ВСТУПИТЕЛЬНОЕ СЛОВО

Volvo заботится о людях не меньше, чем о машинах

6 КРАТЧАЙШИЙ ПУТЬ К УСПЕХУ

Интервью с юрисконсультантом и специалистом по нормативному контролю Volvo CE Зои Сазаклиду

10 АВСТРАЛИЯ

Второй по величине внутриматериковый город Австралии вскоре получит новый гражданский аэропорт

16 НОРВЕГИЯ

Строительство самого протяженного в мире подводного автомобильного тоннеля

20 БРАЗИЛИЯ

Новый дорожный институт Volvo CE — первый в Латинской Америке

22 КИТАЙ

Центр модернизации в Шанхае опирается на 70-летний опыт Volvo CE

26 БРИТАНСКИЕ ЗАМОРСКИЕ ТЕРРИТОРИИ

Обширный парк машин Volvo CE помогает покончить с изоляцией одного из самых удаленных островов в мире

32 США

Как читатели в Северной Америке и Мексике получают журнал *Spirit*

34 США

Новый клиентский центр Volvo CE в Шиппенсберге, Пенсильвания

36 УРОКИ ИСТОРИИ

Многолетние традиции обеспечения безопасности в группе компаний Volvo

40 КИТАЙ

Превращение металлолома в произведения искусства

42 РЕГАТА VOLVO OCEAN RACE

Старт крупнейшей в мире гонки парусных яхт

НА ОБЛОЖКЕ

Нидерланды: Петер Кнюссен (слева), коммерческий директор Kuiken Construction Equipment, компании-дилера Volvo CE, на строительной площадке с Робертом Эйренсом, представителем компании Eerens Demolition. © Юха Ройнинен.

47 УГОЛОК ОПЕРАТОРА

Снос строений в Амстердаме



16



32



22



26

ЖУРНАЛ VOLVO CE SPIRIT

Сентябрь, октябрь, ноябрь 2014 НОМЕР ВЫПУСКА: 52

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: Джулия Брэндон; Вэньмин Дай; Хлоя Доил; Патрисия Келли; Тони Лоуренс; Эндрю Макмиллен; Стив Скиннер; Кэти Смит; Стефани Андерсон-Уитмер. ФОТОГРАФИИ: Сильвио Ауричио; Дэвид Бол; Горм К. Гааре; Даррин Генри; Натали Хилл; Хайнц-Йоахим Петрус; Гвадалупе Ф. Пресас; Юха Ройнинен; Шон Симмерс; Ольхо де Видро; Генри Жэнг



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 получения 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.

В ГАРМОНИИ С VOLVO

Юрист компании Volvo CE рассказывает о том, как политика в сфере надзора за нормативно-правовым соответствием помогает ее коллегам выполнять свои обязанности

Патрисия Келли

Зои Сазаклиду — одна из трех сотрудников юридического отдела, который располагается в штаб-квартире Volvo CE в Брюсселе и занимается поддержкой сотрудников всех подразделений компании. С позиции юрисконсульта и специалиста по нормативному контролю Volvo CE Сазаклиду отмечает, что часто сталкивается с ошибочным пониманием того, как работает политика компании в сфере надзора за правовым соответствием. «Цель состоит не в том, чтобы запрещать людям что-либо делать, а совсем наоборот, — поясняет она. — Наша задача — убедиться в безопасности тех действий, которые люди должны выполнять в своей работе».

Сазаклиду, гречанка по происхождению, объясняет, что сотрудникам компании для обеспечения безопасности совсем не обязательно ограничивать свои действия. «Если они проконсультировались с местным юристом и специалистом по нормативному контролю, ознакомились с положениями политики соответствия нормативным требованиям и должным образом их соблюдают, то обычно могут спокойно делать то, что им нужно, но уже по правилам и без риска для безопасности», — говорит она и уточняет, что хорошо понимает важность помощи в затруднительных ситуациях, связанных с проблемами нормативно-правового соответствия.

«Неуверенность человека в том, что он поступает правильно, не дает ему работать спокойно, — отмечает она. — Возможность посоветоваться с юрисконсультом или нормативным специалистом позволяет людям устранить это напряжение и направить свой творческий потенциал и усилия на работу, а не беспокоиться о правильности своих действий».

В ПОСТОЯННОМ КОНТАКТЕ

В возрасте 18 лет Сазаклиду покинула свой родной город Верия в Северной Греции, чтобы продолжить учебу в Лондоне. «Я всегда думала, что смогу вернуться обратно, но так и не сделала этого», — рассказывает она, хотя «при первой же возможности» навещает в

Греции своих родителей. Первое образование в области общественной политики привело ко второму диплому в сфере юриспруденции. «Мои бабушки и дедушки были фермерами, а мой отец — доктор, — объясняет она. — Я понимала, что никогда не стану доктором, а буду заниматься чем-то более умозрительным, и склонность к юриспруденции дала о себе знать».

Более десяти лет назад, после 11 лет, проведенных в Лондоне, благодаря интересу к европейскому антимонопольному законодательству Сазаклиду отправилась в Брюссель на стажировку в Еврокомиссии, после чего устроилась в частную юридическую фирму, а теперь работает в компании Volvo CE. Она с восторгом отзывается о многоплановой работе в Volvo по сравнению с частной практикой.

«Все, чем я здесь занимаюсь, намного лучше соответствует моим способностям, — рассказывает она. — Здесь гораздо больше общения. Я не провожу время в офисе в одиночестве за чтением документов, как это часто бывает, если занимаешься частной практикой. Здесь я нахожусь в постоянном контакте с людьми и помогаю именно людям, а не компаниям — это совершенно иной тип взаимоотношений».

МУЗЫКАЛЬНЫЕ КОМПЛИМЕНТЫ VOLVO

Сазаклиду рассказывает, что среди причин, побудивших ее принять предложение Volvo, была озвученная позиция компании о том, что требуется честный сотрудник. «До этого мне не приходилось слышать на собеседовании ничего подобного, и я подумала, что это, наверно, позерство, но сейчас вижу, что моральный дух и правила поведения в компании очень важны для работающих здесь людей, которые ими не поступят даже ради личной выгоды».

Сазаклиду, работа которой наряду с задачами нормативно-правового соответствия также сопряжена с вопросами корпоративной социальной ответственности Volvo CE, рассказывает, что каждый сотрудник компании, а не только ее руководство, относится серьезно к этим принципам, и все искренне их поддерживают. →

ЦЕЛЬ СОСТОИТ НЕ В ТОМ, ЧТОБЫ ЗАПРЕЩАТЬ ЛЮДЯМ ЧТО-ЛИБО ДЕЛАТЬ, А СОВСЕМ НАОБОРОТ



В свободное время Зои Сазаклиду выступает со своей группой «Филдиси».

Работа в штаб-квартире компании Volvo предполагает проживание в Брюсселе: «Это спокойное место для жизни: можно быть иностранцем, но при этом чувствовать себя комфортно», — отмечает она. Однажды Сазаклиду решила, что должна научиться играть на каком-нибудь музыкальном инструменте. Однако обнаружила, что обладает вокальными данными, и стала петь «рембетико» в сопровождении музыкантов. Это один из жанров греческой песни, который имеет народные корни и многолетние традиции, подобно фламенко, фаду, танго и блюзу в других культурах, и где рассказывается как о счастливой, так и о печальной повседневной жизни простых людей.

«Я обожаю эту музыку, — говорит Сазаклиду. — Я выросла вместе с ней, поэтому очень хорошо ее знаю и всю жизнь слушаю».

Она выступает со своей музыкальной группой «Филдиси» на различных благотворительных мероприятиях, в частности в поддержку жертв греческого кризиса, а также в рамках деятельности организаций, предоставляющих предметы первой необходимости, например продовольствие и медикаменты.

«У нас у всех разная работа, из-за чего иногда трудно репетировать, но мы довольно неплохо справляемся и становимся популярными — это так здорово!».

Что касается работы, то Сазаклиду, кроме основной задачи по коммерческой поддержке, решает целый ряд юридических вопросов, связанных с дилерскими соглашениями, судебными процессами и согласованием договоров с покупателями продукции, а также

консультирует по изменениям в законодательстве.

«Мой кругозор значительно расширился после прихода в компанию Volvo, — рассказывает она. — Находясь в Брюсселе, я была сосредоточена, прежде всего, на Европе. Теперь у нас открываются пути в Китай, Индонезию, Бразилию и так далее».

Она продолжает: «И здесь также нужно поддержать людей, которые не знают нормативных тонкостей, когда сталкиваются с юридическими вопросами. Конечно, иногда приходится говорить людям, что чего-то делать совершенно не нужно. И при этом лучше всего объяснить, почему именно. Я всегда стараюсь предложить для конкретной

задачи другой вариант решения или пути достижения аналогичных результатов. Надеюсь, что люди в целом благодарны и признательны за поддержку».

МОЙ КРУГОЗОР ЗНАЧИТЕЛЬНО РАСШИРИЛСЯ ПОСЛЕ ПРИХОДА В КОМПАНИЮ VOLVO

Для просмотра видеорепортажа посетите веб-сайт Spirit или воспользуйтесь приложением Spirit.

ВЗЛЕТ РАЗРЕШЕН

Второй по величине внутриматериковый город Австралии вскоре получит свой собственный гражданский аэропорт, в строительстве которого компания Volvo CE играет решающую роль →

Эндрю Макмиллен

Фотографии: Дэвид Бол





Нужно убрать десяток миллионов тонн камней и грунта

Строительство с «нуля» гражданского аэропорта на неосвоенной территории — это по любым меркам грандиозная задача. И такое предприятие тем более исключительно, когда его собственники добровольно устанавливают для себя сжатые сроки проведения работ. «С момента закладки первого камня до посадки первого самолета должно пройти 18 месяцев», — уверенным тоном рассказывает Денис Вагнер, управляющий директор компании Wagners, расположенной в австралийском городе Тувумба.

Аэропорт Brisbane West Wellcamp, находящийся в 17 км к западу от Тувумбы в восточном австралийском штате Квинсленд, станет первым гражданским аэропортом в стране, который будет построен с «нуля», после Tullamagine в Мельбурне, введенного в строй более 45 лет назад. «Требования к строительной технике для этого проекта очень высоки, — продолжает Вагнер. — Мы строим взлетно-посадочную полосу длиной 2,87 км, поэтому крайне важно, чтобы у нас была надежная техника, от которой мы сможем получить максимальную отдачу».

АКТИВНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

Volvo CE — важная составляющая этого сложного проекта, на которую компания Wagners полагается в рамках всего напряженного

строительного процесса. «У нас работает большое количество среднетоннажной техники Volvo массой до 50 тонн, — отмечает 51-летний управляющий директор. — Она дает нам заметные преимущества за счет надежности, экономии топлива и удобства для операторов. Вся эта техника очень важна для нашего проекта. Мы работаем круглосуточно семь дней в неделю по две 12-часовых смены».

«Все строительные материалы для этого проекта поступают прямо с нашей площадки. Здесь мы дробим гравий и щебень для бетона и асфальта, — продолжает Вагнер. — Если бы мы брали материалы с других площадок, нам пришлось бы выполнить около 350000 грузовых рейсов в обоих направлениях. Разумеется, коммерчески было бы невыгодно завозить материал из другого места».

Прежде чем превратиться в аэродром категории E, способный принимать такие самолеты как Боинг-747 или другие крупные аэробусы, участок в 2000 га в районе Велкамп использовался в качестве плодородного пастбища. В конце мая с возвышенной точки еще прослеживались сельскохозяйственные корни этой территории: под безоблачным синим небом в стороне от наполовину построенного терминала аэропорта паслась, довольно жуя, дюжина коров.

Однако на переднем плане непрерывно кипит строительная жизнь. По соседству с двумя котлованами, где добывается камень, простирается внушительная взлетно-посадочная полоса шириной →

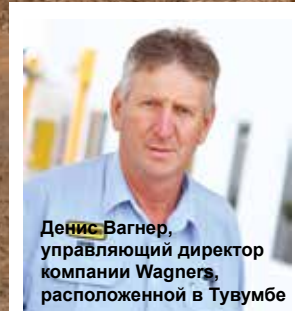


**BRISBANE WEST WELLCAMP СТАНЕТ ПЕРВЫМ
ГРАЖДАНСКИМ АЭРОПОРТОМ АВСТРАЛИИ,
ВОЗВЕДЕННЫМ БЕЗ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ**

Строительство аэропорта в районе Велкамп ведется круглосуточно



Машины Volvo трудятся ежедневно



Денис Вагнер, управляющий директор компании Wagner, расположенной в Тувумбе

45 метров, четверть которой уже герметизирована и ожидает окончательной укладки битумного покрытия. В центре участка находится бетоносмесительная установка, способная поставлять 26000 кубометров бетона для строительства на площадке.

ПЕРВЫЕ В МИРЕ

«Весь бетон, применяемый для покрытия взлетной полосы, производится на основе фирменного продукта компании Wagners, так называемого экологичного бетона EFC, — поясняет Вагнер. — Такой бетон не содержит цемента. Это первый аэропорт в мире, при строительстве которого используется технология EFC. За счет ее применения только в рамках одного этого проекта можно сократить выбросы углерода на 6600 тонн».

Компания Volvo CE также вносит свой вклад в это глобальное новаторство: «У нас есть колесный погрузчик Volvo L90F, который партиями загружает все компоненты EFC-смеси в бетоносмесительную установку», — уточняет Вагнер. Повсюду на площадке ежедневно используется техника Volvo: 46-тонные экскаваторы, сочлененные самосвалы A40F и различные модели колесных погрузчиков — от L90 до L220.

Проект Brisbane West Wellcamp профинансирован компанией Wagners на сумму свыше 100 млн австралийских долларов (94 млн долларов США, или 69 млн евро). Это будет первый гражданский аэропорт Австралии, возведенный без государственной поддержки. Компания была основана в 1989 году четырьмя братьями Вагнерами и их отцом Генри в городе Тувумба, втором по величине внутриматериковом городе Австралии с населением 165 тыс. человек. Профильное производство компании находится в 130 км от Брисбена, столицы штата Квинсленд. Основной вид деятельности — производство строительных материалов и горнопромышленные работы. Персонал Wagners насчитывает 850 человек, работающих в разных странах мира. Компания имеет обширную географию выполненных работ: в России, на Ближнем Востоке и островах Океании.

«Аэропортом Brisbane West Wellcamp смогут воспользоваться пассажиры из регионов Тувумба и Дарлинг-Даунз, — рассказывает Вагнер. — В зоне обслуживания аэропорта проживает 334 тыс. человек. Мы планируем довольно быстро выйти на показатель 500 тыс. пассажиров в год. В радиусе трех километров от взлетной полосы

находится только 13 домов, поэтому негативное воздействие на местных жителей минимально».

Рядом с аэропортом предполагается возвести бизнес-парк Wellcamp, который будет включать в себя коммерческие офисные помещения, торговые точки, гостиницы и производственные объекты.

Усердней, чем 150 работающих на площадке сотрудников компании Wagners, трудятся только их машины. С учетом недавно пройденной годичной отметки и добровольно взятых компанией обязательств завершить строительство за 18 месяцев, до первого рейса в аэропорту Brisbane West Wellcamp осталось совсем немного времени. По состоянию на конец мая шесть из предполагаемых десяти миллионов тонн земли и камней уже были убраны, и каждый рабочий день приближает компанию Wagners к ее цели — открытию и введению в строй терминала в четвертом квартале 2014 года. IV



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



СВЕТ В КОНЦЕ ТОННЕЛЯ

Машины Volvo помогают прокладывать самый протяженный в мире подводный автомобильный тоннель от Ставангера до Солбакка →

Хлоя Дойл

Чтобы избежать длительной дороги по суше, люди, которые живут на 50000 удаленных островов, разбросанных вдоль протяженной и изрезанной береговой линии Норвегии, годами ездят с пересадками на паромках, курсирующими между островами. В настоящее время дорожное управление Норвегии предлагает решение, которое позволит снизить зависимость от дорогостоящего и медленного паромного сообщения. Решение заключается в строительстве подводного тоннеля Солбакк (Рюфаст) от города Ставангер на юго-западном побережье к городу Солбакк на южной оконечности региона Ругаланн.

Ставангер, четвертый по величине город Норвегии с населением 170 тыс. человек, сейчас бурно развивается благодаря своей роли национального центра морской нефтегазодобывающей отрасли. Тоннель Рюфаст способен со временем заменить паромное сообщение, осуществляемое сейчас между городами Ставангер и Тау.

Подземный участок протяженностью свыше 14 км будет пролегать в самой нижней точке на глубине почти 300 м ниже уровня моря и состоять из пары идущих рядом двухполосных тоннелей для каждого направления движения. Проект, стоимость которого оценивается в 5 млрд норвежских крон, или свыше 610 млн евро, получит финансирование за счет сбора дорожных пошлин и средств муниципальных властей. Как ожидается, после открытия в 2019 году тоннель сможет ежедневно принимать 4000 автомобилей, а к 2035 году — 8000.

САМЫЙ ПРОТЯЖЕННЫЙ УЧАСТОК

Реализацию первого, и наиболее длительного этапа проекта взяла на себя основанная в 1922 году частная семейная компания Marti IAV Solbakk DA, входящая в группу Marti Group. Компания отвечает за 8-километровый участок, который начинается в городе Солбакк. В рамках первого этапа проекта уже пройдена дистанция в 1200 метров в каждом из тоннелей. Штаб компании, главный офис которой находится в швейцарском городе Мосседорф, насчитывает по всему миру 4000 сотрудников, а на площадке в ходе активной фазы строительства тоннеля будет задействовано около 200 человек.

Компания Marti ведет горнопроходческие работы шесть дней в неделю по 10 часов с применением стандартного набора подрывных средств. Взорванная порода затем транспортируется к дробильной установке на расстояние не более 500 метров от портала тоннеля. Извлечение взорванной породы осуществляется крутослотно, а для прокладки тоннеля нужно убрать около 1,3 млрд тонн камней.

Среди двух десятков единиц техники, используемой на площадке, главная роль отводится пяти колесным погрузчикам Volvo L250G, двум экскаваторам ECR235DL и ECR88 с малым радиусом поворота платформы, а также колесному экскаватору EW180D — все модели совершенно новые и приобретены в августе и декабре 2013 года. Отвал породы из тоннеля транспортируется посредством ленточного конвейера Marti, соединенного с дробильной установкой, в прибрежную зону для использования в качестве материала для насыпных территорий. «Порода, которую мы извлекаем, очень твердая, но это типично для Норвегии, — рассказывает Андре Пас, руководитель проекта от компании Marti. — Машины Volvo созданы для работы в жестких условиях, и у нас нет с ними проблем, хотя мы их используем почти каждый день в течение многочасовых смен. Прокладка тоннеля — тяжелое испытание для любой техники. Однако машины Volvo — это высший класс, и мы регулярно проводим их техническое обслуживание, чтобы обеспечить оптимальную работоспособность, так как они крайне важны в нашей работе».

«Без колесных погрузчиков Volvo нам никак, — объясняет Ульрих Бентин, бригадир механиков. — Наши колесные погрузчики L250G модифицированы для условий работы в тоннеле и имеют дополнительные средства безопасности, например, усиленные окна и вспомогательное освещение. И хотя порода в этих местах очень твердая, при движении на колесном погрузчике едва можно почувствовать, что под ним камни и щебень. Он движется мягко, а также удобен для операторов, которые находятся внутри машины по много часов каждый день». Один из колесных погрузчиков с сентября прошлого года уже наработал свыше 2000 часов. Экскаваторы также были модифицированы для обеспечения дополнительной безопасности, в том числе за счет вспомогательного освещения и средств защиты окон и цилиндров.

НЕПРЕРЫВНАЯ РАБОТА

«Машины Volvo хорошо справляются с работой, кроме того, преимущество Volvo заключается в том, что не нужно долго ждать запасные части, — поясняет Андреас Якобич, главный механик. — Важно то, что машины не простаивают, поскольку мы должны работать непрерывно, чтобы соблюдать график. А расположенная у нас на площадке мастерская, позволяет делать любой ремонт».

Такой амбициозный и сложный проект требует исключительного подхода к обеспечению безопасности, и это бросается в глаза на всех участках этой стройки. Например, в случае пожара или обвала рабочие могут укрыться в огнезащитной камере, в которую подается кислород.

«Компания Marti, которая заказывала машины в норвежском подразделении Volvo Maskin AS, использует технику Volvo во многих своих проектах по всему миру, — объясняет Уве Фолькворд, менеджер Volvo CE в регионе Ругалан. — Безопасность очень важна для компании, поэтому некоторые машины были модифицированы и усилены для работы в условиях тоннеля. Мы регулярно посещаем эту площадку, чтобы убедиться, что используемые здесь машины полностью работоспособны и выполняют свои задачи с максимальной эффективностью».

ПЕРСПЕКТИВЫ СТРОИТЕЛЬСТВА ТОННЕЛЯ

Второй этап проекта предполагает строительство тоннеля Хундваг протяженностью 5,5 км на глубине 95 метров ниже уровня моря. Сразу после открытия этот участок сможет ежедневно пропускать 10000 автомобилей, а в 2035 году — 25000. Шестой и последний этап проекта предусматривает строительство удобных подъездных дорог к тоннелю, а также расширение посредством извлеченной породы береговой зоны и возведение на ней новой автостоянки и автобусного терминала. В арсенале компании также есть катер MS Marti для проведения рабочих проверок с моря. Группа Marti, в которую входят 88 дочерних компаний, работающих в Швейцарии, Германии, Испании, Австрии, Норвегии, Словакии, Чили, Украине, России, Индии и Китае, специализируется на крупномасштабных горнопроходческих работах и имеет на своем счету множество значимых проектов по прокладке тоннелей в разных странах.

Тоннель Рюфаст представляет собой гигантский проект и является частью масштабной реорганизации дорожной сети Норвегии. Национальное дорожное управление планирует в 2015 году начать строительство еще одного подводного тоннеля от города Тунгенсет к городу Арсваген и завершить его в 2022 году. ☐



Подводная автострада состоит из параллельных тоннелей



Менеджер Volvo CE Уве Фолькворд (слева) и бригадир механиков компании Marti Ульрих Бентин



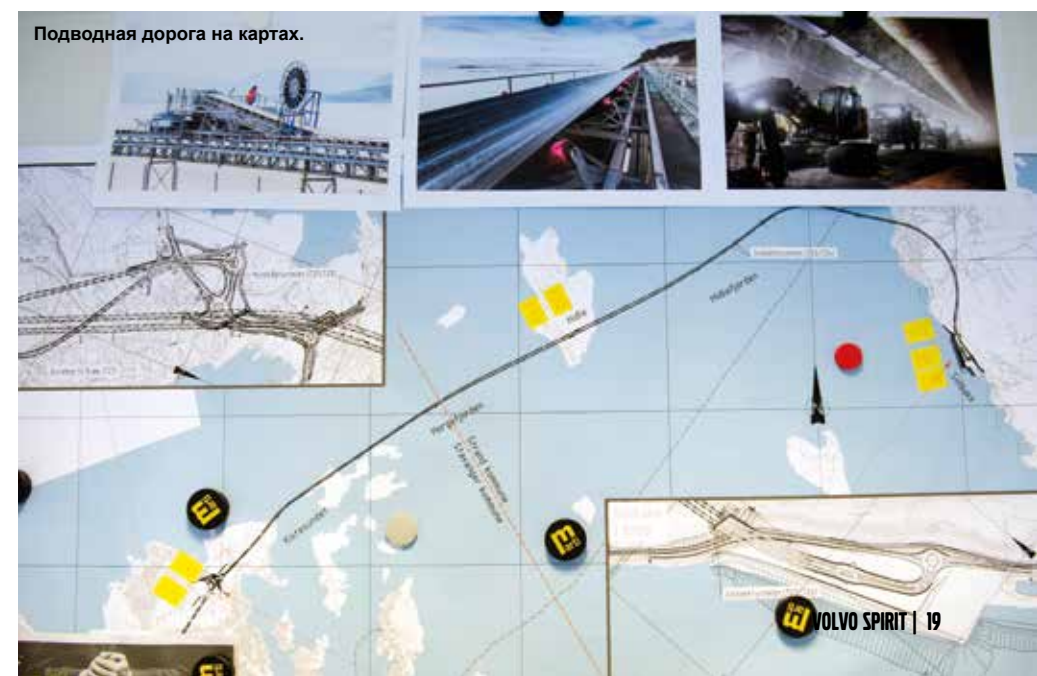
Экскаватор с малым радиусом поворота платформы в работе



Андреас Якобич, главный механик компании Marti



Андре Пас, руководитель проекта от компании Marti



Подводная дорога на картах.



Баблитон Кардосо, руководитель подразделения дорожно-строительной техники Volvo CE в Латинской Америке

ВЫГОДА ДЛЯ ВСЕХ

Новый дорожный институт Volvo прокладывает путь к успеху

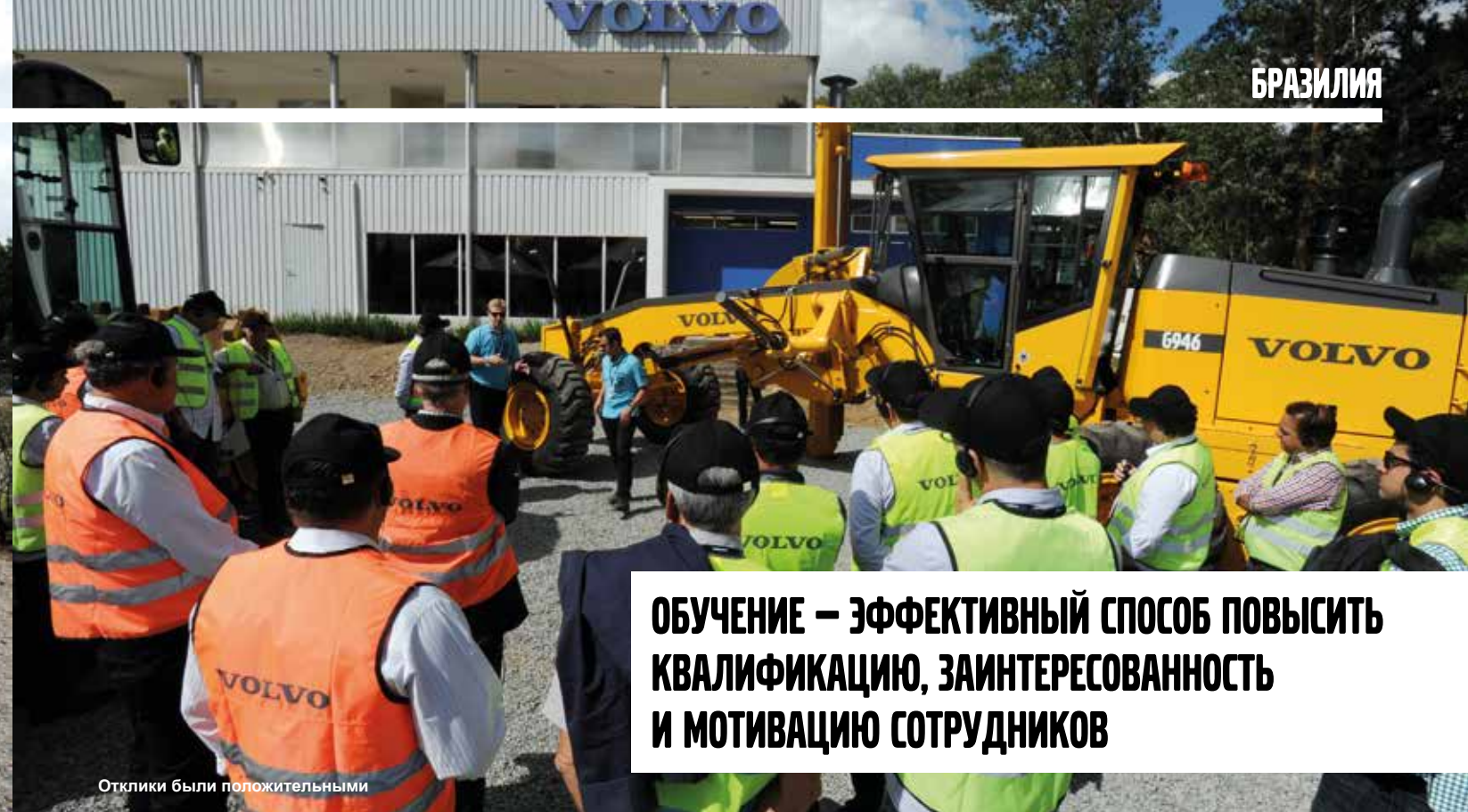
Тони Лоуренс

Нередко можно услышать фразу «обоюдная выгода», но Баблитон Кардосо, руководитель подразделения дорожно-строительной техники Volvo CE в Латинской Америке, когда говорит о недавно открытом дорожном институте Volvo CE в Бразилии, расширяет эту мысль и уточняет: «выгода для всех».

«Эта учебная база превращает операторов и бригадиров, проходящих здесь стажировку, в настоящих победителей, — рассказывает



Обучение проводится не только для владельцев машин Volvo — зарегистрироваться может любой клиент



Отклики были положительными

**ОБУЧЕНИЕ — ЭФФЕКТИВНЫЙ СПОСОБ ПОВЫСИТЬ
КВАЛИФИКАЦИЮ, ЗАИНТЕРЕСОВАННОСТЬ
И МОТИВАЦИЮ СОТРУДНИКОВ**

Кардосо. — Они смогут строить более качественные дороги в своем регионе, и при этом владельцы автомобилей также остаются в выигрыше. А в итоге, когда люди видят, на что в реальности способна наша передовая дорожная техника, выигрывает и компания Volvo CE».

Новый центр, который открылся в начале этого года в городе Куритиба на юге Бразилии, специализируется на обучении операторов и технического персонала методам эффективной, экономичной и безопасной эксплуатации машин мирового класса для достижения высокого качества покрытий при строительстве дорог. Это учебное заведение аналогично дорожному институту Volvo CE в США, который отмечает полувековой юбилей.

Кардосо, инженер-механик с более чем 12-летним опытом работы в сфере тяжелого машиностроения и дорожно-строительной техники на объектах в Латинской Америке, Европе, Африке и на Ближнем Востоке, добавляет: «Дорожный институт послужит отправной точкой для внедрения и развития долгосрочной стратегии Volvo CE по продвижению здесь дорожной техники».

Такой подход очень похож на то, что реализовано нами в США, и мы надеемся воспользоваться этим положительным опытом, хотя, конечно же, будем вносить коррективы, исходя из потребностей Латинской Америки, которые в ряде случаев могут заметно отличаться».

ПЕРЕДОВОЙ ОПЫТ

Основная задача института в Куритибе — обучить передовым методикам и принципам укладки и уплотнения дорожного покрытия. Некоторые работодатели поддаются искушению ускорить процесс, надеясь, что их операторы обучатся сразу в ходе работы. «Однако мы считаем, что лучше с самого начала поступать правильно», — отмечает Кардосо.

Дорожный институт в США, который проводит курсы в Чемберсберге, штат Пенсильвания, и в Финиксе, штат Аризона, был создан в 1965 году, когда ведущий производитель дорожно-строительной техники, компания Вlaw-Кпox, подготовила обучающую программу в условиях заметного развития дорожного строительства в Северной Америке.

Бразилия — крупнейшая экономика Латинской Америки — отличная база для второго подобного учебного заведения. Примерно две трети бразильских товаров перевозятся автотранспортом. При этом в развитие инфраструктуры правительство вкладывает миллиарды долларов, которые подкрепляются инвестициями частного сектора. В целом же, латиноамериканская экономика существенно окрепла за последние годы.

РЕАЛЬНОЕ ДЕЛО

Открытие нового института, который также предлагает семинары по грунтовым каткам и самоходным грейдерам, получило воодушевляющие отклики, а клиенты со всех концов Латинской Америки выразили желание воспользоваться услугами института. Работодатели расценивают обучение как эффективный способ повысить квалификацию, заинтересованность и мотивацию своих сотрудников в условиях растущей конкуренции.

Институт располагает обширной зоной, где стажеры могут практиковаться в управлении дорожно-строительной техникой. Предусмотрено несколько трасс, которые предназначены для освоения методов регулировки, работы и управления типовой техникой, например, самоходными грейдерами, виброкатками или уплотняющими машинами.

«Мы особенно гордимся нашим полигоном для отработки методов уплотнения и укладки — он уникален, — рассказывает Луис Вьера, руководитель отдела повышения квалификации Volvo CE в Латинской Америке, который работает в компании уже шесть лет. «На площадке в 10000 м² он занимает 9000 м². Стажеры могут осваивать наши асфальтоукладчики при внешних условиях, имитирующих реальные сложности, которые ежедневно возникают на рабочей площадке. Полигон создан таким образом, чтобы максимально повторять реальную дорогу со множеством поворотов и подъемов. Обучение осуществляется с применением мокрого песка, который прекрасно имитирует асфальт. С песком удобно работать. Когда группа заканчивает занятия, легко все убрать и начать заново», — объясняет Вьера.

«Для начала мы предложили клиентам пять различных программ обучающих курсов и семинаров по всевозможным направлениям: от

освоения технических приемов и методов работы на асфальтоукладчике, грейдере, а также асфальтовом и грунтовым катке до знакомства с передовыми технологиями дорожного строительства и базового обслуживания укладчиков».

ПРОЧНЫЕ ЗНАНИЯ

Обучение, сочетающее теорию с практикой, также предусматривает дополнительные возможности по освоению колесных и гусеничных асфальтоукладчиков, средств трамбовки и виброуплотнения, ровнителей, а также по использованию различных вариантов смеси и плотности укатки.

В реальной жизни процесс укладки дорожного полотна не прощает ошибок. Смеси, нагретые до температуры 95–150 °С, имеют ограниченный срок жизни, поэтому надлежащая рабочая дисциплина, а также высокая надежность машин и их своевременное обслуживание являются ключевыми факторами. Выход из строя укладчика отрицательно сказывается на всей бригаде: простаивают катки и грузовые машины.

Многие бывают удивлены тем, насколько активно используются достижения науки и техники. Они также приятно удивляются тому, что обучение проводится не только для клиентов, владеющих машинами Volvo. «Зарегистрироваться может любой клиент», — поясняет Кардосо.

«Идея в том, чтобы помочь клиентам оптимизировать их работу. Несмотря на то что рассматриваемые приемы работы можно реализовать на любых машинах, мы стремимся помогать клиентам, использующим дорожно-строительную технику Volvo, чтобы они смогли извлечь из нее максимальную пользу. Наши высококачественные машины оснащены простыми, но тщательно продуманными средствами, которые обеспечивают первоклассный уровень работы. Наша цель — сблизить клиентов с компанией Volvo и ее дорожным подразделением таким образом, чтобы выиграли все». ☑

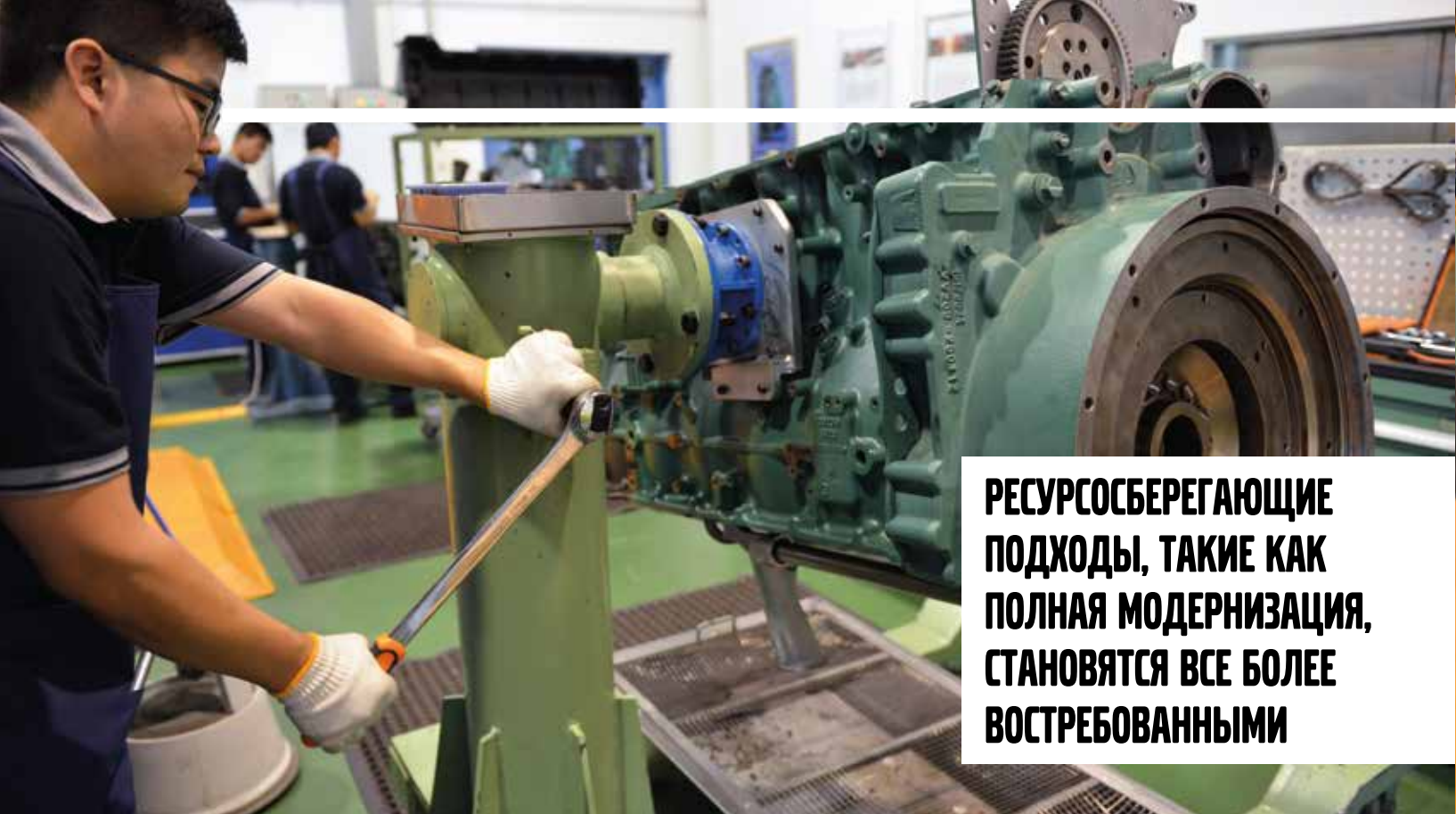
Для просмотра видеорепортажа посетите веб-сайт Spirit или воспользуйтесь приложением Spirit.

ЗНАКОМСТВО С ПОЛНОЙ МОДЕРНИЗАЦИЕЙ

Центр модернизации Volvo CE в Шанхае опирается на
70-летний опыт компании в этой области →

Вэньмин Дай / Фотографии: Генри Жэнг

**В ЦЕНТРЕ НА КАЖДОМ
ПРОИЗВОДСТВЕННОМ ЭТАПЕ
ИСПОЛЬЗУЕТСЯ САМОЕ
СОВРЕМЕННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ**



РЕСУРСОСБЕРЕГАЮЩИЕ ПОДХОДЫ, ТАКИЕ КАК ПОЛНАЯ МОДЕРНИЗАЦИЯ, СТАНОВЯТСЯ ВСЕ БОЛЕЕ ВОСТРЕБОВАННЫМИ



Начальник производства Боб Йо (слева) и директор центра Александр Пайари с сотрудниками мастерской

Полная модернизация — это процесс восстановления рабочего оборудования до состояния новых изделий. Такой подход позволяет сократить использование сырья и сберечь природные ресурсы планеты. Принимая во внимание как заботу об окружающей среде, так и снижение расходов, люди все чаще прибегают к переработке и повторному использованию изделий, а также к оптимальному расходованию ограниченных природных ресурсов.

Компания Volvo CE не видит причин отказываться от такого принципа и в строительной отрасли, о чем свидетельствует программа Volvo Reman, которая является, пожалуй, одним из самых ресурсосберегающих проектов компании и предлагает клиентам широкий выбор восстановленных компонентов.

Для Volvo CE, полная модернизация подразумевает не только переработку и повторное использование. Она начинается уже на этапе проектирования компонента и охватывает весь его жизненный цикл.

Детали машин, срок службы которых истек, восстанавливаются с использованием высококачественных оригинальных запасных частей Volvo. В итоге компонент получает новую жизнь, что лишний раз убеждает клиентов в надежности гарантии Volvo, из которой также следует повышенная работоспособность и длительный срок службы машины, а также сокращение эксплуатационных расходов и совокупной стоимости владения.

РАЗРУШЕНИЕ СТЕРЕОТИПОВ

В Европе и Северной Америке полная модернизация применяется на протяжении многих десятилетий и обеспечивает дилерам почти 20 % общей выручки, тогда как в Китае такой подход только формируется. Как правило, если двигатель выходит из строя, его ремонтируют либо даже заменяют — в первом случае страдает качество, а во втором финансовые затраты могут оказаться слишком высокими по сравнению со стоимостью самой машины.

«Рынок достаточно велик, но клиенты еще не осведомлены в достаточной степени», — заявляет Александр Пайари, руководитель отдела техобслуживания китайского подразделения Volvo CE. «Мы

работаем над разрушением стереотипов, а не только над изделиями и их ценообразованием, как другие компании», — добавляет он.

Для многих китайцев «полная модернизация» означает, скорее, «ремонт» или «повторное применение». А у тех из них, кто привык заботиться о «лице» своей компании — общественном положении, или престиже, — все подержанное и бывшее в употреблении вызывает подозрение. Когда клиенты имеют дело с обновленным после полной модернизации двигателем, который дешевле отремонтированного, то склонны сомневаться в том, что он действительно так же хорош, как новый. «Даже дилеры бывают недоверчивы, когда мы называем им цену, и считают, что она слишком низка, чтобы быть правдой», — продолжает Пайари, директор центра модернизации, ответственный за его развитие.

Комплекс площадью 2000 м², созданный Пайари и его коллегами, в том числе начальником производства Бобом Йо, расположен в Джинкьяо, промышленном пригороде Шанхая — здесь находятся офисы многих ведущих автопроизводителей и ИТ-корпораций.

Этот центр модернизации Volvo, торжественно открытый в декабре 2013 года, стал первым в Китае. Благодаря взаимодействию внутри группы Volvo китайские клиенты компаний Volvo Construction Equipment, Volvo Trucks, Volvo Buses и Volvo Penta обеспечиваются сертифицированными обновленными компонентами, которые соответствуют тем же стандартам качества, что и новые изделия, но стоят существенно дешевле.

ОБЛАДАТЕЛЬ ПРЕМИИ

Не прошло и года, как новый центр, который был возведен и запущен за 18 месяцев, получил премию «Самый перспективный модернизатор Китая» на международной конференции по модернизации, прошедшей в мае 2014 года. В настоящий момент, во время пробного этапа, с центром работает пять дилеров, а к концу года он раскроет двери для 36 дилеров со всего Китая. Сейчас основными задачами Пайари и Йо является обучение дилеров, техников и рабочих, а также подбор новых сотрудников.

Это чистая и аккуратная мастерская с исчерпывающим ассортиментом деталей для двигателя, аккуратно разложенных на полках для быстрого

доступа в ходе процесса модернизации. Однако безмятежность будет длиться недолго. «Я полагаю, что вскоре здесь повсюду будет кипеть жизнь», — отмечает Пайари. Кроме того, если дела, как ожидается, пойдут успешно, планируется расширить мастерскую или даже построить новую площадку.

По качеству модернизированные компоненты не должны уступать новым изделиям, и чтобы добиться таких результатов, в центре на каждом производственном этапе используется самое современное оборудование. Модернизированные изделия предлагаются по сниженной цене, но на тех же гарантийных условиях, что и новые компоненты. В отличие от новой продукции, они предоставляются более оперативно с целью сократить время простоя на стороне клиентов.

В ходе модернизации одного компонента компания Volvo CE повторно использует в среднем 85 % материалов. При этом и энергопотребление

меньше на 80 %, чем при производстве нового изделия.

С ростом заинтересованности в защите окружающей среды в Китае ресурсосберегающие подходы, например полная модернизация, становятся все более востребованными. Пайари полагает, что у Volvo CE есть все преимущества перед конкурентами, поскольку центр в Шанхае создан с учетом многолетнего практического опыта компании в этой сфере, основанного на работе глобальной сети центров полной модернизации Volvo.

И если Пайари говорит о том, что он в Китае «сеет семена», то у Йо мечта более осязаемая: «Я надеюсь, что в течение ближайших пяти лет осознание важности защиты окружающей среды и применения технологий повторного использования материалов получит в Китае широкое распространение». ♣

РАЗВИТИЕ ПРОГРАММЫ ПОЛНОЙ МОДЕРНИЗАЦИИ VOLVO

Программа Volvo CE по внедрению полной модернизации, созданная в 1992 году, разделилась на три самостоятельных направления: заводская модернизация компонентов, компоненты для типовых машин и программа обмена. Программа обмена дает клиентам возможность заменить отработанные сажевые фильтры дизельного двигателя на фильтры Reman DPF от компании Volvo CE, очищенные в заводских условиях. В рамках цикла восстановления отработанный фильтр перед отправкой другому клиенту поступает в центральный узел модернизации Volvo для тщательной очистки до уровня 95–98 % от своей первоначальной производительности.

Заводская модернизация компонентов позволяет клиентам приобрести полностью обновленные компоненты, например двигателя, турбокомпрессоры, коробки передач, а также бортовые редукторы для коленвалов и гидронасосов. Когда та или иная деталь поступает в центр Volvo, она полностью разбирается, тщательно проверяется и затем очищается с применением современного оборудования и технологических процессов. Все поврежденные или не отвечающие технологическим допускам Volvo детали заменяются оригинальными запчастями Volvo. Компонент снова собирается и подвергается испытаниям на соответствие строгим стандартам качества компании, а затем окрашивается для создания такого же защитного покрытия, как на любой новой детали.

ВСЕ СВЯТЫЕ

Остров Святой Елены является одним из самых удаленных и изолированных уголков планеты, но сейчас там трудится огромное количество строительной техники Volvo →



Фото: Даррин Генри



Машины должны обеспечивать безопасность в самых сложных условиях

Этот остров вулканического происхождения площадью 122 км² в южной части Атлантического океана известен прежде всего как место ссылки французского императора Наполеона Бонапарта, в которую он был отправлен в 1815 году после поражения в битве при Ватерлоо.

Остров был открыт португальцами в 1502 году и на протяжении нескольких веков оставался важным промежуточным пунктом для судов, следующих в Европу из Азии и Южной Африки. В 1657 году английский государственный деятель Оливер Кромвель предоставил право на управление островом Ост-Индской компании, и уже в следующем году компания построила укрепления и колонизировала остров. В наши дни остров Святой Елены является второй старейшей заморской территорией Великобритании после Бермудских островов.

На сегодняшний день единственным средством связи с внешним миром для 4255 жителей острова, которые называют себя «сэйнтс» (т. е. «святые»), является ежемесячный визит старого корабля Королевской почты Великобритании *RMS St Helena*, который следует на север из ЮАР.

Но грядут большие перемены. На острове Святой Елены ведется строительство коммерческого аэропорта, который сможет принимать Airbus A320, Boeing 737-800 и Boeing 757-200. Первый рейс запланирован на февраль 2016 года. Проект финансируется британским правительством и состоит из двух этапов: первый — проектирование и строительство, второй — эксплуатация. Общая стоимость проекта 250 млн фунтов стерлингов (307 млн евро, 418 млн долл. США). Первый этап подразумевает строительство аэропорта и вспомогательной →



Одна из 65 машин Volvo на острове



Первой машиной в истории, которая самостоятельно съехала на остров Святой Елены, стал самоходный грейдер Volvo G940B. Фотография предоставлена проектной группой аэропорта Святой Елены



Машины Volvo принимают активное участие в земляных работах

инфраструктуры, включая 14 километров дороги до столицы острова — города Джеймстаун. Извилистый маршрут, который за первые 5 километров поднимается на высоту более 500 метров, сам по себе представляет серьезную инженерную задачу. Второй этап проекта охватывает эксплуатацию аэропорта в течение 10 лет.

ПРИБЫТИЕ VOLVO

Тендер на строительство выиграл южноафриканский строительный гигант Basil Read, и в июле 2012 года у временного причала в заливе Руперта пришвартовался его 1530-тонный палубный грузовой корабль с малой осадкой *NP Glory 4*. Первой машиной в истории острова Святой Елены, которая сама съехала на землю, а не была доставлена с помощью крана, стал самоходный грейдер Volvo G940B. За ним последовал гусеничный экскаватор EC700C и несколько сочлененных самосвалов Volvo.

Менеджер по поддержке заказчиков Volvo CE Лейф Ваад говорит: «Учитывая уникальную природу острова, значимость проекта для жителей и особенности местности, было ясно, что для реализации проекта требуется высококачественное оборудование, которое было бы рассчитано на безопасную эксплуатацию в сложных условиях и защиту окружающей среды. Продукты Volvo CE стали идеальным решением для реализации проекта».

Джимми Джонстон, руководитель проекта из Basil Read, рассказал следующее: «С момента прибытия первого грейдера Volvo в 2012 году мы доставили более 100 дополнительных единиц строительной техники, включая 65 машин Volvo: гусеничные экскаваторы EC700C, сочлененные самосвалы A40F-FS и A30E, колесные экскаваторы EW140C, катки DD24 и SD200DX, гусеничные экскаваторы EC380 и EC480, минипогрузчик MC115C и, конечно же, самоходные грейдеры G940B».

Еще до выгрузки основного оборудования на остров прибыли техники, обслуживающий персонал и сотрудники отдела запчастей компании Babcock, которая является дилером Volvo CE в ЮАР, а также технический консультант Volvo CE. Все эти специалисты должны обеспечить поддержку Basil Read и безотказную работу парка машин.

Пожалуй, самым крупным отдельным мероприятием всего проекта является заполнение узкого ущелья глубиной более 100 метров и длиной около 750 метров восемью миллионами кубометров взорванной породы. «Для создания взлетно-посадочной полосы необходимо засыпать это ущелье, — говорит Джонстон. — В сентябре этого года, после двух лет работ, ущелье будет заполнено».

Активное участие в этом масштабном проекте земляных работ принимают машины Volvo. «На данном этапе реализации проекта могу с уверенностью сказать, что оборудование продемонстрировало высочайший уровень надежности, топливной экономичности и производительности», — признает Джонстон.

ПРИЧАЛ НА БЕРЕГУ ЗАЛИВА

Правительство острова Святой Елены и Департамент международного развития

Великобритании заключили с Basil Read еще один договор — на проектирование и строительство постоянного причала в заливе Руперта. Впервые в истории острова корабли получают возможность швартоваться у полноценного причала. Разумеется, для реализации этого вспомогательного строительного проекта также успешно используется техника Volvo.

Работы над 1950-метровой взлетно-посадочной полосой, рулежной дорожкой и площадкой для стоянки самолетов уже начались и должны быть завершены в феврале 2016 года. «Строительство здания аэровокзала площадью 3500 м² и комбинированной службы организации воздушного движения и пожарной части также идет по графику», — подтверждает Джонстон.

Проект предоставляет жителям острова реальные возможности для приобретения новых навыков и опыта. «Вместе с иностранными специалистами, многие из которых привезли с собой свои семьи, работает около 340 островитян», — говорит Джонстон.

По словам Деона де Ягера, директора местного подразделения Basil Read, сотрудники компании сейчас полностью интегрированы и погружены в жизнь местного сообщества. «Меня самого сделали президентом местного гольф-клуба, и ни один матч по крикету или футболу, ни одно соревнование по рыбалке или спортивной стрельбе, ни один поход или мотокросс не проходит без участия некоторых наших сотрудников», — рассказывает он.

По возможности сотрудники Basil Read были размещены в домах местных жителей, которые помогли им интегрироваться в сообщество. После того как к работам над проектом было привлечено 340 жителей острова, уровень безработицы на острове снизился до нуля.

ВОЗДЕЙСТВИЕ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ

Строительные компании полностью осознают, какое влияние на окружающую среду могут оказать эти проекты. Джонстон говорит: «Перед началом строительства была инициирована крупная программа защиты окружающей среды, а также план природоохранных мероприятий, который охватывает флору, фауну и культурно-исторические ценности».

Компания Basil Read также поддерживает четырехлетнюю программу смягчения воздействия на ландшафт и экологию, которая ориентирована на восстановление среды обитания и ландшафта после строительства аэропорта и инфраструктуры.

Разумеется, на таком маленьком острове с такой богатой историей остро встает вопрос сохранения культурного наследия, включая исторические укрепления, дома, а также остатки трубопровода и опреснительной установки, которые были построены бурскими военнопленными. «Многие объекты острова нуждаются в нашей защите, но, надеюсь, новый аэропорт решит некоторые из социально-экономических трудностей островитян и повысит их благосостояние за счет туризма», — заключает Джонстон. [X]



Джимми Джонстон, руководитель проекта из Basil Read



Деон де Ягер, руководитель Basil Read на острове





ИСКЛЮЧИТЕЛЬНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

Множество рук быстро справляется с распространением журнала Volvo CE *Spirit* в США, Канаде и Мексике

Стефани Андерсон Уитмер

Фото: Шон Симмерс

Скорее всего, вы никогда не слышали о корпорации Occupational Services (OSI) из Пенсильвании, но читатели журнала *Spirit* в Северной Америке и Мексике теперь те, для кого они делают свою работу.

Начиная с 1957 года, OSI занимается трудоустройством людей с умственными, физическими и психическими нарушениями, которые проживают в округах Франклин и Фултон. Это частная некоммерческая организация, которая предоставляет множество различных услуг от упаковки коммунальных счетов и печати визитных карточек до наклеивания этикеток на банки с краской и прикрепления палочек для смешивания к тюбикам с герметиком. К услугам организации прибегают самые разные компании: крупные и мелкие, международные и местные. OSI также производит ряд собственных продуктов, включая деревянные молотки и хладоэлементы для морозильников. Все операции по сортировке, упаковке и производству выполняются силами 145 сотрудников, или «клиентов», OSI.

«Наши клиенты хотят стать полезными членами общества, и такие проекты выступают в качестве катализатора, который им нужен, — рассказывает Джереми Вехтер, менеджер по производству OSI. — Они обладают обширными талантами и навыками и невероятно гордятся своей работой, которая демонстрирует их ответственность, аккуратность и внимание к деталям. Наши продукты говорят сами за себя». Задача OSI заключается в упаковке и распространении 12000 копий журнала *Spirit*. Журналы поступают в организацию в виде больших

пачек, которые уложены на деревянные поддоны и завернуты в термоусадочную пленку. Журналы распаковываются и делятся между девятью рабочими центрами организации. Клиентам необходимо заполнить журналами около 3000 упаковок, начиная с отдельных коробками, содержащими сотни копий. Упаковки запечатываются и взвешиваются для определения величины почтового сбора, а затем передаются в Почтовую службу США для рассылки по всему миру.

Это не первый случай сотрудничества компании Volvo CE с OSI. Полтора года назад наша компания подарила OSI упаковочный пресс и жидкость для гидросистемы, что позволило им организовать службу по утилизации отходов.

По словам Вехтера, тот факт, что OSI является эксклюзивным дистрибьютором журнала Volvo *Spirit* в Северной Америке, позволяет их клиентам развивать свои двигательные навыки и изучать многоэтапные процессы. А еще он повышает осведомленность широких масс об организации OSI, ее миссии и работниках.

«Возможности наших клиентов гораздо шире, чем обычно ожидают от них люди, — говорит Линда Майо, исполнительный директор OSI, — поэтому мы рады сотрудничать с такими глобальными компаниями, как Volvo CE, которые понимают, на что способны наши клиенты».

Дополнительную информацию об OSI можно найти на сайте www.osinc.org



К ВАШИМ УСЛУГАМ

Новый Центр обслуживания заказчиков Volvo CE в Северной Америке — это не просто новое здание

Стефани Андерсон Уитмер

Фото: Шон Симмерс

Этим дождливым июньским утром в Центре обслуживания заказчиков Volvo CE в городе Шиппенсберг (штат Пенсильвания) кипит работа: со всех сторон раздается жужжание электроинструмента и стук молотков. Всего за неделю до торжественного открытия объекта на нем продолжается активное строительство, но руководителя Центра обслуживания заказчиков Марти Бридлава это ничуть не беспокоит. Бридлав работает в Volvo уже 20 лет. По его словам, в этом году зима в Пенсильвании была особенно суровой, и это вызвало месячное отставание от графика. Тем не менее он излучает спокойствие и уверенность: «Все будет сделано вовремя», — утверждает он с улыбкой.

Помимо Центра обслуживания заказчиков площадью 1860 м², объект включает демонстрационный полигон площадью 40 акров (16 га). По словам Бридлава, Центр не похож ни на один другой объект Volvo CE в Северной или Центральной Америке, и каждый компонент направлен на предоставление дилерам и заказчикам возможности получить практический опыт.

В здании Центра находится конференц-зал для проведения совещаний и учебных занятий, зал заседаний правления, фирменный магазин, в котором можно приобрести сувениры с символикой Volvo CE и другие товары, а также «Зал наследия» — небольшой музей истории и культурного наследия Volvo CE. Заказчики и дилеры могут задать интересующие их вопросы экспертам Volvo, посмотреть демонстрации, пообщаться с коллегами и отдохнуть во внутреннем дворике здания.

Они также могут лично протестировать оборудование на демонстрационном полигоне, включающем «грязевые ванны» и огромные насыпи из щебня, гравия и земли, которые имитируют

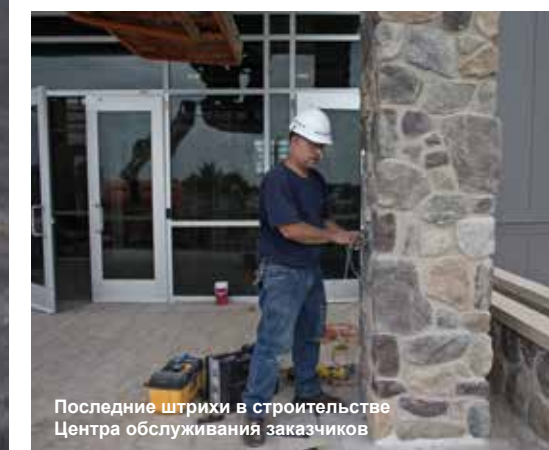
реальную рабочую обстановку. Вокруг объекта проложена дорожная петля длиной 2,8 км, так что заказчики могут, к примеру, загрузить сочлененный самосвал гравием и опробовать его в действии.

«На демонстрационном полигоне заказчики смогут подвергнуть наши машины реальным испытаниям, с которыми те сталкиваются в работе, — поясняет Бридлав. — На полигоне можно будет опробовать все машины, представленные в линейке Volvo CE».

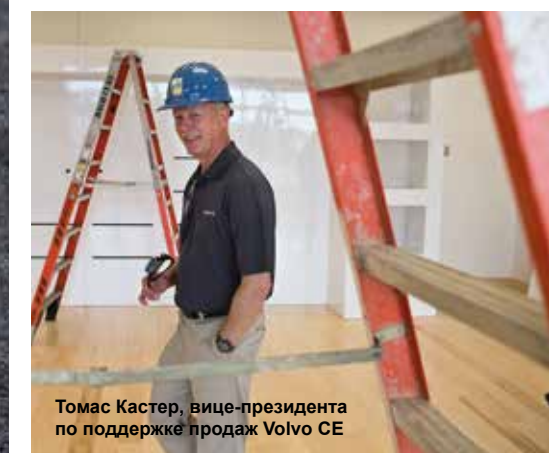
Строительство Центра обслуживания заказчиков является частью инвестиционной программы Volvo CE на общую сумму 100 млн долл. США (73,7 млн евро), о которой было объявлено в 2011 году, и подтверждает долгосрочную ориентацию компании на североамериканский рынок. Центр расположен рядом с двумя другими объектами компании: производственным цехом и североамериканским отделом продаж, который был переведен сюда из Эшвилла (штат Северная Каролина) три года назад. По словам Томаса Кастера, вице-президента по поддержке продаж,

близость объектов друг к другу открывает перед заказчиками уникальные возможности. Но, как поясняет Томас, новый Центр обслуживания заказчиков — это не просто новое здание. Он также символизирует стремление Volvo к исключительному обслуживанию заказчиков и удовлетворению всех их требований. «Объект является важной частью более крупной концепции, — говорит он. — Если мы приглашаем заказчиков в наш центр, мы можем привести их на завод, они могут встретиться с экспертами, прикоснуться к нашей истории в „Зале наследия“, а затем мы можем отвести их на демонстрационный полигон, чтобы они испытали наши машины. Это важная часть общего спектра услуг, которые мы можем предложить нашим заказчикам».

ИСКЛЮЧИТЕЛЬНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ДЛЯ УДОВЛЕТВОРЕНИЯ ВСЕХ ТРЕБОВАНИЙ



Последние штрихи в строительстве Центра обслуживания заказчиков



Томас Кастер, вице-президента по поддержке продаж Volvo CE

БЕЗОПАСНОСТЬ ПРЕВЫШЕ ВСЕГО

Безопасность остается неизменным приоритетом Volvo —
в прошлом, настоящем и будущем

Тони Лоренс

Безопасность является одной из трех основных ценностей Volvo Group, наряду с качеством и заботой об окружающей среде, и занимает прочное место в философии компании на протяжении доброй половины двух столетий. Volvo CE последовательно проявляет инициативу по повышению роли безопасности в строительной отрасли.

«Безопасность является одним из ключей к пониманию того, как мы думаем и что мы делаем, — говорит Никлас Ниллрот, вице-президент по управлению основными ценностями и корпоративной социальной ответственности. — Наши заказчики хотят обеспечить своим сотрудникам безопасные условия труда и хотят, чтобы их компании славились высоким уровнем безопасности. Конечной целью является полное отсутствие несчастных случаев. Даже если эта цель пока не достигнута, меньшее количество несчастных случаев означает меньшее количество перерывов в работе, сокращение простоев и уменьшение человеческих страданий».

Самые ранние экспонаты музея Munktell Museum в шведском городе Эскильстуна, такие как первый шведский трактор 1913 года выпуска и первый колесный погрузчик компании, который был произведен в 1954 году, кажутся простыми по сравнению с сегодняшними машинами. Но это можно объяснить постоянным усовершенствованием функций обеспечения безопасности, производимым компанией Volvo.

«Мы прекрасно понимаем, что наша продукция, какой бы безопасной она ни была, сама по себе не может предотвратить несчастные случаи. Они могут происходить в результате человеческой ошибки и под влиянием факторов окружающей среды, в которой используется наша продукция, — говорит Ниллрот. — Мы принимаем множество различных мер для снижения риска. Одной из этих мер является предоставление соответствующей информации всем пользователям наших продуктов. Другой мерой является сотрудничество с остальными заинтересованными сторонами, которые работают над повышением безопасности дорог и транспортных систем».

ЛИДЕРЫ ОТРАСЛИ

По словам Ляйфа Анвяга из музея Munktell Museum, одно из самых широко освещаемых в прессе событий в истории компании произошло в 1972 году, когда «Volvo CE представила кабины, удовлетворяющие стандартам ROPS и FOPS (защита при опрокидывании и защита от падающих предметов)».

В наши дни может показаться очевидным, что кабина оператора должна быть легкодоступной, удобной, эргономичной,

кондиционируемой и регулируемой. Управлять 40-тонным сочлененным самосвалом порой легче, чем легковым автомобилем. По определению, лучшие условия труда увеличивают производительность оператора, снижают усталость, и тем самым повышают безопасность. Но когда в 1991 году компания Volvo CE выпустила кабину Care Cab, она в очередной раз опередила свое время.

Сохранение лидирующих позиций в этой сфере по-прежнему остается одним из главных приоритетов компании. Например, в 2003–2006 годах компания Volvo CE разработала стратегический план обеспечения безопасности, который поставил перед ней непростую задачу «стать самой безопасной компанией». Это, в свою очередь, привело к тому, что совет по технике безопасности запустил кампанию «Безопасность для вас», которая попала в шорт-лист European Excellence Awards в 2007 году.

ПУТЕВОДНЫЕ ОГНИ

Еще в 1927 году дальновидные основатели автомобильного бизнеса Volvo Ассар Габриелссон и Густаф Ларсон заявили, что «основным принципом, лежащим в основе всех работ по проектированию, является и всегда должна оставаться безопасность».

За прошедшие годы компания Volvo разработала множество инновационных продуктов в сфере обеспечения безопасности, которые отражают приверженность этому принципу. Классическим примером, который был принят не только в Volvo Group, но и во всем мире, является трехточечный ремень безопасности, изобретенный в 1959 году шведским инженером Нильсом Болином во время его работы в Volvo в качестве инженера по технике безопасности.

Почти за столетие до этого Йохан Теофрон Мунктель, который в 1832 году основал компанию, послужившую основой для формирования сегодняшней компании Volvo Construction Equipment, продемонстрировал свое стремление к безопасности операторов, машин и рабочих мест, убедив своих сотрудников отказаться от популярных в то время крепких спиртных напитков в пользу слабоалкогольного пива. Безусловно, в современном мире при управлении техникой неприемлемо употребление любого вида алкогольных напитков.

ТРЕУГОЛЬНИК БЕЗОПАСНОСТИ

В наши дни компания Volvo CE уделяет большое внимание не только техническим инновациям, но и поведению операторов, →



Ассар Габриелссон и Густаф Ларсон

1959: Нильс Болин, инженер по технике безопасности Volvo, изобрел трехточечный ремень безопасности

**ОСНОВНЫМ ПРИНЦИПОМ,
ЛЕЖАЩИМ В ОСНОВЕ ВСЕХ
РАБОТ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ,
ЯВЛЯЕТСЯ И ВСЕГДА ДОЛЖНА
ОСТАВАТЬСЯ БЕЗОПАСНОСТЬ**



реализуя лучшие в отрасли учебные программы и оптимизируя места производства работ.


Эти три аспекта формируют «треугольник безопасности». «У треугольника три вершины: безопасность машин, безопасность людей и безопасность рабочих мест. Очерчивающий их круг символизирует нашу культуру безопасности», — говорит Ниллрот.

Средства обеспечения безопасности не обязательно должны быть высокотехнологичными. Конечно, технологии занимают важное место, ведь именно благодаря их развитию операторы могут использовать крепления для навесного оборудования с дистанционным управлением, датчики приближения, двухконтурную тормозную систему и камеры заднего вида. Кроме того, средства телематики и система CareTrack, в сочетании с собственными диагностическими системами машин

Volvo, предоставляют бесценную информацию для повышения качества техобслуживания и, следовательно, производительности и безопасности.

**ЛУЧШИЕ УСЛОВИЯ
ТРУДА УВЕЛИЧИВАЮТ
ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ
ОПЕРАТОРА, СНИЖАЮТ
УСТАЛОСТЬ, И ТЕМ
САМЫМ ПОВЫШАЮТ
БЕЗОПАСНОСТЬ**

Однако одной из самых распространенных причин несчастных случаев на строительной площадке является соскальзывание или падение людей с машины — отсюда и такое внимание к нескользким поверхностям. Сделав ступеньки, поручни и даже углы ведущих в кабину лестниц нескользкими, мы оказали существенное влияние на сокращение количества несчастных случаев и травм. Свою эффективность также доказало требование размещения точек обслуживания таким образом, чтобы они были доступны с уровня земли. Это сокращает вероятность того, что у операторов возникнет искушение пропустить или отложить регламентные

работы, которые направлены на устранение потенциальных опасностей. 

ВЫИГРАЙТЕ ФИРМЕННЫЙ РЮКЗАК VOLVO CE



Фирменные рюкзаки Volvo CE, удостоенные награды Red Dot, выпущены ограниченной серией и *Spirit* разыгрывает три из них среди наших читателей

Победители будут выбраны случайным образом

Дата окончания:
30 ноября 2014 г

Загрузите приложение *Spirit* для iPad и ознакомьтесь с условиями участия



ЦЕННЫЙ КЛАД

Инновационная творческая кампания, проводимая Volvo CE при поддержке Китайской ассоциации по утилизации использованных ресурсов, исследует новые подходы к охране окружающей среды, поощряя создание предметов искусства из списанных на металлолом машин Volvo. В этой статье вы познакомитесь с работами четырех финалистов дизайнерской кампании «Сокровища из мусора: вторая жизнь вещей» Volvo CE.

Вэньмин Дай

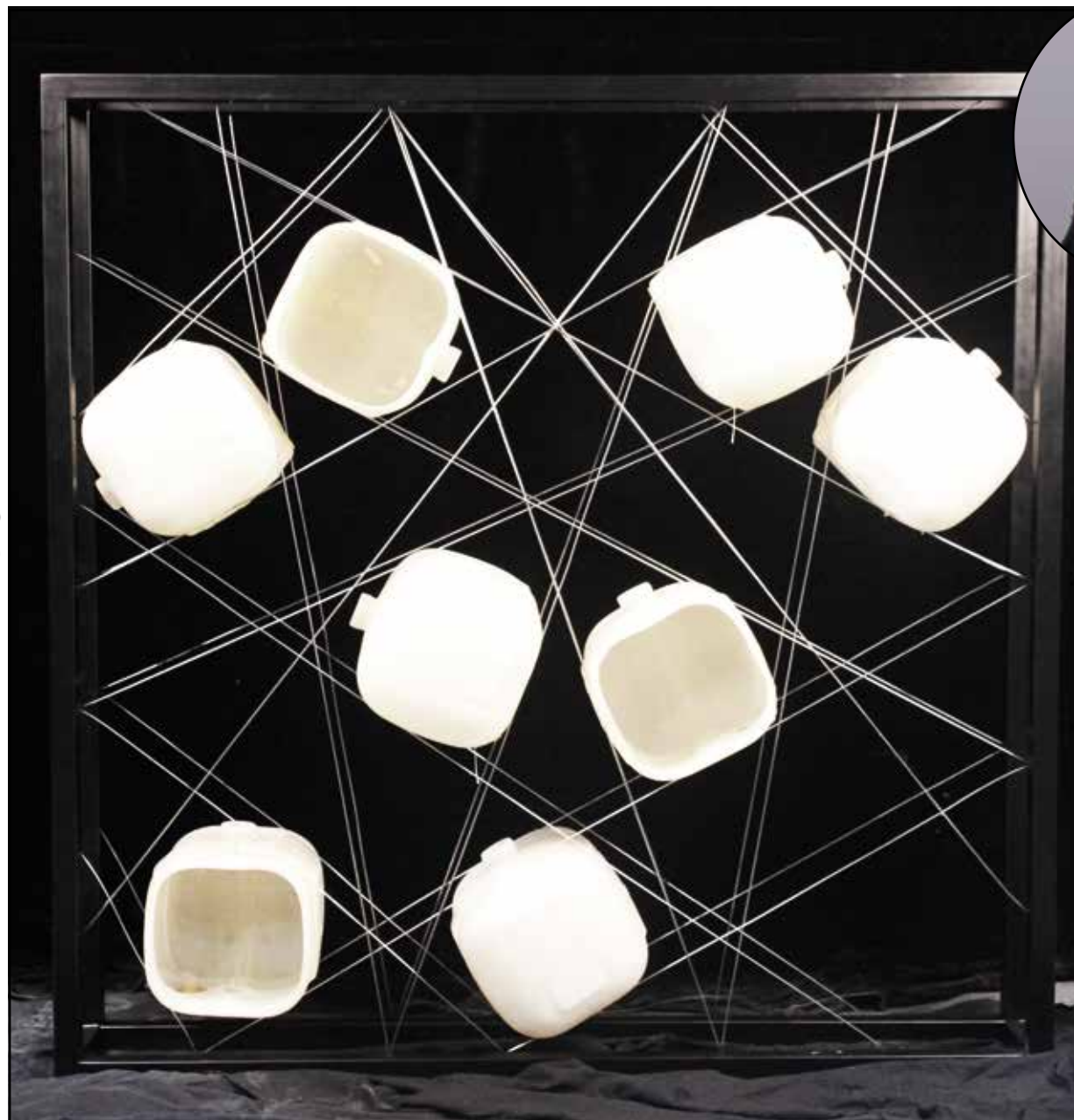


МОРСКОЙ КОНЕК

Минхуэй Чен, 29-летний арт-директор рекламного агентства в Шанхае, полюбил делать вещи из запасных частей, еще когда был маленьким мальчиком и жил в китайской центральной провинции Хунань. «Моя семья не могла позволить себе LEGO, так что моим лучшим другом в детстве стали запчасти», — рассказывает он.

Вдохновленный отчасти тем, что 2014 год по китайскому календарю считается годом лошади, Минхуэй дал волю своему воображению и создал 3-метровую инсталляцию из тормозных колодок, которая получила название «Морской конек».

«Проектирование и изготовление реального предмета сильно отличается от трехмерной анимации на MacBook», — говорит Минхуэй. «Необходимо не только соединить металлические фрагменты, но и учесть мельчайшие детали, например световые эффекты», — поясняет он.



СТЕЛЛАЖ

Главный призер конкурса по превращению металлолома в предметы искусства проведет месяц в дизайнерском отделе Volvo CE в шведском городе Гетеборг. Студентка четвертого курса самого престижного художественного института Китая — Центральной академии изобразительных искусств — Ситянь Си еще до победы планировала посетить европейскую страну, чтобы продолжить обучение после выпуска из академии в июле. Выиграв право на месячную стажировку в группе дизайнеров Volvo CE, Ситянь во время своего пребывания в Швеции надеется оценить преимущества командной работы.

«В университете я была предоставлена сама себе, и я с нетерпением жду общения с более опытными дизайнерами и хочу поработать вместе с ними над каким-нибудь проектом», — говорит Ситянь (ей 25 лет).

Она также говорит, что хочет познакомиться с «настоящим промышленным дизайном», который может быть запущен в серийное производство, а не просто с «концептуальным проектированием исходя из личного вкуса».

Удостоенный награды «Стеллаж» Ситянь отходит от стереотипа прямоугольного, одностороннего стеллажа — он проще, легче и современнее, и при этом ничуть не менее полезен. Изготовив стеллаж из старых расширительных баков, стальных труб и проволоки, Ситянь доказала, что мысль и усилия могут не только дать металлолому новую жизнь, но и превратить его в красивый объект.

Каркас изготовлен из простых на вид черных стальных труб. Стальная проволока делит внутреннее пространство на множество разных многоугольников. И нет ни одного ящика: для хранения вещей предполагается использовать расположенные тут и там расширительные баки, которые могут быть обращены вверх или вниз по желанию владельца.

По словам Ситянь, легкий и прозрачный стеллаж можно также использовать в качестве подвижной перегородки или разделителя комнаты.

«Горизонтальные и вертикальные поверхности скучны. Я хотела придать стеллажу немного динамики и отойти от шаблона», — говорит Ситянь.



СТИЛЬНЫЙ ПОЯС

Вэнь Юань, переводчик из японской логистической компании в Шанхае, в свободное от работы время занимается рисованием мультфильмов и даже опубликовала популярную книгу, которая учит детей азам мультипликации. Во время участия в конкурсе «Сокровища из мусора» она впервые получила возможность поработать с металлическими деталями, а не карандашами и кистями. Целый месяц все выходные она проводила с мастерами по металлу в мастерской завода, прежде чем, наконец, не придумала стильный, частично позолоченный пояс из старых металлических деталей.

«Аксессуары часто связывают с элегантностью и красотой, чего не скажешь о металлических деталях», — говорит Вэнь (ей 33 года), — поэтому я соединила их воедино, чтобы выразить новое понимание красоты».



ОЛЕНЬИ РОГА

23-летняя Сиси Ни, студентка магистратуры Университета Сунь Ятсена (её специальность — менеджмент в сфере туризма), и 23-летний Лвбинг Ванг, студент магистратуры Китайского университета горной промышленности, создали зеркало «Оленьи рога», которые «символизируют силу, оживление и нежность». Рама зеркала была изготовлена из металлолома Volvo CE, окрашенного художниками в более теплый и спокойный цвет розового золота. Смотри на себя в зеркало, человек как будто превращается в оленя, что отражает взаимную зависимость между человеком и природой. 🌿



ВЕЛИЧАЙШЕЕ ИСПЫТАНИЕ

В мире нет более продолжительного, изнурительного, интересного и опасного спортивного состязания, чем регата Volvo Ocean Race, которая стартует 4 октября →

Джулия Брэндон





Окраска новой яхты Volvo Ocean 65 команды Dongfeng

«В моей первой гонке мы уволили шкипера после прохождения первого этапа, но все равно пришли вторыми, — рассказывает Ричард Мэйсон, ветеран Volvo Ocean Race. — Суть Volvo Ocean Race заключается в исправлении ситуаций, которые могли бы обернуться настоящей катастрофой. Необходимо выходить победителем из самых неблагоприятных обстоятельств. Любой новичок, впервые принимающий участие в этой гонке, должен помнить две вещи: во-первых, нужно сосредоточиться на слаженной командной работе, а во-вторых, никогда, никогда, никогда нельзя сдаваться».

Регата Volvo Ocean Race длится невероятные девять месяцев и является самой продолжительной в мире гонкой парусных яхт, при этом за победу в гонке участники не получают денежного приза. Командам необходимо пройти 11 портов: от испанского Аликанте до шведского Гетеборга, — оставив за кормой в общей сложности 38739 морских миль. Это самая престижная кругосветная регата с рядом остановок, во время которых поклонники могут увидеть яхты поближе и насладиться зрелищем портовых гонок.

Это Эверест яхтенного мира, квинтэссенция всех испытаний и желанная международная награда, которая заставляет экипажи выходить за пределы своих возможностей — просто ради мысли о том, что они там были и они справились. Регата привлекает миллионы зрителей, а глобальная телевизионная аудитория превышает 1,3 миллиарда человек.

Некоторые команды начинают тренироваться за два года до начала гонки. Участники работают бок о бок на протяжении восьми часов в день и делят одно пространство для жизни, принятия пищи и сна. Нервы неизбежно изнашиваются, особенно если добавить ко всем этим испытаниям недостаток сна, и успеха добиваются только самые упорные спортсмены, которые всерьез нацелены пройти весь маршрут до конца.



Слева направо: эксперты Volvo Ocean Race: Ричард Мэйсон, Фил Хармер, Крис Николсон и Эмерсон Смит (Farr Yachts) — работают над новым монотипом Volvo Ocean 65

ФАКТОР ВРЕМЕНИ

«В конце концов вы узнаете команду лучше, чем знаете свою семью, — говорит выходец из Австралии Ричард Мэйсон, который помогает полностью женской команде Team SCA подготовиться к гонке 2014/15 года, используя свой огромный опыт для руководства технической стороной проекта на берегу. —

Вы видите лучшие и худшие черты людей, и важно понимать, когда они проявляются. Это понимание является ключевым компонентом для успешного управления командой».

На протяжении своей 16-летней профессиональной карьеры в парусном спорте Мэйсон участвовал практически во всех крупнейших состязаниях.

«В плане навигации тренировки позволяют подготовиться к любым неожиданностям во время гонки, но кроме этого вам нужно знать, как устроена яхта: всю инженерную часть и механику — и быть в хорошей физической форме. Лучшая команда — это сплав навыков и возможностей. Можно составить экипаж из лучших в мире моряков — и ничего не добиться. Нужна динамичная группа людей, в которой кто-то должен быть изворотливым, кто-то спокойным даже в критических ситуациях, кто-то умным, а кто-то требовательным — тогда все вместе вы будете очень сильными».



Мэйсон принимал участие в четырех регатах Volvo Ocean Race. Во время последней гонки в 2011/12 годах он выступал в качестве капитана и наблюдателя за командой Sanya. С тех пор мероприятие претерпело ряд существенных изменений, включая добавление первого в истории посещения парусной «мекки» США — города Ньюпорт в штате Род-Айленд — и новой остановки в голландском городе Гаага.

«Временные рамки стали более жесткими, и регата неуклонно становится все более коммерческой и профессиональной, — говорит Мэйсон. — Самым большим изменением, пожалуй, является фактор времени. Теперь яхты заходят в порты, так что перед началом каждого этапа командам приходится идти под парусом дополнительно по три-четыре дня.

И остановки стали менее продолжительными, так что у команд остается мало времени на отдых и много дел, которые нужно успеть сделать: интервью, общение с семьей, технические обязательства. Это тяжело».

ОТВАЖНЫЕ МОРЯКИ

Первая регата Volvo Ocean Race состоялась в 1973 году. Инициаторами проведения гонки стали Гай Пирс и Энтони Черчилль, вдохновленные победой Робина Нокс-Джонстона в регате Sunday Times Golden Globe Race 1969 года — первой в мире одиночной кругосветной безостановочной парусной гонке.

В море отправился флот из 17 океанских яхт. Сто шестьдесят семь искателей приключений определяли свое местоположение при помощи счисления пути, подпитываясь свежей едой, вином и стремлением к неизведанному. Они шли к чужим берегам и сражались со стихиями, хотя в их распоряжении были только курсы, проложенные судами 19-го века с прямым парусным вооружением. Несмотря на три смертельных случая, первая регата Volvo Ocean Race была признана весьма успешной и положила начало мероприятию, связанному с самыми непредсказуемыми проявлениями морской стихии.

С тех пор многое изменилось, особенно после появления нового монотипа Volvo Ocean 65, который был представлен для гонки 2014/15 года. Радикальная, высокоскоростная яхта мирового класса впервые в истории выравняет возможности всех команд, включая менее опытных яхтсменов. Она предоставляет командам дополнительное преимущество в виде снижения затрат, поскольку обеспечивает меньше возможностей для дальнейшей модернизации, хотя и смещает акцент гонки с технического состояния на возможности экипажа.

В этом году на борту будут также присутствовать репортеры. Можно надеяться, что теперь мы увидим бытовые подробности жизни на лодке, которые часто упускались из виду, так что гонка станет еще ближе к зрителям.

ОТЛИЧНАЯ ГОТОВНОСТЬ

На случай непредвиденных обстоятельств и всевозможных критических ситуаций у парусных команд и организаторов Volvo разработаны детальные планы действий. В среднем на борту каждой яхты присутствуют

два или три моряка, обученных оказанию первой помощи, а позиция судна отслеживается 24 часа в сутки. Если во время гонки у экипажа возникнут какие-либо трудности или кто-то заболел или получит травму, судовой врач с помощью установленного на лодке телефона может позвонить на горячую линию для получения оперативной консультации медицинских специалистов.

«Команды в этом году подготовлены еще лучше, чем в прошлые годы, — говорит Мэйсон, — но гонка никогда не бывает такой, как вы ожидаете. Мне потребовалось четыре гонки, чтобы понять, что она становится только лучше, и каждый раз, когда я прохожу вокруг мыса Горн, это огромное достижение — но необходимо быть готовым к неожиданностям».

**УСПЕХА ДОБИВАЮТСЯ
ТОЛЬКО САМЫЕ УПОРНЫЕ
СПОРТСМЕНЫ, КОТОРЫЕ
ВСЕРЬЕЗ НАМЕРЕНЫ ПРОЙТИ
ВСЬ ПУТЬ ДО КОНЦА**

Просмотреть видеорепортаж по этой статье
можно на веб-сайте и в приложении Spirit

LEGO **TECHNIC**



HEAVYWEIGHT

**+ power
FUNCTIONS**



42030
Потрясающий новый колесный погрузчик с дистанционным управлением Volvo L350F состоит более чем из 1600 отдельных деталей LEGO Technic.
LEGO.com/technic

Go Build It

LEGO и логотип LEGO являются товарными знаками LEGO Group. © The LEGO Group, 2014 г.

УГОЛОК ОПЕРАТОРА

РАЗРУШИТЬ ЗДАНИЕ НЕ ТАК-ТО ПРОСТО...

... пока в дело не вступит
экскаватор Volvo EC480DL →

Кэти Смит



Пожилый мужчина наблюдает за работой машин в пригородном районе Банн на севере Амстердама. Несмотря на легкую грусть от того, что местный торговый центр постепенно превращается в руины, он признается, что очарован самими экскаваторами.

Зрелище и правда захватывающее: 50-тонная машина вытягивает стальной трос из бетонного блока своими гигантскими пилообразными зубьями, как будто всасывает спагетти.

За рычагами экскаватора Volvo EC480DL сидит 21-летний Пим Вейнандс. Он научился управлять тяжелой строительной техникой в возрасте 16 лет, еще до того, как смог водить автомобиль. «Эти машины просто шикарны — настоящие монстры. Я подумал, что если смогу получать за управление этими машинами деньги, такая работа мне по душе».

Пим работает на площадке торгового центра De Banne на протяжении восьми недель. Снос главного здания уже завершен, и сейчас он работает над разборкой фундамента площадью 8500 м², отделяя металл, бетон и электропроводку, которые будут направлены на утилизацию.

ДОВЕРИЕ

Вейнандс впервые управляет таким большим экскаватором, однако, как только он овладел элементами управления EC480DL, он стал его

большим поклонником. «Машина очень послушная. Она делает то, что вам нужно. И после пары попыток вы точно понимаете, на что она способна, и начинаете ей доверять».

Жители северной части Амстердама могут посещать новый торговый центр, который уже открылся неподалеку, а территория старого торгового центра расчищается для строительства новой начальной школы.

Вейнандс работает на Роберта Эренса, чья компания Eerens Sloopwerken («Демонтаж Эренса»), расположенная в городе Ассен на севере Голландии, была привлечена в качестве субподрядчика для ускорения работ за счет использования более тяжелых машин. Высокоподъемный экскаватор EC460HR начал работу, а низкоподъемная машина ее завершает.

Роберт Эренс находит в себе некоторые черты Пима Вейнандса и говорит, что они «сделаны из одного теста». Он тоже начал обучение на оператора в возрасте 16 лет, хотя его страсть к разрушению проявилась гораздо раньше.

«Еще в начальной школе я был без ума от сноса зданий. Когда что-то рушили по соседству, я всегда был рядом. Машины для сноса интересовали меня гораздо больше, чем школьные занятия».

Эренс также разделяет энтузиазм Вейнандса по поводу машин Volvo, в частности EC480DL, хотя сейчас он рассматривает их с позиций →

СЕЙЧАС, КОГДА ГОЛЛАНДСКАЯ ЭКОНОМИКА ОФИЦИАЛЬНО ВЫШЛА ИЗ СПАДА, КОМПАНИЯ СНОВА НАЧИНАЕТ ПОЛУЧАТЬ ЗАКАЗЫ



Оператор Пим Вейнандс в своей кабине



Оператор Пим Вейнандс меняет навесное оборудование EC480DL

Экскаватор EC480DL с Пимом Вейнандсом за рычагами управления



Роберт Эренс из Eerens Sloopwerken

РЕПУТАЦИЯ ЭКОЛОГИЧНОЙ КОМПАНИИ

Экскаватор EC480DL предоставляет все эти возможности. Всего за несколько минут Вейнандс может снять со стрелы грейфер и заменить его 5,5-тонной дробилкой, которая позволяет разбить бетон на более мелкие куски. Затем в дело вступит мобильная дробильная установка, которая поможет раздробить обломки, превратив их в гравий фракции 4 см. Все 15000 тонн бетона, полученные в результате сноса торгового центра, будут увезены и использованы в качестве грунтового основания для строительства новых дорог.

Нидерланды возглавляют Европейскую лигу по утилизации строительного лома и мусора. По словам Кноссена, его заказчики очень заботятся об охране окружающей среды, и это влияет на их выбор строительной техники. Он объясняет, что Volvo CE имеет в Голландии репутацию «чистой и экологичной» компании, и заказчикам импонирует низкий уровень выбросов двигателей Stage IIIB, устанавливаемых в последние модели.

Что касается Вейнандса, то, маневрируя на своем экскаваторе по останкам торгового центра 1960-х годов, он счастлив возможности поработать на такой большой машине уже в начале своей карьеры. Ожидаемый срок службы экскаватора EC480DL составляет около 10000 часов, так что, отработав пока только 200 часов, он готов к немалым испытаниям. Это может стать началом прекрасной дружбы. 🤝

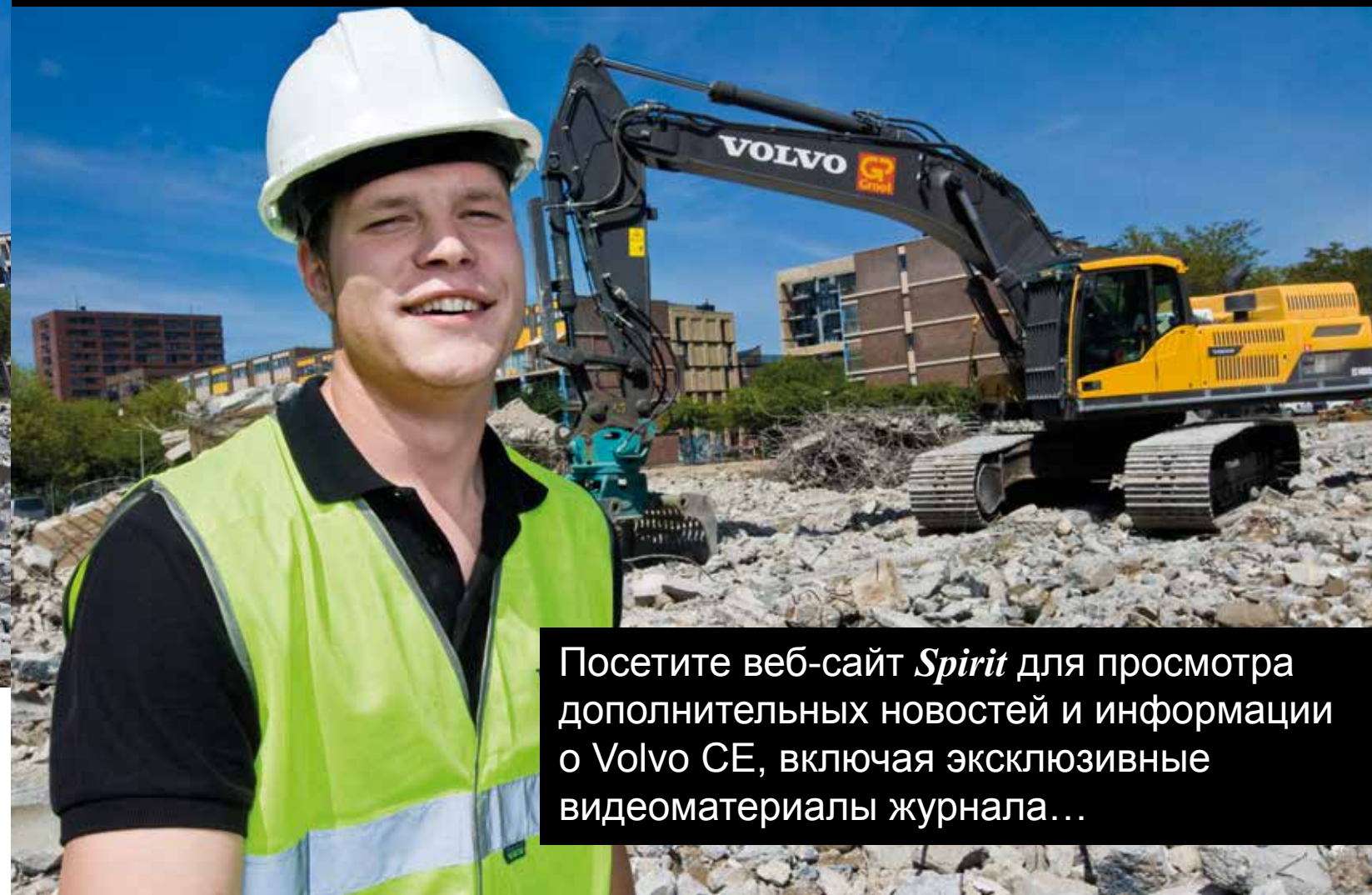
Просмотреть видеорепортаж по этой статье можно на веб-сайте *Spirit* или в приложении *Spirit*

предпринимателя. «Эта машина отлично подходит для разборки фундаментов. Она очень мощная, но использует меньше топлива, чем техника конкурентов».

Дилером, у которого Эренс приобрел все шесть машин Volvo, стала компания Kuiken Construction Equipment Netherlands, расположенная в Эммелорде к северо-востоку от Амстердама. Менеджер по продажам Питер Кноссен говорит, что сейчас, когда голландская экономика официально вышла из спада, компания снова начинает получать заказы, а заказчики, которые готовы вкладывать средства в оборудование, не всегда смотрят только на цену.

«Если они покупают машину, это должна быть машина класса А. Заказчики обращают внимание на топливную экономичность, низкие эксплуатационные расходы и общую стоимость владения экскаватором». «Голландские заказчики предъявляют очень высокие требования, — добавляет он. — Они хотят, чтобы гусеничный экскаватор был универсальным и мог выполнять земляные работы, демонтаж и работы по утилизации».

VITAL SPIRIT



Посетите веб-сайт *Spirit* для просмотра дополнительных новостей и информации о Volvo CE, включая эксклюзивные видеоматериалы журнала...

www.volvospiritmagazine.com



...или загрузите бесплатное приложение *Spirit* для интерактивного просмотра журнала



VOLVO
OCEAN
RACE
ROUND THE WORLD

РИСК — БЛАГОРОДНОЕ ДЕЛО

Regata Volvo Ocean Race является одной из самых трудных океанских гонок. Мы решили бросить себе вызов. На каждой остановке регаты Volvo Ocean Race наши машины будут участвовать в новом испытании. В конце концов, почему все самое интересное должно доставаться спортсменам? Следите за нашим перемещением по миру на веб-сайте volvoceanrace.volvoce.com

Volvo Construction Equipment

