

spirit



**ZARYS
PRZYSZŁOŚCI**
Projektowanie maszyn

**DROGA
PRZEZ PANAMĘ**
Naprawa autostrady

HUTNICZE PIECE
Wytop stali we Francji

UŁATW SOBIE ŻYCIE DZIĘKI KOPARCE EC220E



Ciężkie warunki nie muszą wcale oznaczać, że praca także będzie trudna. Nowy model Volvo EC220E, wyposażony w przyjazny dla środowiska silnik Volvo D6 zgodny z normami Tier 4/Stage IV, wykorzystuje paliwo bardziej efektywnie, zapewniając wykonanie bez wysiłku każdego cyklu roboczego. Wnętrze kabiny również przyczynia się do poprawy komfortu pracy. Dzięki zmodernizowanemu interfejsowi użytkownika obsługa maszyny jest prostsza, co pozwala skupić się na produkcji. Nawet przeprowadzanie regularnych czynności obsługowych jest łatwiejsze i

bezpieczniejsze, ponieważ wszystkie filtry zostały pogrupowane i są dostępne z poziomu podłoża. Korzystne warunki gwarancji i doskonała obsługa posprzedażna sprawiają, że będziesz zadowolony z wyboru modelu Volvo EC220E do wykonywania swoich prac.

Odkryj nowe możliwości.

www.volvoce.com



WIDEO http://opn.to/a/SP_EXC-E_B

Volvo Construction Equipment



WITAMY



Serwisowanie maszyn Volvo w salonie Payant PACA na południu Francji



spirit
ONLINE

www.volvospiritmagazine.com



Spirit - Volvo Construction Equipment Magazine



@VolvoCESpirit



Volvo Spirit Magazine



Volvo Spirit Magazine



GlobalVolvoCE

Dealerzy to jeden z najcenniejszych zasobów Volvo CE

Spostrzegawczy czytelnik łatwo zauważy przewodni motyw tego numeru magazynu – znaczenie naszych dealerów pracujących we wszystkich zakątkach świata. Do ich zadań należy nie tylko sprzedawanie maszyn, ale też poznawanie nabywców i ich pracy, a więc jak najlepsze wspieranie działalności klienta. Istotną rolę, jaką odgrywa dealer, doskonale obrazuje artykuł na stronie 16. Jego bohaterem jest Brytyjczyk Simon Milligan z firmy SM Plant, którego porady w kwestiach zakupu oraz użytkowania maszyn doceniają zarówno mniejsi, jak i więksi klienci.

W kolejnym artykule – na stronie 28 – odwiedzamy południe Francji, gdzie Olivier Marziano z salonu Payant PACA podkreśla znaczenie regularnych przeglądów dla bezawaryjnej pracy maszyn – zdjęcie u góry tej strony przedstawia warsztat salonu Payant PACA.

W głównym artykule przenosimy się na drugi koniec globu, do Panamy (str. 10), gdzie firma Comercial de Motores rozumie wartość dobrze wyszkolonego operatora. Klienci CDM przyznają, że przeszkolenie operatora ma duży wpływ na przebieg prac.

Dealerzy mają bardzo istotny wkład w realizowanie naszej misji spełniania oczekiwań klientów, społeczeństw i partnerów biznesowych w zakresie jakości, bezpieczeństwa i ochrony środowiska – innymi słowy podstawowych wartości Volvo Group, o których w wywiadzie na 6 stronie wspomina Jonas Jademyr, Volvo CE Senior Vice President Core Value Management.

W dalszej części magazynu znajdują się rozmaite wywiady i historie z placów robót z całego świata, w tym Korei (str. 20) i Włoch (str. 24), a także poznanie proces projektowania nowych walców do asfaltu – Volvo DD105 (str. 36) – które zadebiutowały podczas tegorocznych targów Intermat w Paryżu.

Materiały filmowe i dodatkowe zdjęcia do artykułów zamieszczamy w cyfrowej wersji magazynu dostępnej do pobrania na iPhone'y, urządzenia Android i iPady. Relacje wideo są również dostępne na stronie *Spirit*. Nieważne, którą wersję naszego magazynu wybierzesz (wydanie papierowe jest dostępne w 13 językach), zawsze możesz podzielić się swoimi spostrzeżeniami przez Facebooka, Twittera lub mailowo. Jeśli chcesz się z nami skontaktować, w kolumnie z lewej strony znajdziesz wszystkie niezbędne adresy. 📧



THORSTEN POSZWA
Global Director
External Communications
Volvo Construction Equipment

Thorsten Poszwa

Zdjęcia: główne zdjęcie © Erik Luntang, portret © Piet Goethals
VS55 PL

W TYM WYDANIU

3 LIST POWITALNY

Dealerzy Volvo CE są cennymi partnerami dla klientów

6 LUDZIE

Rozmawia z nami Jonas Jademyr, Volvo CE Senior Vice President Core Value Management

10 PANAMA

Renowacja legendarnej Autostrady Panamerykańskiej

16 WIELKA BRYTANIA

Przeglądamy się dwóm brytyjskim firmom oraz ich dealerowi Volvo CE

20 KOREA POŁUDNIOWA

Rodziny kamieniółom dba przede wszystkim o bezpieczeństwo

24 WŁOCHY

Wspieranie produkcji owoców

32 VOLVO CE MASTERS

Zwycięzcy poprzednich edycji konkursu namawiają do udziału

36 NOWE PRODUKTY

Projektowanie nowej serii maszyn od zera

40 NIEMCY

Centrum produkcyjne Volvo CE w historycznym mieście Hameln

45 VOLVO OCEAN RACE

Knut Frostad, dyrektor naczelny Volvo Ocean Race, opowiada o przeszłości, teraźniejszości i przyszłości regat

49 KĄCIK OPERATORA

Claudio Luca Piazza – włoski znawca ładowarek kołowych

NA OKŁADCE

Ładowarka kołowa Volvo L220H należąca do francuskiej firmy André Simon © Erik Luntung

28 FRANCJA

Rodzinną firmę pracuje na maszynach Volvo od ponad 40 lat



10



40



6



24

MAGAZYN SPIRIT Volvo CE

Czerwiec/Lipiec/Sierpień 2015 WYDANIE NUMER: 55

WYDAWCA: **Volvo Construction Equipment SA**

Redaktor naczelny: **Thorsten Poszwa**

KOORDYNACJA REDAKCYJNA: **Krista Walsh; Mehtap Teke**

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

AUTORZY: **John Bayliss; Julia Brandon; Julian Gonzalez; Nigel Griffiths;**

Emilee Jennings; Patricia Kelly; Tony Lawrence; Cathy Smith

ZDJĘCIA: **Dan Bigelow; Jennifer Boyles; Andrew Dixon; Piet Goethals;**

Erik Luntang; Daniele Mattioli; Hans-Joachim Petrus



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

Wszystkie 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 jakiegokolwiek 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



W SAMYM SERCU

Jonas Jademyr, Volvo CE Senior Vice President Core Value Management, jest związany z Volvo Group prawie od samego początku swojej kariery

autor: Patricia Kelly

Niecały rok temu Jonas Jademyr zamienił urokliwe wiejskie krajobrazy spokojnej wysepki u zachodniego wybrzeża Szwecji, niedaleko Göteborga, na hałaśliwe śródmieście Brukseli. Tak jak wielu nowo przybyłych do wielojęzycznej i wielokulturowej stolicy Belgii, również i on przeżył ogromny szok poznawczy, próbując oswoić się ze specyfiką jazdy po ulicach Brukseli.

Jednak pomimo tęsknoty za morzem i nieskończonymi możliwościami żeglugi, Jademyr nie żałuje, że zamieszkał w centrum miasta, w szczególności tak bogatego kulturowo. „Zawsze szukam nowych wyzwań, a w wolnym czasie jestem odkrywcą”, mówi, nawiązując do łatwości, z jaką może teraz w wolnym czasie odwiedzać sąsiednie kraje.

Chęć całościowego poznania działalności swojej firmy, „a nie tylko jej przemysłowego komponentu”, skłoniła Jademyra do opuszczenia Göteborga, gdzie wcześniej pełnił rolę przede wszystkim inżyniera, tzn. zajmował się głównie opracowywaniem produktów i zarządzaniem projektami, zarówno w zakresie operacyjnym, jak i kierowniczym.

Dla prawie pięćdziesięcioletniego Jademyra, którego cała dotychczasowa kariera toczyła się w Göteborgu, opuszczenie ojczystej Szwecji nie było łatwe, tym bardziej, że zostawiał za sobą całą rodzinę i przyjaciół.

„Nagle zaczynasz zauważać to, czego wcześniej nie doceniałeś”, mówi. „Jednak w ostatecznym rozrachunku było to dla mnie nowym, ciekawym wyzwaniem”.

PODSTAWOWE WARTOŚCI

Swoje obecne stanowisko kierownicze objął jesienią 2013 r., a wcześniej przez rok kursował między Szwecją i Belgią. Dziś Jademyr odpowiada w Volvo CE za rozwijanie nadrzędnych zasad Volvo Group: dbałości o jakość, bezpieczeństwo i środowisko naturalne. →



Te podstawowe wartości przenikają do każdego szczebla firmy i dają Jademyrowi możliwość uczestniczenia we wszystkich aspektach działalności, od rozwoju operacyjnego po odpowiedzialność społeczną i sprawy publiczne. Wartości te w największym stopniu oddziałują na produkty oraz użytkowników końcowych – klientów. Dzieje się tak, ponieważ dyktują one działania i zachowania firmy.

„Podstawowe wartości Volvo są filarem, na którym będziemy budować naszą markę. Chcemy, żeby nasza firma była pod każdym względem utożsamiana z absolutnie najwyższą jakością, pełnym bezpieczeństwem i dbałością o środowisko naturalne”, mówi Jademyr. „Dziś Volvo CE ma silną pozycję na rynku i jest postrzegane jako lider w dziedzinie wszystkich podstawowych wartości. Niemniej konkurencja nadrabia straty, dlatego musimy dobrze zrozumieć, czego chcą nasi klienci, co robią nasi rywale i w jakim kierunku rozwijają się technologie oraz społeczeństwa, a następnie zebrać to wszystko w jedną całość i przygotować odpowiedni plan”.

Spośród wszystkich trzech wartości największa rywalizacja zawsze toczyła się o jakość, mówi Jademyr. Jednak podejście do bezpieczeństwa i ochrony środowiska stopniowo zaczyna się zmieniać.

„Wszystkie najważniejsze marki chcą być postrzegane jako numer jeden pod względem jakości. Jednak oczekiwania społeczne w odniesieniu do bezpieczeństwa i ochrony środowiska zmieniają się. Ludzie oczekują większej odpowiedzialności ekologicznej i społecznej”.

„Moim zdaniem wiele firm zrozumiało, że przyszłością ich działalności jest tworzenie produktów bezpiecznych dla społeczeństwa, operatora i człowieka żyjącego w społeczeństwie. To wymusza zmianę priorytetów, a w konsekwencji większą konkurencyjność”.

POZYCJA LIDERA

Chociaż ostateczna ocena należy do klienta, zdaniem Jademyra to właśnie Volvo ma przewagę nad konkurencją w dziedzinie podstawowych wartości. „Kierujemy się tymi wartościami od tak dawna, że zdążyły się głęboko zakorzenić w naszej świadomości”, mówi. „To część naszej kultury. Nieprędko konkurencja dorówna nam pod tym względem”. Jademyr zdaje sobie sprawę, że niektórzy klienci są zainteresowani wyłącznie wykonaniem pracy. „Jednak są też i inne przedsiębiorstwa, w tym nasi najwięksi klienci. Takie firmy chcą wiedzieć, co robimy w dziedzinie BHP lub odpowiedzialności społecznej albo jak sobie radzimy w zewnętrznych audytach”.

„Dużym wyzwaniem jest opracowanie takich produktów, które zaspokoją potrzeby każdego klienta, a jednocześnie będą przemawiały do tych konsumentów, którym naprawdę zależy na naszych podstawowych wartościach”.

Klienci z rynków dojrzałych – Europy Zachodniej i Ameryki Północnej – zwykle chętniej płacą za produkty ekologiczne, mówi Jademyr. Z kolei w innych częściach świata konkurencja skupia się przede wszystkim na stosunku jakości do ceny. Jednak jego zdaniem ta sytuacja szybko się zmienia.

„Wydaje mi się, że w przyszłości działalność będzie się opierała na produktach bezpiecznych dla społeczeństwa”, mówi. „Dobrym przykładem są Chiny. Tamtejsze społeczeństwo rozwija się dynamicznie w kierunku jakości zamiast ilości i zaczyna zwracać coraz większą uwagę na ochronę środowiska”.

KLUCZOWE MOMENTY

Tak jak wielu byłych i obecnych inżynierów Volvo, również Jademyr przez pierwszy rok pracował przy linii montażowej, poznając firmę i jej produkty. Było to w Göteborgu, w Volvo Trucks, gdzie spędził jeszcze sześć lat, opracowując silniki.

Jako weteran Volvo z 26-letnim doświadczeniem Jademyr przez dwa lata pracował u innego producenta – wśród którego najważniejszych klientów było Volvo CE – zanim w 1996 roku wrócił do pracy nad silnikami w Volvo Trucks.

Poważna reorganizacja po przejęciu Mack i Renault doprowadziła do powstania Volvo Powertrain, gdzie Jademyr zaczął od opracowywania produktów, by później zarządzać projektami silników do ciężkich zastosowań w Volvo Group. Następnie od 2005 roku odpowiadał za serie produktów w Volvo Trucks.

W 2011 r. przejął i sfinalizował duże projekty modernizacji technologicznej popularnej serii samochodów ciężarowych Volvo FH wznowionej w 2012 r. Dla Jademyra dwa i pół roku spędzone nad serią FH to jeden z dwóch przełomowych okresów w jego karierze.

„To było ogromne przedsięwzięcie – w tamtym czasie największe w Volvo Trucks – duże nawet w skali całej

Volvo Group”, mówi. „Ze stanowiska kierowniczego wróciłem do realizacji projektów. Było to ogromne wyzwanie wymagające bardzo dużo nauki. Dowiedziałem się bardzo wiele o produktach, ale przede wszystkim nauczyłem się zarządzać ogromnymi projektami”.

ŻYCIOWE DZIEŁO

Równie entuzjastycznie Jademyr opowiada o swoim wcześniejszym stanowisku kierownika technicznego nadzorującego prace nad silnikiem D9. To była rzadka okazja – 38 miesięcy od koncepcji aż po samą premierę.

„Nowe silniki nie powstają często”, wyjaśnia. „Prace nad jednostkami napędowymi zwykle mają charakter modernizacyjny lub rozwojowy”.

„Kiedy zaczynałem przygodę z silnikami w 1989 r. wszystko było czysto mechaniczne – nie było praktycznie żadnej elektroniki. Dzisiaj musimy się bardziej skupiać na wydajnej produkcji i rynku wtórnym. Zasoby i produkcja są obecnie rozproszone po całym świecie, a Volvo Group ma zasięg bardziej globalny. Technologie stały się bardziej zaawansowane i skomplikowane”.

„Również struktura organizacyjna jest bardziej złożona. Pod pewnymi względami jest to dobre i konieczne, ale pod innymi rodzi większe wyzwania w dziedzinie zasobów i metod pracy”.

CHCEMY BYĆ UTOŻSAMIANI Z ABSOLUTNIE NAJWYŻSZĄ JAKOŚCIĄ, PEŁNYM BEZPIECZEŃSTWEM I DBAŁOŚCIĄ O ŚRODOWISKO NATURALNE

W PRZYSZŁOŚCI DZIAŁALNOŚĆ BĘDZIE SIĘ OPIERAŁA NA PRODUKTACH BEZPIECZNYCH DLA SPOŁECZEŃSTWA

Odwiedź stronę [Spirit](#) lub pobierz aplikację [Spirit](#), żeby obejrzeć wywiad

DROGA DO DOBROBYTU

Aż 28 maszyn Volvo pracuje przy renowacji odcinka legendarnej Autostrady Panamerykańskiej →

autor: Julian Gonzalez

Zdjęcia: Dan Bigelow



Łączący dwa oceany, liczący 77 km długości i biegnący pięknymi zielonymi krainami Kanał Panamski to dowód na to, czego może dokonać wspaniała inżynieria. Dziś, 101 lat od ukończenia tego współczesnego cudu techniki, Volvo Construction Equipment pomaga w modernizacji innego kluczowego szlaku biegnącego przez Panamę – słynnej Autostrady Panamerykańskiej będącej główną arterią tranzytową kraju.

Koszt całego przedsięwzięcia to 900 mln dolarów amerykańskich (823,9 mln euro). Jedną z pięciu firm wynajętych przez rząd Panamy do odnowienia i poszerzenia 185 km autostrady łączącej zachodnie miasta Santiago i David jest Odebrecht.

Odebrecht odpowiada za najdłuższy odcinek mocno zużytej drogi, który biegnie od Santiago do Vigüi i mierzy 71 km – to tylko 6 km mniej niż łączna długość Kanału Panamskiego.

„Na projekcie zyska dużo społeczności [siedem], a ponadto branża turystyczna, ponieważ autostrada biegnie aż do samej Kostaryki”, mówi Victoria Palacios z działu komunikacji korporacyjnej Odebrecht. „Ten projekt ma ogromne znaczenie na poziomie krajowym i międzynarodowym. To dla nas bardzo ważne, ponieważ pod wieloma względami pomagamy zjednoczyć te społeczności”.

HARMONIA

Odebrecht z siedzibą w Salvadorze w Brazylii prowadzi działalność w 21 krajach na czterech kontynentach i składa się z 15 filii. Bogate doświadczenie budowlane skłoniło firmę do podjęcia się modernizacji odcinka Santiago–Vigüi. Podczas realizacji projektu Odebrecht będzie korzystać z dużej floty maszyn Volvo: ośmiu koparek EC220DL, trzech koparek EC380DL, dwóch ładowarek MC70C z napędem ślizgowym, pięciu równiarek samojezdnych G940 i dziesięciu koparko-ładowarek BL60B. Wspólnymi siłami maszyny te pomogą przekształcić zużytą drogę – która dziś przypomina barwny kolaż z plam asfaltu, betonu i dziur – z dwu w czteropasmową. W planach jest również wybudowanie czterech nowych wiaduktów i dwóch kładek dla pieszych. Czas realizacji projektu wynosi trzy i pół roku. Aby dotrzymać wyznaczonego na sierpień 2017 r. terminu oddania i sprostać wymogom jakościowym, Odebrecht postawił na partnerstwo z Volvo CE.

„W przypadku tak długiego projektu oszczędność paliwa ma ogromne znaczenie. Maszyny będą pracowały nawet 5 do 6 tysięcy godzin. Jeśli każda z nich zużyje podczas robót tylko galon paliwa na godzinę, zaoszczędzimy dużo zasobów”, mówi Claudio Da Silva, kierownik ds. wyposażenia w Odebrecht na potrzeby projektu Santiago–Vigüi.

Jak dalej wyjaśnia nam Da Silva, niskie zużycie paliwa i najnowocześniejsze wyposażenie są ważne, ale na nic się nie zdadzą bez odpowiednio przeszkolonych operatorów. Jako przykład podaje koparkę EC380DL, której cykl roboczy jest krótszy niż jakiegokolwiek innej koparki tych samych rozmiarów. Trasa Santiago–Vigüi będzie wymagała wydobycia, →



Claudio Da Silva, kierownik ds. wyposażenia w Odebrecht



Na placu robót są dwie ładowarki Volvo MC70C z napędem ślizgowym



Justo Santos z Volvo CE



Przy projekcie będzie pracowało pięć równiarek samojezdnych Volvo



German Diaz z salonu Volvo CE CDM



W realizacji projektu wykorzystywanych jest 11 koparek Volvo



Koparko-ladowarki Volvo BL60B – na tym odcinku autostrady pracuje łącznie dziesięć takich maszyn

przewiezienia i wyładowania 5 387 018 m³ ziemi. W takich warunkach dobrze przeszkolony operator jest bezcenny.

„Różnica jest widoczna gołym okiem. Pracują naprawdę szybko. Niedawno powiedzieliśmy lokalnemu dealerowi Volvo CE, że nasi operatorzy potrzebują dodatkowego szkolenia, aby przyspieszyć wydajność i szybkość, z jaką pracują”, mówi Da Silva. Lokalny dystrybutor maszyn Volvo CE, Comercial de Motores SA (CDM), bardzo poważnie traktuje szkolenia operatorów i podkreśla ich ogromne znaczenie dla realizacji projektu.

„Dobrze wyszkolony operator doskonale wie, jak ustawić maszynę, nabrać ziemię i obrócić się do wysypiania ładunku, żeby zużyć przy tym jak najmniej paliwa”, wyjaśnia Justo Santos, kierownik sprzedaży maszyn drogowych w Volvo CE na region Ameryki Łacińskiej. „Częstym problemem w wielu krajach Ameryki Łacińskiej jest dostępność dobrze przeszkolonych operatorów. Niestety wysoko wykwalifikowany pracownik może się skusić na lepiej płatną pracę. Mając łatwą w obsłudze maszynę, możesz przeszkolić operatora w ciągu dwóch lub trzech godzin, dzięki czemu unikniesz problemów z brakiem siły roboczej”.

W WYGODNEJ KABINIE

Podczas gdy całe wybrzeże Panamy szykuje się na sezon huraganów, 1600 robotników realizujących projekt pracuje całodobowo. Odebrecht zadbał też o bezpieczeństwo i maksymalny komfort, dlatego wszystkie maszyny Volvo mają zamknięte kabiny.

„Inne maszyny w naszej flocie nie dorównują maszynom Volvo pod względem wygody kabiny, która jest klimatyzowana, wyposażona w radio i doskonale wytłumiona”, mówi Da Silva. „Zadowolony operator pracuje ciężiej i jest wydajniejszy”.

Niektórzy pracownicy twierdzą nawet, że w kabinie maszyny Volvo czują się jak w statku kosmicznym. Operator Jose Montezuma, który spędza całe godziny za sterami koparki EC380DL, zgadza się z tą opinią: „Nie zamieniłbym wygodnej kabiny Volvo na żadną inną. Jest wspaniała”.

POD TELEFONEM

Wsparcie Volvo CE, lidera w dziedzinie zaawansowanych technologii oraz oszczędności paliwa, jest nieocenione dla Odebrecht. Brazylijska firma, której zlecono położenie 838 373 m³ warstwy ścierniczej i podbudowy drogi, 63 095 m³ betonu oraz ponad 400 000 ton asfaltu i która jest oddalona o ponad trzy godziny jazdy na zachód od miasta Panamy, potrzebowała sprawnej obsługi w razie awarii maszyn pracujących tak daleko od stolicy.

„Wspaniale jest to, że w pobliżu mamy dealera Volvo CE. Wystarczy jeden telefon, a zaraz zjawiają się serwisanci, którzy mają dostęp do wszystkich części niezbędnych w razie awarii. Możemy spać spokojnie, wiedząc, że dzięki nim nasze maszyny Volvo nie przestaną pracować”, mówi Da Silva.

„Zdaniem Odebrecht nasz system obsługi technicznej oraz szybkość, z jaką wymieniamy zepsute części, stawiają nas



Wszystkie maszyny są wyposażone w zamknięte kabiny

daleko przed konkurencją. Jestem dumny, mogąc powiedzieć, że te słowa nie są dla mnie żadną nowością”, mówi German Diaz z salonu CDM.

„Za każdym razem, kiedy dealer sprzedaje jedną z naszych maszyn, jest zobowiązany do zaopatrzenia się w części niezbędne do jej natychmiastowej naprawy”, dodaje Justo Santos z Volvo CE.

NA DOBREJ DRODZE

Od dziesiątek lat użytkownicy tego odcinka Autostrady Panamerykańskiej muszą się przyzwyczajać do wybojów, ślalomów i nagłego hamowania przed dziurami w nawierzchni.

Ciężarówki dostarczające góry bananów do Panamy przypominają piłkarzy próbujących wyminąć obronę w drodze do bramki.

Odebrecht, z pomocą floty maszyn Volvo, chce osiągnąć swój własny cel, którego nie sposób określić w jednostkach wagi czy odległości, ponieważ jest nim użyteczność dla człowieka.

„Ta droga jest bardzo ważna chociażby dla dzieci w wieku szkolnym czy rodziców dojeżdżających do pracy.

Wcześniejsze wyjeżdżanie do pracy czy późniejszy powrót do domu to stracony czas, który można było spędzić z rodziną”, mówi Diaz, który sam mieszka w okolicy. „Dla miejscowych oznacza to rozwój, postęp i nowe możliwości. To łatwiejszy i szybszy dojazd do innych prowincji i miejscowości – już sama trasa z Santiago do David będzie dla wszystkich ogromnym udogodnieniem”.

Odwiedź stronę *Spirit* lub pobierz aplikację *Spirit* na iPhone'a, iPada lub urządzenie Android, żeby obejrzeć materiał filmowy z Panamy



Koparki Volvo ECR50D i ECR88D należące do Kelbec Civils Ltd



Klient Volvo Rod Cockette (z lewej) i Simon Milligan z salonu Volvo

Zdjęcia: Andrew Dixon

PARTNERSKIE RELACJE

Trzy brytyjskie firmy kształtują swoją przyszłość wspólnie ze sprawdzonymi partnerami

autor: Tony Lawrence

Na pierwszy rzut oka Rod Cockette i Leigh Stevenson mają niewiele wspólnego: jeden specjalizuje się w inżynierii lądowej i wodnej, a drugi w budowie domów. Leigh jest po trzydziestce, Rod po pięćdziesiątce. Prowadzą działalność w innych częściach Anglii i nigdy się nie spotkali.

Jednak są między nimi pewne podobieństwa. Obaj pracują w rodzinnych firmach, które posiadają i wykorzystują kompaktowe maszyny budowlane. Obaj nie boją się ciężkiej fizycznej pracy. I wreszcie, obaj są od niedawna właścicielami nowych maszyn budowlanych Volvo.

Rod Cockette inwestuje w maszyny Volvo odkąd 15 lat temu założył Kelbec Civils Ltd w Redditch w hrabstwie West Midlands. Początkowo firma składała się tylko z niego i jego

żony. Dziś zatrudniają 40 osób, w tym jedną ze swoich córek. Jedną z jego ekip aktualnie przebudowuje ulicę w centrum Solihull nieopodal Birmingham. Na miejscu dwie nowe koparki – ECR50D i ECR88D – oraz walec dwuwałowy DD15 kruszą i usuwają zużytą nawierzchnię oraz krawężniki.

KU LEPSZEMU

„W ciągu ostatnich 18 miesięcy zmodernizowaliśmy większość naszej floty”, mówi Cockette. „Powoli odzyskujemy pewność siebie po zastoju gospodarczym, który spowodował wyparcie z sektora wielu mniej wydajnych firm. Krótko mówiąc, nowe maszyny Volvo są bardzo dobre. Mają mały promień obrotu

i są napędzane najnowszymi silnikami Tier IV. Zawory zwrotne gwarantują bezpieczeństwo podczas podnoszenia. Moim zdaniem konkurencja jest daleko w tyle pod względem niezawodności, kosztów eksploatacji i wartości maszyn w dłuższej perspektywie”.

„W przypadku maszyn Volvo przestoje są rzadkością. Każda przerwa w pracy jest kosztowna dla małych firm, takich jak nasza. Obowiązują nas napięte harmonogramy, dlatego nie oszczędzamy maszyn”.

Kiedy Cockette chce poznać opinie ekspertów na temat maszyny, zwraca się do swoich pracowników. Grant Turner, brygadzysta z 10-letnim stażem w firmie, uczył się zawodu na maszynach Volvo. „Często dzielimy się z Rodem naszymi spostrzeżeniami. Rzecz jasna na rynku jest wielu producentów dobrych maszyn, ale Volvo to najwyższa klasa”, mówi Turner. „Pracują płynnie, precyzyjnie i oszczędnie i mają znacznie większą moc niż inne maszyny w tej kategorii wagowej. Są absolutnie bezkonkurencyjne pod względem komfortu, a to niezwykle ważne dla operatora, w szczególności po całym dniu pracy”.

DOBRY WYBÓR

Jakieś 112 km dalej na północ Leigh Stevenson siedzi za sterami koparki kompaktowej Volvo EC27C, z pomocą której wrywa korzenie, przerzuca ziemię i przygotowuje nowy plac budowy w Clay Cross w pobliżu Chesterfield. Kirk Hallam Homes, firma deweloperska ojca Stevensona, Clive'a, planuje wybudować tu dziewięć domów. →



Dealer Volvo Simon Milligan testuje walec dwuwałowy DD15



Klienci Leigh (z lewej) i Ryan Stevenson (z prawej) z dealerem Volvo Simonem Milliganem (w środku)



Leigh Stevenson za sterami koparki kompaktowej Volvo EC27C

W przeciwieństwie do Cockette'a, Stevenson dopiero zaczyna swoją przygodę z Volvo. „Koparki EC27C są w naszym posiadaniu od niecałego miesiąca”, mówi. „To nasze pierwsze Volvo, jednak już teraz wiemy, że podjęliśmy właściwą decyzję”.

Firmą i jej 10-osobową ekipą zarządza ojciec Stevensona, a obowiązki dyrektorskie dzielą z nim dwaj synowie: Jamie i Leigh. W firmie pracuje też trzeci syn, Ryan. Ich ojciec był zainteresowany inną marką. Leigh Stevenson wypróbował maszyny trzech konkurencyjnych producentów, po czym zasięgnął opinii kolegi z tej samej branży.

„Powiedział, że gdyby decyzja należała do niego, zainwestowałby w Volvo”, mówi Stevenson. „Jestem głównym operatorem firmy. Volvo było bardzo komfortowe – to naprawdę jest maszyna stworzona dla kierowcy. Poza tym ma dużą moc. Kiedy testuję maszynę, kopię dół, a następnie do niego wjeżdżam. Jeden z konkurencyjnych modeli nie był w stanie wyjechać bez cofania”.

„Kabina i fotel w Volvo są wygodne, a ogólna jakość wykonania jest wyższa niż u konkurencji. Są też inne zalety, chociażby łatwość wymiany osprzętu. Niektórzy patrzą na kompaktowe maszyny jak na zabawki, jednak w rzeczywistości to profesjonalny sprzęt”.

„Ojciec miał okazję wypróbować maszynę Volvo i teraz się ze mną zgadza. Jest jeszcze lepsza niż się spodziewaliśmy”.

WŁASNA DZIAŁALNOŚĆ

Jak mówi Stevenson, za kupnem Volvo przemawiała jeszcze jedna korzyść: wsparcie Simona Milligana.



To pierwsza maszyna Volvo we flocie rodzinnej firmy Kirk Hallam Homes

Milligan wraz z żoną Sandie prowadzą salon i sklep Volvo Construction Equipment SM Plant Ltd – to kolejna rodzinna firma zbudowana na dobrych relacjach, w której prowadzeniu pomagają synowie Sam i Mikey. Po udanej karierze u najważniejszych producentów i dystrybutorów sprzętu budowlanego Milligan zrezygnował ze stanowiska dyrektora handlowego i rozpoczął własną działalność. Wówczas nawiązali z nim kontakt przedstawiciele Volvo CE, z którymi w przeszłości pracował.

Dziś, po 15 latach, Milligan zatrudnia 18 osób, z czego sześć to serwisanci przeszkoleni przez Volvo CE. Firma nieustannie się rozwija. Sam, jego najstarszy syn, rozbudowuje sieć centrów obsługi w Birmingham, Rugby oraz w Ascot w hrabstwie Berkshire.

WIELKIE OCZEKIWANIA

Kiedy Stevenson powiedział Milliganowi, że chce kupić dwupółtonową koparkę ECR25D, ten spytał, dlaczego. „Jako jedyny się tym zainteresowałem”, mówi Stevenson. „Inni od razu wzięli się do przyjmowania zamówienia. Omówiliśmy planowane zastosowanie, promień obrotu zgodnie z przepisami BHP oraz sposób przewożenia maszyny na kolejne place budowy”.

„Wtedy Simon zaproponował nieco większy model EC27C. Nie mylił się”. Zdaniem Milligana Volvo to marka sama w sobie. Większość osób kojarzy ją z jakością,

bezpieczeństwem i dbałością o środowisko. „Dodatkową wartość oferujemy poprzez wspieranie marki i jej podstawowych wartości”, mówi. „Liczy się zaufanie. Mamy rozmaitych klientów. Maszyny kompaktowe i ich właściciele/operatorzy stanowią wyjątkowy sektor. Mają swój własny sposób myślenia”.

„Jest bardzo dynamiczny. Ludzie szybko podejmują decyzje – kiedy zdecydują się na Volvo, chcą mieć maszynę od zaraz. A kiedy dzwonią o 6.00, żeby zgłosić problem, oczekują, że zjawisz się z rozwiązaniem o 6.01. Żeby prosperować, właściciel/operator musi pracować ciężko, wydajnie i oszczędnie. Nie może sobie pozwolić na opóźnienia”.

„Volvo jest marką globalną, a jej pracownicy nigdy nie odwracają się od swoich klientów. My też nie. Moja praca to nie tylko sprzedawanie maszyn, organizowanie korzystnych planów spłaty czy oferowanie umów serwisowych – to dostarczanie rozwiązań. Kluczem jest właściwe reagowanie na potrzeby klienta. Doskonale

znam branżę. Upewniam się, że za każdym razem dokładamy dodatkowych starań. Spełnianie oczekiwań jest dobre. Wykraczanie poza nie jest jeszcze lepsze”.

W słowach Roda Cockette'a: „Dbamy o nasze maszyny, ale przeglądy i naprawy zostawiamy ekspertom. Jeśli czegoś potrzebują, wystarczy jeden telefon do SM Plant. Nie muszę robić nic więcej. Wiem, że problem zostanie rozwiązany. Kiedy Simon mówi: „zajmę się tym”, mogę spać spokojnie”.

**VOLVO JEST MARKĄ
GLOBALNĄ, A JEJ
PRACOWNICY NIGDY
NIE ODWRACAJĄ SIĘ
OD SWOICH KLIENTÓW**

W KAMIENIOŁOMIE

Bezpieczeństwo jest filarem wydajności →

autor: Emilee Jennings

Zdjęcia: Daniele Mattioli



Jest mroźny zimowy poranek. Nad głowami operatorów pracujących w kamieniołomie piaskowca Gunwi na wschodzie Korei Południowej właśnie wschodzi słońce. Na miejscu krzątają się koparki gąsienicowe Volvo EC700C i wozidła przegubowe A40F.

Kamieniołom piaskowca Gunwi w prowincji Gyeongsang Północny, którym zarządza przedsiębiorstwo Bo-kwang Industry, pracuje 11 godzin dziennie, sześć dni w tygodniu. Po skruszeniu skały osadowej na mniejsze kamienie koparki EC700C zbierają materiał i ładują go na wozidła A40F. Następnie kamienie są transportowane do kruszarki, która rozdrabnia je na jeszcze mniejsze fragmenty i piaszczysty pył dla zakładu produkcji prefabrykowanej masy betonowej.

BEZPIECZEŃSTWO PRZED WSZYSTKIM

Kilka lat temu miał tu miejsce skrajnie niebezpieczny wypadek. Dyrektor naczelny Bo-kwang Industry, Byung-youn Park, który nadzoruje codzienne prace firmy, mówi: „Dokładamy wszelkich starań, żeby zagwarantować naszym pracownikom bezpieczeństwo”. Park dobrze pamięta feralny dzień. Operator rozbił maszynę podczas wykonywania normalnych obowiązków. „Dzięki maszynie Volvo operator nie odniósł obrażeń”.

Bezpieczeństwo jest dla tego rodzinnego przedsiębiorstwa największym priorytetem. „Uważam, że bezpieczeństwo jest absolutnie najważniejsze, dlatego nieustannie szkolimy w tej dziedzinie naszych pracowników. Dbam, żeby każdy pracownik zdawał sobie sprawę z zagrożeń i mógł unikać niebezpiecznych sytuacji w miejscu pracy”.

RODZINNY INTERES

Kamieniołom piaskowca zajmuje powierzchnię ponad 430 000 m². Na miejscu pracuje 30 pracowników produkcji i 9 pracowników biurowych, a ich wysiłki wspiera siedem maszyn Volvo: trzy modele A40F i cztery EC700C.

42-letni Park zarządza kamieniołomem od samego początku, czyli od 2004 r. „Mój ojciec rozpoczął działalność wydobywczą 30 lat temu, a mój brat zarządza identycznym przedsięwzięciem – oddziałem naszej firmy – w innej części kraju”.

Produkcja piaskowca w Bo-kwang Industry obejmuje dwa główne etapy wydobywania i przetworstwa. Pierwszy polega na dostaniu się do złóż piaskowca. Następnie operatorzy wyszukują lub tworzą małe pęknięcia w skale. Kyoo-sung Cho, operator koparki EC700C wyjaśnia swoją rolę: „Zanim kamienie trafią do kruszarki muszą oddzielić te większe”.

Wozidła A40F dostarczają przebrany materiał do rozdrabniarki, skąd po obróbce do wymaganych rozmiarów jest zabierany do miejsca docelowego.

Dla Parka ważne jest, żeby prace przebiegały wydajnie i oszczędnie. Jak mówi, jednym z głównych powodów, dla których wybrał Volvo, było niskie zużycie paliwa.



Koparki wysypują kamienie na wozidła

Jedno z trzech wozideł przegubowych A40F pracujących w kamieniołomie



TRAKTUJEMY BEZPIECZEŃSTWO BARDZO POWAŻNIE




Dyrektor naczelny Bo-kwang Industry, Byung-youn Park



Operator Kyoo-sung Cho

„Ze sprzętu Volvo zaczęliśmy korzystać w maju 2012 r., ponieważ chcieliśmy ograniczyć wydatki na paliwo. Często słyszałem, że Volvo wyprzedza konkurencję pod względem zużycia paliwa. Oprócz tego koparki EC700C to bardzo dobre, wytrzymałe i mocne maszyny”.

Z kierowniczego punktu widzenia bezpieczeństwo i wydajność są ważne dla niezakłóconego funkcjonowania kamieniołomu. Jednak dla operatorów bardzo istotny jest komfort pracy. Cho docenia wygodę, jaką każdego dnia oferuje mu kabina. „Dźwignia działa bardzo płynnie i jest łatwa w obsłudze, a ponieważ maszyna jest bardziej cicha niż inne, praca nie jest tak męcząca”.

Po czterech latach pracy w kamieniołomie Cho jest wielkim fanem maszyn Volvo. Dają mu to, czego potrzebuje operator pracujący na co dzień w niebezpiecznych warunkach: bezpieczeństwo oraz przestronną i wygodną kabinę. 

Odwiedź stronę *Spirit* lub pobierz aplikację *Spirit* na iPhone'a, iPada lub urządzenie Android, żeby obejrzeć materiał filmowy z kamieniołomu

OWOCNA WSPÓŁPRACA

Budowa nowego zbiornika pomoże
rozkwitnąć prężnie rozwijającej się
włoskiej branży owocowej →

autor: John Bayliss

Zdjęcia: Jennifer Boyles



ZADANIE POLEGA NA STWORZENIU SZTUCZNEGO JEZIORA, KTÓRE ZASILI SADY JABŁONIOWE

Carlo Brentari, prezes konsorcjum Miglioramento Fondiario



Miejsce budowy jednego ze zbiorników

W prowincji Trydent na północy Włoch jabłka są uprawiane od ponad 2000 lat. Większość sadowników to drobni lokalni producenci, których rodzinna działalność sięga setki lat wstecz. Dolina Non, której najniższy punkt jest położony na wysokości 500 m n.p.m., a najwyższy sięga 1000 m n.p.m., ma wyjątkowy mikroklimat, któremu lokalne jabłka zawdzięczają swój niepowtarzalny smak, kolor i chrupkość.

W latach 80. sadownicy odkryli, że rynek jest zalewany jabłkami pochodzącymi spoza regionu. Chcąc chronić lokalny wyrób, producenci z doliny postanowili zastrzec wspólną nazwę dla swoich jabłek. Tak powstała marka „Melinda”. Właścicielem marki jest spółdzielnia producentów, jednak polityka zarządzania i rozwoju pozostaje pod kontrolą samych sadowników.

To posunięcie ugruntowało pozycję rynkową produktu i doprowadziło do rozwoju regionu, co w czasach zastoju gospodarczego w wielu częściach kraju budzi zazdrość u innych producentów.

ŻYCIODAJNA WODA

Rozwój sektora rolno-przemysłowego wiązał się jednak z problemami natury produkcyjnej – m.in. potrzebą

zapewnienia ciągłości dostępu do wody w sezonie wegetacyjnym.

Żeby zaspokoić niektóre z tych potrzeb, rozpoczęto budowę dwóch gigantycznych zbiorników na zboczach nad sadami w dolinie Non. W 2010 r. rozpoczęto prace nad pierwszym fragmentem zbiornika „Siedem modrzewi”, który po zakończeniu głównych robót w 2015 r. zostanie napełniony 300 000 litrów sześciennych wody.

Carlo Brentari, prezes konsorcjum Miglioramento Fondiario, prywatnego podmiotu prawnego zajmującego się jakością okolicznych terenów, mówi, że projekt jest prowadzony na szerszą skalę. „Zadanie polega na stworzeniu sztucznego jeziora, które zasili sady jabłoniowe w dolinie”.

Tu zaczyna się rola koparek Volvo, które wydobędą 400 000 m³ ziemi pod budowę nowego zbiornika. Woda zostanie

doprowadzona z górskiego źródła znajdującego się na wysokości 1100 m n.p.m. Następnie siła grawitacji wymusi kontrolowany przepływ rurociągami do sadów na dnie doliny.

„W 2015 roku najważniejsze będą testy – żeby sprawdzić, czy wszystko działa jak należy, trzeba będzie napełnić, a następnie opróżnić zbiornik”, wyjaśnia Brentari. „Zgodnie z przewidywaniami zespołu zbiornik będzie w pełni gotowy do marca/kwietnia 2016 r.”. Przy realizacji tego etapu projektu

NOWE KOPARKI Z SERII E SĄ SZYBSZE I ZUŻYWAJĄ MNIEJ PALIWA

pracują trzy koparki Volvo z serii EC480E, z których jedna została zakupiona pod koniec 2014 r.

DOSKONAŁY WYBÓR

Najnowszy model odznacza się wyjątkową wydajnością, a to za sprawą unikalnego trybu Volvo ECO, który ogranicza straty przepływu i ciśnienia w układzie hydraulicznym. Maszyna jest ponadto wyposażona w solidny silnik Stage IV/Tier 4 Final i wzmocnione podwozie, a wygodne warunki pracy zapewnia ergonomiczna kabina z doskonale rozmieszczonymi elementami sterującymi.

Te trzy maszyny – nowa koparka EC480E oraz po jednym egzemplarzu EC480D i EC250D – wydobywają materiał z dna zbiornika i wysypują go na wywrotki. Część surowca jest wykorzystywana do rzeźbienia krajobrazu wokół zbiornika, natomiast reszta będzie przetwarzana na inne materiały budowlane.

Wiele z tych zasobów trafia do siedziby firmy Misconel zajmującej się obsługą inwestycji budowlanych, która mieści się w dolinie Fiemme. Również tutaj pracują pojazdy Volvo, w tym ładowarka kołowa L250G i koparka EC300D. Właściciel firmy, Giulio Misconel, jest bardzo zadowolony ze sprzętu Volvo CE.


„Potrzebowaliśmy maszyn, które wykonują pracę w wyznaczonym terminie. Właśnie dlatego zdecydowaliśmy się na Volvo. Postanowiliśmy też zakupić maszyny

z najnowszej serii – koparki z rodziny E spełniają wymogi projektu, ponieważ są szybsze i zużywają mniej paliwa niż inne maszyny w tej samej kategorii”.

Misconel, którego standardy jakości, bezpieczeństwa i ochrony środowiska dorównują tym obowiązującym w Volvo, bardzo poważnie traktuje fakt, że region został wpisany na listę światowego dziedzictwa UNESCO. W przeszłości dolina Fiemme trzykrotnie gościła mistrzostwa świata w skicrossie, a firma Misconel uczestniczyła w budowie nowych tras narciarskich, skocznia i innych atrakcji turystycznych. „Wszystko, co robimy, ma na celu stworzenie lepszego środowiska i chronienie otaczającej nas natury”, wyjaśnia.

NATURALNY ZYSK

Zrównoważony rozwój jest kluczem do sukcesu sadownictwa w regionie. Każdego roku zbiory jabłek w dolinie Non sięgają ponad 300 000 ton. To więcej niż 60% wszystkich jabłek produkowanych w Trydencie, 10% całkowitej produkcji we Włoszech i 5% w skali całej Europy.

Mniej więcej jedna czwarta uprawianych na miejscu jabłek Melinda trafia na eksport. W rezultacie obroty konsorcjum wzrosły do rocznej kwoty prawie 160 milionów euro. Zbiornik „Siedem modrzewi” pomoże utrzymać te wyniki w przyszłości. 

Odwiedź stronę *Spirit* lub pobierz aplikację *Spirit*, żeby obejrzeć materiał filmowy



BOGATA TRADYCJA

Rodzinna firma pracuje na maszynach Volvo od ponad 40 lat →

autor: Cathy Smith

Zdjęcia: Erik Luntang



Jean-Paul Simon, dyrektor naczelny André Simon (z lewej) i Olivier Marziano z salonu Volvo CE Payant PACA

W głębokowodnym basenie francuskiego portu Fos-sur-Mer cumuje masowiec *Diamantina*, który przepłynął Atlantyk, przybывая z nabrzeżnego miasta Norfolk w amerykańskim stanie Wirginia. Gigantyczne żurawie odbierają z ładowni okrętu 80 000 ton węgla i przenoszą do portu, skąd surowiec trafi do pieców oddalonych o zaledwie kilkaset metrów huty żelaza ArcelorMittal.

Ta część wybrzeża Morza Śródziemnego zdecydowanie nie dorównuje świetnością Nicei czy Saint-Tropez, ale wciąż jest fascynująca.

Rozległa sieć rdzewiejących podajników przenosi węgiel do podłużnych magazynów, gdzie ładowniki kołowe Volvo L180G wspinają się po niebezpiecznie stromych wzniesieniach, usypując 10-metrowe góry materiału.

W sąsiednich magazynach podobne piramidy, tym razem ostrożnie uformowane ze sproszkowanych minerałów – czerwonych i pomarańczowych tlenków żelaza – przypominają wielkie targowiska z przyprawami.

„Wytop stali jest jak gotowanie – dodajesz odrobinę tego i odrobinę tamtego”, mówi kierownik Bruno Gilles.

Wszystko odbywa się tutaj na ogromną skalę. Każdego roku z portu do huty trafia osiem milionów ton węgla i minerałów.

Całą operacją zawiaduje miejscowe przedsiębiorstwo André Simon SARL.

Odkąd w 1972 roku firma pozyskała kontrakt na obsługę dostaw, wszystkie nabyte przez nią maszyny – łącznie około 300 – pochodziły od Volvo.

KAŻDA MASZYNA MA DO WYKONANIA KONKRETNE ZADANIE

ELASTYCZNOŚĆ

„Eksploatujemy nasze maszyny do granic możliwości. Niektóre pracują po 24 godziny na dobę, przez 365 dni w roku. To ciężka, brudna praca”, mówi właściciel firmy Jean-Paul Simon. „Właśnie dlatego odkąd zaczęliśmy działalność stawiamy wyłącznie na maszyny Volvo. Są wydajne i elastyczne”.

Z uwagi na bardzo intensywne użytkowanie maszyny są wymieniane raz na dwa lata. Najnowsze nabytki – ładowniki

kołowe L120H i L220H – już pracują przy załadunku i rozładunku węgla oraz minerałów dla koksowni i pieców stalowniczych ArcelorMittal.

Produkowana na miejscu blacha stalowa jest przeznaczona dla przemysłu motoryzacyjnego oraz do wyrobu stalowych rur i puszek na żywność. W 2009 roku zapaść hutnictwa odbiła się, jak to określa Simon, „bezlitośnie” na jego firmie.

„W pierwszym kwartale 2009 roku z dnia na dzień straciliśmy



50% dochodów”, mówi. Jednak dziś firma radzi sobie lepiej niż przed kryzysem, a Simon może odetchnąć z ulgą.

„Zdołaliśmy odrobić straty, ale obecny rynek, powiązany ze światową gospodarką, jest znacznie bardziej konkurencyjny i mniej liniowy”, wyjaśnia Simon.

Powodzenie całej operacji zależy od niezawodności sprzętu. Simon jest bardzo dumny ze swojej armii 11 maszyn Volvo, które po skończonej porannej zmianie wjeżdżają na plac przed biurem, skąd przejmuje je następna ekipa.

DOSKONAŁY WYBÓR

Każda maszyna ma do wykonania konkretne zadanie: L50E pracuje w ciasnych przestrzeniach wewnątrz huty, L180G usypuje hałdy węgla i minerałów, a L220H odpowiada za załadunek samochodów ciężarowych. „L120H to złota rączka – używamy jej do wszystkiego”, mówi Simon.

Olivier Marziano, dyrektor handlowy lokalnego dealera Payant PACA (Provence-Alpes-Côte d'Azur), który zaopatrzył hutę w maszyny, jest zachwycony, że ma tak prestiżowego klienta. To doskonała reklama dla Volvo CE. „Odwiedzający port Fos widzą nasze maszyny, co przysparza nam więcej klientów”, mówi Marziano. „Każda maszyna po pewnym

czasie zdobędzie dla nas nowego klienta”.

Jednak Marziano nie jest typem człowieka, który spoczywa na laurach, dlatego stara się zrozumieć niuanse działalności Simona.

JESTEŚMY BARDZO PRZYWIĄZANI DO MARKI VOLVO

NIEZAWODNOŚĆ

„Ta firma jest naszym klientem od bardzo dawna. Jest do nas przywiązana, ponieważ poważnie traktujemy naszą pracę”, mówi Marziano. „Kiedy maszyny pracują po 24 godziny na dobę, tak jak niektóre z maszyn Simona, nie może być mowy o żadnych awariach. Maszyny muszą być niezawodne

i wygodne, ponieważ ich operatorzy pracują przez całą noc w trudnych warunkach”.

Jean-Paul Simon przyznaje, że konkurencja Volvo CE regularnie się do niego zgłasza. Jednak jego ojciec André zaczął współpracę z Volvo ponad 40 lat temu i firma pozostanie lojalnym klientem.

„Jesteśmy bardzo przywiązani do marki Volvo”, mówi, po czym dodaje: „nawet pomimo wszystkich starań konkurencji”.

Odwiedź stronę *Spirit* lub pobierz aplikację *Spirit*, żeby obejrzeć materiał filmowy z huty



MISTRZOWSKA KLASA

Zwycięzcy poprzednich edycji zachęcają do udziału w konkursie Volvo CE Masters

autor: Tony Lawrence

Od lewej: Mark Armsworth, Matthew Needham, Billy Heywood, Chris Walker

Jeśli jakkolwiek technik serwisu lub specjalista ds. części ma wątpliwości, czy wziąć udział w Volvo CE Masters 2015–16, to Chris Walker ma dla niego jedną radę: „Nie zastanawiaj się”.

Walker, specjalista ds. części w Warrington na północnym zachodzie Anglii, należał do zespołu Volvo CE GB, który wygrał Masters 2013–14. Doskonale pamięta ten konkurs.

„Konkurs Masters cieszy się ogromną popularnością. Wyniosłem z niego bardzo wiele”, mówi. „Zdobyłem wiedzę, z której korzystam w codziennej pracy. Poznałem ludzi, którzy wykonują tę samą pracę w innych częściach świata – to było fascynujące, przyjemne i niezwykle ekscytujące”.

„Gdyby ktoś mnie spytał, czy warto wziąć udział, powiedziałbym: nie zwlekaj, zapisz się już dziś”.

NIEZWYKLE CENNI

Pasja, z jaką Walker opowiada o zawodach, które wygrał razem z liderem zespołu Markiem Armsworthem oraz kolegami po fachu i przyjaciółmi z Warrington – Billym

Heywoodem i Matthew Needham – zachwyca rzeczniczka Johana Klacksella.

Klacksell, Volvo CE Systems and Media Manager Global Competence Development, należy do zespołu organizującego tegoroczne wydanie konkursu, które rozpocznie się w sierpniu 2015 r. i będzie trwało 13 miesięcy.

„Ostatnim razem mieliśmy około 2500 uczestników. W tym roku postaramy się o jeszcze lepszą frekwencję”, mówi. „To wspaniała impreza, która cały czas się rozwija”.

„Konkurs jest ciekawy, ekscytujący i pouczający, a równocześnie pokazuje profesjonalizm oraz oddanie naszego personelu serwisowego i ds. części – chęć rozwijania umiejętności to cenny atut każdego pracownika Volvo CE”.

The Masters, konkurs organizowany od 1990 r. i początkowo skierowany do pojedynczych osób, a nie zespołów, jest imprezą otwartą dla wszystkich techników serwisowych i specjalistów ds. części z autoryzowanych salonów Volvo CE. W pierwszych rundach uczestnicy konkurują indywidualnie na poziomie salonu, odpowiadając na pytania teoretyczne przez internet. →



Matthew Needham i Billy Heywood



Chris Walker



Billy Heywood i Matthew Needham



Matthew Needham



Kolacja z okazji wręczenia nagród 2013-14 w Eskilstuna w Szwecji

Zwycięzcy są następnie łączeni w zespoły, które rywalizują w testach teoretycznych i praktycznych na poziomie krajów, ośrodków i regionów. W ten sposób wyłonione zostają po dwa zespoły z każdego regionu – obu Ameryk, Azji i Pacyfiku, Chin oraz Europy, Bliskiego Wschodu i Afryki – które przechodzą do wielkiego finału organizowanego w Eskilstuna w Szwecji.

SZUKANIE WAD

Oprócz wiedzy i umiejętności uczestnicy konkursu muszą również zademonstrować profesjonalizm oraz oddanie podstawowym wartościom Volvo: jakości, bezpieczeństwu i dbałości o środowisko naturalne.

Ważną częścią imprezy jest szukanie ukrytych wad w rozmaitych maszynach.

„Billy, Matt i ja znamy się od dawna. Z każdą rundą byliśmy coraz bardziej podekscytowani”, przypomina sobie Walker.

„W przeszłości brałem udział w konkursie, ale dotarłem tylko do brytyjskiego finału. Tym razem wygraliśmy rundę krajową

NIE ZWLEKAJ, ZAPISZ SIĘ JUŻ DZIŚ

i przeszliśmy do etapów w Niemczech, a następnie Szwecji. Kiedy dostaliśmy się do finału, ogarnęła nas euforia. Jednak prawie zmarnowaliśmy szansę – udało się nam zlokalizować wadę, ale zaklinowany wężyk spowodował wyciek oleju. Na

szczęście sprawnie sobie poradziliśmy z awarią, więc nie miała dużego wpływu na wynik”.

„Zawsze chciałem się wybrać do Szwecji, żeby zobaczyć, jak pracuje tam Volvo CE. Spędziłem cały tydzień w naprawdę gościnnej atmosferze – był nawet czas na łowienie krabów w morzu”.

„Z konkursu wyniosłem wielkie poczucie osobistego spełnienia”. Od tego czasu Matt został

specjalistą ds. produktów na całą Wielką Brytanię.

„Kiedy zaczynałem swoją karierę w Volvo, sprzątałem plac i pomagałem w warsztacie. Teraz jestem laureatem Masters, co jest wspaniałe. W przyszłości chciałbym zostać kierownikiem ds. części i zarządzać całym działem”.

Odwiedź www.volvocemasters.com, jeśli chcesz wziąć udział w zawodach 2015-16

INICJATYWA KLIMATYCZNA DLA BRANŻY BUDOWLANEJ



Construction Climate Challenge jest elementem porozumienia Volvo CE ze Światowym Funduszem na rzecz Przyrody w ramach programu Climate Savers



Construction Climate Challenge jest inicjatywą Volvo CE promującą świadomość ekologiczną w branży budowlanej. Naszym celem jest zachęcenie przedstawicieli branży, środowisk akademickich i polityków do dialogu oraz zapewnienie finansowania nowych badań i szerzenie istniejącej wiedzy oraz zasobów, aby skłonić branżę do podejmowania wyborów korzystnych dla przyszłych pokoleń.

Volvo CE od dawna dąży do ograniczania szkodliwości swoich produktów i zakładów dla środowiska naturalnego. Jednak zmiany klimatyczne są problemem zbyt dużym dla jednej firmy i jej zasobów. Jak w 1972 roku podsumował były prezes i dyrektor naczelny Volvo Group, Pehr G. Gyllenhammar: „Jesteśmy częścią problemu, ale też częścią rozwiązania”.

Więcej o Construction Climate Challenge przeczytasz tutaj: constructionclimatechallenge.com



OD PODSTAW

Zakład produkcyjny Volvo CE w Hameln na północy Niemiec podjął rzadkie wyzwanie, jakim jest zaprojektowanie od zera całkowicie nowej serii maszyn – walców do asfaltu DD105

autor: Nigel Griffiths

Mimo że w trzyletnim programie rozwojowym uczestniczyły filie Volvo z całego świata, walec do asfaltu DD105 zadebiutował podczas targów Intermat w Paryżu z napisem „wyprodukowano w Hameln” dumnie zdobiącym bok maszyny. Zespół projektowy korzystał z globalnych zasobów Volvo, ale główna inspiracja i wiedza inżynierska pochodziły z zakładu w Hameln – historycznym mieście słynnym za sprawą średniowiecznej legendy o szczurołapie.

„Na początku 2012 r. analizowaliśmy oferty naszych konkurentów i zauważyliśmy lukę w rynku, którą mogłaby wypełnić nowa rodzina produktów Volvo. Zabraliśmy się więc do projektowania nowej maszyny”, wyjaśnia Michael Kreische, inżynier ds. systemów. „Zaczynając od pustego arkusza papieru, dokładnie określiliśmy oczekiwania docelowego właściciela i operatora maszyny”.

W rezultacie tych prac powstał 10-tonowy, dwuwalowy walec wibracyjny do asfaltu DD105. „To pierwszy egzemplarz całkowicie nowej generacji walców do asfaltu przeznaczonych na rynek Europejski”, wyjaśnia David Herwarth von Bittenfeld, Senior Global Market and Launch Manager. „Maszyna została zaprojektowana z myślą o najlepszej w branży oszczędności paliwa oraz wysokiej wydajności i komforcie pracy”.

OCZAMI OPERATORA

Walce do asfaltu są stosowane na ostatnim, najważniejszym etapie układania nawierzchni drogowych. Pod względem funkcjonalności i wyglądu wykończenie musi być idealne.

Pracownicy zakładu Volvo CE w Hameln konstruują maszyny do budowy dróg od ponad 65 lat, a ich miejsce pracy jest słynne na całą branżę.

Kluczowymi cechami, na których skupili się projektanci z Hameln, były: widoczność z kabiny, łatwość serwisowania oraz niskie zużycie paliwa. „Operator walca do asfaltu musi dobrze widzieć bębny oraz system zraszania przed i za sobą. Jakkolwiek zanieczyszczenia mogą zepsuć cały efekt końcowy”, wyjaśnia Antonio Romao, kierownik produktu.

„Na etapie koncepcyjnym nasi inżynierowie rozważyli największe wyzwania konstrukcyjne, takie jak umieszczenie silnika za kabiną w celu ograniczenia hałasu i drgań oraz, co najważniejsze, poprawienie zakresu widoczności. Kluczową cechą projektu jest specjalna konstrukcja ramy oraz przednia szyba bez słupków, które zapewniają operatorowi doskonałą widoczność”.

Innym istotnym problemem, z jakim zmierzali się projektanci, było zapewnienie operatorowi pełnej kontroli i wygody pracy. Duża powierzchnia zakrzywionej szyby oferuje doskonałą widoczność bębna i listew zraszających, co pozwala na precyzyjne walcowanie. Fotel operatora przesuwa się i obraca, co jeszcze bardziej zwiększa widoczność.

Aby ułatwić przeglądy najważniejszych elementów silnika, za kabiną zamontowano otwieraną do góry maskę. Wytlumiona podłoga kabiny dodatkowo ogranicza drgania i minimalizuje zmęczenie operatora.

PROTOTYP

Ważnym elementem procesu projektowania DD105 było zbudowanie pełnowymiarowego drewnianego prototypu. „Mogliśmy ocenić faktyczne rozmiary maszyny i przestrzeń w kabinie”, mówi dyrektor projektowy Volvo CE, Sidney Levy. „Dzięki temu szybko wyeliminowaliśmy wiele problemów, a dodatkowo przygotowaliśmy kilka usprawnień. Prototyp umożliwił projektantom sprawdzenie pola widzenia operatora. Przy okazji okazało się, że operator potrzebował dodatkowych stopni, żeby dostać się do kabiny”.

W ramach trzyletniego przedsięwzięcia zespół pracujący nad DD105 korzystał z zasobów Volvo pochodzących z tak daleka, jak chociażby Indie czy USA, żeby zaprojektować silnik, kabinę czy oprogramowanie.

Ważną kwestią była oszczędna praca – walec DD105 jest napędzany zaawansowanym silnikiem Stage IV Volvo D3.8, który optymalizuje zużycie paliwa, jednocześnie minimalizując hałas i poziom emisji. Tryb ECO zmniejsza zużycie paliwa o →



Cyfrowe wizualizacje walca DD105



Dyrektor projektowy
Volvo CE, Sidney Levy



TO STUPROCENTOWE VOLVO



Pełnowymiarowy prototyp DD105



Kierownik produktu Antonio Romao (z lewej)
oraz inżynier ds. systemów Michael Kreische

Zdjęcie Michaela Kreischego i Antonio Romao: © Heinz-Joachim Petrus

nawet 30% bez ograniczania wydajności. Funkcja automatycznego przełączania na bieg jałowy redukuje obroty silnika po pięciu sekundach.

Nowy system wibracyjny o konstrukcji mimośrodowej zużywa mniej energii i pracuje ciszej. Amplitudę drgań można dopasować do układanej nawierzchni.

UŻYTKOWNIK KOŃCOWY

„Każdy nowy walec Volvo zawsze będzie projektowany z myślą nie tylko o bezpieczeństwie i niskim zużyciu paliwa, ale też ergonomii i komforcie pracy operatora”, dodaje Levy.

„Ważnym etapem prac nad DD105 było zrozumienie, w jaki sposób użytkownik porusza się wewnątrz kabiny i uwzględnienie tych ruchów w projekcie. Przesuwany fotel czy chociażby łatwe do otwarcia szyby gwarantują wydajność i komfort pracy nawet w trudnej pogodzie”.

„Projektując DD105, odnieśliśmy się też do kwestii równowagi między kolorem żółtym i szarym. Nowy, dynamiczny wygląd walca doskonale odzwierciedla jego wyjątkowe parametry techniczne. Nawet w bezruchu wygląda drapieżnie”, mówi Levy. „Zespół projektantów Volvo CE odniósł niebywały sukces. Walec DD105 jest zarówno funkcjonalny, jak i nowoczesny. To stuprocentowe Volvo.”

WYDAJNE UKŁADANIE NAWIERZCHNI



Rozścielacz P8720B ABG firmy Volvo Construction Equipment to rozwiązanie umożliwiające wydajne i precyzyjne układanie twardych nawierzchni. Maszyna ta została wyposażona w stół z dwoma ubijakami, dzięki czemu pozwala uzyskać niezrównany stopień wstępnego zagęszczenia materiału i należąca do największych w branży grubość dywanika, która sięga 400 mm przy maksymalnej szerokości 9 m. Model P8720B, zaprojektowany do prac na podłożu stabilizowanym cementem, zapewnia niedoścignioną gęstość materiału i wyjątkowe rezultaty w trybie ciągłego rozścielania.

Rozścielacz Volvo P8720B ABG – zawsze gładka nawierzchnia.

www.volvoce.com



WIDEO

http://opn.to/a/SP_PAV-B_B





ŚWIATOWA CZOŁÓWKA

Hameln słynie nie tylko z legendy o szczurolapie – znajduje się tu jedno z głównych centrów produkcyjnych Volvo CE →

autor: Nigel Griffiths



ZAKŁAD PRODUKCYJNY JEST JEDNYM Z NAJLEPSZYCH NA ŚWIECIE

Zdjęcia: Heinz-Joachim Petrus



Dyrektor generalny Dirk Heusing

Zakład produkcyjny Volvo w malowniczym średniowiecznym mieście Hameln na północy Niemiec jest oddalony o zaledwie 45 minut od stolicy regionu, Hanoweru. Niemieckie umiejętności techniczne i kompetencje inżynierskie są cenione na całym świecie, a zakład w Hameln od ponad 65 lat produkuje najwyższej jakości maszyny do nawierzchni drogowych. Zakład, znany wcześniej pod nazwą ABG (Allgemeine Baumaschinen-Gesellschaft mbH), został przejęty przez Volvo CE w 2007 roku. Jest jednym z najlepszych na świecie centrów projektowania i produkcji rozścielaczy oraz walców do asfaltu.

Obiekt został w znacznym stopniu rozbudowany – dodano 83 000 m² nowej powierzchni i powiększono centrum szkoleń klienta o 120 000 m². Nowe systemy informatyczne umożliwiły podłączenie zakładu do globalnej sieci Volvo.

CZAS NA ZMIANY

Doświadczona siła robocza nauczyła się nowych metod produkcji i kontroli jakości obowiązujących w Volvo. Dostosowanie się do metodologii pracy Volvo było dużym wyzwaniem dla 500 pracowników, a jednocześnie wielkim krokiem naprzód dla zakładu produkcyjnego.

Zakład ma nieprzerwany dostęp do siły roboczej pochodzącej z lokalnej społeczności.

„Największym atutem zakładu produkcyjnego w Hameln są jego pracownicy”, mówi dyrektor generalny Dirk Heusing. „Obowiązują tu wysokie standardy inżynierii, produkcji i zaopatrywania. Nasz personel jest bardzo zmotywowany i wykwalifikowany. Poza oficjalnymi szkoleniami starsi pracownicy przekazują młodszym swoje umiejętności i doświadczenie. Nasz personel jest bardzo zżyty z firmą i jej produktami”.

„Jakość, niezawodność i bezpieczeństwo są drogą życia”, dodaje Heusing. „Każydy zna obowiązujące standardy – dla pracujących tu ludzi są po prostu oczywiste”.

Volvo Hameln zapewnia wysoką jakość kluczowych komponentów poprzez miejscową produkcję. Do produkcji wszystkich wariantów naszych wyrobów wykorzystujemy ponad 18 000 części. Są wśród nich stoły, czyli główne elementy rozścielaczy, bardzo cenione przez wykonawców nawierzchni na całym świecie.

Przez wiele lat rozwój produktów polegał na nieustannym podnoszeniu niezawodności sprzętu, komfortu kierowcy i bezpieczeństwa dla środowiska. Dbałość o środowisko jest niezwykle ważna. Poczyniono duże postępy w dziedzinie ograniczania zużycia paliwa, hałasu i emisji spalin.

Potwierdzeniem wysokich standardów jakości Volvo są dobrze utrwalone systemy zarządzania, planowanie produkcji oparte na zasadzie SAP (systemy, zastosowania, produkty), drobiazgowo kontrola procesu produkcji oraz końcowe próby funkcjonalne.

„Produkujemy wyroby spełniające wszystkie wymogi klientów”, mówi Heusing. „W ten sposób optymalnie wykorzystujemy zdolności produkcyjne naszych linii do wyrobu rozścielaczy i walców”.

W SZCZYTOWYM SEZONIE

Zakład dostarcza swoje wyroby do wszystkich zakątków świata, a produkcja jest nastawiona na wysoką elastyczność i małe ilości. Budowa nawierzchni drogowych jest zajęciem sezonowym, dlatego nawet 70% produkcji przypada na pierwszą połowę roku.

„W pozostałych miesiącach wymagamy od naszych pracowników dużej elastyczności. Żeby wynagrodzić wysiłek

w okresach zwiększonej produkcji, korzystamy ze specjalnego programu punktów przyznawanych za nadgodziny”, wyjaśnia Heusing. „W spokojniejszych okresach prowadzimy dodatkowe szkolenia. Kładziemy duży nacisk na kwalifikacje i rozwój pracowników i oferujemy korzystny program praktyk zawodowych”.

Heusing jest szczególnie dumny z systemu praktyk, ponieważ sam zaczynał pracę w zakładzie jako praktykant. „Nasze programy szkoleniowe doskonale przygotowują przyszłych pracowników do wspierania działalności i rozwoju firmy”, mówi.

Nowoczesne centrum obsługi klienta i szkoleń przy zakładzie w Hameln oferuje szeroki zakres kursów szkoleniowych i porad technicznych. W centrum szkolą się trenerzy oraz technicy, operatorzy maszyn i specjaliści w dziedzinie nawierzchni z całego obszaru Europy i nie tylko.

Programy szkoleniowe zapewniają inżynierom z Hameln stały kontakt z ekipami budowlanymi, dając dostęp do cennych informacji wspomagających projektowanie produktów.

Ważnym elementem funkcjonowania zakładu w Hameln jest produkcja na zamówienie. W tutejszej hali produkcyjnej powstawały liczne maszyny dostosowane do specjalnych zastosowań, takich jak powierzchnie pochyle czy wymagające projekty wykończeniowe albo ciężkie roboty drogowe.

Każydy region ma swoje potrzeby w zakresie nawierzchni drogowych – skomplikowane zastosowania, trudne warunki pracy czy nietypowe cechy terenu. Zakład produkcyjny korzysta z interdyscyplinarnych zespołów projektowych i zachęca do zaangażowania klientów, dealerów i dostawców. „Często musimy dostarczać niestandardowe rozwiązania”, dodaje Heusing. „Tworzymy ogniwo łączące inżynierię ze światem nawierzchni drogowych. Nasi pracownicy

są przeszkoleni pod kątem dostosowywania technologii do potrzeb klienta. Zaczynamy od ogólnej koncepcji i personalizujemy ją”.

NA PIERWSZYCH STRONACH GAZET

W 2014 r. zakład Volvo Hameln pomagał przy wymianie nawierzchni na torze Grand Prix Formuły 1 w Singapurze.

Zawody te odbywają się na torze ulicznym wokół zatoki Marina Bay. Na dwa tygodnie przed wyścigiem nawierzchnia musiała zostać zastąpiona wysokiej jakości mieszanką asfaltową. Powierzchnia, po której ścigały się rozwijające prędkość 320 km/godz. bolidy, musiała być idealnie płaska.

Miejscowy wykonawca przydzielił do projektu dwa rozścielacze Volvo, a zakład produkcyjny w Hameln dostarczył dwa rozścielacze gąsienicowe ABG6820 (o szerokości do 8 m) ze stołami VB 78 ETC.

Wymiana nawierzchni na torze Marina Bay została ukończona w zaledwie siedem dni. Ekipy budowlane i maszyny Volvo pracowały od północy do godziny 5 nad ranem, żeby przygotować idealną nawierzchnię, na której podczas wrześniowego Grand Prix Brytyjczyk Lewis Hamilton zwyciężył przed Niemcem Sebastianem Vettelem.

Inny prestiżowy projekt wymiany nawierzchni dotyczył pasa startowego lotniska Gatwick w Wielkiej Brytanii – najbardziej ruchliwego lotniska komercyjnego na świecie z jedną drogą startową. Prace te są powtarzane co 11 lat i odbywają się nocą w celu uniknięcia zamykania lotniska.

W okresie od marca do grudnia 2012 r. maszyny Volvo, pracując przy świetle reflektorów szerokostrumieniowych, usunęły starą nawierzchnię pasa i zastąpiły ją nowym asfaltem najwyższej jakości, nie zakłócając przy tym harmonogramu lotów. ☒

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

KONTRAKTY SERWISOWE



Dzięki kontraktom serwisowym możesz nie tylko eksploatować kamieniolomy 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.

Volvo Construction Equipment



VOLVO OCEAN RACE



ZA STERAMI

Dyrektor naczelny Volvo Ocean Race Knut Frostad dzieli się swoim zamiłowaniem do regat i omawia przyszłość imprezy →

autor: Julia Brandon

Dyrektor naczelny Volvo Ocean Race Knut Frostad (drugi z prawej) wypoczywa w Sanya w Chinach, żeglując katamaranem Extreme 40
© Maria Muina/MAPFRE

Knut Frostad nie waha się powiedzieć: „Volvo Ocean Race to największe wyzwanie, z jakim możesz się zmierzyć. To połączenie ogromnego wysiłku fizycznego i wyczerpujących zmagania z naturą z trudami bliskiej współpracy z innymi ludźmi, co samo w sobie jest jednym z największych sprawdzianów dla każdego człowieka. Moim zdaniem to absolutnie unikalne połączenie. Nie ma drugiej takiej imprezy”.

Jako czterokrotny uczestnik regat w okresie od 1993 do 2006 r. – dwukrotnie w charakterze kapitana i dwa razy jako członek załogi – czterdziestoosmioletni Frostad, dziś dyrektor naczelny regat, może się uważać za autorytet. Ten zawodowy żeglarz z wieloletnim doświadczeniem – m.in. z igrzysk olimpijskich w Seulu i Barcelonie w 1988 r. i 1992 r. – nie stracił ani krztyny swojego zamiłowania do sportu, a w szczególności regat.

Wciąż pociąga go ogrom imprezy, wiążące się z nią niewyobrażalne napięcie i nieznosne warunki, z jakimi zmagają się żeglarze spędzający w łodziach po dziewięć miesięcy. Darzy ogromnym szacunkiem wszystkich tych, którzy podejmują to wyzwanie i uważa, że najważniejsze dla przetrwania są „zamiłowanie do morza i natury” oraz „świadomość własnych możliwości”.

UZALEŻNIENIE

„Regaty są czymś, co kochasz albo nienawidzisz – to jak równocześnie być żonatym i harować non stop przez 24

godziny na dobę, siedem dni w tygodniu”, żartuje. Frostad na poważnie połknął sportowego bakcyła i dał się porwać emocjom towarzyszącym regatom. „To trochę jak narkotyk. Jeśli zażywasz tych emocji 24 godziny na dobę, każdego dnia przez kilka miesięcy, uzależniasz się. Zawsze chcesz wygrać i za każdym razem chcesz radzić sobie jeszcze lepiej. To niepowtarzalne doświadczenie: ogromny stres, niewyobrażalny trud okrążenia całego świata, a do tego rywalizacja z innymi załogami. To wielkie osiągnięcie dla człowieka. Wiele się o sobie dowiadujesz, uczysz się interakcji z innymi ludźmi i przekraczasz granice wszystkiego, czego możesz doświadczyć na łodzi. Dla mnie to wielka satysfakcja”.

Urodzony i wychowany w Norwegii, gdzie dorastał blisko wody, Frostad z zapalonego sportowca stał się wielkim biznesmenem i mówcą motywacyjnym. Jednak jak sam twierdzi, umiejętności przywódcze szlifował na morzu jako kapitan.

REGATY SĄ CZYMŚ, CO KOCHASZ ALBO NIENAWIDZISZ

NIE MA SIĘ GDZIE SCHOWAĆ

„Bycie kapitanem jachtu w regatach Volvo Ocean Race – dobrym kapitanem – to chyba największe życiowe osiągnięcie, z jakiego mogę czerpać wnioski i korzyści”.

„Na pokładzie nie ma biur, w którym możesz się schować, ani hierarchii, która dzieliłaby ludzi według stanowisk. Jesteś członkiem załogi, która doskonale zna Twoje mocne i słabe punkty. To bardzo prosta sytuacja: musisz dobrze wykonywać swoje obowiązki, a jeśli tego nie robisz, nie przetrwasz”.

Frostad bezpośrednio się angażuje w codzienną strategię



Frostad przemawia do VIP-ów podczas zawodów ProAm
© Amalia Infante/Volvo Ocean Race

regatową, zarządzanie i planowanie. Interesują go zarówno szczegóły, jak i ogólny zarys. Łącząc wiedzę komercyjną z doświadczeniem sportowym, odegrał kluczową rolę we wprowadzeniu nowego wspólnego modelu jachtu do regulaminu regat Volvo Ocean Race 2014–15 i 2017–18.

Głównym przyczynkiem do wprowadzenia nowego wymogu nie były kwestie projektowe, a konieczność przeorganizowania struktury finansowej regat w związku z globalnym kryzysem finansowym i wiążącą się z nim potrzebą zmian i usprawnień. „Było to raczej konsekwencją innego celu, jaki nam przyświecał”, wyjaśnia Frostad.

Problemy z pozyskaniem poważnych sponsorów, pogłębiane przez znaczne uszkodzenia jachtów w trakcie regat, a także wysokie koszty ponoszone przez zespoły, wymusiły „radikalne zmiany”. Jednak zmiany oznaczają postęp, nie wspominając o 50% redukcji wydatków zespołów.

WYRÓWNANE SZANSE

„Przejdzie na jedną wspólną konstrukcję jachtu przyniosło też inne korzyści”, wyjaśnia Frostad. „Zwiększyło to niezawodność

łodzi, które stały się mocniejsze. Wzrosło zainteresowanie regatami wśród nowych firm, które zrozumiały, że wreszcie mogą startować w zawodach z takim samym zapleczem, jak wszyscy inni”.

„Zdołaliśmy też zachęcić więcej kobiet do udziału w regatach – pływanie na wcześniejszych modelach jachtów

wymagało znacznie większej siły fizycznej. Usprawniliśmy wyposażenie multimedialne łodzi, ponieważ wymogi telewizyjne przemysłu przed przystąpieniem do projektowania. To było duże wyzwanie, ponieważ, jak w każdym sporcie, ludzie przyzwyczajają się do pewnych schematów i nie lubią zmian. Jednak dziś wszyscy są zadowoleni”.

Rezultaty są oszałamiające – znacząco zmalała awaryjność, na czym zyskała rywalizacja załóg o zwycięstwo w

poszczególnych etapach. Większe emocje zaowocowały większym zainteresowaniem wśród widzów i podniosło jakość imprezy dla ogółu kibiców.

PRZEKRACZASZ GRANICE WSZYSTKIEGO, CZEGO MOŻESZ DOŚWIADCZYĆ NA ŁODZIE

SZERSZE HORYZONTY

Po zażegnaniu finansowej stagnacji i ożywieniu wizerunku imprezy Frostad widzi przyszłość regat w globalnej ekspansji →



Frostad (z prawej) sprawdza pogodę razem z meteorologiem Marcel Van Triestem
© Ainhoa Sanchez/Volvo Ocean Race



Frostad otwiera miasteczko regatowe w Auckland w Nowej Zelandii
© Ainhoa Sanchez/Volvo Ocean Race



Claudio Luca Piazza w kabinie nowej ładowarki kołowej Volvo L250G

oraz rozwijaniu potencjału medialnego.

„Wkład, jaki w tym roku włożyliśmy w promowanie regat w Chinach, zaczyna przynosić korzyści”, mówi.

„Nasza impreza cieszy się ogromnym zainteresowaniem chińskich mediów, co ma dla nas kluczowe znaczenie, ponieważ wiążemy duże nadzieje z tamtejszym rynkiem”.

„Pod względem nowych etapów regat będziemy się skupiać na Chinach i południowym wschodzie Azji, a także potencjalnie na Bliskim Wschodzie. Dla reszty świata nie przewidujemy chwilowo większych zmian, chociaż w kolejnej edycji zawitamy do Wielkiej Brytanii, gdzie w jednym z etapów popłyniemy do Cardiff – nie było nas na Wyspach od regat 2005–6, więc najwyższy czas na powrót”.

„Moim zdaniem największe zmiany w przyszłych regatach będą dotyczyły raczej sfery komunikacyjnej i medialnej”, dodaje. „Stopniowo zmierzamy w stronę modelu imprezy na żywo, w którym kibice mogą zaglądać do łodzi za pomocą iPadów i na bieżąco śledzić przebieg zawodów. Myślę, że z pomocą szybszych transmisji satelitarnych ten system będzie

się rozwijał. Musimy tylko znaleźć sposób, żeby zainteresować widzów naszymi treściami”.

„Mam też nadzieję, że w przyszłości dołączą do nas załogi z Brazylii, Włoch i Wielkiej Brytanii, ponieważ

ułatwi nam to podbicie tamtejszych rynków”.

Dziś Frostad uprawia rekreacyjnie kajakarstwo i sporadycznie jeździ na nartach. Odkąd na dobre zwinął żagle, żyje regatami pośrednio dzięki załogom regatowym. Jednak wciąż czerpie inspirację, radość i pokorę z imprezy, sportu oraz życiowych nauk, które wyniósł ze swoich przygód.

„Jedną z moich największych pasji jest dziś zbieranie cytatów. Uważam, że zawsze można się z nich czegoś nauczyć”, mówi. „To bardzo proste ale pożyteczne

hobby. Poznałem wiele wspaniałych osób, które robią wspaniałe rzeczy, ale definicja tego, co wspaniałe, zmienia się z biegiem lat – na początku może to być sport, a z czasem może zastąpić go humanitaryzm”.

NAJWIĘKSZE ZMIANY W PRZYSZŁYCH REGATACH BĘDĄ DOTYCZYŁY RACZEJ SFERY KOMUNIKACYJNEJ I MEDIALNEJ

Najświeższe informacje i materiały filmowe z regat
znajdziesz na volvoceanrace.com

WŁOSKA ROBOTA

Motywacją dla tego znawcy ładowarek kołowych są maszyny najwyższej jakości

autor: John Bayliss

Zdjęcia: Jennifer Boyles

Mimo że 35-letni Claudio Luca Piazza pasjonuje się samochodami i motocyklami, jedną z jego ulubionych maszyn jest nowa ładowarka kołowa Volvo L250G. Co więcej, uważa że dzięki maszynie całkowicie zmieniły się warunki jego pracy dla firmy budowlanej Misconel w Cavalese na północy Włoch.

Biura Misconel w dolinie Fiemme są ośrodkiem realizacji wszystkich projektów firmy w całym regionie północnych Włoch. Oprócz robót budowlanych i ziemnych ważnym filarem działalności firmy jest przetwarzanie surowców na rozmaite produkty, takie jak asfalt. Właśnie przy takiej produkcji pracuje Piazza, główny specjalista ds. ładowarek kołowych.

Materiał dostarczany z różnych źródeł na potrzeby budowy lub przygotowania terenu jest zwożony wywrotkami do Cavalese, gdzie zostanie wykorzystany do produkcji piachu, żwiru itp. Piazza zwykle można znaleźć za sterami ładowarki kołowej L250G, którą jeździ dookoła lub w górę i w dół ogromnych hałd materiału przeznaczonego do przetworzenia lub już gotowego w postaci nowych surowców budowlanych.

ZE STOSU NA STOS

Piazza pomaga w sortowaniu materiału, zanim zabierze się do transportu przetwarzanego surowca. Zastosowany w ładowarce →

KĄCIK OPERATORA

kołowej wydajny układ przeniesienia napędu znacznie ułatwia pracę, zwiększając zwrotność maszyny na ruchliwym placu.

Piazzi równocześnie uszczupla wielkie góry materiału wracającego z placów robót i tworzy nowe hałdy z przetworzonych produktów budowlanych. Krajobraz tego miejsca nieustannie się zmienia.

Odporne osie L250G przenoszą wysoki moment obrotowy tak, żeby sprostać wysokim wymaganiom wydajnościowym. Konstrukcja zmniejsza obciążenia działające na pojazd i wydłuża jego żywotność.

Piazzi mówi, że sprzęt Volvo nadaje się doskonale do przenoszenia ogromnych ładunków w trudnych warunkach. Ładowarka L250G ma większą łyżkę w porównaniu z poprzednim modelem i jest mocniejsza. System mocowania osprzętu Volvo Z-bar zapewnia większą siłę wrywającą na zębach łyżki, dzięki czemu maszyna radzi sobie z każdym ciężarem.

ZASTOSOWANE TECHNOLOGIE UMOŻLIWIĄ OPERATOROWI SZYBKIE ZAŁADUNEK I TRANSPORT MATERIAŁU

„Bardzo lubię ten nowy model”, przyznaje Piazzi. „Nowa ładowarka L250G zastąpiła wywrotkę i inną ładowarkę kołową, co znacznie usprawniło naszą pracę. Możliwości tej maszyny są nieograniczone”.

Piazzi jest szczególnie zadowolony z kabiny. „Zastosowane technologie umożliwiają operatorowi błyskawiczny załadunek i transport materiału. Z kolei OptiShift zapewnia większą szybkość – lubię takie tempo pracy”, mówi Piazzi, dodając, że wyciszona kabina zapewnia komfort i spokój podczas ciężkiej pracy.

ŻYCIE NA SPORTOWO

Piazzi i jego żona Lorenza, która również pracuje w Misconel, pobrali się sześć lat temu. Zawsze mieszkali w dolinie Fiemme położonej wysoko we włoskim paśmie Dolomitów i bardzo popularnej wśród turystów zarówno latem, jak i zimą. Oprócz lokalnych atrakcji Piazzi docenia również walory znajdującego się w odległości 50 minut jazdy samochodem Trydentu i oddalanej o 90 minut Werony.

A ponieważ mieszka w pobliżu setek kilometrów tras narciarskich w Dolomitach, jest też miłośnikiem sportów zimowych. Kiedy Piazzi nie jeździ na nartach lub swoim motocyklu, lubi biegać. Jednak zamiłowanie do budowlanki przekłada się na jego życie prywatne, dlatego często spędza czas przy drobnych projektach budowlanych i mechanicznych.

Inną odskocznią dla Piazziego jest muzyka: „Słucham różnych gatunków muzyki: od klasycznej po rocka, zależnie od nastroju i sytuacji”. Jeśli dodać do tego krótki czas dojazdu do pracy oraz czekającą na miejscu wydajną ładowarkę kołową L250G, Piazzi przyznaje, że znalazł równowagę między pracą a domem. ▣

Odwiedź stronę *Spirit* lub pobierz aplikację *Spirit*, żeby obejrzeć materiał filmowy



Ładowarka kołowa Volvo L250G ma większą łyżkę w porównaniu z poprzednimi modelami



CHCESZ WIĘCEJ?

Teraz możesz czytać *Spirit* na jeszcze więcej sposobów



Aplikacja jest dostępna na wszystkie urządzenia Android i iOS. Jeśli szukasz dodatkowych treści, w tym materiałów filmowych, pobierz aplikację lub odwiedź naszą stronę www

NA KOMPUTER • NA TELEFON • NA TABLET

volvospiritmagazine.com

KOCHANIE,

ZMNIJSZYŁEM ŁADOWARKĘ

Model LEGO® Technic prezentowany na zdjęciu nie nadaje się do zabawy na zewnątrz.



FILM

Obejrzyj nowy film LEGO® Technic i przekonaj się, jak wiele pracy projektanci największego na świecie producenta zabawek włożyli w udoskonalenie swoich najnowszych cudeniek. Materiał jest dostępny na [youtube.com/GlobalVolvoCE](https://www.youtube.com/GlobalVolvoCE)

Behind the Design
By LEGO® Technic

Volvo Construction Equipment

