

spirit



PARTENARIATS

Développement
de la distribution

DE BONNES VIBRATIONS

Forage télécommandé

**OUVRIR
LA VOIE**

Avec la machine
EC350EL Volvo



100% VOLVO

**POUR QUE
VOTRE VOLVO
RESTE UNE
VOLVO**

Pièces d'entretien Volvo d'origine

Les pièces d'entretien Volvo d'origine sont conçues spécialement pour votre parc de machines. Faites votre choix parmi toute une gamme de niveaux de services et de pièces qui vous conviennent afin de maximiser vos performances et d'optimiser la disponibilité de votre machine. Ces pièces d'entretien sont soumises à des essais rigoureux et approuvées pour préserver la qualité et la fiabilité de votre machine, jour après jour.

Contactez votre concessionnaire local pour en savoir plus.

www.volvoce.com



http://opn.to/a/SP_DealLoc_B

Volvo Construction Equipment



spirit
EN LIGNE

www.volvospiritmagazine.com



Spirit - Volvo Construction
Equipment Magazine



@VolvoCESpirit



Volvo Spirit Magazine



Volvo Spirit Magazine



GlobalVolvoCE

La satisfaction client est notre devise

Les concessionnaires Volvo Construction Equipment sont les piliers de notre activité et constituent un pont important entre l'entreprise et les clients qui achètent et utilisent nos machines. Peu importe leur taille, les concessions Volvo CE ont pour but d'apporter des conseils et un soutien permanent à nos clients lors du choix et de l'achat de la machine correspondant à leurs besoins, mais aussi de s'assurer que cette machine bénéficie de l'entretien et du soin nécessaires tout au long de son cycle de vie.

Les concessionnaires qui travaillent avec des entreprises artisanales et familiales comme les carrières de marbre Laplace en France (p.24) avec leurs deux chargeuses sur pneus Volvo, sont aussi impliqués auprès de leurs clients que ceux approvisionnant des entreprises de plus grande taille comme les entrepreneurs en démolition américains FERMA Corporation (p.10). Plus tôt dans l'année, FERMA a reçu la livraison de 20 pelles longue portée Volvo EC350EL spécialement adaptées par Volvo CE pour répondre aux besoins uniques de l'entreprise. Nous avons également personnalisé l'ensemble de la flotte en le peignant aux couleurs vertes et blanches de FERMA (cf. photo ci-dessus).

S'il est besoin de prouver l'implication de Volvo CE et de nos concessionnaires pour satisfaire nos clients, rendez-vous directement en page 21 pour lire notre article sur les stations-service mobiles Volvo CE en Chine. Ces stations-service sont installées sur des chantiers dans des régions isolées, sur lesquels avoir accès à des pièces de rechange et à des services d'entretien fait toute la différence pour le maintien de la productivité. Les performances de nos machines, ainsi que nos services après-vente, donnent envie à nos clients de rendre de nouveau visite à leurs concessionnaires pour acheter d'autres machines quand leurs entreprises se développent. L'entreprise polonaise UNIKOST en est un parfait exemple (p.16) : cette firme familiale est devenue l'un des plus grands producteurs de champignons en Pologne.

Elsie De Nys, directrice du développement de la distribution au niveau mondial et pour la région EMEA chez Volvo CE, qui est interviewée dans la rubrique En première ligne (p. 6), soutient plus de 200 concessionnaires Volvo CE à travers le monde pour les aider à atteindre une meilleure satisfaction client. Visitez le site Web *Spirit* ou les applications pour voir la vidéo de son interview et les autres reportages vidéo qui complètent les articles de ce numéro. 



THORSTEN POSZWA
Directeur international
Communications externes
Volvo Construction Equipment

Thorsten Poszwa

DANS CE NUMÉRO

3 LE MOT DU RÉDACTEUR

La satisfaction client est notre devise

6 EN PREMIÈRE LIGNE

Interview de la directrice du développement de la distribution au niveau mondial et pour la région EMEA chez Volvo CE

16 POLOGNE

Un entrepreneur primé investit dans les machines Volvo

21 CHINE

En route pour les stations-service mobiles

24 FRANCE

Des chargeuses sur pneus Volvo en charge du transport du marbre

28 SUÈDE

Une pelle télécommandée sous les projecteurs

32 BELGIQUE

Le gaz circule de la France à la Belgique grâce à des poseurs de canalisations Volvo

36 TECHNOLOGIE

Volvo CE présente sa propre formule de liquide de refroidissement

40 TERRITOIRES D'OUTRE-MER BRITANNIQUES

L'aéroport construit par des machines Volvo accueille son premier avion

42 ENVIRONNEMENT

La carrière électrique du futur

45 PARRAINAGE

Gothenburg Horse Show

49 LE COIN DU CONDUCTEUR

La pelle Volvo EC700 est un choix idéal selon un opérateur du Brésil



EN COUVERTURE

Machine EC350EL Volvo propriété de l'entreprise américaine de démolition FERMA Corporation © Frank Rogoziński

10 ÉTATS-UNIS

Un travail de peinture personnalisé est l'une des nombreuses modifications apportées à une machine par Volvo CE pour un client en Californie



24



28



6



32

MAGAZINE SPIRIT DE VOLVO CE

Décembre 2015/janvier/février 2016 NUMÉRO : 57

PUBLIÉ PAR : **Volvo Construction Equipment SA**
 RÉDACTEUR EN CHEF : **Thorsten Poszwa**
 COORDINATION ÉDITORIALE : **Krista Walsh**
 PRODUCTION ET CONCEPTION ÉDITORIALES : **CMDR sprl**
www.cmdrcoms.com

COLLABORATEURS : Julia Brandon ; Derrick Butterfield ; Sam Cowie ; Julian Gonzalez ; Nigel Griffiths ; Patricia Kelly ; Tony Lawrence ; Cathy Smith
 PHOTOGRAPHES : Jennifer Boyles ; Piet Goethals ; Darrin Henry ; Natalie Hill ; Claes Jakobsson ; Gustav Mårtensson ; Lianne Milton ; Frank Rogoziński ; Juha Roininen ; Jorma Valkonen



Merci d'envoyer tout commentaire relatif aux articles de ce magazine par courrier à Volvo CE Spirit Magazine, Volvo Construction Equipment, Hunderenveld 10, 1082 Brussels, Belgique, ou par e-mail à volvo.spirit@volvo.com
 Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire, d'enregistrer sur un système de récupération de données ou de transmettre, de quelque manière que ce soit et sur quelque support que ce soit, toute partie de la présente publication (textes, données ou images) sans avoir obtenu au préalable l'autorisation écrite de Volvo CE. Volvo Construction Equipment ne valide pas forcément les points de vue et l'exactitude des faits évoqués dans les articles de la présente publication. Quatre numéros par an, imprimés sur du papier recyclé

DÉVELOPPEMENT DE LA DISTRIBUTION

Elsie De Nys est un atout indéniable pour le développement
de Volvo CE en matière de distribution →

par Cathy Smith

Les amis plaisaient sur le fait qu'elle puise son énergie dans des batteries longue durée, en référence à son énergie débordante et à son goût pour la polyvalence. Elsie De Nys admet être très énergique, que ce soit au volant de son tracteur pour entretenir son terrain dans la campagne flamande, lorsqu'elle effectue des rénovations dans sa maison ou lorsqu'elle tient une téléconférence sur son rôle de directrice du développement de la distribution au niveau mondial et pour la région EMEA (Europe, Moyen Orient, Afrique).

Elle se relaxe grâce à des cours de tai chi et de yoga organisés par l'entreprise, grâce aux voyages et à la cuisine. Elle profite également de la nature et fait des travaux chez elle, ce qui lui permet de s'évader de son quotidien professionnel, en s'occupant de ses deux chevaux, de son chien, de ses deux chats et de ses poules en compagnie de sa fille de cinq ans. « Elle est d'excellente compagnie et une aide précieuse », déclare Elsie De Nys.

Malgré des études de droit, Elsie De Nys a toujours été attirée par le monde des affaires. Ses parents géraient une entreprise d'électroménager sur la côte belge. En grandissant, elle a naturellement développé une approche commerciale orientée vers la satisfaction client, et cette vision plaçant le client au cœur des préoccupations ne l'a jamais quittée. Elle décrit cela comme un fil rouge qui l'a suivie tout au long de sa carrière depuis qu'elle a rejoint le groupe Volvo en 2002.

Chez Volvo Trucks en Suède, Elsie De Nys travaillait sur un projet visant à développer un outil de vente pour les concessionnaires en Europe. Elle a ensuite développé des sites Web pour Volvo Trucks au Benelux et encouragé les concessionnaires à intensifier leur présence sur la toile afin de mieux informer les clients. Elle a continué à encadrer les salons internationaux pour Renault Trucks en France.

LE TEMPS DES ESSAIS

Ce qu'elle décrit comme « l'expérience unique d'une vie » s'est produit en 2009, lorsqu'elle a eu l'opportunité de mener 12 camions Renault dans une expédition éprouvante de quatre mois et demi à travers 21 pays depuis le cap Nord, en Norvège, jusqu'au cap de Bonne-Espérance, en Afrique du Sud. Malgré son goût pour les défis, ces jours passés sur la route ont été teintés de hauts et de bas. Devant faire face à des températures extrêmes, à des crevaisons, à des passages de frontières compliqués, à des embourbements, à des immobilisations dues aux pannes, l'équipe est tout de même parvenue à atteindre sa destination. Selon Elsie De Nys, en plus d'être une aventure, cette expérience lui a ouvert les yeux sur les conditions difficiles qui font le quotidien de nombreux clients de Volvo CE.

Avant de se lancer dans l'aventure, Elsie De Nys a passé son permis camion.

« Apprendre à conduire un camion signifiait avoir un aperçu concret du produit que l'on vend et comprendre les besoins des clients ainsi que leurs conditions particulières. Ce n'est pas si simple à faire avec des produits Volvo CE : je n'en ai pas dans mon jardin, même si j'en rêve », plaisante-t-elle.

Alors, comment surpasser une expérience comme celle-ci ? Grâce à un autre challenge bien sûr. Cette fois, il s'agissait de quitter les camions pour les équipements de construction, en passant par les services financiers de Volvo. Un changement assez simple car « ces machines sont géniales, déclare Elsie De Nys en riant.

Cela peut sembler un peu risible, mais j'ai toujours trouvé que ces machines jaunes étaient extraordinaires, puissantes et impressionnantes, et j'espérais qu'un jour ma carrière me conduirait chez Volvo CE. »

Les postes qu'elle a occupés chez Volvo CE, d'abord à la tête du service de communication marketing et de gestion de la marque pour l'Europe et aujourd'hui comme directrice du développement de la distribution au niveau mondial et pour la région EMEA, lui ont permis de rester fidèle à sa vision plaçant le client au cœur des préoccupations. Travailler à la gestion de la marque signifiait pour Elsie De Nys être dans l'action en assurant des ateliers auprès des équipes de gestion des concessionnaires dans la région EMEA de l'entreprise. Ce sont les discussions prenant place lors de ces ateliers qui ont éveillé son intérêt pour le développement de la distribution.

En découvrant le potentiel révélé lorsqu'un meilleur soutien est apporté aux concessionnaires à travers le monde depuis qu'elle occupe ses fonctions actuelles, Elsie De Nys a travaillé à l'amélioration du Programme de Développement des Partenariats, qui a pour but le rapprochement des fabricants et des concessionnaires. Cela impliquait également de créer des normes d'exploitation, afin d'augmenter la satisfaction client en aidant les concessionnaires à améliorer leur approche commerciale et la régularité des services de livraison, dans plus de 200 concessions Volvo CE à travers le monde.

« Pour les concessionnaires, il est clair que nous sommes là pour les soutenir et que tout doit être mis en œuvre pour améliorer la satisfaction client, explique Elsie De Nys.

Le problème peut simplement être qu'un concessionnaire utilise d'anciens supports marketing : ce n'est pas grand chose mais cela a un impact sur le client, explique-t-elle. Il peut également s'agir d'un stock de pièces détachées dans lequel on relève des erreurs de gestion : il est possible de le gérer de manière plus efficace. Nous leur donnons plus de conseils et les aidons à améliorer les choses. » Elle explique que le partenariat constitue l'épine dorsale du développement de la distribution de l'entreprise, il ne s'agit donc pas simplement d'aider les concessionnaires à s'améliorer : Volvo CE

TOUT DOIT ÊTRE MIS EN OEUVRE POUR SATISFAIRE LE CLIENT



évalue également ses propres performances et travaille constamment à leur amélioration.

PROBLÈME RÉSOLU

« L'analyse de notre présence sur le marché nous aide à comprendre comment une entreprise internationale de premier plan qui développe, fabrique et promeut des équipements pour la construction et les industries voisines, peut se faire distancer. Nous avons peut-être un problème de disponibilité ou de spécification des produits. Notre but est d'améliorer l'offre pour nos clients. »

Selon Elsie De Nys, cette initiative a été bien accueillie par les concessionnaires : « ils veulent prendre part aux discussions ». Elle déclare avoir reçu de nombreux retours positifs, notamment parce que chacun sait que proposer un meilleur service aux clients les incite forcément à revenir. « Vous ne créez pas un partenariat en une journée, il faut du temps pour qu'il soit perçu comme une relation de réciprocité, et les deux parties doivent y consacrer de l'énergie et du temps. Nous voulons grandir avec nos concessionnaires partenaires. »

Ces réunions stratégiques trimestrielles sont une occasion supplémentaire pour les concessionnaires de faire connaître leurs éventuels besoins au fabricant. Elsie De Nys déclare que Volvo CE et les concessionnaires sont désireux d'être prêts à répondre aux besoins

changeants des clients en matière d'assistance.

« Les clients attendent de nos services qu'ils soient plus perfectionnés : comment allons-nous y préparer les concessionnaires ? Certains concessionnaires gèrent déjà ce genre de demandes mais d'autres apprécieraient d'être mieux guidés et formés et d'avoir davantage d'informations sur leur avenir. Nous partageons l'ambition de nos distributeurs de devenir un véritable fournisseur de solutions pour nos clients. »

Deux fois par an, Elsie de Nys organise un conseil de développement de la distribution. Il s'agit d'un groupe de réflexion composé de huit concessionnaires provenant de différents marchés, qui se réunissent autour d'une table et échangent sur les soucis qui les empêchent de dormir. Selon elle, il s'agit là d'une formidable opportunité de garder une longueur d'avance sur la concurrence. Elle insiste sur la nécessité pour Volvo CE d'être rapide et agile, ce qui, contrairement aux apparences, n'est pas toujours aisé pour une grande entreprise.

Elsie De Nys dit d'elle-même et de son équipe de développement de la distribution qu'ils sont passionnés, énergiques et impliqués. Elle affirme qu'une grande confiance mutuelle et un dialogue ouvert, auxquels s'ajoute une touche d'humour, constituent un cocktail productif. 

Visitez le site Web *Spirit* ou téléchargez l'application *Spirit* pour voir la vidéo de l'interview



OUVRIR LA VOIE

Volvo CE apporte actuellement de nombreuses modifications à une flotte de pelles pour le compte d'une entreprise de démolition californienne

par Julian Gonzalez

A lors que le soleil darde ses premiers rayons à l'est de Sunnyvale en Californie, l'air sec s'enflamme d'une chaleur croissante qui n'a d'égal que la réputation de la ville : foyer des géants de la haute technologie tels que Apple, Yahoo, Google et Microsoft. Tous sont implantés ou possèdent des bureaux dans la Silicon Valley.

À 64 km au sud de San Francisco, la volonté de Sunnyvale d'attirer toujours plus de sociétés high-tech est inébranlable. Afin de ménager la croissance à venir, FERMA Corporation, l'un des leaders nationaux de l'industrie de la démolition, utilise ses propres machines à la pointe de la technologie, comprenant une flotte de pelles EC350EL de Volvo, pour ouvrir la voie au futur de la ville.

En 1963, quatre frères et leur partenaire ont créé FERMA, société de déblayage de terrain. Au fil des années, elle est devenue pionnière dans l'ingénierie et la démolition. Elle est aujourd'hui capable d'abattre de grandes structures comme de petits immeubles de bureaux, à l'image de celui qui est actuellement en cours de démolition par deux machines EC350EL afin de laisser place à un parking pour Google.

« Nous sommes spécialisés dans les pelles longue portée : c'est-à-dire dans les extrêmes de ce qu'une machine peut atteindre à tous les niveaux, déclare Marc Ferrari, président de FERMA Corp. Nous possédons actuellement les machines de démolition à la plus





FERMA se spécialise dans les pelles longue portée



Marc Ferrari, président de FERMA Corp.

longue portée d'Amérique du Nord, avec un peu plus de 60 m. Nous sommes équipés de sept pelles longue portée, dont certaines ont été modifiées pour atteindre des profondeurs record. Une de nos machines s'étend à près de 34 m sous l'eau et bénéficie d'un éventail d'outils qui lui permet d'entreprendre divers travaux subaquatiques. »

UNE VISION

À l'instar de ses voisins high-tech, FERMA s'efforce de toujours conserver une longueur d'avance sur ses concurrents avec une vision qui prend de vitesse le reste de l'industrie. Son leitmotiv, créer une valeur inégalée en utilisant les dernières technologies et machines, est la raison pour laquelle Marc Ferrari a récemment confié FERMA à Volvo CE. La pelle EC350EL abrite un moteur D13 Tier 4 Final, un nouveau système de commande électrohydraulique et dispose du mode ECO unique de Volvo CE qui peut lui faire économiser jusqu'à 9 % de carburant, ce que Marc Ferrari trouvait au début difficile à croire.

« D'autres marques avaient fait des annonces délirantes, mais nous disions vrai. Nos machines consomment un peu plus de 30 litres par heure et, puisque leurs outils sont beaucoup sollicités, elles tournent à un régime moteur plus élevé pendant plus longtemps que la plupart des autres applications. Nous travaillons toujours à plein régime ou au maximum, en fonction du type de travail que nous effectuons et des outils que nous utilisons, explique-t-il. Le secteur de la démolition ne connaît pas de temps mort. Nos machines ont un taux d'utilisation supérieur à 90 % une fois leur moteur en route contre 60-75 % en moyenne dans l'industrie. Lorsqu'elles travaillent, ces machines ne font pas semblant. »

La première des 20 pelles EC350EL de Volvo est arrivée en août 2015 et a rejoint la pelle longue portée EC480E que Marc Ferrari conduit déjà pour le compte de FERMA. Dan McCausland, concessionnaire Volvo CE, admet qu'il n'a pas été facile de persuader cet innovateur de la démolition de confier le futur de FERMA à Volvo CE.

« Volvo CE ne commercialise ses pelles aux États-Unis que depuis les années 2000, déclare Dan McCausland. Ces machines ont depuis fait du chemin : elles intègrent la technologie de moteur Tier 4 Final et sont capables de travailler avec de multiples accessoires, tels qu'un processeur de béton, une cisaille, un marteau hydraulique et un godet avec pince de manutention. Le conducteur peut maintenant programmer les pressions hydrauliques et les différents paramètres de débit depuis le moniteur de la cabine. »

Une fois convaincu, Marc Ferrari a travaillé en étroite collaboration avec le concessionnaire local VCES pour former les conducteurs qui n'étaient pas familiers de la marque. « Nous avons reçu beaucoup d'aide de la part de Volvo CE et de VCES pour familiariser nos opérateurs aux Volvo et les aider à saisir des commandes pour qu'ils retrouvent des paramètres similaires à ceux auxquels ils sont habitués », explique-t-il.

Dan McCausland ajoute que Volvo CE est un grand défenseur de l'industrie de la démolition par son soutien à la National Demolition Association (NDA) et par sa fourniture de machines spécifiques à l'industrie de la démolition.

Les idées innovantes de Marc Ferrari, membre de la troisième génération de la famille et dirigeant de l'entreprise, telles que le godet avec pince de manutention, accessoire qu'il a conçu pour saisir des objets aussi petits qu'une canalisation de 25,5 cm environ, ont permis au revenu brut annuel de FERMA de grimper en flèche, en passant d'environ 35 millions d'euros en 2012 à près de 62 millions en 2014.

Tout aussi impressionnant, Marc Ferrari a utilisé ses innovations et sa flotte de EC350EL de Volvo pour recycler en moyenne 98,5 % des matériaux démolis par FERMA sur chaque site, statistique pratiquement inédite dans l'industrie de la démolition.

« Nous repoussons les limites. Nous avons commencé à recycler sur site dès 1983. Nous avons joué un rôle important dans le développement de la technologie de concassage et de son utilisation dans le secteur de la démolition. Nous exploitons également →

FERMA REPOUSSE LES LIMITES AVEC SES IDÉES INNOVANTES



Ouvrir la voie à un parking

des broyeurs mobiles, des déchiqueteurs de bois et des trieurs de matériaux. À l'aide de toutes ces technologies, nous avons essentiellement repoussé les limites du recyclage mécanique au profit de l'environnement et des objectifs de notre entreprise. Notre équipement a peut-être l'air d'être constitué de machines ordinaires, mais elles disposent de réglages spéciaux et de modifications adaptées à nos besoins. »

TOUT CHANGE

Et, de la même manière que FERMA repousse les limites avec ses idées novatrices, Volvo CE a montré en être également capable en rendant les choses plus simples et plus efficaces pour l'entreprise Bay Area.

« La EC350EL est équipée de deux caméras et de pare-chocs latéraux robustes. Volvo CE apporte beaucoup de soutien aux clients qui leur font part de leurs besoins spécifiques pour leur permettre de travailler dans un environnement sécurisé et protégé. Les efforts déployés par Volvo CE pour me satisfaire en disent long sur l'entreprise, explique Marc Ferrari. Nous avons également demandé à VCES de personnaliser les commandes. Nos machines sont maintenant équipées de radios numériques connectées. Nous avons enlevé l'équipement d'usine pour le remplacer par les radios, nous les avons fait passer dans les haut-parleurs de l'usine, puis nous avons câblé des boutons à bascule pour contrôler les microphones et la fonction *push-to-talk* (appuyer pour parler). Ainsi, l'opérateur n'a jamais besoin de lâcher les commandes de la pelle pour parler au personnel qui l'entoure. Il s'agit d'une caractéristique de sécurité très agréable. »

NOUS AVONS REÇU BEAUCOUP D'AIDE DE VOLVO CE

En revanche, les restrictions californiennes strictes en matière de poids ne sont pas aussi accommodantes : FERMA a été forcé d'apporter de légères modifications à la EC350EL avant de pouvoir l'exploiter en Californie.

« Le seuil se situe pour nous à un peu plus de 41 910 kg (92 400 lbs), donc tout ce qui est inférieur à ce seuil est légal.

Lorsque nous avons testé la EC380 E de Volvo, avant de la personnaliser, son poids était de 41 730 kg (92 000 lbs), explique-t-il en se tournant vers les deux EC350EL qui s'activent sur le site du futur parking de Google. Une fois nos personnalisations apportées, comme des protections supplémentaires, un godet avec pince de manutention plus lourd doté d'un plus large cylindre et l'attache rapide de la série Volvo S, le poids de la machine était d'un peu plus de 40 830 kg (90 000 lbs). »

L'œil non averti éprouvera peut-être quelques difficultés à identifier les changements mécaniques réalisés. Cependant, la demande de modification la plus flagrante de Marc Ferrari est visible de loin. Volvo CE s'est fait un plaisir de peindre l'intégralité de la flotte de pelles des couleurs vertes et blanches caractéristiques de FERMA.

« Ils ont vraiment fait un travail fantastique. Les gens identifient facilement notre entreprise, car nos machines arborent la couleur de FERMA. »

Visitez le site Web *Spirit* ou téléchargez l'application *Spirit* pour voir le reportage vidéo

La flotte de pelles EC350EL
Volvo de FERMA a été
spécialement modifiée



Jaime Lopez, conducteur

UNE INDUSTRIE EN PLEINE CROISSANCE

Un entrepreneur polonais a fait d'une entreprise familiale l'un des plus grands producteurs de champignons haut de gamme et de compost utilisé pour les faire pousser →

par Nigel Griffiths

L'ENVIRONNEMENT DE TRAVAIL REPRÉSENTE UN DÉFI POUR TOUTES LES MACHINES



Cette chargeuse sur pneus Volvo reste en bon état de marche après plus de 50 000 heures de service continu



Les machines déplacent des tonnes de compost



Urszula Sztandera-Kardaszynski

Le petit village polonais de Skórzec, situé à quelque 90 km à l'est de Varsovie, abrite le plus grand producteur de champignons de Paris et de substrat de compost utilisé pour les faire pousser. Les champignons sont ensuite exportés à travers l'Europe et vendus en France, en Allemagne, en Italie et au Royaume-Uni.

UNIKOST est un groupe familial d'entreprises qui s'occupe des différents stades du cycle des champignons, de la production d'une base de compost riche en nutriments à la culture de cette récolte délicate à des températures et à une humidité contrôlées.

En 2014, UNIKOST a fêté son 20^e anniversaire et, les affaires florissantes, l'une de ses premières actions a été d'étendre sa flotte de chargeuses sur pneus Volvo, garante de l'efficacité de son processus de production depuis plus de 15 ans.

Le groupe a investi dans les dernières chargeuses sur pneus L120H de Volvo, devenant ainsi l'heureux propriétaire de la première machine de cette génération jamais livrée en Pologne. En 12 mois, la nouvelle machine a comptabilisé plus de 4 000 heures sans rencontrer de problèmes techniques. En juin 2015, UNIKOST a fait

l'acquisition d'une deuxième chargeuse sur pneus L120H, à laquelle devraient s'ajouter deux chargeuses sur pneus L180H.

UNE ENTREPRISE PRIMÉE

En mars 2015, UNIKOST a reçu le titre de *Gazelle Biznesu* (gazelle des affaires), prix prestigieux décerné par le quotidien financier polonais de renom *Puls Biznesu*, pour saluer sa remarquable croissance.

Il s'agit d'un hommage rendu à de nombreuses années de travail, car, depuis 1994, la gestion de cette entreprise n'a pas été de tout repos pour sa dirigeante.

« Si j'avais alors su quels problèmes je rencontrerai, je ne me serais jamais lancée, déclare l'entrepreneuse Urszula Sztandera-Kardaszynski en plaisantant. Avec mon expérience limitée, les trois premières années ont été très dures et j'ai énormément appris en peu de temps. »

Sztandera-Kardaszynski a beaucoup voyagé en Europe et aux États-Unis pour apprendre les ficelles du commerce de champignons

des meilleurs producteurs de l'époque. Elle a introduit la toute nouvelle technologie de compostage des Pays-Bas pour gérer la fermentation basique de la paille et des déchets de poules des élevages de volailles de la région.

DOULEURS DE CROISSANCE

Après un démarrage difficile, les affaires ont commencé à fleurir et l'entreprise a décidé de mettre à niveau son équipement de manutention. En 2000, Urszula Sztandera-Kardaszynski a acheté ses deux premières chargeuses sur pneus L120D de Volvo. Il s'agissait à la fois d'un investissement majeur et d'une décision difficile pour UNIKOST. Elle se souvient d'avoir soupesé les différentes options qui s'offraient à elle avant de finalement se décider pour les machines Volvo sur une intuition, réalisant ainsi un investissement qui s'est révélé judicieux.

« Il s'agissait sans aucun doute d'une bonne décision, explique-t-elle. Au début, j'ai pensé que l'investissement était trop important, puis j'ai été satisfaite, car ces machines ont apporté plus d'efficacité à la →



Le compost est testé en laboratoire



Leszek Kardaszynski aux côtés des dernières acquisitions Volvo CE de l'entreprise



Jakub Sztandera dans l'une des salles de culture

production et ont réduit les problèmes et les pannes techniques. »
 La réalisation de compost est un processus biochimique complexe, difficile à contrôler. UNIKOST possède son propre laboratoire où des techniciens testent quotidiennement le compost pour garantir sa bonne consistance. Le processus est associé à une certaine odeur, qui n'est pas au goût de tout le monde, mais Urszula Sztandera-Kardaszynski affirme s'y être habituée au fil des ans et en parle comme le « doux parfum du travail ».
 Le défi pour les chargeuses sur pneus de Volvo a été de travailler correctement dans un environnement de travail hostile et corrosif. Chaque jour, les machines déplacent des tonnes de compost en fermentation, mélange toxique d'ammoniac et d'humidité.
 Urszula Sztandera-Kardaszynski s'assure que les machines sont chaque jour nettoyées avec application et l'usine dispose de ses propres ateliers bien équipés pour effectuer l'entretien au jour le jour. Quinze ans plus tard, les deux premières machines restent encore en bon état de marché après plus de 50 000 heures de bons et loyaux services.

UN TRAVAIL ININTERROMPU

Fermentation et compostage font partie d'un processus continu qui nécessite l'exploitation de machines Volvo sept jours sur sept sur la base de deux ou trois changements d'équipe. Pour respecter son calendrier chargé, l'usine de compostage emploie 80 personnes environ et produit 1 200 tonnes de compost par semaine.

« Posséder une large flotte de chargeuses sur pneus Volvo a rendu la production plus confortable et contribue à la réalisation d'un produit de qualité sans interruptions dues aux pannes », déclare Urszula Sztandera-Kardaszynski.
 Son mari, Leszek Kardaszynski, a rejoint l'entreprise il y a près de trois ans en tant que directeur de la logistique et des investissements. Ancien officier de police supérieur, il a apporté de la rigueur aux processus de production tout en aidant au pilotage de l'achat d'équipement et au développement d'une installation de pousse de champignons à la pointe de la technologie, située à 10 km de l'usine de compostage UNIKOST. Leszek Kardaszynski surveille de près la

performance des équipements de manutention en expliquant que la décision d'investir dans d'autres chargeuses sur pneus était motivée par la longue et fructueuse expérience de UNIKOST avec ses machines et la coopération sur le long terme avec les représentants de Volvo CE.
 « Les machines sont productives et très durables, surtout lorsqu'elles travaillent sans interruptions sous notre climat qui se fait très rude en hiver. Elles ont la puissance de lever et de déplacer le compost sept jours sur sept sans connaître de problèmes techniques. Notre environnement de travail est également extrêmement corrosif, mais aussi saturé en ammoniac et en humidité, ce qui représente un défi pour n'importe quelle machine. »

UNE AFFAIRE DE FAMILLE

L'usine de champignons en elle-même, R & J Sztandera fondée par les fils de Urszula Sztandera-Kardaszynski, Robert et Jakub, comprend plus de 30 longues salles de culture, offrant 30 000m² d'espace consacrés à la pousse des champignons. L'usine, avec une production mensuelle d'environ 650 tonnes de champignons, est désormais l'une des plus grandes de Pologne.

Appartenant à la troisième génération de cultivateurs de champignons, Robert Sztandera dirige l'entreprise depuis le siège social de UNIKOST, tandis que son frère, Jakub, préside à l'usine de champignons et en gère les 200 employés. Ensemble, ils poursuivent une tradition familiale de près de 40 ans, initiée par leur grand-mère, Danuta, qui continue à leur prodiguer des conseils.

En conditions contrôlées de température et d'humidité, les spores des champignons imprégnées dans la base de compost haut de gamme prennent deux semaines à se transformer en parfaits champignons blancs, récoltés à la main et triés pour être ensuite directement acheminés jusqu'aux marchés pour finir dans les cuisines européennes. 

Visitez le site Web *Spirit* ou téléchargez l'application *Spirit* pour voir le reportage vidéo



L'une des stations-service mobiles de Volvo CE

SORTIR DES SENTIERS BATTUS

Volvo CE a développé des stations-service mobiles pour ses clients situés dans des endroits isolés

Dans un pays aussi vaste que la Chine, il n'est pas toujours aisé pour les clients implantés dans des zones isolées d'avoir un accès immédiat à des services mécaniques ou à des pièces de rechange. Un appel lancé à Volvo CE par le directeur général du concessionnaire Volvo de la province de Guangxi pour aider un gros client disposant d'une flotte à la croissance rapide de machines Volvo a abouti au développement de stations-service mobiles au sein de conteneurs de fret maritime modifiés.
 Ces « boîtes jaunes » abritant des stations-service sont une idée

originale de Wang Yefeng, vice-président de Volvo CE, responsable des solutions après-vente et clientèle, datant de mai 2015. Sans perdre de temps, le projet a été lancé en juillet.

TOUT TEMPS

Le conteneur a d'abord été envoyé à la province de Guangxi, région du Sud de la Chine limitrophe du Vietnam où la saison des pluies peut durer entre quatre et cinq mois. Il a été mis à l'épreuve à la →



VOLVO CE PEUT FOURNIR UN SERVICE SUR SITE 24H/24



Mo Chunyun, directeur général de Guangxi Zhongnan Huaxing Machinery aux côtés d'une équipe des services après-vente de Volvo CE



Aperçu de l'intérieur d'un conteneur

Guangxi Pingguo Aluminum Company, entreprise d'extraction de minerai d'aluminium de premier plan et premier producteur d'oxyde d'aluminium de la région avec 400 000 tonnes fabriquées par an.

Après un achat initial de huit tombereaux articulés Volvo en 2002, Volvo CE est rapidement devenu le fournisseur d'équipement de construction privilégié de GPAC.

« Les tombereaux Volvo peuvent travailler 24 heures sur 24 dans n'importe quelles conditions et leur performance en matière d'efficacité et d'économie de carburant est remarquable, déclare Zhou Zhiqiang, directeur adjoint de GPAC.

Avec 64 tombereaux articulés, huit pelles hydrauliques et huit chargeuses sur pneus en activité, GPAC doit quotidiennement gérer l'entretien de sa flotte et la disponibilité de ses machines dans des conditions difficiles sans perdre en productivité.

PROBLÈME RÉSOLU

Zhou Zhiqiang s'est rapproché du concessionnaire Guangxi Zhongnan Huaxing Machinery Co Ltd pour réduire les temps d'arrêt de ses machines.

« Après plusieurs visites chez GPAC, nous avons bien cerné le problème », explique Mo Chunyun, directeur général de Zhongnan Huaxing. La solution apportée a pris la forme d'une station-service mobile qui sert également d'entrepôt où sont stockés

les pièces de rechange et les lubrifiants sur site.

« Par le passé, nous devions attendre des pièces issues d'un entrepôt à Shanghai et acheminées à Nanning [capitale de la province de Guangxi] avant d'être envoyées à notre atelier, ce qui prenait environ une semaine », explique Zhou Zhiqiang.

Ces délais faisaient perdre de l'argent à l'entreprise. En stockant des pièces dans le conteneur attendant au chantier, la station-service mobile a permis à Volvo CE de fournir un service et un approvisionnement de pièces sur site 24h/24.

« L'équipement est vérifié en temps opportun et les défaillances peuvent être étouffées dans l'œuf avant qu'elles n'aient le temps de prendre de l'ampleur, explique Zhou Zhiqiang avec enthousiasme. Cela revêt une importance capitale pour notre développement durable, car cette station a considérablement augmenté la disponibilité des équipements Volvo tout en réduisant notre inventaire des pièces et la pression de gestion. »

En plus de réduire les coûts de propriété, cette initiative respectueuse de l'environnement est facile à mettre en place au début d'un projet et à retirer une fois celui-ci achevé. Populaire auprès des clients, cette boîte jaune innovante est en cours de déploiement à travers le pays pour répondre à la demande des mines et des chantiers isolés qui ont besoin de services complets et de pièces de rechange dans les meilleurs délais possibles. ☑

L'INITIATIVE EST RESPECTUEUSE DE L'ENVIRONNEMENT

UNE ENTREPRISE GRAVÉE DANS LE MARBRE

Les chargeuses sur pneus Volvo ont la tâche délicate de transporter d'énormes blocs de marbre →

par Patricia Kelly

Lors d'un récent voyage à Londres, Joseph Laplace a pu identifier le marbre qui décore les façades des boutiques de Piccadilly comme provenant des carrières d'Arudy, dans les Pyrénées françaises, où sa famille a extrait ce marbre pendant des générations.

À Tokyo, la salle d'exposition du géant de la mode Hermès arbore fièrement un marbre d'Arudy, tout comme le bâtiment du Conseil d'État néerlandais à La Haye et le hall d'entrée de l'hôtel Mandarin à Paris. Ce même marbre orne les colonnes de la Place de la Concorde, la plus vaste place de la capitale française. Plus près de son lieu d'origine, le marbre d'Arudy embellit aussi les autels de Lourdes, important lieu de pèlerinage catholique depuis le milieu du XIX^e siècle, où des millions de visiteurs se pressent chaque année.

Il ne s'agit que de quelques-unes des nombreuses utilisations du marbre d'Arudy, dont la qualité contribue largement et depuis longtemps à la réputation de la région et de la France dans le monde.

ÉTERNEL

Matériau extrêmement dense et robuste, le marbre résiste au gel et peut perdurer des milliers d'années, comme en témoignent les ruines de l'Empire romain.

« Chaque gisement a une identité et des nuances qui lui sont propres, comme une signature », déclare Joseph Laplace, dont le grand-père a commencé à extraire le marbre au cœur des forêts pyrénéennes en 1929. Des spécialistes comme lui sont capables d'identifier les origines d'un marbre spécifique d'un simple coup d'œil. Chaque marbre se distingue par sa couleur, ses volutes et ses veines particulières. « C'est un matériau noble », déclare-t-il.

Les trois carrières de l'entreprise Laplace, Sainte-Anne, Henri IV et Paloma (également connue sous le nom de Saint Michel), sont renommées pour leur marbre gris actuellement très en vogue. La couleur et les motifs du marbre extrait de chaque carrière sont caractéristiques, ils présentent des nuances variées et portent des taches distinctives. La pierre brute est polie pour devenir brillante, ce qui met en avant la beauté du marbre : ce processus n'est pas effectué à Arudy, mais Joseph Laplace possède des échantillons qui lui permettent de montrer à ses clients à quoi ressemble le produit fini.

CONSTRUIT SUR LA PIERRE

Nichées dans les Pyrénées, les carrières de marbre d'Arudy ont été créées au XIX^e siècle et ont autrefois offert un emploi à des centaines de personnes. Dans les années 1950, 20 carrières étaient encore actives, mais cette industrie a connu un lent déclin au fil des années. Joseph Laplace, avec son fils Pierre et une main-d'œuvre constituée de neuf employés, dont chacun a sa propre spécialité, est l'un des rares entrepreneurs à continuer d'exploiter ces gisements de pierre naturelle.

Pierre Laplace, 27 ans, fait partie de la quatrième génération de sa famille à exercer cette activité transmise de père en fils. Il explique que le choix de la matière première est une compétence artisanale, qui nécessite un œil affûté par l'expérience.

La pierre est extraite de la carrière en trois étapes. Elle est d'abord découpée horizontalement au moyen d'une disqueuse, en suivant au maximum les lignes de fracture naturelles, afin de perdre un minimum de matière. Les blocs ainsi obtenus sont ensuite découpés verticalement, créant de gigantesques cubes de pierre. Ces blocs sont

lavés et de plus petits blocs, de différentes formes et différentes tailles, sont coupés en fonction de leur couleur et de la direction du grain.

La famille Laplace a acheté sa première chargeuse sur pneus, un modèle Volvo L220D, en 1999. Michel Hawryliszyn, concessionnaire Volvo local V2V, explique que le service après-vente et les conseils prodigués pour tirer le meilleur de la machine ont contribué à la décision de la famille d'investir dans une deuxième chargeuse sur pneus Volvo, un modèle L220H arrivé en 2014.

« Le type de travail que nous leur demandons est très exigeant », déclare-t-il.

Les chargeuses sur pneus Volvo transportent les roches qui peuvent peser jusqu'à 50 tonnes vers un atelier, où ils sont chargés sur des camions chargés de les emmener jusqu'à leur prochaine destination. Ces chargeuses sur pneus sont aussi utilisées pour retirer les débris laissés dans les carrières, qui seront employés comme matériaux d'assise pour la construction des routes.

Pierre Laplace dit avoir de nouveau opté pour Volvo parce que les machines sont adaptées à la spécificité de leur travail. Grâce à la grande capacité de levage de la machine et à son bras de levage parallèle, les blocs sont toujours positionnés de manière horizontale, ce qui augmente considérablement la sécurité lors du transport. Les proportions compactes de la machine constituent un véritable avantage dans les parties étroites des carrières. La faible consommation de carburant a également été prise en compte.

« Il est essentiel que les blocs de marbre ne soient pas endommagés pendant le transport et les machines Volvo sont bien adaptées à ce type de travail, explique-il. Il est important que nous percevions clairement ce que nous faisons depuis la cabine. Nous devons toujours voir l'extrémité de la fourche et bénéficier d'une bonne visibilité permanente. »

Lui-même conducteur de machine, il assure que la nouvelle

acquisition est confortable et offre à son utilisateur un sentiment de sécurité. « Elle est aussi très silencieuse, dit-il. Dès que le conducteur est dans la cabine, c'est à peine s'il entend le moteur, ce qui lui permet de vraiment se concentrer sur son travail. »

BEAUTÉ NATURELLE

Les carrières sont calmes et paisibles. Elles se trouvent dans une zone protégée, dont la beauté naturelle est exceptionnelle, soumise à des réglementations environnementales strictes en matière de bruit et de pollution. Il est donc de plus en plus difficile, mais pas impossible, de concurrencer le marbre produit dans des régions du monde moins réglementées.

En fonction de la carrière dont il provient (la fille de Joseph Laplace s'appelle Paloma en référence au nom de l'une des carrières, tandis que son frère porte le prénom Pierre), le produit non fini est acheminé par les machines Volvo jusqu'à des véhicules pour le transport de charges lourdes,

en vue de son exportation dans le monde entier. Une bonne partie du marbre extrait par la famille Laplace transite par Carrare en Italie. Les États-Unis constituent un marché majeur et le marbre d'Arudy est également très apprécié en Italie, au Japon et en Chine. Les utilisateurs finaux du marbre Laplace préfèrent opter pour la qualité plutôt que pour la quantité. Utilisé en intérieur comme en extérieur, il est destiné aux façades de bâtiments, aux cuisines et aux salles de bains, ou utilisé pour des sols et des cages d'escalier, des cheminées et des sépultures, des statues et des monuments : ses emplois sont innombrables et sa longévité est garantie. ▮

Visitez le site Web Spirit ou téléchargez l'application Spirit pour voir le reportage vidéo



Joseph Laplace (à gauche) avec son fils Pierre



Les deux chargeuses sur pneus Volvo sont utilisées pour déplacer d'énormes blocs de marbre



RÉÉCRIRE LES RÈGLES

Une pelle télécommandée fait passer la polyvalence à un niveau supérieur

par Tony Lawrence

La pelle de 30 tonnes est apparue soudainement, surgissant sur le front d'abattage, sa flèche étendue et brandissant un foret dernière génération. La foule d'observateurs a marqué un temps d'arrêt : la cabine était vide.

La machine s'est arrêtée, la cabine tournant à 90° tandis qu'elle se mettait à travailler, forant habilement à travers une roche.

C'est seulement à cet instant que le public, installé dans la tribune pour assister au spectacle incroyable des Volvo Days 2015 à Eskilstuna en Suède, a aperçu le conducteur. Il se tenait à une vingtaine de mètres, équipé d'un combiné et contrôlant la machine à distance.

La pelle sur chenilles EC300E exposée lors de cette présentation de machines est le résultat direct d'une collaboration étroite entre l'équipe de solutions pour application spéciale de Volvo CE, les spécialistes norvégiens du forage AMV et le concessionnaire norvégien Volvo CE. Et, comme l'explique Perjohan Rosdahl de Volvo CE, elle fait déjà sensation au sein de l'industrie.

« Les entrepreneurs en forage utilisent en général des appareils de forage pour travailler dans les carrières et les projets d'infrastructure, explique Perjohan Rosdahl, le gestionnaire de projets commerciaux mondiaux de l'équipe de solutions pour application spéciale. Ils utilisent eux aussi le contrôle à distance. Mais nos pelles, équipées de forets AMV, sont bien plus polyvalentes.

DEUX EN UN

Les forets très sophistiqués mais ils peuvent être retirés facilement, afin que la machine puisse rapidement redevenir une pelle standard utilisée pour d'autres tâches de levage ou de cassage : vous bénéficiez réellement de deux machines en une. Cela constitue un avantage majeur, en particulier pour les entrepreneurs de taille petite ou moyenne. »

En réalité, il pourrait y avoir trois ou quatre machines en une. La gamme complète de pelles foreuses de Volvo CE et AMV, allant de 8 à 40 tonnes, est surprenante : même ses concepteurs sont étonnés de tout ce qu'elle peut faire.

AMV, basée dans le sud-ouest de la Norvège, est spécialisée dans la production d'équipement pour le travail minier, le creusement et l'industrie offshore du pétrole et du gaz. AMV et le concessionnaire norvégien Volvo CE sont devenus des partenaires stratégiques il y a 18 mois avant de formaliser leur relation grâce à la création de l'équipe de solutions pour application spéciale.

« Depuis le tout début, il s'agit avant tout de bien communiquer, déclare Peder Andersen, PDG d'AMV Group.

Notre première pelle foreuse était une Volvo que nous avons produite nous-mêmes, avant de rapidement nous rendre compte qu'elle correspondait à ce que voulaient nos clients. Désormais, nous bénéficions de l'assistance technique directe de Volvo CE, ce qui nous a aidés à améliorer les différentes interfaces hydrauliques et électriques, ainsi que les raccords rapides entre la machine et le foret.

Tout le monde est gagnant, y compris nos clients qui savent qu'ils acquièrent un produit Volvo avec toutes les garanties, le soutien et les assurances que cela implique. »

LA MACHINE EC300E FAIT DÉJÀ SENSATION AU SEIN DE L'INDUSTRIE

HAUTE PRÉCISION

AMV est une entreprise spécialisée et renommée dans l'utilisation du contrôle à distance, qui est également utilisé sur les forets standard. Le système est facile à utiliser : le système AMV propose un écran de contrôle unique intégré au combiné, ainsi qu'un lien GPS offrant une précision de forage pouvant atteindre 20 mm, la largeur d'environ deux doigts.

Le système améliore également la sécurité en permettant aux conducteurs de s'éloigner des travaux à haut risque en ne restant pas →

Photographies de Gustav Mårtensson



L'EC300E FAIT SENSATION



Martijn Donkersloot, chef de produit, solutions pour application spéciale



De gauche à droite : Anders Östberg, PDG d'AMV Sweden, Perjohan Rosdahl, Volvo CE, Kjell Vidar Hamre, Ingénieur services senior chez AMV et Peder Andersen, PDG, AMV Group

dans la cabine, par exemple durant l'utilisation d'explosifs dans les carrières. Il leur permet aussi de marcher à proximité du forage et de l'inspecter sous tous les angles tout en continuant à travailler.

Il existe également d'autres avantages inattendus. « Lorsque nous avons démarré ce projet, nous pensions que la machine réaliserait des forages ordinaires tout en pouvant être utilisée comme pelle standard, explique Anders Östberg, PDG d'AMV Sweden. Mais grâce à la flèche, vous pouvez aller plus haut qu'un foret standard.

Elle est donc également utilisée pour le boulonnage des roches [pour renforcer les fronts d'abattage et ainsi améliorer la sécurité]. Nous pouvons ensuite changer le foret et le remplacer par une nacelle permettant de soulever des personnes pour examiner de plus près le travail effectué. Une seule machine peut faire tout cela. »

Kjell Vidar Hamre, ingénieur services senior chez AMV, ajoute : « Cette machine bénéficie d'une incroyable amplitude. Elle peut être garée cinq mètres en dessous de l'emplacement du forage ou de l'ancrage.

Les machines standard sont très puissantes, bénéficient d'une bonne adhérence mais ont quand même besoin d'une rampe d'accès pour rejoindre le site de forage dans des situations semblables. Elles ne peuvent pas non plus ni faire pivoter leur superstructure comme la pelle, ni forer ou ancrer dans quasiment toutes les directions. Tout ceci implique une productivité bien plus importante pour notre machine. »

AVANT-GARDISTE

Volvo CE a créé son équipe de solutions pour application spéciale il y a environ quatre ans pour aider la promotion de projets avant-gardistes comme celui-ci, avec des partenaires adaptés. Les pelles représentent le segment de machines le plus important à être adapté de cette manière afin de réaliser des tâches hautement spécialisées, devant les tombereaux articulés et les chargeuses sur pneus. Martijn Donkersloot, chef de produit de l'équipe solutions pour application

spéciale, explique que l'événement Volvo Days a offert une vitrine parfaite.

« De nombreux visiteurs ont vu la pelle et nous ont expliqué qu'elle constituait exactement ce dont ils avaient besoin. Nombre de clients du monde entier nous ont dit : « C'est fantastique, et idéal pour nos carrières. » Vous pouvez aisément imaginer un propriétaire possédant un foret qui travaille d'un côté de son chantier et une pelle de l'autre : deux machines signifient plus de conducteurs, plus de jeux de pièces détachées et certainement plus de techniciens devant être formés sur les deux machines. »

Martijn Donkersloot et Perjohan Rosdahl pensent tous les deux avoir le meilleur travail au monde.

« Nous sommes une petite unité mais nous sommes représentés partout dans le monde et c'est génial quand des projets comme celui-ci voient le jour, » déclare Perjohan Rosdahl.

« Je travaille dans l'industrie de la construction depuis 1998 et mon métier propose une telle variété de tâches : de nouveaux défis et des

idées innovantes surgissent chaque jour, il faut toujours apprendre, explique Martijn Donkersloot, qui travaille dans la zone Europe, Moyen Orient et Afrique de Volvo CE.

Grâce à nos partenaires, nous pouvons modifier nos machines standard pour les adapter aux besoins spécifiques d'un client, afin de les aider à être plus efficaces. Certaines des informations des spécialistes sont ensuite incorporées à notre processus de recherche et développement afin d'accroître nos connaissances et notre expérience. Prenez l'exemple de cette pelle. Nous avons un problème avec l'unité de forage il y a quelques semaines, j'ai donc contacté AMV. Ils m'ont demandé de placer mon téléphone portable dans la cabine et de me connecter aux diagnostics de l'unité de forage. Ainsi, ils ont pu diagnostiquer une pression de l'air trop faible et régler le problème immédiatement tout en se trouvant à des centaines de kilomètres.

Vous pouvez contrôler cette machine grâce à une télécommande et également régler les problèmes à distance. C'est vraiment impressionnant. » conclut-il. 📞

METTRE LES GAZ

Des poseurs de canalisations Volvo ont pour la première fois été utilisés des deux côtés de la frontière afin de permettre au gaz de circuler entre la France et la Belgique →

par Derrick Butterfield



En plus de répondre à la demande croissante en gaz de la province de Flandre-Occidentale (Belgique), le nouveau pipeline alimentera également le nord-ouest de l'Europe en gaz. Située entre Alveringem, près de la frontière française et du port de Dunquerque, et Maldegem, à l'est de Bruges en Flandre-Orientale, l'infrastructure existante ne pouvait plus répondre à la demande grandissante des nouveaux logements et des petites et moyennes entreprises s'installant dans la région.

Du côté français de la frontière, la responsabilité du raccordement de la Belgique au réseau français a été assumée par le gestionnaire de réseau GRTgaz. Un poseur de canalisations avec possibilité de rotation à 360° PL4809D de Volvo a été utilisé sur le projet par SPAC, spécialiste français de canalisations et filiale du groupe Colas.

DES SPÉCIALISTES

Du côté belge, la responsabilité incombe à Fluxys Belgium NV, entrepreneur indépendant du réseau de transport et de stockage de gaz naturel de Belgique, qui achemine le gaz naturel à travers l'ensemble de la Belgique jusqu'aux gestionnaires du réseau de distribution, aux centrales électriques et aux clients industriels majeurs. La canalisation d'environ 92 cm de diamètre court sur 74 km et cette opération conjointe permet l'échange de 8 milliards de mètres cubes de gaz naturel entre les deux pays pour la première fois.

A. Hak Leidingbouw, entrepreneur de pipeline et spécialiste des canalisations au large diamètre, a travaillé sur une section de 20 km aidé de deux poseurs de canalisations avec possibilité de rotation à 360° PL4608 de Volvo. Chaque section de canalisation de 18m pèse environ six tonnes, mais cela n'est pas un problème pour le PL4608 et sa charge de basculement de 80 tonnes. L'objectif était de réaliser 1 000 m, soit 50 soudures, par jour aux côtés des spécialistes Visser & Smit Hanab NV, sous-traitant néerlandais.

Familier des poseurs de canalisations de Volvo, A. Hak Leidingbouw a été le premier entrepreneur au monde à les acheter à raison de 6 machines en 2009. Loe Steenbergen, responsable des achats et des locations d'équipements du groupe, a travaillé sur les pipelines d'Europe pendant 11 ans.

Il explique avoir choisi Volvo, car il aime « le concept de la rotation de la partie supérieure de la structure et la bonne capacité de levage de la machine ». Il ajoute : « Elle a la performance d'une machine dotée d'une charge de basculement de 90 tonnes, même si officiellement elle n'est que de 80 tonnes. » Il relève également son châssis robuste, hydromécanique et extensible.

UNE CONDUITE INTUITIVE

Il est nécessaire de composer avec différents types de traversées en cours de route. Les routes sont souvent franchies en installant des tapis de protection de surface spéciaux, mais d'autres méthodes sont employées quand il s'agit de franchir des voies ferrées ou de l'eau. Dans ces cas-là, le PL4608 offre un avantage décisif, car il

peut être chargé sur un transporteur et être déplacé sans nécessiter de démontage. Une fois un raccordement achevé, la machine peut rapidement être transportée jusqu'au prochain, ce qui permet d'économiser du temps et de l'argent. « Les raccordements coûtent près de 10 000 € chacun, explique Loe Steenbergen. Les économies sur les frais de transport à elles seules sont significatives. »

Les conducteurs se sont eux aussi attachés aux poseurs de pipeline Volvo. Ces unités cumulent actuellement 6 000 heures de travail comparé à 2 000 heures pour les tracteurs à flèche latérale de l'entreprise, achetés en même temps.

« Nous faisons appel à des conducteurs de pelle, car ils s'adaptent rapidement aux poseurs de pipelines », explique Loe Steenbergen en faisant référence aux PL4608 utilisés pour effectuer les raccordements, ainsi qu'au cours des processus de soudure et de cintrage. Lors de l'alimentation de la machine de cintrage, la rotation de la structure supérieure permet à la machine d'amener les canalisations en position sans perturber les conditions au sol, ce qui est impossible à réaliser avec un poseur de canalisations à flèche latérale conventionnel.

Le conducteur Marcel Wiehink possède sept années d'expérience avec les poseurs de canalisations. Il est également habilité à piloter des tracteurs à flèche latérale et des grues sur chenilles. « J'aime la flexibilité de la rotation, explique-t-il. Quand des canalisations se chevauchent, je peux facilement les lever et les repositionner de l'autre côté. » Il apprécie également d'avoir une pédale unique pour avancer en ligne droite, ce qui lui laisse les mains libres pour contrôler la grue et le treuil.

Les conditions sableuses et abrasives des Pays-Bas, où ces machines sont principalement employées, sont connues pour l'usure qu'elles causent aux pièces. Sur ce site, qui est également très sablonneux, des centaines de tonnes de copeaux de bois ont été utilisées le long de l'emprise de la voie pour faciliter le déplacement des machines et aider les agriculteurs locaux. Ces copeaux biodégradables contribuent à limiter la quantité de sable mélangé au sol une fois la terre récupérée pour l'agriculture.

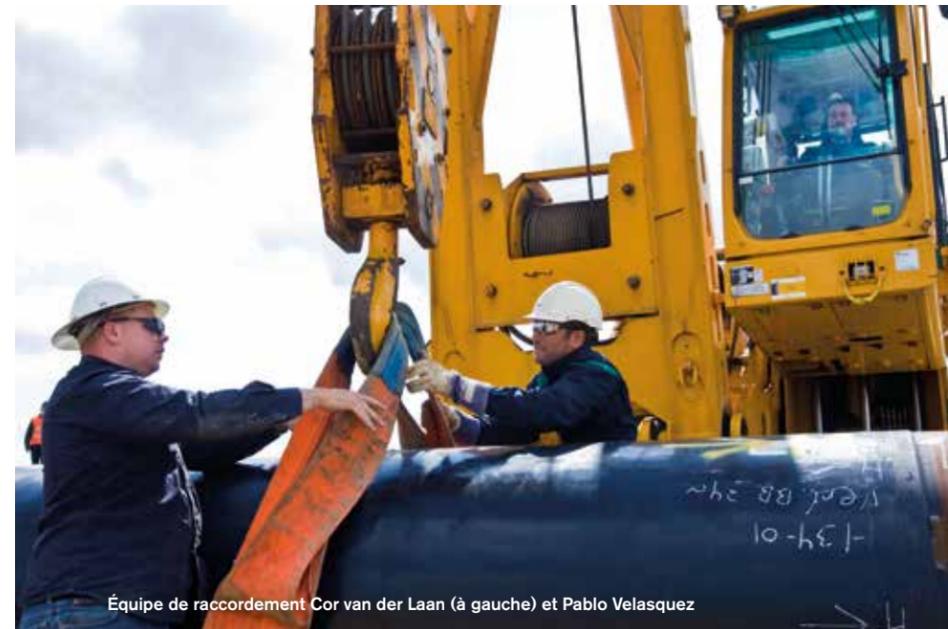
UNE SURPRISE CACHÉE

Comme pour tout projet de pipeline, des archéologues ont pu accéder au site avant le début des travaux pour estimer quels trésors pourraient s'y trouver. Étant donné l'emplacement géographique du site et l'histoire de la région, les registres historiques et les méthodes de détection sur site ont établi le besoin de pratiquer des opérations de déminage spécialisées. Des études archéologiques ont également été réalisées afin de s'assurer que toutes les munitions enterrées et non explosées, principalement des vestiges de la première guerre mondiale, seraient récupérées en toute sécurité.

L'approche durable de Fluxys dans la préparation et la construction des pipelines intègre aussi bien les problématiques de sécurité que les facteurs environnementaux et écologiques. Elle s'assure qu'une fois le projet terminé, la terre pourra de nouveau servir à l'agriculture, ce qui correspond parfaitement aux valeurs fondamentales de sécurité et de respect de l'environnement de Volvo. ☒



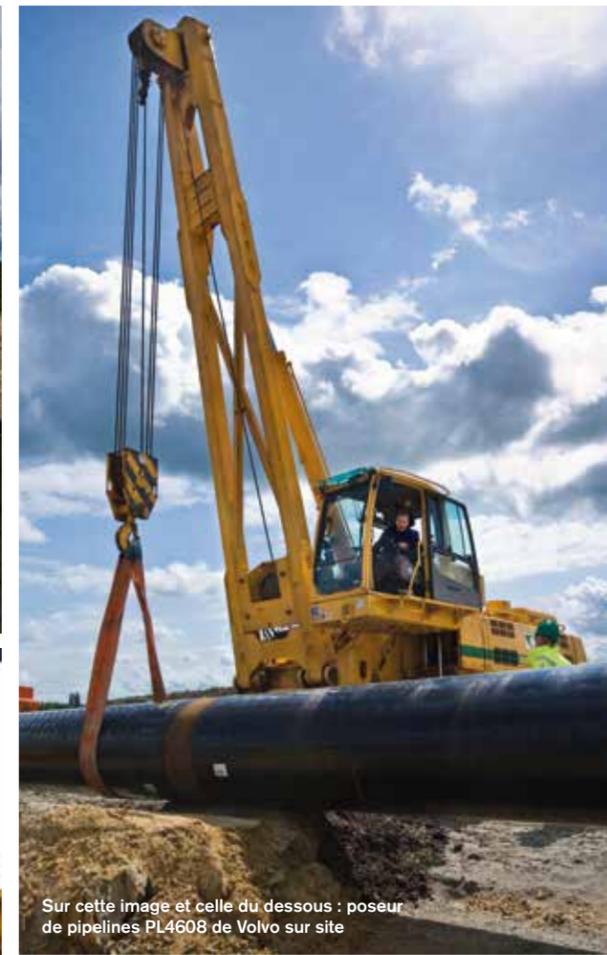
Marcel Wiehink (dans la cabine), conducteur, aux côtés de Loe Steenbergen, employé des spécialistes A. Hak Leidingbouw



Équipe de raccordement Cor van der Laan (à gauche) et Pablo Velasquez



Turgut Ylidiz, monteur de tuyaux, au volant du PL4608 de Volvo



Sur cette image et celle du dessous : poseur de pipelines PL4608 de Volvo sur site



GARDER SON SANG-FROID

Volvo CE a spécifiquement développé une gamme de liquides de refroidissement adaptés à ses moteurs haute performance à faibles émissions →

par Nigel Griffiths



Cylindres moteur six litres utilisant le Volvo Coolant VCS (à droite) comparé à un produit inapproprié (à gauche)



Métaux immergés dans le liquide photographié après quelques heures : rangée de dessous, avec Volvo Coolant VCS ; rangée de dessus, sans Volvo Coolant VCS

Avec plus de 20 % des pannes moteur attribués à des problèmes dans le système de refroidissement, il est tout naturel que Volvo CE cherche à développer sa propre formule de liquide de refroidissement.

« Comme les machines de construction Volvo travaillent dans de nombreux environnements et sous des climats exigeants, le choix du bon liquide de refroidissement est primordial », explique Anne-Marie Rydström du département de recherche et de technologies avancées.

Pour répondre aux demandes des moteurs haute performance avancés de Volvo, un liquide de refroidissement à la formule spéciale, Volvo Coolant VCS, a été développé. Son utilisation est internationalement recommandée pour la plupart des moteurs Volvo.

« Les propriétaires des machines Volvo CE doivent réaliser qu'utiliser le mauvais liquide de refroidissement ou en mélanger plusieurs peut endommager le moteur, impliquant des réparations coûteuses qui auraient pu être évitées, explique Anne-Marie Rydström. Cela peut entraîner de la corrosion, de la piqûration, des fuites et des dépôts, ce qui réduit la durée de vie du moteur et accroît les besoins de maintenance. Nous avons de bonnes raisons de recommander le Volvo Coolant VCS. »

Le principal objectif d'un liquide de refroidissement moteur est d'éliminer l'excès de chaleur du moteur. Seul un tiers de l'énergie dérivée par la combustion de carburant est converti en énergie utilisable servant au déplacement du véhicule. Les deux tiers restants



Anne-Marie Rydström montre comment un liquide de refroidissement incompatible peut réduire la durée de vie des flexibles et des joints



LES LIQUIDES DE REFROIDISSEMENT SONT ADAPTÉS AUX EXIGENCES DE PERFORMANCE ÉLEVÉE DE VOLVO

sont convertis en chaleur, dont un tiers est évacué par l'échappement. La chaleur restante doit être absorbée par le liquide de refroidissement et éloignée du moteur. En éliminant la chaleur, le liquide de refroidissement permet au moteur de fonctionner efficacement.

ADDITIFS ORGANIQUES

Un liquide de refroidissement Volvo a quatre principaux objectifs : l'échange thermique, la protection antigel, la protection contre l'ébullition et la protection anticorrosion. Il doit également être compatible avec l'ensemble des composants non métalliques. Les composants de protection essentiels du Volvo Coolant VCS sont organiques (et non minéraux). Les inhibiteurs organiques ciblent les zones sensibles qui nécessitent une protection, là où les produits conventionnels à base de minéraux enveloppent le métal en une couche uniforme, requièrent plus d'additifs et réduisent ainsi sa durée de vie. Les inhibiteurs organiques ne s'épuisent pas aussi rapidement.

« Il existe tellement de métaux et d'alliages différents pour la construction des moteurs à haute performance que développer un liquide de refroidissement aux propriétés optimales pour l'ensemble des métaux représente un véritable défi », explique Anne-Marie Rydström, ingénieure en chimie chevronnée responsable de la supervision du développement du liquide de refroidissement.

Conçu sur mesure pour prévenir la corrosion sur tout type de surfaces métalliques, le produit Volvo empêche le caoutchouc de gonfler et de se fissurer, le plastique de vieillir et de se décomposer. Qui plus est, il ne laisse aucun dépôt au sein du système de refroidissement et garantit un transfert thermique élevé, ce qui protège le moteur de toute surchauffe.

CHAUD ET FROID

Conçu pour circuler facilement à des températures bien inférieures au point de congélation, le liquide de refroidissement est également recommandé pour une utilisation sous des climats chauds, où une protection antigel très performante pourrait sembler étrange.

« En réalité, le liquide de refroidissement que nous proposons est semblable à un ensemble de composants résistant à toutes les variations de température potentielles d'un moteur et offrant dans le même temps de nombreux autres avantages de performance », explique Anne-Marie Rydström.

La formule est sur le marché depuis 2006 et sa performance est sans cesse comparée à celle des nouvelles formules et alliages de métaux en cours de développement pour les moteurs Volvo. Les tests en laboratoire montrent sa performance pendant le chauffage, avec un point d'ébullition très élevé et de plus petites bulles, afin de

permettre au produit de rester en meilleur contact avec les surfaces pour une protection optimale en toutes circonstances.

Volvo propose deux formules différentes de liquides de refroidissement : Volvo Coolant VCS, de couleur jaune et utilisé de manière standard dans la plupart des machines construites depuis 2006, est un liquide de refroidissement qui utilise la technologie des additifs organiques en incorporant des additifs qui ne s'épuisent pas facilement. Le liquide de refroidissement vert traditionnel de Volvo, utilisé dans les machines construites avant 2006, est hybride. Il intègre additifs organiques et non organiques.

Les liquides de refroidissement Volvo ont largement été testés dans des machines Volvo, garantissant ainsi leur compatibilité avec l'ensemble des matériaux du système de refroidissement. Ils contiennent également des additifs spéciaux qui protègent la machine de l'usure et sont spécialement approuvés par Volvo pour une utilisation dans ses moteurs. Compatible avec tous les matériaux utilisés dans les moteurs Volvo, elle assure la protection de l'intégralité du système de refroidissement, prévenant ainsi toute fuite. Ces facteurs contribuent à prolonger la durée de vie du moteur, ainsi qu'à réduire les coûts d'exploitation et de propriété tout au long de la durée de service de la machine. 

Visitez le site Web Spirit ou téléchargez l'application Spirit pour voir le reportage vidéo



Photographies de Darrin Henry

LES SAINTS SE METTENT EN ROUTE

Le premier avion a déjà atterri dans le nouvel aéroport construit grâce aux machines Volvo sur l'île lointaine de Sainte-Hélène

Alors que nombre d'insulaires, connus sous le nom de « Saints », n'y croyaient plus, le premier avion a atterri à Sainte-Hélène, l'une des îles habitées les plus isolées au monde. Dix ans après l'annonce de la construction de l'aéroport, l'atterrissage de ce vol historique a eu lieu le 15 septembre 2015 à 13:44:25 précises.

« La piste est bonne, les conditions sont bonnes, ce sont de belles infrastructures que vous avez là » a déclaré le capitaine Grant Brighton, pilote du Beechcraft King Air 200. Parti de Johannesburg en Afrique du Sud, l'avion a bénéficié d'un ravitaillement en carburant en Angola avant de se lancer dans un vol de quatre heures et demie au-dessus de l'Atlantique.

Darrin Henry, photographe saint-hélenien qui a participé à la rédaction de cet article, explique : « Cela peut sembler anodin à certains lecteurs, mais pour les saint-héleniens, c'est comme marcher sur la lune. »

Découverte par les Portugais en 1502, Sainte-Hélène est l'île sur laquelle Napoléon a été exilé par les Britanniques en 1815 suite à sa débâcle à Waterloo. Il s'agit aujourd'hui du territoire britannique d'outre-mer le plus ancien après les Bermudes.

Ce vol de test met fin aux 500 années d'isolement de Sainte-Hélène, située au beau milieu de l'océan Atlantique sud, et jusque-là

uniquement accessible par voie maritime. La visite mensuelle du RMS St Helena, bateau de la British Royal Mail en provenance de l'Afrique du Sud qui devrait bientôt être retiré du service, constituait auparavant son seul lien avec le monde extérieur.

Construit par Basil Read, géant de la construction sud-africain,



Extrait du Spirit numéro 52



Le Beechcraft King Air 200 se présente à l'atterrissage



Des centaines d'insulaires se sont rendus à l'aéroport pour assister à cet événement unique



Deon De Jager, directeur insulaire de Basil Read, et sa femme Chrezelda



De gauche à droite : Grant Brighton, capitaine ; Dillan Van Niekerk, copilote ; Nick Whitehouse, inspecteur de vol en chef ; Stuart Rawlinson, pilote en chef ; Jeffrey McKenzie, ingénieur aéronautique en chef

l'aéroport de Saint-Hélène proposera des vols commerciaux dès février 2016. L'entreprise a dû importer l'ensemble des équipements de construction par voie maritime et la niveuse G940B de Volvo a été la première machine à rouler sur l'île. Elle a ensuite été suivie de 65 unités Volvo comprenant des pelles hydrauliques EC700C, EC380 et EC480, des tombereaux articulés A40F-FS et A30E, des pelles sur pneus EW140C, des compacteurs DD24 et SD200DX, une chargeuse à direction à glissement MC115C, ainsi que d'autres niveuses (voir Spirit numéro 52).

Leif Waad, responsable du service clientèle chez Volvo CE déclare : « Il était clair que l'équipement devait être d'excellente qualité, capable de fonctionner en toute sécurité dans des conditions difficiles et respectueux de l'environnement. Ce projet était fait pour Volvo Construction Equipment. »

Deon De Jager, directeur insulaire de Basil Read, et sa femme Chrezelda ont été parmi les premiers à accueillir ce vol de test suivi de près par des centaines d'insulaires venus observer l'atterrissage.

Selon Dillan Van Niekerk, copilote : « Le moment clé pour moi a été de voir l'île, de voir tous les habitants de la montagne nous observer. »



Sur le tarmac

DES RECHERCHES ÉLECTRIQUES

Un important projet de recherches mené par Volvo CE dans le but d'électrifier des machines de construction pourrait permettre de réaliser des économies d'énergie considérables

Le projet de démonstration conduit par Volvo CE pour alimenter les machines de construction d'une carrière en électricité plutôt qu'en diesel a été initié en partenariat avec l'agence suédoise de l'énergie (SEA), le géant de la construction Skanska Sweden et les chercheurs des universités suédoises de Linköping et Mälardalen.

Ce projet de près de 22 millions d'euros, qui doit s'achever en 2018, constitue la première étape de la démonstration de l'exploitation d'une carrière dans le futur. Son but est de réduire significativement la consommation de carburant, les émissions et le coût total de propriété tout en augmentant la productivité.

« Il s'agit d'une nouvelle étape pour l'industrie de la construction. Nous voyons là un énorme potentiel et sommes fiers de participer à ce projet unique », explique Erik Brandsma, directeur général de SEA.

En tant qu'agence gouvernementale chargée des questions nationales sur la politique énergétique, SEA travaille à la transition vers l'utilisation d'énergies renouvelables, des technologies améliorées, une utilisation plus efficace de l'énergie et la mitigation du changement climatique.

On estime qu'un passage à l'électrique réduira la consommation en énergie de 71 % et fera passer les émissions de CO₂ de la carrière concernée de 0,7 kg par tonne de matériel produit actuellement à 0,3 kg/tonne.

« La collaboration est un facteur clé de la réalisation de notre objectif environnemental », explique Martin Weissburg, président de Volvo CE.

En se fondant sur les statistiques de 2010, la SEA estime la consommation d'énergie des équipements de construction en Suède à 14 térawattheures (TWh) comparés à 19 TWh pour les

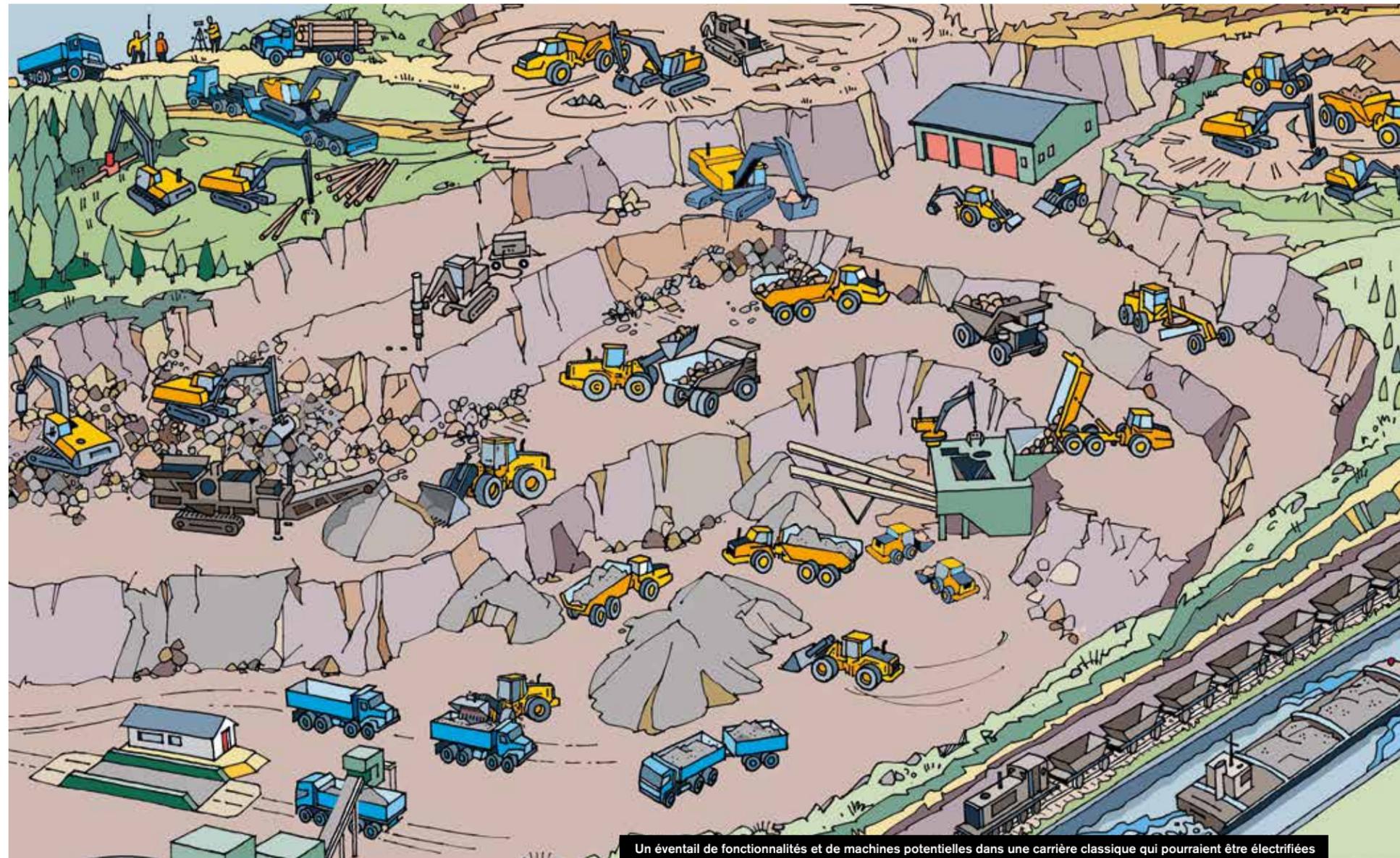
camions, 3,7 TWh pour les bus et 55 TWh pour les véhicules privés. L'importance de ces statistiques a incité l'agence à demander à Volvo CE ce qui se passerait si le diesel était remplacé par l'électricité dans une carrière classique. Les discussions ont abouti au projet de démonstration d'une carrière électrique.

« Nous avons estimé que si nous pouvions électrifier un certain nombre de fonctions de la carrière, nous pourrions économiser 71 % d'énergie [en kWh]. L'intensité de l'énergie électrique est bien plus élevée, les économies potentielles sont donc supérieures », explique Erik Brandsma.

« Dans de nombreux cas, les pelles sont suffisamment statiques pour être alimentées en électricité par des câbles. Les concasseurs utilisés dans notre carrière de démonstration pourraient également être alimentés en énergie par des câbles. Nous pourrions peut-être développer des solutions hybrides avec système de recharge pour les tombereaux. À l'avenir, les machines pourraient être entièrement électrifiées grâce à des batteries, ouvrant la voie aux machines sans conducteur commandées par ordinateur », explique Erik Brandsma.

Volvo CE travaille sur des technologies qui seront appliquées au projet pendant longtemps. L'entreprise continuera à développer les concepts en interne avant que Skanska intègre les machines à ses activités au cours de la démonstration prévue pour 2018, qui prouvera que cette technologie est viable pour l'industrie.

« Ce projet implique d'élaborer de nouveaux concepts qui font



Un éventail de fonctionnalités et de machines potentielles dans une carrière classique qui pourraient être électrifiées

partie de notre vision de l'avenir à long terme, explique Anders P. Larsson, vice-président exécutif de la fonction technologique de Volvo CE. Le travail que nous effectuerons au cours des quelques prochaines années a le potentiel de révolutionner l'industrie de la construction tout entière. »

Utiliser une carrière comme terrain de test est une décision qui a été en partie motivée par son environnement de travail statique et moins dynamique comparé à un chantier de construction.

« Nous estimons que les carrières sont un bon début pour l'électrification. Beaucoup d'entre elles ont déjà l'électricité et disposent de quelques équipements électriques sur site, explique Jenny Elfsberg, directrice des technologies émergentes chez Volvo CE. Nous travaillons depuis longtemps avec des équipements d'usage général et de production dans les carrières, donc nous les connaissons bien, explique-t-elle. Nous pouvons analyser et améliorer

l'efficacité, mais aussi comparer facilement la performance avant et après. »

Cette technologie pourrait éventuellement être utilisée pour des projets de constructions de grande ampleur. Les équipements de construction électriques permettront également de réduire les émissions sonores, problématique incontournable en milieu urbain.

Les machines électriques offrent de nouvelles possibilités de conception à Volvo CE en lui permettant d'améliorer sa performance globale sur l'ensemble du chantier, selon Sidney Levy, directrice de conception chez Volvo CE. « En matière de conception, elles représentent une opportunité unique en nous permettant de retirer systèmes et composants traditionnels. Nous pouvons ainsi explorer différents concepts de machines pour une meilleure visibilité et un fonctionnement amélioré », explique-t-il. ▮

IL S'AGIT D'UNE NOUVELLE ÉTAPE POUR L'INDUSTRIE DE LA CONSTRUCTION

FAITES TRAVAILLER VOS MUSCLES



VIDÉO

Le mot flexibilité revêt plus d'un sens et la EW160E de Volvo en propose deux interprétations. D'une part, il s'agit d'une pelle sur pneus dotée d'une nouvelle interface opérateur qui peut être programmée pour s'adapter parfaitement à la machine avec plus de 20 accessoires Volvo différents, et qui peut transporter ses accessoires sur site grâce à l'attelage de remorque ajustable dès l'usine. Elle est ainsi flexible dans le sens de modulable. D'autre part, le système de suspension de la flèche Volvo permet au conducteur de se déplacer plus rapidement et plus confortablement sur site, tandis que le système Volvo Smart View (vision 360°) facilite le positionnement précis et sûr de la machine. Elle est ainsi également flexible au sens de manœuvrable. Son nouveau moteur Phase IV respectueux de l'environnement en fait une machine utile sur site. Contactez votre concessionnaire Volvo.

www.volvoce.com

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

Volvo Construction Equipment



PARRAINAGE

Ludger Beerbaum, cavalier allemand, monté sur Chiara



PUISSANCE CHEVALINE

Depuis 40 ans, Volvo parraine le Gothenburg Horse Show à la renommée mondiale

par Julia Brandon

Officiellement deuxième ville de Suède et 12e ville la plus inventive au monde selon le magazine Forbes, Göteborg s'est fait un nom en tant que centre sportif de premier plan, notamment pour le football, le handball et le hockey sur glace. Depuis 40 ans, Göteborg est également internationalement renommée pour ses activités équestres très prisées réunies sous l'égide du Gothenburg Horse Show.

« Ce concours signifie beaucoup pour moi et mes collègues, déclare Ludger Beerbaum, cavalier d'obstacles allemand classé parmi les meilleurs au monde. La foule est incroyable, elle fait corps avec chaque cavalier, peu importe votre origine. »

Accueillant concours de sauts d'obstacles et de dressage sur quatre jours, l'événement invite 40 cavaliers venus du monde entier et notamment d'Europe, d'Asie, du Canada et des États-Unis à concourir au plus haut niveau du sport équestre.

« Le Gothenburg Horse Show possède une très bonne cote, nous avons été élus parmi les cinq meilleurs concours au monde, donc nous partons toujours sur de très bonnes bases. Cependant, chaque fois que

nous accueillons la finale, nous nous efforçons de réunir les meilleurs cavaliers au monde », explique Tomas Torgersen, directeur du concours.

Il faut du sang, de la sueur et de nombreuses années pour préparer cet événement : pour les cavaliers comme pour les chevaux. Les chevaux ne commencent leur formation qu'à l'âge de trois ans (pour ceux qui font du saut d'obstacles) et il leur faut souvent entre quatre et cinq ans pour atteindre un niveau de compétition.

UN SPORT DE HAUT NIVEAU

« Si vous êtes vraiment chanceux et que le dressage de votre cheval porte ses fruits, vous pourrez le faire concourir lorsqu'il aura atteint huit ou neuf ans, explique Tomas Torgersen. Bien sûr, nombre de chevaux manquent juste de talent ou ne sont pas faits pour ce type de travail, car il s'agit d'un sport de haut niveau. »

Les cavaliers ne doivent pas seulement se concentrer sur leurs propres compétences, mais également sur la santé et le bien-être de leurs chevaux. D'une valeur comprise entre un et deux millions d'euros →

Photographies : © Jorma Valkonen, © Claes Jakobsson



Jur Vrieling, cavalier néerlandais, monté sur Arezzo VDL



Tomas Torgersen, directeur du concours

ÉLU PARMIS LES MEILLEURS CONCOURS AU MONDE

chacun dans la région, les chevaux sont plus faciles à entretenir qu'à entraîner, selon Tomas Torgersen. S'il est bien entretenu, un cheval peut continuer à concourir jusqu'à un âge avancé.

Le plus vieux cheval à avoir remporté le Grand Prix au niveau du Gothenburg Horse Show, même s'il s'agit d'un cas particulier, était un cheval du nom de Welham monté par le cavalier britannique, John Whitaker.

« Welham était un cheval remarquable et n'a commencé à concourir au Grand Prix qu'à l'âge de 16 ans, explique Tomas Torgersen. Il a trouvé sa voie tardivement. »

En 2016, Göteborg accueille une double Coupe du monde : les finales des concours de saut d'obstacles et de dressage seront toutes les deux disputées dans la ville suédoise du 24 au 28 mars. Les Coupes du monde sont traditionnellement organisées tous les trois à cinq ans et la compétition des autres sites internationaux candidats à leur accueil est rude. Obtenir ces deux événements la même année est donc une véritable performance.

« Nous sommes un événement de premier plan et faisons partie d'une manifestation mondiale équestre, tout cela grâce à nos efforts pour former de jeunes talents grâce à des projets sur le terrain. », explique Tomas Torgersen.

Ludger Beerbaum ajoute : « Le concours est extrêmement organisé : il s'agit d'un sport de premier plan, d'un grand divertissement et les billets sont chaque jour épuisés. Nous nous réjouissons chaque année de retourner à Göteborg. »

Pour ajouter encore à l'ambiance électrique de l'événement, le Gothenburg Horse Show fête cette année son 40e anniversaire qui sera marqué par une grande fête le soir du dernier jour du concours. « L'un des éléments les plus importants du concours est le public, déclare Tomas Torgersen. Depuis 40 ans, nous accueillons dans nos tribunes plus de 11 000 personnes pour chaque concours, nous estimons donc qu'il est important de les inclure dans les festivités. »

Volvo est devenu l'un des principaux parrains en 1978. Les deux marques partagent la même ville natale. Elles sont donc au diapason de la population suédoise locale et font partie de l'héritage de la ville, même si une synergie naturelle existe également. Nombre des véhicules phare Volvo, tels les véhicules tout-terrain à quatre roues motrices XC60 et XC90, constituent le meilleur moyen de transport pour les cavaliers qui voyagent avec des remorques pour chevaux et doivent souvent se garer sur des champs boueux. En ce qui concerne les vans pour chevaux tout équipés, la gamme FH de Volvo vous fait vous sentir chez vous où que vous alliez en offrant à votre fidèle monture des box et de l'espace. Le lien existant entre le Gothenburg Horse Show et Volvo s'est renforcé au fil des ans grâce aux 40 ans de parrainage de l'événement par l'entreprise, auxquels s'ajoutent 20 ans de parrainage de la Coupe du monde équestre par Volvo.

« J'ai grandi à Göteborg et Volvo a toujours été l'une des principales industries de la ville, » explique Tomas Torgersen. Avec l'engagement dont Volvo a fait preuve avec son parrainage, son lien avec le sport sera toujours fort. 

CHÉRIE, J'AI

RÉTRÉCI LA CHARGEUSE

Le modèle LEGO® Technic ne convient pas à un usage extérieur.



VIDÉO

Une nouvelle vidéo de LEGO® Technic montre ce que l'équipe de conception du plus grand fabricant de jouets au monde était prête à mettre en œuvre afin de perfectionner ses dernières merveilles miniatures. Découvrez ce qui a été fait sur [youtube.com/GlobalVolvoCE](https://www.youtube.com/GlobalVolvoCE)



Volvo Construction Equipment



LA VOIX DE L'EXPÉRIENCE

Les pelles Volvo ont tout ce qu'il faut... et plus encore →

par Sam Cowie

Photographies de Lianne Milton

Par un après-midi froid de l'état brésilien du sud de Rio Grande do Sul, une flotte d'équipement de construction s'affaire dans une vaste carrière de charbon. Huit pelles et pas moins de 20 camions s'activent actuellement sur le site exploité par Fagundes, entreprise minière brésilienne, 24 heures sur 24, 6 jours sur 7, avec repos le dimanche.

Les pelles EC700 jaunes de Volvo arrachent d'immenses morceaux au site, déposant le charbon dans des camions qui acheminent ensuite leur charge jusqu'en haut des routes sinueuses de la carrière avant de redescendre chercher une nouvelle cargaison.

Carlos Evaldo Rodrigues, conducteur de machine expérimenté, se tient au bord de la carrière et admire le travail des machines Volvo. Il explique que la EC700 est sa machine préférée, car elle est robuste et obtient des résultats.

« Elle offre à la fois robustesse et niveaux élevés de productivité », ajoute-t-il.

POINT DE VENTE

Carlos Evaldo Rodrigues est employé par l'entreprise minière Fagundes, l'un des principaux entrepreneurs miniers brésiliens, active dans sept des 27 états du Brésil. L'entreprise est le plus grand acheteur mondial de pelles EC700 de Volvo et en possède plus de 60 depuis 2008.

Carlos Evaldo Rodrigues travaille avec la EC700 depuis que Fagundes s'en est procuré et explique que sa productivité, son confort, sa fiabilité, sa disponibilité et sa sécurité comptent parmi les raisons qui font de cette machine son premier choix.

Carlos Evaldo Rodrigues est actuellement superviseur de la mine B3 de Fagundes où les pelles Volvo participent à l'extraction de près de 2,5 millions de tonnes de charbon chaque mois. L'état de Rio Grande

do Sul, situé près des frontières de l'Argentine et de l'Uruguay, est l'un des plus prospères du Brésil. Il est le quatrième contributeur au PIB du pays. Le charbon est l'énergie non renouvelable la plus consommée au Brésil et Rio Grande do Sul produit près de la moitié du charbon du pays, en faisant son principal fournisseur.

Carlos Evaldo Rodrigues explique qu'une exploitation de la taille de la mine B3 requiert des machines robustes et fiables aux niveaux de productivité élevés. Conduire une pelle est fatiguant et exigeant. Il faut être concentré au maximum pour travailler en sécurité et assurer une productivité optimale. Carlos Evaldo Rodrigues explique que l'une des caractéristiques les plus importantes de la EC700 est son haut niveau de confort qui permet aux opérateurs de parvenir à un rendement optimal sans être distraits.

« En tant que conducteur, je peux vous assurer du confort de cette machine, déclare-t-il. Et c'est essentiel car le confort a un impact sur la productivité. »

Lors de postes de travail prolongés en terrain minier, le danger est omniprésent dans l'esprit du conducteur. Comme cette

inquiétude constitue une distraction supplémentaire qui peut affecter la productivité, le conducteur doit pouvoir se fier à sa machine, explique Carlos Evaldo Rodrigues.

« Vous vous sentez en sécurité lorsque vous conduisez une EC700 et c'est important. Si vous travaillez en terrain minier, vous devez pouvoir vous fier à la machine que vous utilisez. »

PREMIER CHOIX

Sécurité, fiabilité et confort mis à part, l'un des plus grands atouts de la EC700, selon Carlos Evaldo Rodrigues, est qu'elle est si populaire et employée que ses pièces sont extrêmement faciles à se procurer lorsque des réparations s'imposent.

« Si vous travaillez avec une machine produite en peu d'exemplaires, alors il est difficile d'en remplacer des pièces en cas de problème. Avec les machines Volvo, le problème ne se pose pas », explique-t-il.

Conducteur de machines depuis 1998, Carlos Evaldo Rodrigues a eu l'opportunité de travailler avec la plupart des machines disponibles au Brésil. Se tenant au bord de la carrière, il affirme que Volvo sera toujours son premier choix.

« J'ai travaillé avec pratiquement toutes les machines utilisées au Brésil et j'estime que les Volvo sont les meilleures. Il n'y a aucune comparaison possible. »

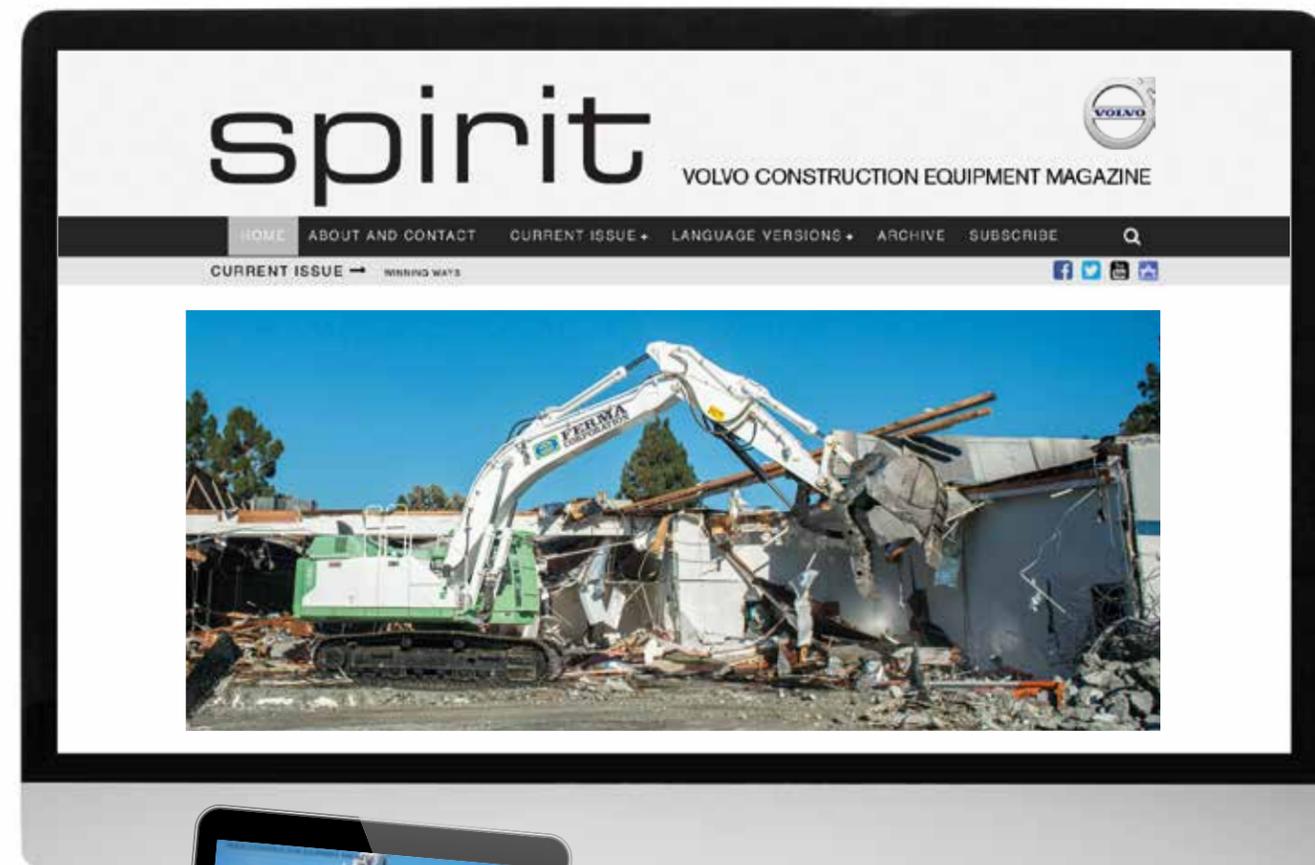
LE TRAVAIL REQUIERT DES MACHINES ROBUSTES ET FIAIBLES AVEC DE HAUTS NIVEAUX DE PRODUCTIVITÉ



Page précédente : Carlos Evaldo Rodrigues, aux côtés de Fernando Fagundes, directeur commercial de l'entreprise minière de Fagundes (à droite)

VOUS EN VOULEZ PLUS ?

Il existe désormais de multiples possibilités pour profiter de *Spirit*



Disponible sur tous les appareils Android et iOS. Téléchargez l'application ou visitez le site Web pour consulter des contenus supplémentaires incluant une vidéo exclusive

SUR VOTRE ORDINATEUR • SUR VOTRE TÉLÉPHONE • SUR VOTRE TABLETTE

volvospiritmagazine.com

Le Construction Climate Challenge fait partie de l'engagement de Volvo CE dans le cadre du programme « Climate Savers » du WWF.



BIENVENUE À L'INITIATIVE CLIMATIQUE DE L'INDUSTRIE DU BÂTIMENT

Le Construction Climate Challenge est accueilli par Volvo CE pour promouvoir l'intégration des problématiques de protection de l'environnement dans l'industrie de la construction. Notre objectif est d'ouvrir un dialogue entre les représentants de l'industrie, les universitaires et les hommes politiques, ainsi que de financer de nouvelles recherches et de partager les connaissances et les ressources existantes afin d'aider l'industrie à faire la différence pour les générations à venir.

Depuis longtemps, Volvo CE travaille à la réduction des émissions nocives de ses produits et installations. Cependant, le changement climatique est un problème trop important pour qu'il soit réglé avec les ressources d'une seule entreprise. Comme le soulignait l'ancien PDG du Volvo Group, Pehr G. Gyllenhammar, en 1972 : « Nous faisons partie du problème, mais nous faisons également partie de la solution. »

Apprenez en plus sur le Construction Climate Challenge ici : constructionclimatechallenge.com