

spirit



РАСЧИЩАЕМ ПУТЬ

ПАРТНЕРСКИЕ ОТНОШЕНИЯ
РАЗВИТИЕ ДИЛЕРСКИХ ЦЕНТРОВ

ХОРОШЕЕ ПРЕДЧУВСТВИЕ
Дистанционное управление бурением

С Volvo EC350EL



100% VOLVO

**VOLVO
ДЛЯ
НАСТОЯЩЕГО
VOLVO**

Подлинные комплектующие Volvo

Подлинные комплектующие Volvo созданы специально для вашей техники. Выбирайте из всего ассортимента запасных частей и уровней обслуживания то, что подходит именно вам, – и вы добьетесь максимальной производительности и оптимизируете время безотказной работы вашей машины. Все подлинные комплектующие проходят самые строгие испытания. Мы гарантируем сохранение отличных рабочих характеристик ваших машин и высокой надежности их работы в любом режиме эксплуатации.

Для получения подробной информации обратитесь к местному дилеру Volvo.

www.volvoce.com



http://open.to/a/SP_DealLoc_B

Volvo Construction Equipment



Наш девиз — удовлетворенность клиентов

Дилеры Volvo Construction Equipment — это главная опора нашей деятельности и важное связующее звено между компанией и клиентами, которые покупают и используют наши машины. Неважно, велика или мала компания покупателя. Дилеры Volvo CE всегда готовы помочь советом и оказать поддержку на любом этапе: от выбора модели, удовлетворяющей потребностям клиента, до необходимого обслуживания и ухода за оборудованием в течение всего срока его службы.

Дилеры, которые работают с традиционными семейными предприятиями, такими как французская компания Laplace (стр. 24), обслуживающая мраморные карьеры и использующая два колесных погрузчика Volvo, вкладывают в обслуживание ничуть не меньше сил, чем дилеры, работающие с крупными компаниями, такими как корпорация FERMA, американский подрядчик по демонтажу зданий (стр. 10). В этом году FERMA приобрела 20 экскаваторов Volvo EC350EL, специально адаптированных к ее особым требованиям. Кроме того, мы покрасили эти машины в фирменные цвета компании FERMA: зеленый и белый (см. фото выше).

Если вы хотите убедиться, что Volvo CE и дилеры компании заботятся об удовлетворенности клиентов, просто откройте журнал на странице 21 и прочтите статью о мобильных станциях техобслуживания Volvo CE в Китае. Станции создаются на удаленных объектах, где невозможно добиться высокой производительности без регулярных поставок запчастей и своевременного технического обслуживания. Благодаря качеству нашей продукции и высокому уровню послепродажного обслуживания клиенты, когда их бизнес начинает расширяться, возвращаются к дилерам Volvo за новыми машинами. Примером может служить польская семейная компания UNIKOST (стр. 16), ставшая одним из крупнейших в стране поставщиков грибов.

Поддержкой более 200 дилерских центров Volvo CE, стремящихся повысить удовлетворенность наших клиентов, занимается Элси Де Нис, директор по развитию дилерских центров в глобальном масштабе и в регионе EMEA (Европа, Ближний Восток, Африка). Интервью с ней читайте на стр. 6, в разделе «Кратчайший путь к успеху». На веб-сайте *Spirit* и в приложениях можно найти видеозапись этого интервью, а также другие видеорепортажи, дополняющие статьи этого выпуска. 📺



ТОРСТЕН ПОШВА
Директор по внешним связям
Volvo Construction Equipment

spirit
ONLINE

www.volvospiritmagazine.com



Spirit — Volvo Construction Equipment Magazine



@VolvoCESpirit



Volvo Spirit Magazine



Volvo Spirit Magazine



GlobalVolvoCE

Фотографии: главная фотография © Франк Рогозинский; портрет © Пит Геталс VS57.RU

В ЭТОМ ВЫПУСКЕ

3 ВСТУПИТЕЛЬНОЕ СЛОВО

Наш девиз — удовлетворенность клиентов

6 КРАТЧАЙШИЙ ПУТЬ К УСПЕХУ

Интервью с директором Volvo CE по развитию дилерских центров в глобальном масштабе и регионе EMEA

16 ПОЛЬША

Удостоенная наград предпринимательница вкладывает средства в машины Volvo

21 КИТАЙ

Мобильные станции обслуживания

24 ФРАНЦИЯ

Колесным погрузчикам Volvo доверяют ценные сорта мрамора

28 ШВЕЦИЯ

В центре внимания — дистанционно управляемый экскаватор

32 БЕЛЬГИЯ

Газ поступает из Франции в Бельгию благодаря трубокладчикам Volvo

36 ТЕХНОЛОГИИ

Охлаждающая жидкость собственной разработки Volvo CE

40 ЗАМОРСКИЕ ТЕРРИТОРИИ ВЕЛИКОБРИТАНИИ

В аэропорту, построенном с помощью машин Volvo, приземлился первый самолет

42 ЭКОЛОГИЯ

Карьер будущего работает на электричестве

45 СПОНСОРСКАЯ ПОДДЕРЖКА

Конноспортивный фестиваль в Гётеборге

49 УГОЛОК ОПЕРАТОРА

Volvo EC700 — любимый экскаватор бразильского оператора

НА ОБЛОЖКЕ

Экскаватор Volvo EC350EL, принадлежащий американской компании по демонтажу зданий FERMA © Франк Рогозински

10 США

Покраска машин в фирменные цвета компании — лишь одно из изменений, которые Volvo CE внесла в продукцию, предназначенную для заказчика из Калифорнии



24



28



6



32

ЖУРНАЛ VOLVO CE SPIRIT

Декабрь 2015/Январь/Февраль 2016 НОМЕР ВЫПУСКА: 57

ИЗДАТЕЛЬ: Volvo Construction Equipment SA

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР: Торстен Пошва

ПОМОЩНИК РЕДАКТОРА: Криста Уолш

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

В ПОДГОТОВКЕ ВЫПУСКА УЧАСТВОВАЛИ: Джулия Брандон, Деррик Баттерфильд, Сэм Коуи, Джулиан Гонсалес, Найджел Гриффитс, Патрисия Келли, Тони Лоренс, Кэти Смит
ФОТОГРАФИИ: Дженнифер Бойлз, Пит Геталс, Даррин Генри, Натали Хилл, Клас Якобсон, Густав Мортенсон, Лианн Милтон, Франк Рогозински, Юха Ройнинен, Йорма Валконен



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

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

РАЗВИТИЕ ДИЛЕРСКИХ ЦЕНТРОВ

Элси Де Нис активно способствует развитию дилерской сети Volvo CE →

Кэти Смит

Друзья шутят, что она работает от батарейки с неограниченным сроком действия. Она действительно буквально искрится энергией и способна успешно решать сразу несколько задач. Элли Де Нис соглашается, что ведет весьма активную жизнь. Она успевает и трактором управлять, возделывая землю вокруг своего дома во фламандской деревне, и затеять ремонт, и проводить международные телеконференции в должности директора по развитию дилерских центров в глобальном масштабе и в регионе EMEA (Европа, Ближний Восток и Африка).

На досуге она занимается тайцзы и йогой на организованных компанией курсах, много путешествует, любит готовить, отдыхать на природе и заниматься физическим трудом, который прекрасно уравнивает работу в офисе. У Элли в хозяйстве две лошади, собака, два кота и куры. А помогает со всем этим управляться ее пятилетняя дочь. «Она прекрасный и надежный помощник», — говорит Де Нис.

Элли Де Нис по образованию юрист, но ей всегда хотелось заниматься коммерческой деятельностью. У ее родителей, живших на бельгийском побережье, была компания по производству электроприборов, так что деловой подход с учетом потребностей покупателя она усвоила, можно сказать, еще с пеленок, и навсегда запомнила, что бизнес должен строиться вокруг потребителя. Она считает, что это правило красной нитью проходит через всю ее карьеру: с начала работы в Volvo Group в 2002 году и до сегодняшнего дня.

В Volvo Trucks в Швеции Де Нис трудилась над проектом по созданию инструментов для продаж, которыми могли бы пользоваться дилеры в Европе. Затем она руководила разработкой веб-сайтов Volvo Trucks для стран Бенилюкс, а также активно способствовала тому, чтобы дилеры создавали собственные веб-страницы в Интернете, предоставляя покупателям больше информации. Позже она занималась организацией международных выставок для Renault Trucks во Франции.

ВРЕМЯ ИСПЫТАНИЙ

Уникальный шанс, как Элли сама называет это событие, представился ей в 2009 году. Она приняла участие в необычной экспедиции. Двенадцати грузовикам Renault предстояла изнурительная гонка: за четыре с половиной месяца они должны были пересечь 21 страну: от Нордкапа в Норвегии до мыса Доброй Надежды в ЮАР. Элли с радостью приняла вызов, но поездка оказалась далеко не простой. Дорога нередко преподносила им сюрпризы. Участникам приходилось переносить жару и мороз, менять проколотые шины, преодолевать трудности при пересечении границ, чинить машины и вытаскивать их из грязи на размытых дождем дорогах, но они преодолели все испытания и достигли пункта назначения. Эта поездка стала для Де Нис не только увлекательным приключением, но и позволила на собственном опыте

оценить, в каких непростых условиях многие клиенты Volvo CE работают каждый день.

Перед экспедицией Де Нис прошла курсы и получила права на управление грузовиком.

«Научившись управлять грузовиком, можно лучше понять продукт, который мы продаем, а также потребности и условия работы наших покупателей. Управлять машинами Volvo CE не так-то просто. У меня в хозяйстве нет ни одной, хотя я и внесла их в свой список желаний», — шутит Элли.

Что может сравниться с впечатлениями от такой экспедиции? Конечно же, новое испытание! На этот раз благодаря проекту Volvo Financial Services Элли переключилась с грузовиков на строительную технику.

«Ведь эти машины такие классные», — смеется она.

«Возможно, это прозвучит неправдоподобно, но мне действительно всегда нравились эти желтые машины. Они такие мощные и внушительные! И я надеялась, что когда-нибудь мне доведется работать в Volvo CE».

Свою карьеру в Volvo CE Де Нис начала с управления брендом и маркетинговыми коммуникациями в Европе, а теперь занимается развитием дилерских центров в глобальном масштабе и регионе EMEA (Европа, Ближний Восток, Африка). И все это время она оставалась верна своим принципам — в центре внимания должен

быть потребитель. Работа по управлению брендом оказалась очень динамичной, Де Нис постоянно проводила семинары по укреплению позиций бренда для руководителей дилерских центров в странах Европы, Ближнего Востока и Африки. Дискуссии, которые возникали в ходе подобных семинаров, пробудили в ней интерес к развитию дилерской сети.

Перейдя на новую должность, она увидела большой потенциал в поддержке дилеров по всему миру и разработала программу развития партнерских отношений, чтобы помочь производителям и дилерам наладить тесные и прочные связи. В рамках программы также разрабатывались стандарты работы дилеров, направленные на повышение удовлетворенности клиентов. Эти стандарты должны были помочь усовершенствовать подход к обслуживанию покупателей и создать единый стиль обслуживания в более чем 200 центрах Volvo CE по всему миру.

«Дилеры должны чувствовать, что мы их поддерживаем. Вся наша работа должна быть направлена на повышение удовлетворенности клиентов», — объясняет Де Нис.

«Порой проблема сводится к тому, что дилер использует старые маркетинговые материалы. Вроде мелочь, но даже она может влиять на уровень обслуживания», — говорит Элли. — А случается, что склад запчастей работает недостаточно эффективно. Тогда мы даем рекомендации и помогаем оптимизировать его работу». Партнерские

ВСЯ НАША РАБОТА ДОЛЖНА БЫТЬ НАПРАВЛЕНА НА ПОВЫШЕНИЕ УДОВЛЕТВОРЕННОСТИ КЛИЕНТОВ

отношения — это основа развития дилерской сети компании, так что речь идет не только об улучшении работы дилеров. Компания Volvo CE тоже должна оценивать свою работу и постоянно повышать эффективность.

РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМЫ

«Мы одна из крупнейших международных компаний по разработке, производству и продаже оборудования для строительной и смежных отраслей. Анализируя свое положение на рынке, мы можем понять, в каких аспектах отстаем от конкурентов. Возможно, наши продукты недостаточно доступны, или их характеристики не во всем устраивают клиентов. Наша задача — предложить покупателям нечто лучшее».

По словам Де Нис, дилеры с энтузиазмом отреагировали на внедрение этой программы: «Они очень хотят, чтобы к их мнению прислушались». Элли получает много положительных отзывов, особенно когда участники программы осознают, что более качественное обслуживание неизменно приводит к тому, что клиенты возвращаются за новыми приобретениями. «Партнерские отношения не создаются за пару дней. Нужно время, чтобы люди осознали, что обе стороны должны вкладывать в эти отношения силы и время. Мы хотим развиваться вместе с нашими партнерами-дилерами».

Ежеквартальные личные встречи для обсуждения стратегических планов дают дилерам дополнительную возможность рассказать

производителю, в каких сферах им требуется поддержка. Де Нис говорит, что и компания Volvo CE, и дилеры готовы работать и адаптироваться к меняющимся потребностям покупателей.

«Покупатели ожидают от нас все более комплексных услуг. Как мы можем подготовить к этим изменениям дилеров? Некоторые дилеры уже пробуют самостоятельно внедрять новые схемы, но другим требуются более подробные инструкции и дополнительное обучение, а также информация о том, чего ожидать в дальнейшем. Мы, как и наши дилеры, хотим предоставлять клиентам оптимальные решения».

Два раза в год Де Нис организует совещание по развитию дилерских центров: за одним столом собираются представители восьми дилеров из разных стран и обсуждают рабочие вопросы, иногда засиживаясь до глубокой ночи. По мнению Элли такие дискуссии помогают компании оставаться на шаг впереди конкурентов. Ведь Volvo CE должна очень быстро и гибко реагировать на все изменения, а это непросто для такой крупной компании.

Де Нис говорит, что она и все участники рабочей группы по развитию дилерских центров, очень увлечены своим делом, активны и энергичны. А взаимное доверие и возможность открытого обсуждения в сочетании с чувством юмора повышают эффективность работы. 🌟

Для просмотра видеозаписи интервью посетите веб-сайт **Spirit** или загрузите приложение **Spirit**

РАСЧИЩАЯ ПУТЬ ДЛЯ БУДУЩЕГО

Компания Volvo CE осуществляет всестороннюю модернизацию парка экскаваторов для калифорнийской корпорации, специализирующейся в демонтаже сооружений

Хулиан Гонзалес

С восходом солнца сухой неподвижный воздух над калифорнийским Саннивейлом, приотлившем таких гигантов высоких технологий, как Apple, Yahoo, Google и Microsoft, накаляется до предела. Все эти компании расположены или имеют офисы в «Кремниевой долине».

Городу, который находится в 64 км к югу от Сан-Франциско, очень важно привлечь как можно больше компаний, занимающихся наукоемкими технологиями. Чтобы подготовить место для будущих проектов и обеспечить развитие города, корпорация FERMA — национальный лидер в сфере демонтажных работ — использует собственное современное оборудование, в том числе парк экскаваторов Volvo EC350EL.

Компания, занимающаяся расчисткой строительных площадок, была основана в 1963 году четырьмя братьями и их партнером. Спустя годы, она превратилась в ведущую инженерно-техническую компанию по демонтажу сооружений, которой подвластно все: от высотных конструкций до небольших коммерческих построек, одну из которых сейчас разбирают два экскаватора EC350EL на месте будущей автостоянки Google.

«Наше специальное оборудование — это преимущественно экскаваторы с удлиненной стрелой, которые могут работать на максимально возможной →



Специальное оборудование компании FERMA — экскаваторы с удлиненной стрелой



Марк Феррари, президент корпорации FERMA

дистанции и в любом направлении», — рассказывает Марк Феррари, президент корпорации FERMA. «Мы располагаем демонтажной машиной с максимальным в Северной Америке вылетом стрелы: почти 61 метр, — поясняет он. — Сейчас у нас есть семь машин с удлиненной стрелой. Некоторые из них модернизированы для наибольшего охвата. Для проведения разнообразных подводных работ у нас есть машина, стрела которой выдвигается на 33,5 м, а также широкий набор навесного оборудования к ней».

СИЛА ПРЕДВИДЕНИЯ

Как и высокотехнологичные соседи, компания FERMA стремится предвидеть трудности, которые могут воспрепятствовать развитию отрасли, и таким образом укрепить свою конкурентоспособность. Неизменное стремление получать максимальную отдачу от новейших технологий и оборудования побудило Феррари и компанию FERMA стать постоянным клиентом Volvo CE. Экскаватор EC350EL оснащен двигателем D13 стандарта Tier 4 Final и новой электрогидравлической системой управления. Кроме того, машина имеет уникальный режим Volvo CE ECO, обеспечивающий ощутимую экономию топлива: до 9 %. Надо сказать, что поначалу этот показатель вызвал у Феррари недоверие.

«Мы сполна наслушались сказочных обещаний от разных производителей, но цифры Volvo подтвердились на практике. Машины потребляют около 30 литров топлива в час, а поскольку мы почти всегда используем различную оснастку, им приходится работать на повышенных оборотах дольше, чем при выполнении большинства обычных задач. В зависимости от характера работы и типа навесного оборудования, мы постоянно находимся на самом пределе или близко к нему, — поясняет он. — Так как мы занимаемся сносом, наши машины редко простаивают без работы, и коэффициент их использования превышает 90 %, в то время как отраслевой стандарт составляет 60–75 %. При этом они отлично справляются с такой напряженной работой».

Первые 20 машин Volvo EC350EL прибыли в августе 2015 года. К тому времени в компании уже работал экскаватор с удлиненной стрелой — модель EC480E. Дэн Маккосланд, дилер Volvo CE, признает: убедить новаторов в сфере демонтажа в том, что будущее FERMA связано с Volvo CE, было непросто.

«На американском рынке экскаваторов компания Volvo CE представлена с 2000 года, — говорит Маккосланд. — За последние годы машины существенно изменились. Как за счет использования технологий Tier 4 Final в двигателях, так и благодаря потребности в применении различного навесного оборудования, включая бетоноломы,

резак, гидромолоты, ковши и ковшовые захваты. Теперь оператор может на мониторе в кабине задавать такие характеристики навесного оборудования, как уровни гидравлического давления и параметры циркуляции».

После подписания договора Феррари тесно сотрудничал с региональным дилером VCES по вопросам обучения операторов FERMA, которые не были знакомы с такой техникой. «Volvo CE и VCES здорово помогли нам: наши операторы чувствуют

себя уверенно в машинах Volvo и управляют ими привычным для них способом», — поясняет он.

Маккосланд также считает, что Volvo CE активно поддерживает сферу демонтажных работ, поскольку не только поставляет специализированные машины для этой отрасли, но и является членом национальной ассоциации NDA (National Demolition Association).

Инновационные идеи Феррари, представителя третьего поколения семьи, управляющей компанией FERMA, например, ковшовый захват, который способен поднимать даже такие мелкие предметы, как дюймовые трубы, помогли значительно повысить ее ежегодный оборот: с 40 млн долл. в 2012 году до 70 млн долл. в 2014-м.

Это замечательный результат, но не меньшее впечатление производит и еще один показатель, которого удалось достичь с помощью инноваций и парка экскаваторов Volvo EC350EL, — уровень →

КОМПАНИЯ FERMA: НОВЫЕ ИДЕИ — НОВАЯ ПЛАНКА



Расчистка места под автостоянку

утилизации материалов, остающихся после сноса каждого объекта составляет в среднем 98,5 %. Это беспрецедентное достижение в сфере демонтажных работ.

«Мы поднимаем планку. Мы начали перерабатывать материалы прямо на объектах еще в 1983 году. И наша компания сыграла значительную роль в развитии технологий измельчения и их применении при сносе сооружений. Мы также используем мобильные измельчители, щеподробилки и сортировочные машины. Благодаря применению всех этих технологий мы расширили границы механической переработки. Это приносит пользу окружающей среде и выгоду нашей компании. Внешне наша техника не отличается от обычных машин, однако она приспособлена для выполнения необходимых нам работ».

МЫ ПОЛУЧИЛИ ОГРОМНУЮ ПОМОЩЬ ОТ VOLVO CE

ВСЕ МЕНЯЕТСЯ

Компания FERMA поднимает планку за счет нестандартных идей, а Volvo CE доказывает, что способна значительно облегчить жизнь и повысить эффективность работы клиента из Калифорнии.

«EC350EL оборудован двумя видеокерами и усиленными боковыми бамперами. Если клиент предъявляет особые требования к средствам защиты и уровню безопасности, Volvo CE всегда оказывает всестороннюю поддержку. Стремление порадовать клиента — огромный плюс Volvo CE», — уверен Феррари. И добавляет: «Мы попросили VCES внести изменения в средства управления, с тем чтобы они соответствовали нашим потребностям. Теперь в наших машинах есть встроенные цифровые радиостанции. Мы установили эти

радиостанции вместо заводских аудиосистем, подключили их к заводским громкоговорителям и вмонтировали в панель управления переключатели для микрофонов и режима рации. Теперь операторы могут общаться с бригадой на площадке, не отрывая руки от органов управления экскаватором. Это крайне важно для обеспечения безопасности».

Однако строгие ограничения по весу, действующие в Калифорнии, вынудили компанию FERMA незначительно изменить конструкцию экскаваторов EC350EL, прежде чем они приступили к работе.

«Наш порог — 41 912 кг, и все, что ниже, уже законно», — говорит Феррари. «Когда мы испытывали наш Volvo EC380E, еще до всех модификаций, его вес составлял 41 730 кг, — поясняет он, поворачиваясь к двум экскаваторам EC350EL, работающим на будущей автостоянке Google. — А после доработок, в том числе установки дополнительных ограждений, усиления ковша с захватом, увеличения цилиндра, а также установки быстросъемной сцепки Volvo S, машина весит всего 40 832 кг».

Многие конструктивные изменения под силу заметить только профессионалам. Однако есть одно изменение, внесенное Феррари, которое видно всем, причем издалека. Дело в том, что Volvo CE покрасила все экскаваторы парка FERMA в фирменные бело-зеленые цвета компании.

«Это просто потрясающе! — говорит Феррари. — Теперь люди могут легко узнать наши машины по фирменной окраске».

Для просмотра видеорепортажа посетите веб-сайт *Spirit* или загрузите приложение *Spirit*

Экскаваторы Volvo EC350EL, адаптированные к потребностям компании FERMA



Хайме Лопез, оператор

РАСТУЩАЯ ОТРАСЛЬ

Предпринимательница из Польши превратила семейный бизнес в одно из крупнейших национальных предприятий по выращиванию отборных грибов и производству компоста →

Найджел Гриффитс

ТАКИЕ УСЛОВИЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ — ИСПЫТАНИЕ ДЛЯ ЛЮБОЙ МАШИНЫ



После 50 000 часов тяжелого труда колесный погрузчик Volvo все еще находится в отличном рабочем состоянии



Машины перемещают тонны компоста



Урсула Штандера-Кардашински

Польская деревушка Скужец, расположенная в 90 км к востоку от Варшавы, является резиденцией одного из ведущих в стране производителей тепличных грибов и поставщиков компоста для их выращивания. Грибы экспортируются в такие европейские страны, как Франция, Германия, Италия и Великобритания.

UNIKOST — семейная группа компаний, специализирующихся на разных этапах производства грибов: от получения высокопитательного компоста до выращивания изысканного продукта при строгом контроле температуры и влажности.

В 2014 году UNIKOST отметила 20 лет со дня своего основания и в связи с расширением бизнеса приняла решение увеличить парк колесных погрузчиков Volvo, которые на протяжении более 15 лет составляют основу ее эффективного производственного процесса.

Компания приобрела новейший колесный погрузчик Volvo L120H, и теперь является первым в Польше обладателем модели этого поколения. За год машина отработала свыше 4000 часов без каких-либо технических проблем. В июне 2015 года в компанию UNIKOST

прибыл второй L120H. Кроме того, достаточно велика вероятность того, что вскоре ее парк машин Volvo пополнится еще двумя колесными погрузчиками L180H.

ЗАСЛУЖЕННАЯ НАГРАДА

В марте 2015 года выдающиеся достижения UNIKOST были отмечены престижной премией *Gazeta Biznesu*, которую присуждает ведущее в Польше ежедневное финансовое издание *Puls Biznesu*.

Путь к этой награде, полученной за многолетний и упорный труд, для женщины-предпринимателя, открывшей свое дело в 1994 году, был непростым.

«Если бы я знала о проблемах, с которыми придется столкнуться, скорее всего, не начинала бы, — улыбается Урсула Штандера-Кардашински. — У меня было мало опыта и в первые три года пришлось многому учиться».

Чтобы узнать о тонкостях грибного бизнеса у ведущих на тот момент производителей, Штандера-Кардашински объехала Европу и США.

Она внедрила новейшую голландскую технологию компостирования, позволяющую контролировать базовый процесс ферментации соломы и отходов, поступающих с местных птицеферм.

ТРУДНОСТИ РОСТА

Преодолев сложный начальный этап, бизнес стал развиваться, и в компании решили обновить погрузочно-разгрузочную технику. В 2000 году Штандера-Кардашински приобрела первую пару колесных погрузчиков Volvo L120D. Для UNIKOST эта покупка стала не только крупным вложением средств, но и достаточно сложным решением. Урсула вспоминает, как целый день взвешивала все за и против и в результате сделала ставку на машины Volvo интуитивно. Она надеялась, что интуиция ее не подведет, и выбор окажется полностью оправданным.

«И это было верное решение, — говорит она. — Поначалу я считала, что это слишком крупное вложение, но вскоре все мои сомнения улетучились, поскольку благодаря машинам Volvo мы повысили →



Проверка компоста в лаборатории



Лешек Кардашински на фоне недавно приобретенной машины Volvo CE

эффективность производства, сократив число технических проблем и простоев».

Компостирование — сложный биохимический процесс, которым трудно управлять. UNIKOST располагает собственной лабораторией, где специалисты ежедневно проверяют точность состава компоста. Компостирование сопровождается специфичным запахом, который не каждый вынесет, но Урсула говорит, что давно привыкла, и даже называет его «благоуханием производства».

Постоянная работа в неблагоприятной и коррозионной среде стала испытанием для колесных погрузчиков Volvo. Машины ежедневно перемещают тонны ферментирующего компоста — гремучей смеси аммиака и сырости.

Штандера-Кардашински следит, чтобы машины ежедневно тщательно отмывались. Кроме того, предприятие располагает собственными хорошо оснащенными мастерскими для текущего техобслуживания. По прошествии 15 лет, после более чем 50 000 часов тяжелой службы, первые две машины находятся в отличном рабочем состоянии.

БЕЗ ОСТАНОВКИ

Ферментация и компостирование образуют непрерывный процесс, который требует, чтобы машины Volvo работали семь дней в неделю, в две или даже три смены. Чтобы соблюсти такой напряженный график и еженедельно поставлять 1200 тонн компоста, на предприятии занято почти 80 сотрудников.

«Большой парк колесных погрузчиков Volvo позволяет создать оптимальные условия производства и бесперебойно поставлять качественную продукцию», — говорит Штандера-Кардашински.

Ее муж, Лешек Кардашински, присоединился к семейному делу почти три года назад, заняв должность директора по логистике и инвестициям. В прошлом старший офицер полиции, он укрепил производственную дисциплину, а теперь помогает руководить закупками оборудования и развивать передовую грибную ферму, расположенную в 10 км от компостного предприятия UNIKOST. Внимательно наблюдая за работой

ЭТИ МАШИНЫ ЭФФЕКТИВНЫ И ОЧЕНЬ НАДЕЖНЫ



Якуб Штандера в помещении для выращивания грибов

погрузочно-разгрузочной техники, он рассказывает, что решение о вложении средств в новые колесные погрузчики Volvo основано на длительном и успешном опыте компании UNIKOST в эксплуатации этих машин и многолетнем сотрудничестве с представителями Volvo CE.

«Эти машины эффективны и очень надежны, особенно при непрерывной работе в нашем климате с суровой зимой. Их мощность позволяет ежедневно поднимать и перемещать компост без каких-либо технических проблем. Кроме того, среда, в которой они работают, очень агрессивна, насыщена аммиаком и отличается высокой влажностью, а это настоящее испытание для любой машины».

СЕМЕЙНОЕ ДЕЛО

Грибная ферма R & J Sztandera основана сыновьями Урсулы Штандера-Кардашински, Робертом и Якубом, и состоит из более чем 30 вытянутых в длину помещений общей площадью 30 000 м², в которых выращиваются грибы. Предприятие ежемесячно производит почти 650 тонн грибов и является одним из крупнейших в Польше.

Братья — уже третье поколение производителей грибов в этой семье. Роберт занимает должность директора в головном офисе UNIKOST, а его младший брат Якуб является президентом грибного предприятия и руководит 200 сотрудниками. Они продолжают семейную традицию по выращиванию грибов, заложенную почти 40 лет назад их бабушкой Данутой, которая, к слову, не перестает давать внукам ценные советы.

Грибным спорам, помещенным в высококачественный компост, нужно примерно две недели, чтобы при строгом контроле температуры и влажности стать великолепными белыми шампиньонами, которые вручную собираются и сортируются для отправки на рынок, а затем и на кухни множества европейских семей. 🍄

Для просмотра видеорепортажа посетите веб-сайт *Spirit* или загрузите приложение *Spirit*



Один из «желтых контейнеров» мобильных станций техобслуживания Volvo CE

НЕСТАНДАРТНОЕ РЕШЕНИЕ

Для клиентов из отдаленных районов компания Volvo CE разработала мобильные станции техобслуживания

В такой большой стране, как Китай, доступ клиентов, работающих в отдаленных районах, к необходимым запчастям и техобслуживанию часто затруднен. После того как в Volvo CE поступило обращение генерального директора представительства в Гуанси-Чжуанском автономном районе, содержащее просьбу о помощи одному из основных клиентов с быстро растущим парком машин Volvo, было решено разработать мобильные станции техобслуживания на базе адаптированных контейнеров для морских грузоперевозок.

Инициатором создания «желтых контейнеров» для станций

техобслуживания выступил вице-президент Volvo CE Ван Йефэн, который отвечает за послепродажное обслуживание и взаимодействие с клиентами. Он выдвинул эту идею в мае 2015 года. А уже в июле проект был запущен.

В ЛЮБУЮ ПОГОДУ

Первый контейнер был отправлен в Гуанси-Чжуанский район Китая, граничащий на юге с Вьетнамом. В этом регионе сезон дождей может →



VOLVO CE ОБЕСПЕЧИВАЕТ КРУГЛОСУТОЧНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ МАШИН НА ОБЪЕКТЕ



Мо Чуньюнь, генеральный директор компании Guangxi Zhongnan Huaxing, вместе с бригадой Volvo CE по послепродажному обслуживанию



Внутри контейнера



Чжоу Чжицян, заместитель директора GPAC

длиться четыре или пять месяцев. Контейнер прошел боевое крещение в компании Guangxi Pingguo Aluminum (GPAC), крупном предприятии по добыче алюминиевой руды, которое является ведущим в регионе производителем оксида алюминия (до 400 000 тонн в год).

Сразу после того как в 2002 году GPAC приобрела первые восемь сочлененных самосвалов Volvo, компания Volvo CE стала для нее приоритетным поставщиком строительной техники.

«Самосвалы Volvo способны круглосуточно работать в любую погоду. Эти машины демонстрируют впечатляющие показатели эффективности и расхода топлива», — говорит Чжоу Чжицян, заместитель директора GPAC.

В настоящее время перед компанией GPAC, которая эксплуатирует 64 сочлененных самосвала, 8 гусеничных экскаваторов и 8 колесных погрузчиков Volvo, встал вопрос техобслуживания и готовности машин к ежедневной работе в жестких условиях без потери производительности.

РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМЫ

Чтобы решить вопрос сокращения времени простоев машин из-за неполадок, Чжоу обратился к региональному дилеру — в машиностроительную корпорацию Zhongnan Huaxing.

«После нескольких посещений компании GPAC, мы разобрались в сути проблемы», — рассказывает Мо Чуньюнь, генеральный директор Zhongnan Huaxing. Результатом стало появление мобильной станции

техобслуживания, которая также является складом для хранения запчастей и смазочных материалов прямо на объекте.

«Раньше мы были вынуждены ждать запчасти, которые сначала доставлялись с шанхайского склада в Наньнин (столица Гуанси-Чжуанского автономного района), а затем в нашу мастерскую. Все это занимало около недели», — объясняет Чжоу.

Из-за таких задержек компания несла убытки. А контейнер с запчастями, который находится рядом с рабочей площадкой, позволяет мобильной станции Volvo CE круглосуточно обслуживать машины и менять детали прямо на объекте.

БЕЗ ВРЕДА ДЛЯ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

«Техника регулярно проверяется, неполадки выявляются заблаговременно и не превращаются в серьезную проблему», — говорит Чжоу. — Это очень важно для нашего устойчивого развития, так как станция существенно повышает эксплуатационную готовность техники Volvo и сокращает потребность в запчастях и в организации их доставки».

Такие станции способствуют не только снижению расходов на оборудование, но и сохранению окружающей среды. Они легко устанавливаются на начальной стадии проекта и без труда демонтируются после его завершения. Оказавшийся востребованным проект «желтых контейнеров» реализуется по всей стране, пользуется спросом на удаленных рудниках и строительных площадках и позволяет в кратчайшие сроки предоставлять клиентам запчасти и комплексное техобслуживание. 

БИЗНЕС, ВЫСЕЧЕННЫЙ ИЗ МРАМОРА

Колесным погрузчикам Volvo доверено непростое дело —
транспортировка массивных мраморных блоков →

Патрисия Келли

Жозеф Лаплас в ходе своей недавней поездки в Лондон обнаружил, что фасады модных магазинов на Пикадилли облицованы мрамором из карьеров Арюди, расположенных во Французских Пиренеях, где уже не одно поколение его семьи занимается их разработкой.

Дом моды Hermes в Токио, здание Совета Нидерландов в Гааге, вестибюль отеля Mandarin в Париже — все эти сооружения украшены мрамором из Арюди. Этим материалом декорированы колонны Площади Согласия — крупнейшей во французской столице. Знаменитый мрамор также украшает алтари усыпальницы в Лурде, ставшей в середине XIX века одним из центров паломничества католиков, который ежегодно посещают миллионы людей.

И это лишь несколько из множества мест, где люди любят мрамором из Арюди. Качество этого материала уже давно прославляет по всему миру как регион его добычи, так и Францию в целом.

ДОЛГОВЕЧНЫЙ МАТЕРИАЛ

Мрамор — это исключительно плотный и прочный материал. Ему не страшен мороз, и он может оставаться невредимым на протяжении тысячелетий.

«Каждое месторождение имеет отличительные черты и признаки. Это как почерк у человека», — говорит Лаплас, чей дед начал добывать

мрамор в пиренейских лесах еще в 1929 году. Такие эксперты, как Лаплас, с первого взгляда могут определить происхождение мрамора по неповторимой окраске и рисунку. «Это благородный материал», — говорит он.

Три карьера Лапласа — «Святая Анна», «Генрих IV» и «Палома» — знамениты серым мрамором, который сейчас в моде и востребован. Образцы мрамора с разных карьеров различаются по цвету и оттенкам, узору и фактуре.

РАБОТА В КАМНЕ

Мраморные карьеры Арюди, расположенные у подножия Пиренеев, были основаны в начале XIX века и в свое время обеспечивали работой сотни людей. Еще в середине XX столетия здесь было 20 действующих карьеров, но с годами отрасль медленно угасала. Лаплас вместе с сыном Пьером и девятью сотрудниками, специалистами в разных областях, остаются одними из тех немногих людей, кто по-прежнему осваивает эти месторождения природного камня.

Пьеру Лапласу 27 лет. Он представитель четвертого поколения владельцев переходящего по наследству семейного бизнеса. Лаплас объясняет, что добыча природного материала — кропотливый труд, требующий определенных навыков, которые можно получить только с опытом.



Два колесных погрузчика Volvo перемещают массивные блоки мрамора



Жозеф Лаплас с сыном Пьером

Камень извлекается из карьера в три этапа. Сначала преимущественно по линиям естественных разломов (чтобы свести к минимуму потери материала) алмазной проволочной пилой делается горизонтальный срез. Затем мрамор распиливается по вертикали на огромные прямоугольные блоки. Потом эти блоки отмываются и в соответствии с цветом и направлением текстуры разрезаются на части разных форм и размеров.

Семья Лапласа приобрела первый колесный погрузчик Volvo L220D в 1999 году. Мишель Орьилизи из компании Van de Velde, регионального представительства Volvo, рассказывает, что послепродажное обслуживание и рекомендации по достижению максимальной отдачи от машины убедили эту семью вложить средства во второй колесный погрузчик Volvo L220H, который они получили в 2014 году.

«Характер их работы предъявляет много требований», — отмечает Орьилизи.

Колесные погрузчики транспортируют огромные блоки мрамора из карьеров к месту складирования, откуда грузовики увозят их в следующий пункт назначения. Колесные погрузчики также помогают расчищать карьеры от обломков породы.

По словам Пьера Лапласа, он снова выбрал технику Volvo, так как она отвечает специфике его работы. За счет высокой грузоподъемности машин и применения стрелы параллельного подъема блоки всегда находятся в горизонтальном положении, что существенно повышает уровень безопасности при транспортировке. Кроме того, в ограниченном пространстве карьеров очень удобно использовать компактные погрузчики. А еще не следует забывать о низком расходе топлива.

«Очень важно, чтобы мраморные блоки при транспортировке оставались невредимыми. А машины Volvo отлично справляются с этой задачей», — рассказывает Лаплас. — Также важно, чтобы оператор

мог четко видеть из кабины, что он делает. Нужно все время следить за краем вил погрузчика и иметь хороший обзор».

Сам оператор признается, что новая машина удобна и дарит чувство защищенности. «Она очень тихая, — добавляет он. — Когда находишься в кабине, двигатель почти не слышен, и можно полностью сосредоточиться на работе».

КРАСОТА ПРИРОДЫ

Безмятежные карьеры расположены в потрясающе красивом заповедном районе, где необходимо соблюдать жесткие экологические нормы в отношении уровня шума и загрязняющих выбросов. И это как раз то условие, которое ужесточает конкуренцию с компаниями, работающими в регионах с менее жесткими ограничениями.

Основной объем добываемого семьей Лапласа мрамора экспортируется в другие страны, преимущественно через Каррару в Италии.

Мрамор из Арюди востребован в США, популярен в Италии, Японии и Китае, хотя не является массовым продуктом и рассчитан на ценителей высокого качества. Материал подходит для отделки интерьеров, декорирования фасадов зданий, для кухонь и ванных комнат, полов и лестниц, каминных полок и памятных плит, статуй и монументов. Иными словами, область его применения безгранична, а его долговечность не подлежит сомнению. ☑

ДОБЫЧА ЭТОГО ПРИРОДНОГО МАТЕРИАЛА — КРОПОТЛИВЫЙ ТРУД

Для просмотра видеорепортажа посетите веб-сайт **Spirit** или загрузите приложение **Spirit**



ПО НОВЫМ ПРАВИЛАМ

Дистанционно управляемый экскаватор открывает множество возможностей

Тони Лоренс

Неожиданно появившийся 30-тонный экскаватор быстро движется к краю карьера. На его вытянутой стреле — ультрасовременная буровая оснастка. Но самое удивительное — в кабине экскаватора никого нет!

Машина остановилась и, развернув кабину на 90 градусов, начала бурить скалистый уступ.

И уже потом публика, присутствовавшая на техношоу, организованном в рамках мероприятия «Дни Volvo 2015» в шведском городе Эскильстуна, заметила оператора. Он стоял неподалеку, примерно в 20 метрах, и с помощью дистанционного пульта управлял машиной.

Гусеничный экскаватор EC300E, представленный на выставке, — результат тесного сотрудничества группы разработки специализированных решений Volvo CE, норвежских специалистов по бурению из компании AMV и норвежского представительства Volvo CE. По словам Перьохана Роздаля из Volvo CE, машина произвела настоящий фурор в отрасли.

«На карьерных или дорожных работах подрядчики обычно используют специализированные буровые установки, — поясняет Роздаль, руководитель международных коммерческих проектов в группе разработки специализированных решений. — Они тоже управляются дистанционно. Но наши экскаваторы, оснащенные бурами AMV, предоставляют гораздо больше возможностей».

ДВА В ОДНОМ

«Эти буры технически сложны, но легко снимаются, и машина вновь превращается в обычный экскаватор для выемки и перевалки грунта. Фактически вы получаете две машины в одной. Это огромное преимущество, особенно для небольших и средних подрядных компаний».

Более того, модель можно оснастить функциями трех или даже

четырёх машин. Возможности буровых экскаваторов Volvo CE весом от 8 до 40 тонн с навесным оборудованием AMV впечатляют даже самих конструкторов.

Компания AMV, находящаяся на юго-западе Норвегии, специализируется на выпуске оборудования для горнодобывающей, горнопроходческой и нефтегазовой отраслей. Благодаря созданию группы разработки специализированных решений компания AMV и норвежское представительство Volvo CE стали стратегическими партнерами полтора года назад, еще до официального оформления партнерства.

«Очень важно с самого начала наладить хорошие взаимоотношения, — замечает Педер Андерсен, генеральный директор AMV Group. — Нашим первым буровым экскаватором стал Volvo, который мы оснастили самостоятельно. Вскоре мы поняли, что такая машина очень нужна нашим клиентам. И сейчас мы получаем прямую техническую поддержку от Volvo CE. Это помогает нам совершенствовать гидравлические и электрические системы, а также быстръемные соединения между машиной и буром».

«Все остались в выигрыше, особенно наши клиенты, которые знают, что получают изделие Volvo с полной гарантией, комплексным техобслуживанием и соответствующими обязательствами».

ЭКСКАВАТОР EC300E ПРОИЗВЕЛ НАСТОЯЩИЙ ФУРОР В ОТРАСЛИ

МАКСИМАЛЬНАЯ ТОЧНОСТЬ

Компания AMV — признанный эксперт в области систем дистанционного управления, которые, помимо прочего, используются для управления стандартными буровыми установками. Управление не представляет сложности — система AMV оснащена удобным пультом с уникальным контрольным экраном, а также каналом точного позиционирования на основе GPS, который обеспечивает точность бурения в пределах 20 мм (высота двух спичечных коробков). →

Фотографии: Густав Мортенсон



ЗНАМЕНИТЫЙ ЭКСКАВАТОР EC300E



Мартин Донкерслут, менеджер по продукции, группа разработки специализированных решений



Слева направо: Андерс Эстберг, исполнительный директор шведского филиала AMV; Перьохан Роздаль, представитель Volvo CE; Челл Видар Хомре, старший инженер по техобслуживанию AMV и Педер Андерсен, исполнительный директор AMV Group

Система повышает уровень безопасности, позволяя оператору находиться в защищенной зоне, а не в кабине (это важно, например, при подрывах в карьере), свободно перемещаться вокруг бура и не прерывая работу контролировать процесс под любым углом.

У системы есть и другие, весьма неожиданные преимущества. «Когда мы начинали этот проект, предполагалось, что машина будет выполнять стандартное бурение, а также работать как обычный экскаватор, — рассказывает Андерс Эстберг, исполнительный директор шведского филиала AMV. — Но стрела позволяет работать выше, в отличие от стандартной оснастки.

Например, машину можно использовать для установки анкеров с целью укрепления уступов карьера и обеспечения безопасности. Затем бур можно заменить на подъемную клетку, чтобы поднять специалистов, которые детально оценят работу. И все это — с помощью одной машины».

Челл Видар, старший инженер по техобслуживанию компании AMV, добавляет: «Эта машина предоставляет массу возможностей. Точка бурения

или установки анкера может находиться пятью метрами выше машины.

Стандартные машины довольно мощны и имеют отличную тягу, но для доступа к месту бурения им нужен пандус. Кроме того, в отличие от экскаваторов, они не могут поворачивать надстройку и не способны бурить или крепить анкер в любом направлении. Все это говорит об эффективности нашей машины».

ПЕРЕДОВОЙ ОПЫТ

Группа разработки специализированных решений Volvo CE была сформирована четыре года назад для содействия в продвижении подобных передовых проектов среди заинтересованных партнеров. Наибольший объем модернизаций для выполнения узкоспециализированных задач приходится на долю экскаваторов. Следом идут сочлененные самосвалы и колесные погрузчики. Мартин Донкерслут, менеджер по продукции в группе разработки

специализированных решений, считает, что мероприятие «Дни Volvo» — отличная рекламная площадка.

«Многие посетители заинтересовались экскаватором и говорят, что это как раз то, что им нужно. Мы много раз слышали от клиентов из разных стран: "Потрясающая машина. Она отлично подходит для наших карьеров". И это понятно. Ведь если на объекте работает и буровая установка, и экскаватор, требуется вдвое больше операторов, запчастей и, разумеется, механиков, которые должны уметь обслуживать обе машины».

Донкерслут и Роздаль довольны — они считают, что занимаются лучшей работой в мире.

«Мы небольшая группа, но уже заявили о себе по всему миру, и от радно видеть, как проекты, подобные этому, объединяют людей», — говорит Роздаль.

«Я работаю в строительной отрасли с 1998 года. Моя работа многогранна — передо мной ставятся сложные задачи, каждый день

рождаются новые идеи. Я постоянно узнаю что-то новое и получаю полезный опыт», — говорит Донкерслут, который представляет Volvo CE в Европе, Африке и на Ближнем Востоке.

«Благодаря партнерам мы можем модернизировать наши стандартные машины под конкретные нужды клиентов, помогая им повысить эффективность работы. Часть полученной при этом технической информации поступает в наши отделы исследований и разработок, приумножая наши знания и опыт. Что касается этого экскаватора, несколько недель назад у нас возникла проблема с буровым блоком, и я позвонил в AMV. Инженеры по поддержке попросили меня взять в кабину мобильный телефон и подключить его к диагностической системе блока. Они обнаружили, что давление воздуха упало, и сразу же, находясь за сотни километров отсюда, внесли коррективы.

То есть можно не только управлять этой машиной на расстоянии, но и дистанционно устранять в ней неисправности. Это, конечно, впечатляет», — заключает он. 

ВКЛЮЧАЕМ ГАЗ

При строительстве трубопровода для подачи газа из Франции в Бельгию трубоукладчики Volvo использовались по обе стороны границы →

Деррик Баттерфильд



Новый трубопровод не только удовлетворит растущий спрос на газ в Западной Фландрии, но и позволит снабжать газом северо-западные районы Европы. Старый газопровод проходил между Альверингемом, расположенным возле французской границы и порта Дюнкерк, и Мальдегемом, что в Восточной Фландрии к востоку от Брюгге. Он не справлялся с растущим спросом, который был обусловлен активным строительством и открытием в регионе множества новых предприятий малого и среднего бизнеса.

С французской стороны за подключение бельгийского трубопровода к французской сети отвечает компания GRTgaz, для проекта которой использовались поворотные трубоукладчики Volvo PL4809D. Реализацией проекта занималась компания SPAC, которая входит в группу Colas.

СПЕЦИАЛИСТЫ

За выполнение бельгийской части проекта отвечает Fluxys Belgium NV, независимый бельгийский оператор, который занимается хранением и транспортировкой природного газа, а также поставляет газ операторам распределительной системы и крупным промышленным клиентам, в том числе электростанциям. Протяженность трубопровода составляет 74 км, диаметр труб равен 91,5 см. Этот совместный проект впервые обеспечит подачу 8 млрд кубометров природного газа из одной страны в другую.

Подрядчик проекта, компания A. Nak Leidingbouw, специализирующаяся на работе с трубами большого диаметра, построила секцию протяженностью 20 км, используя два поворотных трубоукладчика Volvo PL4608. Каждая 18-метровая труба весит примерно 6 тонн, но машины PL4608 легко справляются с такими грузами, потому что нагрузка опрокидывания такой модели составляет 80 тонн. Задача заключалась в том, чтобы прокладывать каждый день порядка 1000 м трубопровода (50 сварных соединений) в сотрудничестве с голландским субподрядчиком — компанией Visser & Smit Hanab NV.

Компания A. Nak Leidingbouw уже имела опыт работы с трубоукладчиками Volvo: она стала первым в мире клиентом, закупившим шесть таких машин для прокладки трубопровода в 2009 году. Лу Стинберген, отвечающий за закупку и аренду оборудования для рабочей группы, уже 11 лет занимается прокладкой трубопроводов в разных странах Европы.

Он говорит, что выбрал машины Volvo, потому что ему понравились «идея с поворотом верхней части и большая грузоподъемность». И добавляет: «Они работают как машины с нагрузкой опрокидывания 90 тонн, хотя в документах значится цифра 80». Лу также высоко оценил надежную гидромеханическую ходовую часть машин.

УДОБСТВО В РАБОТЕ

На линии прокладки трубопровода часто возникают различные препятствия. При пересечении с дорогами используются специальные защитные плиты, а в случае с железными дорогами или водными преградами применяются другие методы. Явное преимущество

трубоукладчика PL4608 состоит в том, что его можно быстро погрузить на транспортер и перевезти не разбирая на новый участок. Когда соединение двух ниток трубопровода завершается, машину можно оперативно переместить к следующему месту соединения, что позволяет сэкономить время и деньги. «Расходы на одно соединение составляют примерно 10 000 евро (11 200 долл. США), — говорит Стинберген. — Если удастся сэкономить на транспортировке, это уже немало».

Операторы тоже оценили преимущества трубоукладчиков Volvo: эти машины уже отработали 6000 часов, а купленные в то же время трубоукладчики с боковой стрелой — всего 2000 часов.

«Мы привлекаем к работе операторов экскаваторов, потому что они быстро осваивают эти трубоукладчики», — рассказывает Стинберген о машинах PL4608, которые использовались для соединений, а также при сварочных работах и сгибании труб. При подаче труб в трубогибочную машину возможность поворота верхней части позволяет легко установить трубу в нужное положение, не перемещая трубоукладчик по зачастую непрочному грунту, что невозможно при использовании трубоукладчика с боковой стрелой.

Оператор Марсель Вихинк уже семь лет работает на трубоукладчиках и имеет лицензию на управление гусеничными кранами и

трубоукладчиками с боковой стрелой. «Мне нравится большой радиус действия стрелы, — говорит он. — Если трубы пересекаются, я могу легко поднять и переместить трубу на другую сторону». Он также оценил преимущества использования одной педали для движения по прямой — такое решение освобождает руки для управления стрелой и лебедкой.

В Нидерландах, где активно используются эти машины, много песка, повреждающего изнашиваемые детали. При работе на этой площадке, где также много песка, для облегчения передвижения машин и поддержки местных фермеров использовались сотни тонн щепы. Биоразлагаемая щепа снижает долю песка в почвах, которые затем снова используются для сельскохозяйственных нужд.

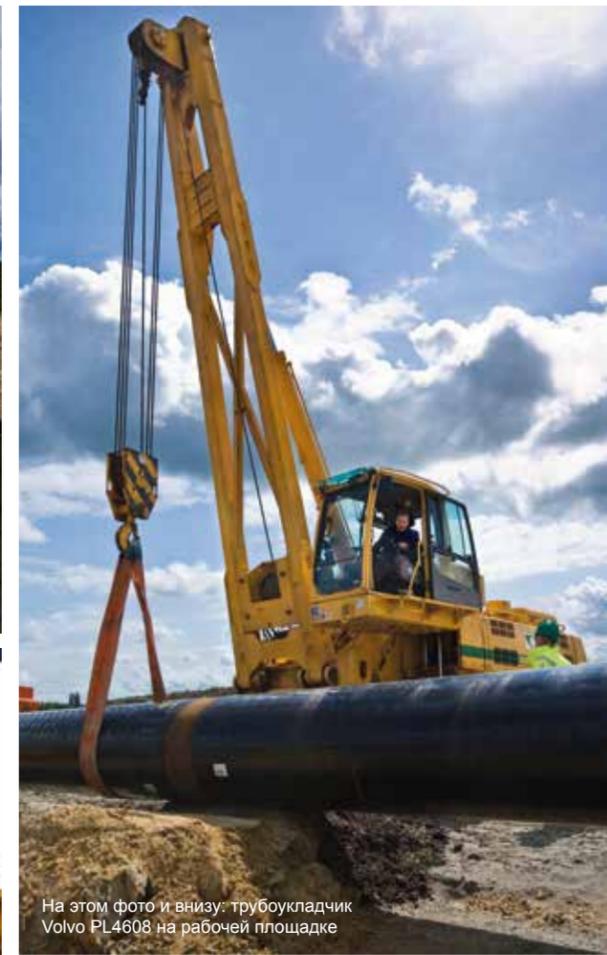
НЕОЖИДАННЫЕ НАХОДКИ

Как это всегда бывает при строительстве трубопровода, первыми доступ к рабочей площадке получают археологи, которые должны проверить, не скрыты ли в земле старинные сокровища. Однако в данном случае, с учетом географического положения и истории региона, пришлось проверить исторические документы и обследовать площадку, в результате чего возникла потребность в проведении специальной операции по разминированию. Кроме того, были проведены археологические исследования, которые помогли убедиться в том, что в земле не осталось неразорвавшихся снарядов (прежде всего со времен Первой мировой войны).

Компания Fluxys применяет рациональный подход к подготовке и строительству трубопроводов, учитывая вопросы безопасности, а также экологические факторы. Такой подход гарантирует, что по завершении работ земля может снова использоваться для сельскохозяйственных нужд, а это полностью соответствует основным ценностям Volvo в отношении безопасности и защиты окружающей среды. ☞



Оператор Марсель Вихинк (в кабине) и Лу Стинберген из A. Nak Leidingbouw



На этом фото и внизу: трубоукладчик Volvo PL4608 на рабочей площадке



Бригада, соединяющая секции трубопровода — Кор ван дер Лан и Пабло Веласкес



Трубопроводчик Тургут Илидиз рядом с Volvo PL4608



ОХЛАЖДЕНИЕ ПО ВЫСШЕМУ РАЗРЯДУ

Компания Volvo CE разработала специальную линейку охлаждающих жидкостей для мощных малотоксичных двигателей →

Найджел Гриффитс

Фотографии: Юха Роиннен



Цилиндр шестилитрового двигателя, для которого использовалась охлаждающая жидкость Volvo Coolant VCS (справа), и цилиндр двигателя, для которого использовался неподходящий продукт (слева)



Металлические пластины были погружены в жидкости на несколько часов. Нижний ряд — в состав с добавлением охлаждающей жидкости Volvo Coolant VCS, верхний — в состав, не содержащий жидкости Volvo Coolant VCS (видны признаки коррозии)

Примерно в 20 % случаев отказ двигателя связан с нарушениями в работе системы охлаждения, поэтому неудивительно, что компания Volvo CE решила разработать собственную охлаждающую жидкость. «Строительная техника Volvo зачастую используется в непростых условиях и в суровом климате, поэтому так важно подобрать подходящую охлаждающую жидкость», — рассказывает Анна-Мари Рюдстрём, сотрудник отдела передовых технологий и разработок Volvo.

Чтобы охлаждающая жидкость по уровню качества соответствовала новейшим мощным двигателям Volvo, компания разработала собственный состав — Volvo Coolant VCS. Эта новая жидкость рекомендуется для использования в двигателях большинства машин Volvo по всему миру.

«Важно, чтобы владельцы машин Volvo CE поняли, что использование неправильно подобранной жидкости или смеси может привести к повреждению двигателя, а затем и к дорогостоящему ремонту, которого можно было бы избежать», — поясняет Рюдстрём. — Неправильный выбор жидкости может спровоцировать возникновение коррозии, привести к появлению протечек и отложений, которые сокращают срок службы двигателя, и увеличить потребность в обслуживании. Мы не зря рекомендуем использовать Volvo Coolant VCS».

Основная задача охлаждающей жидкости — отводить излишки тепла от двигателя. Только треть энергии, полученной при сгорании топлива, удается использовать для работы машины. Оставшиеся две



Анна-Мари Рюдстрём демонстрирует, как неправильно подобранная охлаждающая жидкость может сократить срок службы шлангов и уплотнений



**ОХЛАЖДАЮЩИЕ ЖИДКОСТИ
СООТВЕТСТВУЮТ ВЫСОЧАЙШИМ
СТАНДАРТАМ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ VOLVO**

трети преобразуются в тепловую энергию, треть которой выделяется с выхлопными газами. Охлаждающая жидкость должна поглотить оставшееся тепло и отвести его от двигателя. Таким образом охлаждающая жидкость обеспечивает эффективную работу двигателя.

ОРГАНИЧЕСКИЕ ДОБАВКИ

Охлаждающая жидкость Volvo решает четыре основные задачи: обеспечивает теплообмен и защищает от замерзания, закипания и коррозии. При этом жидкость не должна ухудшать свойства неметаллических деталей. Основные защитные компоненты жидкости Volvo Coolant VCS имеют органическую природу, а не минеральную. Органические ингибиторы действуют именно в тех зонах, которым требуется защита, тогда как стандартные продукты на основе неорганических компонентов покрывают металл ровным слоем, требуют использования большего количества добавок и сокращают срок службы деталей. Кроме того, органические ингибиторы медленнее расходуются.

«При создании современных мощных двигателей используется множество различных металлов и сплавов, поэтому очень сложно разработать охлаждающую жидкость, свойства которой были бы оптимальными для всех металлов», — объясняет Анна-Мари Рюдстрём, опытный инженер-химик, курирующая разработку охлаждающей жидкости.

Охлаждающая жидкость Volvo создана с учетом требований, исключающих коррозию любых металлических поверхностей. При этом она препятствует разбуханию и растрескиванию резины и предотвращает старение и разрушение пластиковых компонентов. И, что особенно важно, она не оставляет осадка в системе охлаждения и обеспечивает достаточную интенсивность теплообмена для надежной защиты двигателя от перегрева.

И В ЖАРУ, И В МОРОЗ

Жидкость сохраняет свои свойства, даже когда температура воздуха опускается ниже точки замерзания, и при этом рекомендована для использования в жарком климате, где свойства антифриза, казалось бы, не нужны.

«На самом деле наша охлаждающая жидкость содержит различные компоненты, которые могут справиться практически с любыми колебаниями температур в двигателе, обеспечивая более высокую производительность», — говорит Рюдстрём.

Продукт был выпущен на рынок в 2006 году, и с тех пор инженеры Volvo постоянно проводят испытания, проверяя, как состав взаимодействует с новыми металлами и их комбинациями. Лабораторные тесты показывают, как жидкость ведет себя при нагревании, демонстрируют высокую температуру кипения и

меньший размер пузырьков, что означает лучший контакт жидкости с поверхностями и достаточную степень защиты в любых условиях.

Volvo предлагает охлаждающую жидкость двух видов. Volvo Coolant VCS желтого цвета используется для большинства машин, выпущенных после 2006 года. Продукт создан с применением медленно расходуемых органических добавок. Стандартная охлаждающая жидкость Volvo зеленого цвета предназначена для машин, выпущенных до 2006 года. Это гибридный состав, содержащий как органические, так и традиционные неорганические добавки.

Охлаждающие жидкости Volvo неоднократно тестировались в двигателях различных машин Volvo, и испытания подтвердили совместимость жидкостей со всеми материалами, входящими в состав охлаждающих систем. Жидкости также содержат добавки, защищающие механизм от износа. Поэтому этот продукт рекомендован компанией Volvo к использованию во всех ее двигателях. Жидкость совместима со всеми материалами, которые используются в двигателях Volvo. Она защищает всю систему охлаждения, предотвращая протечки. Все эти факторы продлевают срок службы двигателя, а также снижают стоимость владения машиной на протяжении всего срока ее службы. ❏

Для просмотра видеорепортажа посетите веб-сайт Spirit или загрузите приложение Spirit



Фотографии: Дэррин Генри



Приземление самолета Beechcraft King Air 200



Сотни жителей острова приехали в аэропорт, чтобы увидеть, как садится самолет

ПРАЗДНИК ДЛЯ «СВЯТЫХ»

Первый самолет уже приземлился в новом аэропорту, построенном на далеком острове Святой Елены с помощью машин Volvo

Жители острова Святой Елены, которых в шутку называют «святыми», и не надеялись, что этот день когда-нибудь настанет. Тем не менее первый самолет уже приземлился на самом удаленном от суши обитаемом острове. С момента объявления о строительстве аэропорта прошло 10 лет. Первый рейс прибыл на остров во вторник 15 сентября 2015 года, в 13:44:25.

«Взлетно-посадочная полоса хорошая, условия прекрасные, и сам аэропорт достаточно удобен», — отметил капитан Грант Брайтон, пилот самолета Beechcraft King Air 200. Воздушное судно вылетело из Йоханнесбурга (ЮАР), дозаправилось в Анголе и провело четыре с половиной часа в воздухе над Атлантическим океаном.

Фотограф с острова Святой Елены Дэррин Генри, предоставивший снимки для этой статьи, сказал: «Наверное, многие читатели сочтут это событие незначительным, но для жителей острова оно сопоставимо с посадкой человека на Луне».

Остров был открыт португальцами в 1502 году. Именно сюда в 1815 году, после битвы при Ватерлоо, британцы сослали императора Франции Наполеона Бонапарта. На сегодняшний день это вторая старейшая заморская территория Великобритании после Бермудских островов.

С первым полетом завершился 500-летний период изоляции острова, расположенного в Южном полушарии, посреди Атлантического океана.

Раньше сюда можно было добраться только по морю. Единственной связью с внешним миром для островитян были ежемесячные рейсы судна Королевской почты Великобритании *RMS St Helena* из Южной Африки, которое вскоре будет выведено из эксплуатации.

Аэропорт на острове Святой Елены строился крупной южноафриканской компанией Basil Read. Для коммерческих рейсов он будет открыт в феврале 2016 года. Все строительное оборудование



Из выпуска Spirit №52



Деон де Ягер, директор представительства компании Basil Read на острове, и его жена Хрезельда



Слева направо: первый пилот Грант Брайтон, второй пилот Диллан Ван Никерк, старший пилот-инспектор Ник Уайтхауз, шеф-пилот Стюарт Роулинсон и старший инженер Джеффри Маккензи

пришлось перевозить морем. Первой машиной, прибывшей на остров, стал автогрейдер Volvo G940B. Вслед за ним были доставлены еще 65 единиц техники Volvo, в том числе гусеничные экскаваторы EC700C, сочлененные самосвалы A40F-FS и A30E, колесные экскаваторы EW140C, катки DD24 и SD200DX, гусеничные экскаваторы EC380 и EC480, погрузчик с бортовым поворотом MC115C, а также дополнительные автогрейдеры (см. *Spirit*, выпуск № 52).

Менеджер по поддержке клиентов Volvo CE Лейф Вад рассказывает: «Было совершенно очевидно, что необходимо самое качественное оборудование, которое обеспечит безопасность работы даже в тяжелых условиях и при этом не нанесет вреда окружающей среде. Проект стал достойным испытанием для продукции Volvo Construction Equipment».

Деон де Ягер, директор представительства компании Basil Read на острове, и его жена Хрезельда вышли встречать первый самолет вместе с сотнями местных жителей.

Второй пилот Диллан Ван Никерк отметил: «Мне особенно запомнился момент, когда я увидел остров и его жителей, собравшихся на холме, чтобы нас встретить». ▮



На взлетной полосе

ДАЕШЬ ЭЛЕКТРИФИКАЦИЮ!

Очередной крупный исследовательский проект Volvo CE направлен на электрификацию строительной техники с целью значительной экономии энергии

Пилотный проект Volvo CE по переводу строительной техники, используемой в карьере, с дизельного топлива на электричество, осуществляется совместно со Шведским энергетическим агентством (Swedish Energy Agency, SEA), крупной строительной компанией Skanska Sweden, а также учеными из Линчёпингского университета и университета Мэллардален.

Бюджет проекта, который будет завершен в 2018 году, составит почти 22 миллиона евро. Проект продемонстрирует, как будут разрабатываться карьеры и каменоломни в будущем. Он направлен на значительное сокращение потребления топлива, выбросов в атмосферу и общей стоимости владения оборудованием, а также на повышение производительности.

«Это новый этап в развитии строительной отрасли. Мы видим огромный потенциал и гордимся, что стали частью этого уникального проекта», — говорит генеральный директор SEA Эрик Брандсма.

Агентство SEA — правительственная организация, занимающаяся вопросами энергетики. Она ищет возобновляемые источники энергии, инновационные технологии и более эффективные способы использования энергии, а также методики, позволяющие снизить воздействие на климат.

Согласно прогнозу, переход на электроэнергию позволит сократить энергопотребление на 71 % и снизить объем выбросов CO₂ в тестовом карьере с 0,7 кг на тонну вырабатываемого материала до 0,3 кг на тонну.

«Главным фактором в деле защиты окружающей среды является сотрудничество», — считает Мартин Вайсбург, президент Volvo CE.

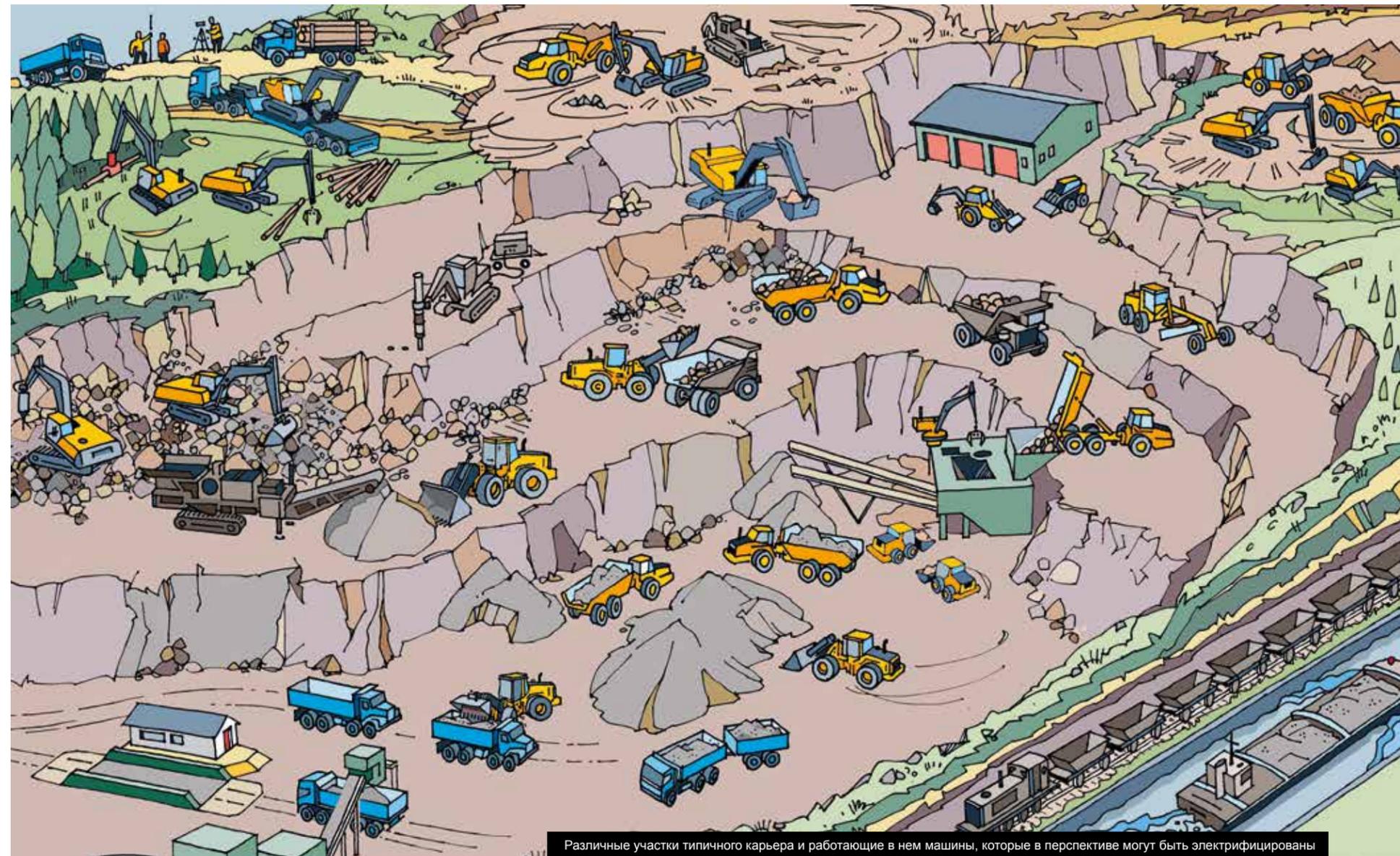
По данным SEA за 2010 год, уровень потребления энергии строительной техникой в Швеции составляет 14 тераватт в час (ТВт·ч).

Для сравнения: аналогичный показатель грузовиков равен 19, автобусов — 3,7, частных автомобилей — 55 ТВт·ч. Эти цифры побудили агентство обратиться в Volvo CE с просьбой рассчитать, как изменится ситуация, если при разработке стандартного карьера будет использоваться электроэнергия, а не дизельное топливо. В ходе дальнейшего обсуждения и возник проект пробного «электрического» карьера.

«Мы рассчитали, что, переведя на электроэнергию ряд рабочих процессов, мы сократим энергопотребление на 71 % (в кВт·ч). При использовании электричества энергоемкость значительно возрастает, поэтому потенциальная экономия оказывается значительно выше», — поясняет Брандсма.

«В большинстве ситуаций экскаваторы мало перемещаются по площадке, поэтому их вполне можно подключить к источнику питания с помощью кабелей. Для дробильных машин также можно использовать кабели питания. А для самосвалов можно придумать гибридный вариант подключения. В дальнейшем машины будут получать всю необходимую энергию от аккумуляторов. Это откроет возможности для создания абсолютно автономных машин, работающих без оператора и управляемых с компьютера», — рассказывает Брандсма.

Volvo CE уже потратила некоторое время на разработку технологий, которые будут использоваться в этом проекте. Компания продолжит



Различные участки типичного карьера и работающие в нем машины, которые в перспективе могут быть электрифицированы

работы над новыми методами, а Skanska выведет модифицированные машины на свои объекты в ходе демонстрации в 2018 году, чтобы подтвердить, что это решение действительно применимо на практике.

«В ходе проекта будут разрабатываться новые концепции, соответствующие нашим принципам стратегического планирования», — говорит Андерс П. Ларссон, исполнительный вице-президент технологического направления Volvo CE. — Работа, которую мы рассчитываем выполнить в следующие несколько лет, может полностью изменить строительную отрасль».

Компания выбрала для тестирования каменоломню отчасти потому, что во время проведения таких работ техника гораздо чаще стоит на месте и реже перемещается, чем на стройплощадке.

«Мы считаем, что карьеры — удачная стартовая площадка для электрификации. Во многих карьерах уже организован подвод электроэнергии и используются некоторые виды электрооборудования», — отмечает Дженни Эльфсберг, директор

Volvo CE по вопросам новых технологий. — Мы давно занимаемся производственным и универсальным оборудованием для карьеров, так что хорошо знаем особенности подобной техники. Мы проведем детальный анализ, найдем способы повысить эффективность и сравним показатели до и после».

В дальнейшем подобные технологии можно будет применять на более крупных строительных объектах. Электрифицированная строительная техника обладает еще одним преимуществом: она гораздо тише. А это немаловажно при проведении работ в городе.

Электромашин предоставляют новые возможности конструкторам Volvo CE. По мнению директора конструкторского направления в Volvo CE Сиднея Леви, электрификация позволит компании увеличить общую производительность строительных площадок. «Это уникальный шанс усовершенствовать конструкцию машин, удалить некоторые устаревшие системы и компоненты, а также разработать новые модели, более простые и удобные в обслуживании», — поясняет он. ☐

ЭТО НОВЫЙ ЭТАП В РАЗВИТИИ СТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

СИЛА В ГИБКОСТИ



ВИДЕО

Гибкость можно понимать по-разному. Применительно к колесному экскаватору Volvo EW160E существует как минимум два варианта трактовки этого слова. Во-первых, экскаватор оснащен новым интерфейсом оператора, позволяющим использовать до 20 различных видов навесного оборудования Volvo. Если же заказать на заводе-изготовителе установку сцепного устройства, экскаватор сможет сам привезти это оборудование на рабочую площадку. То есть гибкость — это универсальность. Во-вторых, мягкая подвеска стрелы позволяет оператору быстрее и с большим комфортом перемещаться по площадке, а система Volvo Smart View помогает более точно и надежно устанавливать машину в нужную позицию. В этом случае гибкость — это маневренность. Благодаря объединению этих качеств в сочетании с экологичным двигателем Stage IV экскаватор просто незаменим на рабочей площадке. Узнайте больше у своего дилера Volvo.

www.volvoce.com

Volvo Construction Equipment



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

СПОНСОРСКАЯ ПОДДЕРЖКА

Немецкий наездник Людгар Бирбаум на лошади по кличке Чиара



ЛОШАДИНАЯ СИЛА

Компания Volvo уже 40 лет является спонсором всемирно известного конноспортивного фестиваля в Гётеборге

Джулия Брэндон

Гётеборг, второй по величине город Швеции, по мнению журнала «Форбс» занимает 12 место в рейтинге самых инновационных городов мира. Город также известен как крупный спортивный центр, где активно развиваются футбол, гандбол и хоккей. Последние 40 лет Гётеборг также привлекает поклонников конного спорта, потому что здесь проводится конноспортивный фестиваль Gothenburg Horse Show.

«Этот фестиваль много значит для меня и моих коллег, — говорит наездник из Германии Людгер Бирбаум, один из сильнейших конюристов мира. — Здесь собирается очень много зрителей, и они болеют за всех, какую бы страну ни представлял участник».

В течение четырех фестивальных дней проходят соревнования высшего уровня по конкуру и выездке. К участию приглашаются 40 всадников со всего мира: из стран Европы и Азии, из Канады и США.

«Гётеборгский конный фестиваль считается очень престижным. По результатам опросов мы вошли в первую пятерку лучших конноспортивных шоу мира. Даже на первый этап к нам приезжают

очень сильные спортсмены, а в финале соревнуются настоящие звезды конного спорта», — рассказывает директор фестиваля Томас Торгерсен.

Чтобы подготовиться к соревнованиям и подготовить коня, нужно потратить много времени и сил, пролить немало пота и слез. Готовить лошадь к конкуру можно только после того, как она достигнет трехлетнего возраста, а чтобы вывести ее на соревнования, потребуется еще четыре–пять лет.

СЕРЬЕЗНЫЙ СПОРТ

«Если вам повезет, и вы хорошо подготовите лошадь, участвовать в таких соревнованиях, как Gothenburg Horse Show, она сможет только с восьми–девяти лет, — объясняет Торгерсен. — А ведь довольно часто оказывается, что лошадь недостаточно способна или не подходит для соревнований. Отбор очень строгий».

Наездникам нужно не только отрабатывать навыки, но и следить за здоровьем и самочувствием животного. Каждая лошадь стоит около →

Фотографии: © Йорма Валконен, © Клас Якобсон



Голландский наездник Юр Врилинг на Арецо

ПО РЕЗУЛЬТАТАМ ОПРОСОВ ФЕСТИВАЛЬ ВОШЕЛ В ПЯТЕРКУ ЛУЧШИХ КОННЫХ ШОУ МИРА

одного–двух миллионов евро, и, по словам Торгерсена, создать ей необходимые условия проще и дешевле, чем обучить новую. При хорошем уходе многие кони могут участвовать в соревнованиях до старости.

Самым старым животным, получившим Гран-при на соревнованиях уровня Гётеборгского фестиваля, стал конь по имени Уэлхэм британского наездника Джона Уитакера. Хотя это, конечно, исключительный случай.

«Уэлхэм был потрясающим конем. На самом деле, он начал участвовать в Гран-при только в возрасте 16 лет, — рассказывает Торгерсен. — То есть довольно поздно пришел в большой спорт».

В 2016 году в Гётеборге состоится двойной чемпионат мира: было решено, что финалы чемпионатов по конкуру и по выездке пройдут именно в этом шведском городе с 24 по 28 марта. Соревнования на Кубок мира обычно проводятся раз в три–пять лет, и конкуренция между площадками, которые готовы провести мероприятие, очень высока, поэтому выбор одного города для проведения состязаний сразу двух видов оказался неожиданным.

«Наш фестиваль очень популярен и достаточно значим для мирового конного спорта. Во многом это объясняется тем, что мы активно популяризируем наше шоу, привлекаем широкую аудиторию и ищем новые таланты», — уверен Торгерсен.

Бирбаум добавляет: «Замечательно организованные мероприятия интересны как спортсменам, так и зрителям, поэтому билеты на соревнования всегда распроданы. Каждый год мы с нетерпением ждем возвращения в Гётеборг».

Дополнительный ажиотаж вызван тем, что в этом году фестивалю

исполняется 40 лет и вечером последнего дня соревнований планируется устроить грандиозный праздник. «Одна из важнейших составляющих Гётеборгского фестиваля — это публика, — говорит Торгерсен. — Вот уже 40 лет практически на каждое выступление приходят почти 11 000 человек. И мы считаем, что очень важно пригласить их на торжество».

Компания Volvo стала главным спонсором шоу еще в 1978 году. Гётеборг — родной город как для фестиваля, так и для нашей компании, поэтому обе организации понимают и разделяют интересы местных жителей и являются частью общегородского наследия. У нас немало и других общих черт. Например, многие машины Volvo, скажем полноприводные XC60 и XC90, буквально созданы для конников, ведь они могут тянуть прицеп с лошадьёю и парковаться практически на любом, даже самом грязном поле. А если нужны универсальные фургоны для лошадей, то на эту роль прекрасно подойдут модифицированные грузовики серии FH. В них можно оборудовать стойло, а также удобное спальное место для человека, поэтому они способны стать вторым домом для спортсменов и их верных коней. Взаимоотношения компании и оргкомитета фестиваля укрепились благодаря спонсорской поддержке, которую Volvo уже 40 лет оказывает фестивалю. Кроме того, вот уже 20 лет Volvo спонсирует проведение соревнований на Кубок мира по конному спорту.

«Я вырос в Гётеборге, и Volvo всегда была одной из крупнейших компаний в городе, — говорит Торгерсен. — Volvo очень помогает нам с финансированием и, думаю, навсегда сохранит прочные связи с миром спорта.»



Директор фестиваля
Томас Торгерсен

ДОРОГАЯ, Я

УМЕНЬШИЛ ПОГРУЗЧИК

Модель LEGO® Technic не предназначена для игр на открытом воздухе.



ВИДЕО

Новое видео LEGO® Technic показывает, на какие ухищрения приходится идти сотрудникам крупнейшей в мире компании по производству игрушек, чтобы довести миниатюрные модели до совершенства. О ходе работы можно узнать из видеоролика на странице [youtube.com/GlobalVolvoCE](https://www.youtube.com/GlobalVolvoCE).



Volvo Construction Equipment



ОПЫТ ПОДСКАЗЫВАЕТ

В экскаваторах Volvo есть все, что нужно. И даже больше →

Сэм Коун

Фотографии: Лианн Милтон

Прохладный вечер в штате Риу-Гранди-ду-Сул на юге Бразилии. В огромном угольном карьере работает целый парк строительной техники. Восемь экскаваторов и 20 грузовиков трудятся на площадке бразильской горнодобывающей компании Fagundes 24 часа в сутки, шесть дней в неделю. Воскресенье — выходной.

Желтые экскаваторы Volvo EC700 откалывают огромные куски породы и укладывают уголь в грузовики, которые везут его вверх по пыльному серпантину, а затем возвращаются за следующей партией.

Опытный оператор Карлуш Эвалду Родригеш стоит на краю карьера, любуясь работой техники Volvo. Он говорит, что экскаватор EC700 — его любимая машина. Это прочный и надежный механизм, который гарантирует прекрасные результаты.

«В твоих руках оказывается не только невероятная мощь, но и высочайшая производительность», — добавляет он.

ВЫГОДНОЕ ПРЕИМУЩЕСТВО

Родригеш работает на компанию Fagundes.

Это одна из крупнейших горнодобывающих фирм в Бразилии, действующая в семи из

27 штатов. Компания также является одним из крупнейших покупателей экскаваторов Volvo EC700: с 2008 года она приобрела более 60 машин.

Родригеш работает на EC700 с тех пор, как компания Fagundes закупила первые машины. Объясняя свою любовь к этой модели, он перечисляет ее качества: производительность, комфорт, надежность, доступность и безопасность.

Сегодня Родригеш контролирует работу на шахте Fagundes B3, где также используются экскаваторы Volvo, помогающие ежемесячно добывать до 2,5 миллионов тонн угля. Штат Риу-Гранди-ду-Сул, расположенный на границе с Аргентиной и Уругваем, считается одним

из самых богатых в Бразилии и занимает четвертое место по размеру вклада в ВВП страны. Уголь остается самым распространенным невозобновляемым источником энергии в Бразилии, а в Риу-Гранди-ду-Сул производят почти половину всего добываемого в стране угля, так что штат является крупнейшим поставщиком в стране.

Родригеш объясняет, что для производства такого масштаба, как шахта B3, нужны прочные и надежные машины с высоким уровнем производительности. Управление экскаватором — тяжелая и изнурительная работа, требующая полной концентрации, без которой невозможно

обеспечить безопасность и добиться хороших результатов. Родригеш считает одной из важнейших характеристик EC700 высокий уровень комфорта, благодаря которому оператор может работать с полной отдачей, ни на что не отвлекаясь.

«Как оператор я могу уверенно заявить, что это очень удобная машина, — говорит он. — И это важно, потому что от комфорта зависит производительность».

В течение многих часов работы в карьере оператор должен помнить о потенциальных опасностях. По словам Родригеша, есть много факторов, отвлекающих от работы и снижающих

производительность, поэтому очень хорошо, если оператор может полностью доверять своей машине.

«Управляя EC700, чувствуешь себя в безопасности. И это здорово! Работая на таких сложных площадках, очень важно быть уверенным, что машина не подведет».

ЛУЧШИЙ ВЫБОР

Безопасность, надежность и комфорт не единственные преимущества EC700. Родригеш считает, что экскаватор пользуется такой

популярностью еще и потому, что в случае неполадок производитель быстро предоставляет необходимые запчасти.

«Если пользоваться машинами, которых мало на рынке, будет трудно достать запчасти при поломке. Но с машинами Volvo таких проблем не бывает», — объясняет он.

Родригеш работает оператором с 1998 года, и у него была возможность испытать практически все модели, поставившиеся в Бразилию. Сейчас, стоя на краю карьера Fagundes, он уверенно говорит, что отдает предпочтение машинам Volvo.

«Я перепробовал почти все машины, которые есть в Бразилии, и могу смело сказать, что считаю Volvo лучшими. Им нет равных». 🇵🇷

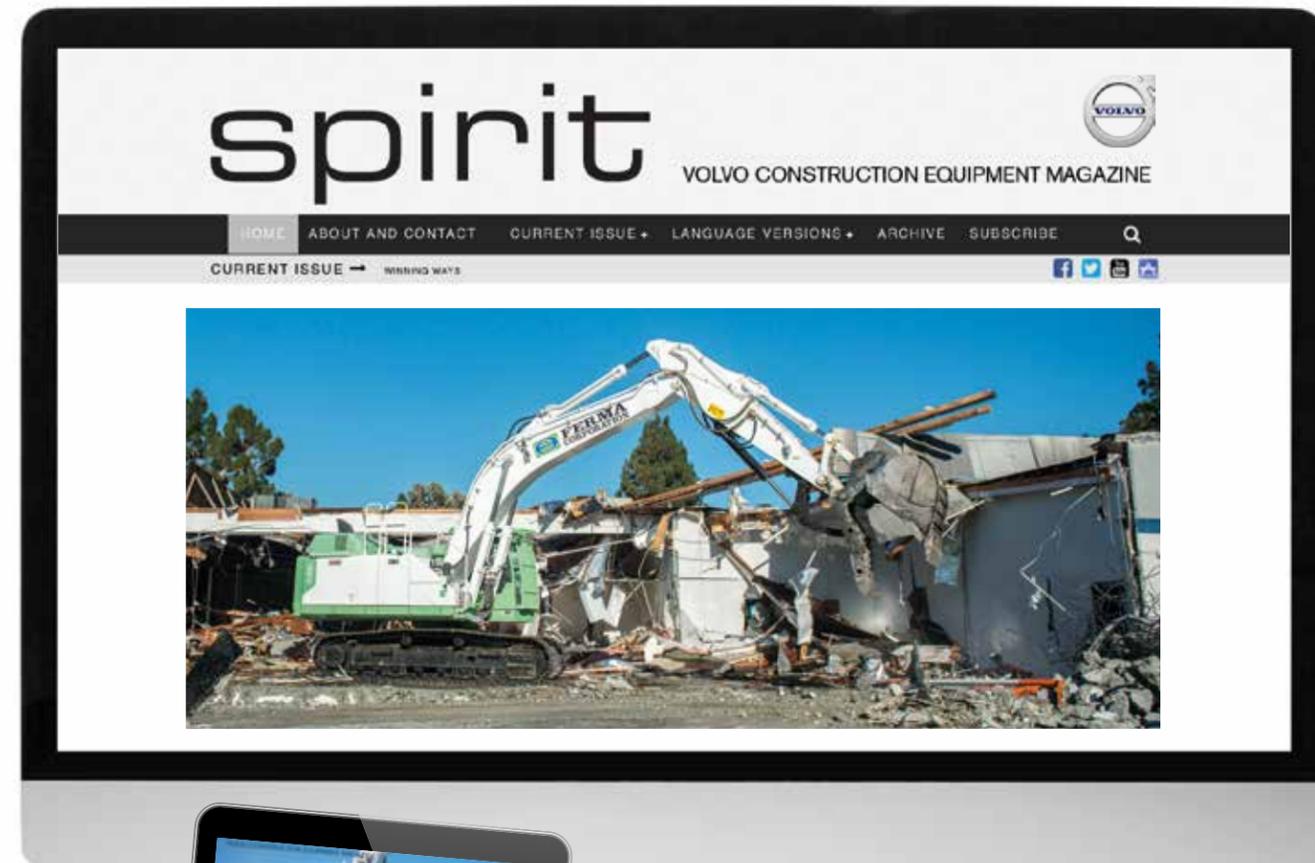
ДЛЯ ЭТОЙ РАБОТЫ НУЖНЫ ПРОЧНЫЕ И НАДЕЖНЫЕ МАШИНЫ С ВЫСОКИМ УРОВНЕМ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ



На предыдущей странице: Карлуш Эвалду Родригеш. На этой странице он же с коммерческим директором горнодобывающей компании Fagundes Фернанду Фагундишем (справа)

ПОДРОБНОСТИ?

Читать Spirit можно на самых разных устройствах



Доступно на всех устройствах Android и iOS. Загрузите приложение или откройте веб-сайт для просмотра дополнительных материалов, включая эксклюзивные видеоматериалы

НА КОМПЬЮТЕРЕ • НА ТЕЛЕФОНЕ • НА ПЛАНШЕТЕ

volvospiritmagazine.com

ПРЕДСТАВЛЯЕМ ЭКОЛОГИЧЕСКУЮ ИНИЦИАТИВУ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

Volvo CE реализует инициативу Construction Climate Challenge по повышению уровня осведомленности об экологических проблемах в строительной отрасли. Наша цель — диалог между промышленниками, учеными и политиками, а также обеспечение финансирования новых исследований и распространение имеющихся знаний и ресурсов. Все это должно помочь отрасли сохранить природу для будущих поколений.

Компания Volvo CE уже многие годы заботится о снижении вредных выбросов своей техники и производств. Но климатические изменения — слишком сложная проблема. Ее невозможно решить силами одной компании. Как справедливо заметил в 1972 году Пер Г. Гилленхаммар, президент и генеральный директор Volvo Group: «Мы часть проблемы, и мы же часть ее решения».

Дополнительные сведения об инициативе Construction Climate Challenge можно найти по адресу:
constructionclimatechallenge.com